

**T.C.
BAHÇEŞEHİR ÜNİVERSİTESİ**

**TÜRKİYE'DE SİVİL HAVACILIK VE HAVA YOLU
ULAŞIMI ÜZERİNE BİR ARAŞTIRMA**

Yüksek Lisans Tezi

MUSTAFA ÇİZMECİOĞLU

İSTANBUL, 2013

T.C.
BAHÇEŞEHİR ÜNİVERSİTESİ
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ
KENTSEL SİSTEMLER VE ULAŞTIRMA YÖNETİMİ

TÜRKİYE’DE SİVİL HAVACILIK VE HAVA YOLU
ULAŞIMI ÜZERİNE BİR ARAŞTIRMA

Yüksek Lisans Tezi

MUSTAFA ÇİZMECİOĞLU

Tez Danışmanı: DOÇ. DR. GÖKSEL DEMİR

İSTANBUL, 2013

T.C.
BAHÇEŞEHİR ÜNİVERSİTESİ
FENBİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ
KENTSEL SİSTEMLER VE ULAŞTIRMA YÖNETİMİ

Tezin Adı: “Türkiye’de Sivil Havacılık ve Hava Yolu Ulaşımı Üzerine Bir
Araştırma”

Öğrencinin Adı Soyadı : Mustafa ÇİZMECİOĞLU

Tez Savunma Tarihi : 02/09/2013

Bu tezin Yüksek Lisans tezi olarak gerekli şartları yerine getirmiş olduğu
_____ Enstitüsü tarafından onaylanmıştır.

Doç. Dr.Tunç BOZBURA
Enstitü Müdürü
İmza

Bu tezin Yüksek Lisans tezi olarak gerekli şartları yerine getirmiş olduğunu onaylarım.

Prof. Dr., Mustafa ILICALI
Program Koordinatörü
İmza

Bu Tez tarafımızca okunmuş, nitelik ve içerik açısından bir Yüksek Lisans tezi olarak yeterli görülmüş ve kabul edilmiştir.

_____ Jüri Üyeleri

_____ İmzalar

Tez Danışmanı
Doç. Dr. Göksel DEMİR

Ek Danışman
Yrd. Doç.Dr Nilgün CAMKESEN

Üye
Doç Dr. Hüseyin Kurtuluş ÖZCAN

TEŞEKKÜR

Bu çalıŐmanın ortaya çıkmasına olanak sağlayan; Kentsel Sistemler ve Ulaştırma Yönetimi Yüksek Lisans Programında katkısı olan Bahçeşehir Üniversitesi'ne, Türkiye Belediyeler Birliği'ne ve Kurumum İstanbul Büyükşehir Belediyesi'ne teşekkür ederim.

Bu çalıŐmanın ortaya çıkmasında bana yol gösteren, başta değerli hocam ve tez danışmanım Doç. Dr. Göksel DEMİR'e , koordinatörü Prof. Dr. Mustafa ILICALI'ya, jüri üyesi Doç. Dr. Hüseyin Kurtuluş ÖZCAN ve Yard. Doç. Dr. Nilgün CAMKESEN'e, yüksek lisans programında dersini aldığım tüm hocalarıma teşekkür ederim.

Son olarak, her zaman gösterdiği anlayıŐ ve verdiği destekle bana güç veren değerli babam Zeki İZMECİOğLU 'na, annem Meryem Sengül İZMECİOğLU 'na ve aileme en derin saygı ve sevgilerimle teşekkür ederim.

İstanbul, 2013

Mustafa İZMECİOğLU

ÖZET

TÜRKİYE’DE SİVİL HAVACILIK VE HAVA YOLU ULAŞIMI ÜZERİNE BİR ARAŞTIRMA

Mustafa Çizmecioğlu

Kentsel Sistemler ve Ulaştırma Yönetimi

Tez Danışmanı: Doç. Dr. Göksel DEMİR

09.2013, 82 sayfa

Türkiye’nin dışa açılma politikası, gelişen ihracat , turizm, jeopolitik konum ve coğrafi konumu itibariyle yoğunlaşan uluslar arası ilişkilerin gerçekleşmesini sağlayan en önemli unsurlardan bir tanesi de hava yolu taşımacılığıdır. Ülkemizde son yıllarda hava yolları ile ulaşım sürekli yaygınlaşmaktadır. Bu alanda yapılacak bilimsel çalışmalar, SWOT analizleri ve anket değerlendirilmeleri hava ulaşımının doğru stratejik planlamasına yardımcı olacaktır.

Bu tezin amacı; Türkiye de Sivil Havacılık ve Hava Ulaşımını değerlendirmektir. Bu tezde birinci giriş bölümünde; konunun önemi, amacı ve tezde uygulanan yöntem açıklanmıştır. İkinci bölümde ulaşım sistemleri tanıtılmış ve karşılaştırılmıştır. Üçüncü bölümde sivil havacılığın tarihi , genel özellikleri, ekonomik katkısı, hava ulaşımını etkileyen gelişmeler, hava ulaşımına ilişkin havacılıkla ilgili kurum ve kuruluşların istatistiki bilgilerine yer verilmiştir.

Dördüncü bölümde; İTO tarafından yapılan SWOT analizi incelenmiş; hava yolu taşımacılığında ülkemizde gelişmeyi sağlayacak stratejik planlamada sektörün güçlü yanlarının avantajları kullanılarak ve fırsatları değerlendirilerek, zayıf yanları geliştirmeye ve tehditleri bertaraf etmeye yönelik tedbirler alındığında 2023 sonu hedefleri olarak yurtiçi hava yolu yük taşımacılığı bugünkü % 0.44 oranından % 1 ‘e yükseltilmesi, yurtiçi hava yolu yolcu taşımacılığı bugünkü % 7.82’den % 14 ‘e yükseltilmesi mümkün olacağı görülmüştür.

Beşinci bölümde, “Sivil Havacılığın Genel Görünümü” başlıklı anket 100 kişiye uygulanmıştır. Anket çalışmasının sonuçlarına göre; ankete katılanlarının çoğunluğu sektörün uçak montaj yetkinliğine ve sektörün büyüme potansiyeline sahip olduğu görüşündedir.Yine çoğunluğun görüşüne göre; uçak en emniyetli ulaşım aracıdır. sektörde kurumsal kaynak ve kapasite kullanımı eksiktir. Sektörel maliyetler yüksektir. Sivil havacılıktaki mevzuat eksikliği bir olumsuzluktur. Sivil Havacılıktaki düzenlemeler sektörün gelişimine ilişkin olumlu katkı sağlamaktadır. Havacılık sektörü turizm gibi diğer birçok sektörü etkileyen bir sektördür. İstanbul yakın gelecekte bir hub(transfer merkezi) olma potansiyeline sahiptir.Tezin son bölümde Swot analizi ve anket çalışması değerlendirilerek; sonuçlar ve öneriler açıklanmıştır.

Anahtar Kelimeler: Sivil Havacılık, Hava Yolu Taşımacılığı, Ulaşım Sistemleri, Swot Analizi, Değerlendirme.

ABSTRACT

EVALUATION OF CIVIL AVIATION AND RESEARCH OF AIR TRASPORT IN TURKEY

Mustafa Çizmecioğlu

URBAN SYSTEMS AND TRANSPORTATION MANAGEMENT

Thesis Supervisor: Doç. Dr. Göksel DEMİR

09.2013, 82 pages

Air transport is the one of the important transport system in respect of outsourcing policy of Turkey, developing export, tourism, geopolitical and geographical position and international relations. Air transport has been continuously spreaded in our country. Scientifict resarches and SWOT Analysis and Surveys vill be helpful for the of suitable stratejic planning of air transport.

The aim of this thesis is evaulation of civil aviation and air transport in Turkey. In the first chapter of thesis (introduction) the importance of air transport, the aim of thesis and also the method of research have been explained. In the second chaptr transport systems have been described and compared. In the third chapter; history and general features of civil aviation, economic contribution, developments effecting air transort,statitical datas have been given for Institations which are related to air transport.

In the fourth chapter, SWOT analysis which has been made by Istanbul Commerce Chamber (ITO) has been studied. It will be possiible increasing from % 0,44 percent to % 1 for freight transport and from % 7,82 to % 14 for passenger transport to in the case of use the advantages of strong sides of civil aviation , evaluations of opportunities, strengthening weak sides, eleminating of threats as 2023 aims of air transport.

In fifth chapter, survey in the topic of ” General View of Civil Aviation ” survey has been implemented to a hundred people. According to results of survey, majority of participants have specified that the sector has assembly competence and development potantial. Majority of participants have also idea that the plane is the most safety transport than other. The use of source and capacity are lacking, and costs are high in the sector. Lacking of Regulations is also negative factor in the sector.Adjusting of regulations contibute positive effect in civil aviation.

Civil Aviation sector effects other sectors such as tourism. Istanbul has potential to become a hub center for transfer in near future.

In last chapter ; results and suggestions have been explained by evaluatig of SWOT analysis and survey.

Keywords: Civil aviation, Air Transportation, Transport Systems, SWOT Analysis, Evaluation.

İÇİNDEKİLER

1.	GİRİŞ.....	1
2.	ULAŞIM VE ULAŞTIRMA SİSTEMLERİ.....	3
2.1	TÜRKİYEDE ULAŞIM SİSTEMLERİ	5
2.1.1	Karayolu Ulaşımı	5
2.1.2	Raylı Sistem	5
2.1.3	Deniz Yolu Ulaşımı	6
2.1.4	Havayolu Ulaşımı	6
2.1.5	Taşımacılığın Ulaşım Sistemlerine Göre Dağılımı	7
3.	TÜRYE'DE HAVA YOLU ULAŞIMI	11
3.1	TÜRKİYE'DE SİVİL HAVACILIK TARİHİ.....	11
3.1.1	Osmanlı Döneminde Türk Havacılık Sektörü.....	11
3.1.2	Cumhuriyetin İlk Dönemlerinde Türk Havacılık Sektörü.....	13
3.2	HAVA ULAŞIMININ GENEL ÖZELLİKLERİ.....	18
3.3	HAVA ULAŞIMININ EKONOMİK KATKISI.....	20
3.4	HAVAYOLU ULAŞIMINI ETKİLEYEN GELİŞMELER	22
3.4.1	Serbestleşme	22
3.4.2	Liberalleşme.....	22
3.4.3	Özelleşme.....	23
3.5	TÜRKİYE'DE HAVAYOLU ULAŞIMI GERÇEKLEŞMELERİ VE ÖNGÖRÜLER ...	24
4.	YOLCU TAŞIMACILIĞI YAPAN BAŞLICA ŞİRKETLER:	30
4.1.1	Türk Hava Yolları	30
4.1.2	Sun Express.....	31
4.1.3	Pegasus.....	32
4.1.4	Atlas Jet.....	34
4.2	SİVİL TÜRKİYE'DE HAVACILIKLA İLGİLİ KURULUŞLAR	34
4.2.1	Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü (SHGM).....	34
4.2.2	Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü (DHMI).....	35
4.2.3	Demiryolları Limanlar ve Hava Meydanları İnşaatı Genel Müdürlüğü (DLH)..	35
4.2.4	Sivil Havacılıkta Dünya ve Türkiye'deki Gelişmeler	36
4.3	İSTANBUL'A İLİŞKİN GELİŞMELER	39

5.	SİVİL HAVACILIĞIN SWOT ANALİZİ.....	41
5.1	SWOT ANALİZİNİN GENEL ÖZELLİKLERİ	41
5.2	SWOT ANALİZİNİN AMACI.....	42
5.3	SWOT ANALİZİ İÇİN VERİ KAYNAKLARI	43
5.4	SİVİL HAVACILIĞIN SWOT (GZFT) ANALİZİ	43
5.4.1	Güçlü Yönler.....	44
5.4.1.1	Türk Havayolu Ulaşımı Sektöründeki Büyüme Potansiyeli	44
5.4.1.2	Türkiye'nin Turizm Ülkesi Olması ve Yolcu Profili Çeşitliliği	45
5.4.1.3	Türkiye'nin Coğrafik Özellikleri ve Konumu	46
5.4.1.4	Uluslararası Düzeyde Teknolojik Gelişmelere ve Yasal Düzenlemelere Uyum	46
5.4.1.5	Havaalanı Ağının Ülke Çapında Yayılmış Olması:	47
5.4.1.6	Genç İş Gücü Potansiyeli:	47
5.4.1.7	Diğer Sektörlerin Gelişimi için Sinerjik Bir Etki	48
5.4.1.8	En Hızlı Ulaşım Aracı Olması	48
5.4.1.9	Sübvansiyonlar ve Destekler:	48
5.4.2	Zayıf Yönler	49
5.4.2.1	Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü'nün Yeniden Yapılandırılması	49
5.4.2.2	Nitelikli İnsan Kaynağı ve Çalışma Koşulları İle İlgili Sorunlar.....	49
5.4.2.3	Havaalanı Standartları ve Altyapı Yetersizliği:	50
5.4.2.4	Plansız Yapılanma	50
5.4.2.5	Mevzuat Eksikliği.....	51
5.4.3	Fırsatlar	51
5.4.3.1	Sektördeki Hızlı Büyüme:	51
5.4.3.2	Türkiye'nin Bakım ve Eğitim Alanında Cazibe Merkezi Haline Gelmesi	52
5.4.3.3	AB İle Müzakerelere Başlanmış Olması.....	52
5.4.3.4	Özel Sektör Girişimciliğindeki Artış	52
5.4.3.5	Türkiye'nin Transit Yolcu ve Kargo Taşımacılığında Önemli Bir Merkez Haline Gelmesi	53
5.4.4	Tehditler.....	53
5.4.4.1	Fırsatları Tehlikeye Düşürecek Ölçüde Otorite Yetersizliği.....	53
5.4.4.2	Hızlı ve Plansız Büyümenin Yaratacağı Olumsuzluklar.....	53
5.4.4.3	AB'nin Havayolu Taşımacılığındaki Hızlı Liberalleşme İsteği:	54
5.4.4.4	AB İle Uyum Kapsamında Yabancı İş Gücü Girişi.....	54
5.4.4.5	Yakıt Fiyatlarının Artması ve Türkiye'deki Yakıt Fiyatları Üzerindeki Vergilerin Yüksekliği.....	55

5.4.4.6	Bölgesel Riskler.....	55
5.4.4.7	Nitelikli İnsan Kaynağı Eksikliği:	56
6.	ANKET UYGULAMASI: SİVİL HAVACILIĞIN GENEL GÖRÜNÜMÜNÜN DEĞERLENDİRİLMESİ	57
7.	SONUÇ VE ÖNERİLER	69
	KAYNAKÇA	73

TABLÖLAR

- Tablo 2.1 : Türkiye Y¼k Taşımacılığı Taşıma Payları Açısından Mevcut ve 2023 Hedefi
- Tablo 2.2 : Türkiye Yolcu Taşımacılığı Taşıma Payları Açısından Mevcut ve 2023 Hedefi
- Tablo 2.3 : Farklı Ulaşım Sistemlerine G¼re Y¼zdelik Dağılım
- Tablo 3.1 : D¼nemler İtibariyle Hava Yolu Yolculuk Sayıları
- Tablo 3.2 : Türkiye’de Hava Yolu İşletmelerinin Uçak Sayıları
- Tablo 3.3 : Türk Hava Yollarının Yıllara G¼re Gelişimi
- Tablo 3.4 : Sun Express Uçak Filosunun Özellikleri
- Tablo 3.5 : Pegasus Uçak Filosunun Özellikleri
- Tablo 3.6 : Onur Air Uçak Filosunun Özellikleri
- Tablo 3.7 : İstanbul Atatürk ve Sabiha G¼kçen Havalimanı Yolcu Sayıları
- Tablo 4.1 : Sivil Havacılığın SWOT (GZFT) Analizi

ŞEKİLLER

- Şekil 2.1 : Ülke İçi Yolcu Taşıma Payları
- Şekil 3.1 : Türkiye'deki Hava Yolu Trafığı
- Şekil 3.2 : Türkiye'deki Havayolu Yolcu Sayısı
- Şekil 3.3 : Türkiye'de Havayolu Yük Trafığı (Kargo+Posta+Bagaj)
- Şekil 3.4 : Havayolu İşletmelerine Ait Uçak Sayıları
- Şekil 5.1 : Katılımcı Cinsiyet Oranı
- Şekil 5.2 : Katılımcıların Yaş İstatistikleri
- Şekil 5.3 : Katılımcıların Eğitim Durumu
- Şekil 5.4 : Hava Ulaşımını Tercih Nedenleri
- Şekil 5.5 : Katılımcıların Memleket ve Seyahatlerinde Kullandığı Ulaşım Türü
- Şekil 5.6 : Katılımcıların En Başarılı Bulduğunuz Hava Yolu Şirketi
- Şekil 5.7 : Katılımcıların Hava Yolu Kullanımının Gelişimi
- Şekil 5.8 : Katılımcıların Türkiye'nin Kendi Uçağını Üretme ile ilgili Görüşü
- Şekil 5.9 : Katılımcıların Sektörün Uçak Montaj Yetkinliği İle İlgili Görüşü
- Şekil 5.10 : Katılımcıların Sektörün Büyüme Potansiyeline İlişkin Görüşü
- Şekil 5.11 : Katılımcıların Uçağın Emniyetli Olmasıyla İlgili Görüşü
- Şekil 5.12 : Katılımcıların Sektörün Kaynak ve Kapasiteyle İlgili Görüşü
- Şekil 5.13 : Katılımcıların Sektöre ilişkin Stratejin Varlığıyla İlgili Görüşü
- Şekil 5.14 : Katılımcıların Sektörel maliyetlerle İlgili Görüşü
- Şekil 5.15 : Katılımcıların Mevzuat Eksikliklerine İlişkin Görüşü
- Şekil 5.16 : Katılımcıların Turizm Sektörüyle İlgili Görüşü
- Şekil 5.17 : Sektörünün Diğer Sektörle İlgili Olma Durumuyla ilgili Görüş
- Şekil 5.18 : SHGM deki Düzenlemelerle İlgili Katılımcıların Görüşü
- Şekil 5.19 : İstanbul'un Transfer Merkezi Olma Durumuyla İlgili Görüşü

KISALTMALAR

IATA	:Uluslararası Hava Taşımacılığı Birliği
ICAO	: Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü
GSYİH	: Gayri Safi Yurtiçi Hasıla.
İBB	: İstanbul Büyükşehir Belediyesi.
KGM	: Karayolları Genel Müdürlüğü
TCDD	:Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları
TCK	: Türkiye Cumhuriyeti Karayolları
STOL	: Short Take Off and Landing
THY	: Türk Hava Yolları
KÖİ	: Kamu Özel Sektör İşbirliği
EUROCONTROL	: Avrupa Hava Seyrüsefer Güvenliği Örgütü
SHGM	: Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü
DHMİ	: Devlet Hava Meydanları İşletmesi
İTO	: İstanbul Ticaret Odası
Türk Lirası	: Türk Lirası
TAI	: Türk Havacılık Enstitüsü
JAA	: Müşterek Havacılık Otoriteleri
IFATSEA	: Uluslararası Hava Trafik Emniyeti Elektronik Dernekleri Federasyonu

SEMBOLLER

Kilowatt-saat : Kwh

Amerikan Doları : \$

Yüzde : %

1. GİRİŞ

Ulaşım sistemleri açısından bakıldığında hız ve konfor ile ulaştırma türleri içinde en yüksek gelişme hava ulaştırmasında görülmüştür. Ekonomik krizler, bölgesel savaşlar ve terör olayları vb. sebepleri ile zaman zaman yaşanan duraklamalara karşın, sosyo-ekonomik gelişmelerin sonucu olarak, dünya ticaret hacmindeki ve turizm sektöründeki büyümeler, küreselleşme, ayrıca insanların daha hızlı ve daha konforlu yolculuğu tercihleri gibi sebeplerle tüm dünyada havayolu taşımacılığı, diğer taşımacılıklara göre daha hızlı bir gelişme göstermiştir.

Ulaşım endüstrisinin en önemli sektörlerinden birisi olarak kabul edilen sivil havacılık sektörü; ilk olarak küreselleşmeyi desteklemekte ve ülkeler arasındaki ekonomik işbirliğini artırmaktadır. Mal, hizmet ve üretim faktörlerinin uluslararası hareketliliğini kolaylaştıran sektör; doğrudan iş fırsatları sunmakta, aynı zamanda, turizm sektörüne de sinerjik etki oluşturmaktadır. Diğer bir ifade ile, verimli bir sivil havacılık sektörü, yoğun istihdam fırsatları sunan bir endüstri olan turizm endüstrisinin de önemli destekçisidir.

Bununla birlikte ekonomik ve politik gelişmelere en duyarlı olanı da hava ulaştırmasıdır. Değişen iş koşulları gibi havayolu sektöründe de değişim ve yeni gelişmelerin yaşanması kaçınılmazdır. Son yıllarda havayolu sektöründeki önemli gelişmeler, bölgesel havayolu işletmeciliği, havayolu şirketlerinin birleşmesi ve işbirliği, düşük maliyetli havayolu şirketlerinin pazara girmesi olarak sıralanabilir. Ülkemizde son yıllarda hava yolları ile ulaşım sürekli yaygınlaşmakta ve bu durum hava ulaşımında rekabetin her geçen gün artmasına sebep olmaktadır. Bu sebeple hava ulaşımına olan talebin bilinmesi firmalar için strateji ve fiyat politikaları açısından büyük bir avantaj sağlayacaktır. Gökyüzünü algılamaya ve anlamaya yönelik olarak başlayan merak insanlığın bugün modern bir ulaşım sistemi olan havayolunu keşfetmesini sağlamıştır. Bir anlamda havayolu ulaşımının macerası insanın sınırlarını

zorlaması noktasındadır. Şöyleki bir gün evlerimizin önünde havalanmaya hazır arabalar bizi bekliyor olabilir.¹

Bu çalışmada havayolu taşımacılığında gelinen son noktada yerli uçak üretiminin hükümet politikası olarak belirlendiği bir ortamda ulaşım sistemleri içersinde önemli bir yer tutam hava ulaşım sistemleri ve sivil havacılık konusu incelenmiş ve sektörün genel görünümü ele alınarak SWOT analizi yapılması planlanmıştır.

Hava ulaşımındaki gelişim ve sektördeki firmaların gelişimi büyük hızla devam etmektedir. Son 10 yılda ülkemizde büyük bir atılım yapan sivil havacılığın genel bir fotoğrafını ortaya koymayı amaçlanmaktadır. Bu amaçla yapılacak olan tez çalışmasından yöntem olarak yararlanılmış ve sektöre ilişkin değerlendirmeler yorumlanarak incelenmiştir.

¹ http://www.ulasimdergisi.com/news_detail.asp?haberID=4336

2. ULAŞIM VE ULAŞTIRMA SİSTEMLERİ

Ulaşım, insanların, malların ve hizmetlerin bir amaç için yer değiştirmesidir. Küreselleşme çağında ulaşım bilginin ve pazarın da bir yerden başka bir yere erişmesini kapsamaktadır. Ulaşım, bir nesneyi veya bir kişiyi bulunduğu yerden farklı bir yere aktarmadır. Köyler, şehirler, ülkeler arasında bir yerden bir yere gidiş geliş demektir. Karayolu ulaşımı, denizyolu ulaşımı, havayolu ulaşımı ve demiryolu ulaşımından oluşmaktadır.²

Günümüzde bir mal veya hizmetin en kısa sürede hasarsız olarak üretim noktasından pazarlara taşıyabilmek günümüzde rekabet gücünün önemli bir halkası oluşturduğu gibi ekonomik gelişmenin gerektireceği ulaştırma talebini hızlı, güvenli, verimli şekilde ve minimum maliyetlerle gerçekleştirmek ulaştırma sektörünün de amacını oluşturmaktadır.

Ulaştırma sektöründeki yatırımların dengeli ve planlı bir şekilde kullanılması gelişmekte olan ülkelerde kalkınmayı hızlandıracak en önemli etkenlerden biridir. Kısaca ulaştırma sistemleri, bir ülkede ekonomi, sosyal ve kültürel faaliyetlerin canlanmasında etkin rol oynayan bir araçtır.³

Modern ekonomilerin dayandığı temel dinamiklerden biri, insan ve eşyanın amacına uygun olarak taşınabilmesidir. Hareketlilik yaşam kalitesinin temel dinamiği olduğundan, büyüyen nüfus ve ekonomi sonucunda ortaya çıkan yeni hareketlilik

² <http://tr.wikipedia.org/wiki/Ula%C5%9F%C4%B1m>

³ Dilek Önder, Atatürk Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, İktisat Anabilim Dalı, Şehirlerarası Havayolu Talep Tahmini: Erzurum Üzerine Bir Uygulama, Erzurum, 2007, s 4.

gereksinimlerinin karşılanabilmesi için daha etkin bir ulaştırma altyapısının oluşturulması zorunluluğu ortaya çıkmaktadır.⁴

Ulaştırma sektörü, karayolları, demiryolları, havayolları, denizyolları altyapısı ile ülke ekonomisinin en temel unsurlarından biridir.

Ekonomik ve sosyal girdileriyle toplumu sürekli etkileyen bir yapıya sahip olan ulaştırma sektörü, üretim sürecinin önemli bir parçasını oluşturması ve önemli yatırımların ekonomide yarattığı etkileri açısından, ülkelerin ekonomik yapıları içinde ağırlıklı bir yere sahiptir.

Ülkemiz hava ulaştırmasında son yıllarda dünya ortalamasının üzerinde bir artış olmuştur. Bunun başlıca sebepleri de ülkemizin konumu ve turist sayısındaki artış olarak sayılabilir. Mobilitenin artması kuşkusuz ulaşım imkanlarının geliştirilmesine ve daha hızlı ve konforlu olanakların sunulmasındaki gerekliliği arttıracaktır. EUROCONTROL'un orta vadeli değerlendirmesinde Türkiye için yüzde 5 olacağı tahmin edilmektedir.⁵

Türkiye'de özellikle 2003 yılında başlatılan bölgesel havacılık politikası bağlamında bu gelişim daha çarpıcı hale gelmiştir. Bu bölümde havayolu taşımacılığının durumunu diğer ulaştırma sistemlerine kıyaslayarak bakmakta yarar bulunmaktadır.

Ulaşım sistemlerinden Karayolları, Demiryolları (raylı sistemler), Denizyolları, Havayolları olarak ele alınabilir.

⁴ 2023 Vizyon Raporu (Ulaştırma Sektörü) Tr52 Düzey 2 Bölgesi (Konya-Karaman) , Mevlana kalkınma Ajansı, s.3.

⁵http://www.ubak.gov.tr/BLSM_WIYS/UBAK/tr/Ana_Plan_Stratejisi/3Rapor/20100518_171202_204_1_64.pdf

2.1 TÜRKİYEDE ULAŞIM SİSTEMLERİ

2.1.1 Karayolu Ulaşımı

Karayolu taşımacılığı, üretim noktasından tüketim noktasına aktarmasız ve hızlı taşıma yapılmasına uygun olması nedeniyle diğer taşıma türlerine göre daha fazla tercih edilmektedir. Kendi bünyesinde başlı başına ekonomik bir faaliyet olan karayolu taşımacılığı birçok sektörle de yakın ilişkide olduğu için bu sektörleri de olumlu veya olumsuz yönde etkileyen bir hizmet türüdür. Sadece karayoluna dayanan bir ulaştırma sektörü; kirlenme, kazalar ve trafik tıkanıklığı ile ekonominin gelişmesindeki hareketliliği sınırlamaktadır.³

Karayolları Genel Müdürlüğü'nün (KGM) istatistiklerine göre; Karayolu ağının yüzde 3'ünü Otoyollar, yüzde 49'unu Devlet Yolları, yüzde 48'ini İl Yolları oluşturmaktadır. Karayollarının sorumluluğunda 1.987 km otoyol, 31.333 km devlet yolu ve 30.579 km il yolu olmak üzere toplam 63.899 km karayolu ağı bulunmaktadır.⁶

2.1.2 Raylı Sistem

İstanbul'da 18.59 km metro, 19.3 km hafif metro, 34.22 km tramvay, 1.24 km finiküler, 4.2 km nostaljik tramvay, 72 km banliyö ve 0.72 km teleferik olmak üzere toplam 150.27 km uzunluğunda raylı sistem hattı mevcuttur. Metro, hafif metro ve tramvaylar için ray açıklığı genellikle 1435 mm'dir. İstanbul'da kent içi raylı sistemler, İBB'ye bağlı Ulaşım A.Ş. tarafından, banliyö hatları ise TCDD tarafından işletilmektedir.⁷

Hükümetlerin demiryolunu devlet politikası haline getirmesiyle birlikte, 2003 yılından itibaren gelişmeler gözlenmeye başlanmıştır. Bugün için Ülkemiz, 8.697 km 'si ana hat olmak üzere, toplam 10.991 km. demiryolu ağına sahip bulunmaktadır. Marmaray tamamlandığında raylı sistem oranı yüzde 25 lerin üstüne çıkacaktır.⁸

⁶ <http://www.kgm.gov.tr/Sayfalar/KGM/SiteTr/Istatistikler/DevletveIIYolEnvanteri.aspx>.

⁷ İBB "İstanbul Metropolitan Alanı Kentsel Ulaşım Planı(İUAP) " İstanbul, 2009, s 59.

⁸ <http://www.hurriyet.com.tr/ekonomi/19688080.asp>

2.1.3 Deniz Yolu Ulaşımı

İthalat ve ihracatımızın yaklaşık yüzde 90'ının deniz yolu ile yapılması, dünya deniz ticaret hatlarının merkezi konumunda bulunan ülkemizde limanlarımızın önemini giderek artırmaktadır.

Aynı kapasitede taşımacılık için demiryolları, karayoluna göre daha az arazi gerektirmektedir. Bu nedenle ülkemizin üç tarafı denizlerle çevrili olma durumu düşünüldüğünde ulaşım sistemlerine ağırlık verilmelidir.

2.1.4 Havayolu Ulaşımı

Hava yolu ulaşımı, uçak, helikopter, zeplin, balon vb. hava yolu taşıtlarıyla kişi ya da eşyaların bir yerden bir yere en kısa zamanda ulaştırılmasını sağlayan ulaşım sistemidir.

10. Ulaşım şurasında karara bağlanan;

Yolcu kapasitesinin 386 milyon yolcu/yıla, seyahat den yolcu sayısının ise yıllık 350 milyona çıkarılması hedefine ulaşmak için belirlenen birçok projenin hayata geçirilmesine başlanmıştır. Dünyanın sayılı projesi arasında yer alan Yeni İstanbul Projesi, KÖİ modeli ile yapımı tamamlanan Zafer Bölgesi Havalimanı projesi hizmete alınmıştır. 2012 yılında Iğdır ve Elazığ havalimanları hizmete açılmış olup; Bingöl, Şırnak ve Hakkari Havalimanları ise yıl sonunda hizmete açılacaktır.

Ordu ve Giresun bölgesinde, teknoloji ile hava ulaşımı deniz üstünde inşa edilecek havalimanı 2 milyon yolcu/yıl a hizmet verecek şekilde 2014 yılında tamamlanacaktır.⁹

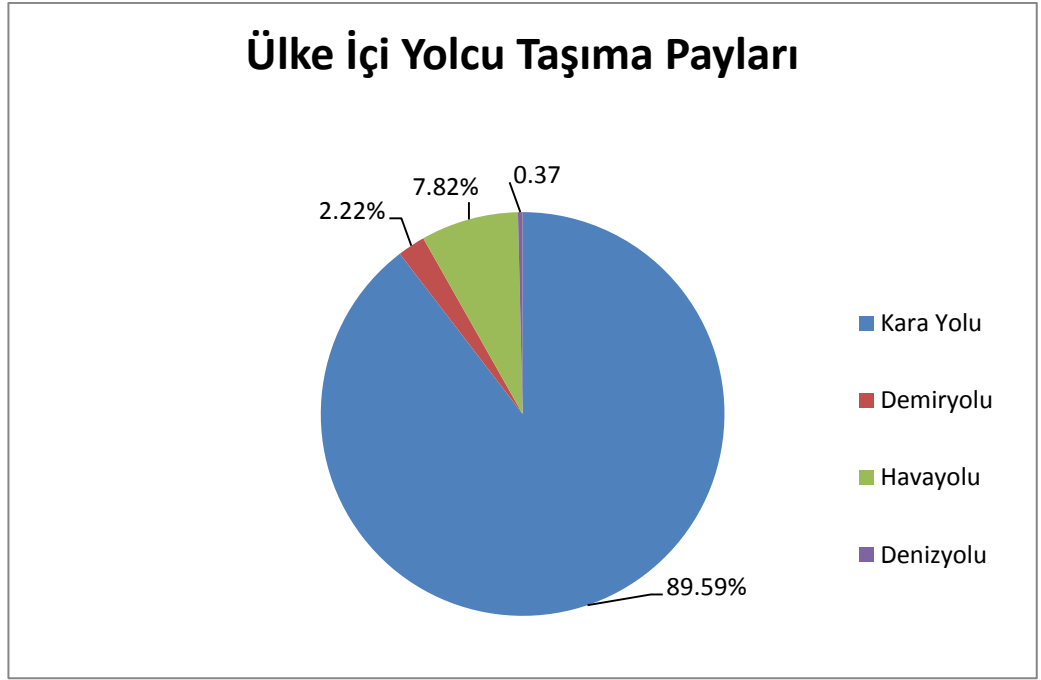
⁹ 10. Ulaşım Şurası, 2009.

Tüm ulaşım sistemleri arasında önemli bir yeri olan hava ulaşımı ve sivil havacılık konusu üçüncü bölümde geniş olarak ele alınacak olup bu kısımda taşımacılığın ulaşım sistemlerine yüzde dağılımı verilmiştir.

11. Ulaşım Şurası Eylül ayında yapılacak olup, yapılan ve yapılması düşünülen çalışmalar ele alınacaktır.

2.1.5 Taşımacılığın Ulaşım Sistemlerine Göre Dağılımı

Türkiye’de özellikle 2003 yılında başlatılan bölgesel havacılık politikası bağlamında bu gelişim daha çarpıcı hale gelmiştir. Bu bölümde havayolu taşımacılığının durumunu diğer ulaştırma sistemlerine kıyaslayarak bakmakta yarar bulunmaktadır.¹⁰



Kaynak: TOBB,2012

Şekil 2.1: Ülke İçi Yolcu Taşıma Payları

¹⁰ Türkiye Sivil Havacılık Meclisi Sektör Raporu, TOBB, 2012, s 42.

Ülkemizde, ulaşım türleri arasındaki taşıma paylarına bakıldığında, uzun yıllar yüzde 2.5' lar seviyesinde kalan havayolu taşımacılığının yurt içi yolcu taşımacılığındaki payı yüzde 7.82'ye yükselmiştir. Bu gelişmede, 2003 yılı sonrasında uygulanmaya başlanan bölgesel havacılık politikalarının katkısı aşikârdır. 2023 hedefleri kapsamında, iç hatlarda yolcu taşımacılığı payının yüzde 14'lere yükselmesi öngörülmektedir (Hedef 2023).

Taşıma Payları Ton-Km (Yurtiçi Yük)	Mevcut Durum	2023 Sonu Hedefi
Karayolu	80.63	60
Demiryolu	4.76	15
Havayolu	0.44	1
Denizyolu	2.66	10
Boru Hatları	11.51	14

Kaynak: Mevlana Kalkınma Ajansı, 2023 Vizyon Raporu.

Tablo 2.1: Türkiye Yük Taşımacılığı Taşıma Payları Açısından Mevcut Durum ve 2023 Hedefi

Tablo 2.1 de görüldüğü gibi hava ulaşımı oranı 0.44 olup, 2023 için yüzde 1 öngörülmektedir.

Taşıma Payları Ton-Km (Yurtiçi Yük)	Mevcut Durum	2023 Sonu Hedefi
Karayolu	89.59	72
Demiryolu	2.22	10
Havayolu	7.82	14
Denizyolu	0.37	4

Kaynak: Mevlana Kalkınma Ajansı, 2023 Vizyon Raporu.

Tablo 2.2: Türkiye Yolcu Taşımacılığı Taşıma Payları Açısından Mevcut Durum ve 2023 Hedefi

Tablo 2.2 'de yolcu taşımacılığı açısından hava ulaşımının oranı 7.82 olup, 2023 için yüzde 14 olarak öngörülmektedir. Görüldüğü gibi yük taşımacılığı ve yolcu taşımacılığı açısından mevcut durumun hava ulaşımı açısından yolun başında olduğumuz ve alınacak çok yol olduğunu göstermektedir. Görüldüğü gibi hava yolu ulaşımındaki oran son derece düşük seviyededir. Hava ulaşımındaki çizilen olumlu tabloya rağmen oran oldukça düşüktür.

Ülkemizde, ulaşım türleri arasındaki taşıma paylarına bakıldığında, havayolu taşımacılığının yurt içi yolcu taşımacılığındaki payı uzun yıllar yüzde 2,5'ler seviyesinde kalmıştır. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı'nın son çalışmalarına göre 16, 2010 yılı için hava ulaşımının payı yüzde 7,82 olarak gösterilmiş olup 2023 yılında yüzde 14'lere ulaşması öngörülmektedir. Bu gelişme ve beklenti de, 2003 yılı sonrasında uygulanmaya başlanan bölgesel havacılık politikalarının katkısı büyüktür. Yük taşımacılığı ise hala yüzde 1'lerin altında olup gelişmesi gerekmektedir.¹¹

YÜK					YOLCU				
Yıl	Karayolu	Demiryolu	Denizyolu	Havayolu	Karayolu	Demiryolu	Denizyolu	Havayolu	Karayolu
1950	25	68.2	6.8	0	50.3	42.2	42.2	7.5	0
1960	45	52.9	2	0.1	72.9	24.3	24.3	2	0.8
1970	75.4	24.3	0.2	0.1	91.4	7.6	7.6	0.3	0.7
1980	88	11.8	0.1	0.1	94.7	4.6	4.6	0.2	0.5
1990	81.2	9.8	8.9	0.1	96.5	2.5	2.5	0.1	0.9
2000	90	5.4	4.4	0.2	96	2.2	2.2	0	1.8
2004	91.5	5.4	2.9	0.2	95.5	2.8	2.8	0	1.7
2005	91.7	5.1	3	0.2	95.3	2.6	2.6	0	2.1
2006	91.5	5	3.3	0.2	95.1	2.7	2.7	0	2.2
2007	91.3	5	3.5	0.3	95.2	2.5	2.5	0	2.3
2008	92.3	5	2	0.7	95.2	2.4	2.4	0	2.5
2009	91.2	5	3	0.8	94.8	2.5	2.5	0	2.7

Kaynak: Türkiye Sivil Havacılık Meclisi Sektör Raporu, 2012, s.42

Tablo 2.3: Farklı Ulaşım Sistemlerine Göre Yüzdeler Dağılımı

¹¹ TOBB, 2011.

Tablo 2.3’de ulaşım sistemlerinin yüzde dağılımı yıllara göre verilmiştir. Ulaşım modlarının birbirlerini engelleyici değil, destekleyici bir nitelik kazanmasını sağlamak üzere ve etkin bir rekabet ortamı sağlayacak şekilde, intermodal (çok yönlü) ulaşım anlayışını dikkate alan projeler, ulaşım sektöründen yararlanmanın sosyal faydasını artıracak ve refah üzerinde olumlu etki doğuracaktır. Hali hazırda işletme modellerinin esneklik kazandığı ve mobilitenin arttığı havacılık sektöründe, intermodal ulaşımı tesis edecek yeterli birikim ve altyapı mevcuttur.¹²

Türkiye’de ulaşım modları arasındaki bu dengesizlik çeşitli sorunları da beraberinde getirmektedir. Örneğin, karayolu taşımacılığının yoğun olarak kullanılması nedeniyle AB ülkelerinde ortalama 25 yıl olan karayolu ömrü ülkemizde sadece 2.5 yıldır. Bu ise beraberinde yüksek bakım maliyetleri getirmekte ve trafik güvenliğini tehdit etmektedir¹³.

Ulaştırma sektörüne 1800’lü yıllarda demiryolu, 1900’lü yıllarda karayolu (otomotiv) endüstrileri damgasını vurmuş; İkinci Dünya Savaşı takip eden 1950’li yıllardan sonra ise sürece dahil olan sivil havacılık kısa zamanda ulaşım sektöründe önemli bir hacim sıçramasına yol açmıştır.

Özetle, ulaşım modlarının daha dengeli ve entegrasyonda dayalı bir şekilde yapılması ve ulaşım modları arasında entegrasyonun sağlanması önemlidir.

¹² Age.7.

¹³ SARILGAN Ali Emre Sarılğan , Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi, 2011 s.76.

3. TÜRKİYE'DE HAVA YOLU ULAŞIMI

3.1 TÜRKİYE'DE SİVİL HAVACILIK TARİHİ

Tarihte bilinen ilk insanlı uçma denemesi, 17. yüzyılda Osmanlı'da yaşamış bilim insanı Hezarfen Ahmet Çelebi tarafından gerçekleştirilmiştir. Kendi geliştirdiği mekanik takma kanatlarla uçmayı başaran ilk insanlardan olmuştur. 1623-1640 yılları arasında saltanat süren Sultan 4. Murat zamanında, uçma tasarısını gerçekleştirdiği ve geniş bilgisinden ötürü halk arasında, Hezarfen olarak anıldığı bilinmektedir. 1632 yılında lodoslu bir havada Galata Kulesi'nden kuş kanatlarına benzer bir araç takıp kendini boşluğa bırakan ve uçarak İstanbul Boğazı'nı geçip 3358 metre ötede Üsküdar'da Doğancılar'a inen Çelebi; Türk havacılık tarihinin en kayda değer kişilerden birisidir.¹⁴

3.1.1 Osmanlı Döneminde Türk Havacılık Sektörü

Türk sivil havacılık tarihini, farklı özellikler arz ettiklerinden dolayı Osmanlı Dönemi, Cumhuriyetin ilk dönemi ve uzun bir durgunluk döneminden sonra yeniden bir canlanmanın yaşandığı son dönem olarak ayırt etmek gerekmektedir.

Hezarfen Ahmet Çelebi'nin 17. yüzyılda Galata Kulesi'nden Üsküdar kıyılarına kadar uçtuğu, Batılı tarihçiler ve dönemin İstanbul büyük elçileri tarafından bahsedilen bir olaydır.

Yine 17. yüzyılda Türk bilim adamı Lagari Hasan Çelebi, kendi tasarladığı ve büyük bir kafes ile ona bağlı konik biçimli ve içi barut dolu bir haznesi olan bir roket ile uçmuştur. Uçuş, Osmanlı padişah 4. Murat'ın kızının doğum günü kutlamalarında yapılmıştır.

¹⁴ İTO, 2013.

1909 yılının Kasım ayında ise Belçikalı pilot Baron Pierre de Catter, Hürriyeti Ebediye (Şişli) tepesinde bir uçuş denemesi gerçekleştirdi. Ancak Catter' in tek motorlu uçağı Kasımpaşa'da yere çakıldı. Bir ay sonra yani 11 Aralık 1909 yılında başka bir Batılı pilot Lui Berot tek kanatlı uçağıyla Taksim tepesinde 40 metre yükseldi ardından güçlü bir rüzgâr tarafından sürüklenmeye başladı ve o da o civardaki bir bahçeye çakılmıştır.

Türkiye'de uçuşu sorunsuz şekilde ilk gerçekleştiren, bir Türk pilotu oldu. 26 Nisan 1912'de ilk Türk pilotu Yüzbaşı Fesa Bey tek kanatlı Deperdussin eğitim uçağı ile başarılı bir uçuş gerçekleştirmiştir.

1911-1912 yılında Trablusgarb Savaşı devam ederken Osmanlı askerleri İtalyan savaş uçaklarının saldırısına uğradı. Dünya tarihindeki ilk hava saldırısının yapıldığı bu olayla havacılığın önemini kavrayan Osmanlı hükümeti, askeri havacılık alanında ilk çalışmayı başlattı. Bu çalışma günümüz Atatürk Havaalanı'nın hemen yanında bulunan Sefaköy semtinde küçük bir meydanda başlamıştır. Çanakkale Savaşı'nda kullanılan uçakların bakım ve onarım çalışmalarını yapıldığı iki hangardan oluşan bu tesis, varlığını cumhuriyet döneminde sürdürmeye devam etmiştir. Ancak 1. Dünya Savaşı'ndan sonra Yeşilköy mıntıkasında bulunan havacılık tesislerinin müttefik devletler tarafından boşaltılması ve tahliye edilmesi istenmiş, malzemelerin bir kısmı başka alanlara, bir kısmı da Maltepe'de kurulan hangarlara taşınmıştır.

Kurtuluş Savaşı'nın ilk yıllarında Konya'da toplanan havacılık müfrezesi, farklı uçak modellerinden toplanılan parçalarla kanatları emayit (kaplama kumaşını sertleştiren bir tür boya-cilalı) kumaştan, gövdeleri ahşaptan olan avcı uçakların üretimine başladı. Savaşın ilerleyen yıllarında, Konya'da bulunan malzeme tren yoluyla Eskişehir'deki atölyelere taşındı. Burada uçakların tamir ve bakımları sağlandı. Yine o yıllarda bir havacılık grubu Ankara Fen Fakültesi yakınlarında, kendi imkânlarıyla ilk Türk avcı uçağını monte etmeyi başardı. Uçağa İzmir adı verildi. Kurtuluş Savaşı'nın şiddetlendiği dönemde Eskişehir tesisleri Yunan işgalinden kurtarılmak amacıyla bir kez daha taşınmak zorunda kalınca, tezgâhlar bu kez Ankara- Polatlı yakınlarındaki Malıköy'e kaydırıldı. Eldeki savaş uçağı sınırlı sayıdaydı. Bazen tek uçağıntamirinin dahi önemli hale geldiği durumlarda, gece çıra ışığı altında revizyon ve bakım

çalışmaları mühendis gözetiminde sabaha kadar sürdürülmekteydi. Bu çalışmalara destek verecek önemli bir gelişme, Ankara Antlaşması ile Fransız birliklerinin güneydoğudan çekilmesiyle ortaya çıktı. Tam 10 adet Fransız Braquet-14 tip savaş uçağı, malzemeleriyle birlikte Türk birliklerine teslim edildi.

3.1.2 Cumhuriyetin İlk Dönemlerinde Türk Havacılık Sektörü

İstikbal göklerde dir sloganının hafızalara yer ettiği bu dönem bir çok gelişime sahne olmuştur. Türkiye'ye ilk uluslararası uçak seferleri Fransız Havayolu Şirketi CIDNA tarafından başlatıldı. 1921 yılının 27 Ekim günü Yeşilköy Havaalanı'na inen ilk uçak, Paris-Bükreş üzerinden İstanbul'a ulaştı. Bu uçak 1. Dünya Savaşı'nın ardından Fransa'da kurulan ve Fransa-Romanya ortaklığı olan Compagnie Franco-Romain de Navigation Aérien (CFRNA) şirketinin 2. yılında en uzun uçuşunu gerçekleştirmişti. Bu uçuş o yıllarda tüm dünyada yılın en önemli hadisesiydi. Uçağın konduğu ülkeler bu olayı askeri törenlerle selamlıyor, halk sevinç gösterileri ile karşılıyordu. Paris-İstanbul arasındaki uçuş toplam 16 saat sürmüştü, bu zaman içerisinde rota güzergâhında bulunan Strasbourg-Prag- Budapeşte-Tuman-Severin ve Bükreş'te molalar verilmişti. Bu başarılı uçuş denemesine karşın Osmanlı hükümeti CIDNA'ya iç hatlarda uçuş izni vermedi, ancak Bükreş-İstanbul seferleri 1935 yılına kadar devam etti. 1924 yılında Berlin'den havalanan Junker tipi uçak toplam 27 saatlik bir uçuş gerçekleştirdikten sonra Ankara'ya indi. Aynı yıl Türk hükümeti bu uçaklardan 10 adet sipariş verdi. Almanya'nın 1. Dünya Savaşı yenilgisi nedeniyle itilaf devletleri Almanya'da geniş gövdeli, çok motorlu bu türde uçakların üretimini yasaklamıştı. Türk hükümetinin 20 Junker uçağı alma karşılığında Türkiye sınırları içinde bir uçak fabrikası kurulma teklifine sıcak bakan Alman hükümeti bu teklifi kabul etti ve 1925 yılında Kayseri'de Turkische Flugzeug und Motoren AG (TOMTAŞ) adında bir uçak fabrikasının kurulması için Türk devleti ile bir antlaşma imzaladı. Kayseri'de kurulan TOMTAŞ fabrikası 6 Ekim 1926 tarihinde törenle açıldı. Profesör Junker tarafından kurulan bu şirket, Anadolu kentlerini birer birer birbirlerine bağladı, ama asıl amaç Almanya'nın Ortadoğu ve Bağdat'la havayolu ile birleştirilmesi idi. Türk devletinden istenen yeni imtiyazlar ve elde edilen kârın paylaşılmasından doğan daha pek çok sorun aşılamayınca, Junker firması ile Türk hükümetinin ortak kuruluşu olan TOMTAŞ antlaşmayı çözmek için Alman yatırımına 1.573.373 TL tutarında ödeme yapmayı teklif

etti. Ancak bu teklif kabul görmedi ve İlk Alman-Türk ortak uçak sanayii projesi sona erdi.

Junkers 1926 yılında Alman havayolu şirketi DAL (Detsche Aero Llyod) ile ortaklık imzaladı ve Lufthansa kuruldu. Lufthansa, Berlin-Viyana-İstanbul arasında bir hava yolu taşımacılığı kurmak için 1927 yılında Türk hükümetine başvuruda bulundu. 14 Mart 1928 tarihli ve 6321 sayılı kararname ile bakanlar kurulu Lufthansa ile imtiyaz koşullarını görüşmesi için İçişleri Bakanlığı'nı yetkilendirdi. 1930 yılının başında İstanbul- Sofya-Budapeşte-Viyana-Berlin arasında hava taşımacılığına izin veren bir antlaşma imzalandı. Ancak Lufthansa yapılması planlanan havaalanını tamamlayamadı ve sözleşmenin Mayıs 1932'de fesh edilmesi ile ikinci Alman-Türk ortak uçak sanayii projesi de sona erdi.

Curtis-Wright şirketi, o yıllarda Amerika'nın en büyük uçak üreticisiydi. Türkiye'nin Alman Junker veLufthansa ile antlaşmazlıkları ve ABD'yi kasıp kavuran ekonomik kriz nedeniyle şirket Türk hükümetine bir teklif verdi. Türk hükümeti tam faaliyetli bir uçak fabrikasına sahip olmayı çok arzuluyordu ve Curtis-Wright şirketi ile 1932 yılında bir antlaşma imzalandı. Ancak 1935 yılı sonlarına doğru bu şirket ve hükümet arasında bitmeyen sorunlara bir de Ankara'nın şirketin yapacağı yatırımlar için %15 teminat göstermesi gerektiği eklenince, ortaklık sona erdi.

1933 yılında Türkiye'de sivil hava taşımacılığı 5 uçaklık bir filo ile Türk Hava Postaları adı altında yürütülmeye başlandı ve Cumhuriyetin 10. Yılına denk gelen bu tarihte Milli Savunma Bakanlığı'na bağlı olarak Havayolları Devlet İşletmesi kuruldu. Bu işletme Türkiye'de sivil hava yolu şirketleri kurmak ve hava yolu ile taşıma yapmak amacıyla faaliyetlere başladı. Kurum Türk Hava Yolları Anonim Ortaklığı'nın oluşumunda önemli rol oynadı.

1936 yılının başında yeni uçak alımı ve havacılık faaliyetlerin devamı için 450.000 TL değerinde bir kaynak ayrıldı. Aynı yıl dört pilot ve aynı sayıda teknisyenden oluşan bir heyet İngiltere'den alınacak uçakların eğitimi için Londra'nın güneyinde yer alan Havilland uçak fabrikasına gönderildi. Türk pilotların komutasındaki uçaklar 7 Mayıs'ta

Haltfield'dan havalandıktan sonra 10 Mayıs'ta İstanbul'a indi. Bu olay Türk havacılık tarihinde bir ilkti. O güne kadar satın alınan uçaklar kargo ile parça parça sökülerek gönderilip, Türkiye'de monte edilmekteydi.

Yakın Dönemde Türk Havacılık Sanayii Türk sivil havacılık sanayii uzun bir aradan sonra 1973 yılında yeniden gündeme alındı. Türk Uçak Sanayi Anonim Şirketi; kuruluş sermayesi, Sanayi Müsteşarlığı ve Türk Silahlı Kuvvetlerini Güçlendirme Vakfı'na ait olmak üzere yüzde yüz yerli sermaye kurmuştur.

Kıbrıs Savaşı'nın ardından uygulanan ambargo, yerli üretimin önemini bir kez daha ortaya çıkarınca, 1980'li yıllarda dünyanın önde gelen uçak üreticisi General Dynamics ile F16 savaş uçaklarının montaj ve bakımı çerçevesinde yeni bir antlaşma imzalandı.

Bu antlaşmaya göre sermayesinin yüzde 42'si Amerikan, kalan bölümü yerli olan Türk Havacılık Endüstrisi (TAI) kuruldu ve kendi içinde TEI (TUSAŞ Engine Industries=TUSAŞ Motor Sanayii) adlı diğer bir kuruluşun da temellerini attı. Tesisler o güne kadar kurulan en geniş kapalı alan üzerinde üretime başladı. 1984 yılında 200 dönüm üzerine kurulan tesis, ana üretim ve montaj hattı, yakıt kalibrasyon ve kontrol, uçak boyama, kimyasal işlem, uçuş hattı ile zaman içinde daha da genişlemiştir. 1987 rakamlarına göre istihdam edilen insan sayısı 700 iken, günümüzde bu sayı 4.000'i bulmuştur. Bu hızlı gelişimin asıl sıçraması, yerli üretimde meydana geldi. TAI başlangıçta uçak üretiminde 1/4 kısmi üretim kapasitesine sahip iken, bu oran günümüzde 3/4 gibi önemli bir performansa dönüştü. ABD için basit uçak parçalarının üretimi, daha sonra Eskişehir'de kurulan TEI tesislerinde motor parçalarının üretimiyle önemli bir aşamaya geldi. ABD, Tayvan ve Mısır hava kuvvetleri için parça üretimiyle başlayan Türk uçak sanayi, 1990 yılında İspanyol CASA ile yapılan antlaşmalarla, nakliye uçakları üretimine açılım yaptı. Bu açılımlar daha sonra insansız hava araçları, saldırı helikopterleri, karakol gözetleme uçakları, deniz kurtarma ve yangın helikopterleri, başlangıç ve temel eğitim uçağıyla devam etti. 1999 yılına gelindiğinde ABD tarafından geliştirilen son yeniliklere sahip, manevra gücü en gelişmiş savaş uçağı olan F35'in üretimi ortak projesine TAI 8. üye olarak katıldı. Barış Kartalı projesi, Boeing firması tarafından üretilen 4 adet B 737-700 uçağının erken uyarı ve kontrol

sistemine sahip (AWACS) uçaklara dönüştürülmesi için yapılan antlaşma ile birlikte 2003 yılında imzalandı.

Eskişehir’de bulunan TEI, TAI’nin Ar-Ge’si olarak kabul edilebilir. Ağırlıklı olarak motor parçaları ve revizyonu, modül tasarımı yapan bu tesis, TÜBİTAK ile ortak projeler yürütmektedir. Yaklaşık 500 dönüm üzerine yayılan tesisler, toplam 50 dönüm kapalı alana sahip olup, 1.050 uzmana istihdam imkânı sunmaktadır. TEI, General Electric, Türk Silahlı Kuvvetlerini Güçlendirme Vakfı, THK ortaklığıyla kurulduğu 1985 yılından sonra yaptığı önemli çalışmalarla Türk havacılık sanayiinin lokomotifi oldu. Jet motorlarına itki artıran, yakıt tasarrufu sağlayan parçaların üretimini, ayrıca NATO tarafından kullanılan erken uyarı sistemine sahip muçakların onarım ve bakımlarını üstlenmiş, 2003 yılında JSF F-35 II savaş uçakları için geliştirilen F-136 jet motoru projesine katılmıştır. TEI atak helikopter projesi kapsamında ATAK helikopterlerinin güç tribünü modülünü üretmektedir.

Havayolu ulaşımı, I. Dünya Savaşı’ndan sonra hızla gelişti. İlk seferler 1919’da Fransa’da başladı. Atlantik seferleri 1930’da başladı. Havayolu ulaşımı uçak, yakıt, havaalanı, yol unsurlarını kapsar. Havaalanları büyük, küçük, hafif, basit uçakları kabul etmelerine göre sınıflanırlar.¹⁵

Ülkemizde 1912 yılında başlayan ilk sivil havacılık çalışmaları, 1956 yılında Devlet Hava Meydanları’nın kurulması ile hız kazanmıştır. 1983 tarihinde Sivil Havacılık Kanununun yürürlüğe girmesiyle gelişen sivil havacılık sektörü, havaalanlarının geliştirilmesi ile hizmet kalitesini ve güvenilirliği artırmayı basarmıştır. 1990’lı yıllardan sonra sektöre yeni işletmeler katılmış ve oluşan rekabet ortamıyla özel sektörde kıyasıya rekabet başlamıştır. Daha sonra 2003 yılında bölgesel havacılık politikası ortaya çıkmış ve sektör hızlı bir büyüme trendi yakalamıştır.¹⁶

¹⁵ Ulaşım Coğrafyası Açısından Türkiye’de Havayolu Ulaşımının Tarihsel Gelişimi ve Mevcut Yapısı, 2012

¹⁶ Havayolu Şirketlerinin Uyguladıkları Finansal Stratejiler Üzerine Bir Araştırma, 2010

20 Mayıs 1933 tarihinde savunma bakanlığının bir bölümü olarak Devlet Hava Yolları İşletmesi İdaresi Ankara’da kurulmuştur. “Türk Hava Postaları” adı verilen ilk sivil hava taşımacılığımız Ağustos 1933’te 23 koltuk kapasiteli 5 uçakla ile başlamıştır. 1933 yılındaki filoda, iki adet King Bird (5 koltuklu), iki adet Junkers F-13 (4 koltuklu) ve 1 adet ATH-9 (10 koltuklu) uçakları bulunmaktaydı. Devlet Hava Yolları İşletmesi İdaresi 1935 yılında Bayındırlık Bakanlığı’na, 1938 yılında Devlet Hava Yolları Umum Müdürlüğü adı ile Ulaştırma Bakanlığı’na bağlanmış ve ilk uluslararası sefer 1947 yılında Atina’ya yapılmıştır. 1 Mart 1956 tarihinde, şirket yeniden yapılandırılarak 60 Milyon TL ile Türk Hava Yolları (THY) Anonim Ortaklığı kurulmuştur. THY iç hatlarda 31 uçuş noktası ile en yaygın ağa sahip olan havayolu şirkettir.

Ulaştırma Bakanlığının aldığı bir karar ile iç hat havayolu taşımacılığında yaşanan serbestleşme 20 Ekim 2003’te Fly havayollarının İstanbul-Trabzon uçuşuyla başlamıştır. Artık Fly havayollarının iç hat uçuşları bulunmamaktadır. Daha sonra iç hat uçuş izni alan diğer havayolu işletmelerince özellikle İstanbul çıkışlı olarak iç hatlarda birçok noktaya THY dışında da uçuşlar başlamıştır. Uçak biletlerinden alınan vergilerde yapılan indirimin yanı sıra havayolu işletmelerinin yeni yapılan düzenlemeler ile bilet fiyatlarını kendilerinin belirleyebilme serbestisinin verilmesi THY dahil iç hatlarda faaliyet gösteren tüm havayolu işletmelerinin, talep değişmelerini dikkate alarak, daha düşük fiyatlar sunmalarına olanak sağlamış ve pazarın büyümesiyle birlikte havayolu işletmeleri de bu trafik artışından faydalanarak hizmet miktarlarını ve gelirlerini artırmışlardır.

3.2 HAVA ULAŞIMININ GENEL ÖZELLİKLERİ

Havayolu, hava taşıtlarıyla (büyük oranda uçaklarla), insan ve yük taşımacılığı yapan ticarî şirket. Hızlı bir taşıma türü olan havayolu taşımacılığı diğer ulaşım metodlarına göre daha masraflıdır. Havayolu taşımacılığının önemli bir kısmı ekspres ve kurye kargo taşımacılığıdır.¹⁷

Havayolu taşımacılığı ticari bir amaçla, hava araçlarıyla tarifeli veya tarifesiz olarak yolcu, yük ve postanın taşınmasıdır. Havayolu taşımacılığı yapan havayolu işletmelerinin büyüklükleri; yüzlerce uçaktan oluşan filolarıyla günde binlerce sefer yapan çok büyük havayolu işletmelerinden, küçük tek bir uçakla yılım sadece belirli dönemlerinde operasyon yapan havayolu işletmelerine kadar geniş yelpazede yer alır. Havayolu taşımacılığı sektörü sahip olduğu çok büyük uçuş ağı sayesinde şehirleri, ülkeleri ve kıtaları birbirine bağlar. İkinci Dünya Savaşı sonrası hızla büyüyen havayolu taşımacılığı, sağladığı ekonomik ve sosyal faydalarla modern yaşamın en önemli parçalarından birisi olmuştur. 2008'de yapılan bir çalışmada küresel iş dünyası ve turizm için gerekli olan dünya çapında hızlı ulaşım hizmeti veren havayolu taşımacılığının, yaklaşık 2.000 havayolu işletmesi ve 23.000 hava aracıyla, 2 milyardan fazla yolcuya, 3.750 havaalanında hizmet verdiği ortaya konulmuştur(SARILGAN Ali E. 2002).

IATA (Uluslararası Hava Taşımacılığı Birliği) tarafından yayımlanan 2010 yılı Talep İstatistikleri sonucuna göre, uluslararası tarifeli hava trafiğinde yolcuda yüzde 8.2, yükte ise yüzde 20.6 artış kaydedilmiştir. Talepteki büyüme kapasiteyi geçmiş, yolcuda yüzde 4,4, kargoda ise yüzde 8.9 büyüme gerçekleşmiştir. 2009 ile kıyaslandığında ortalama yolcu yükü yüzde 2.7 artış ile yüzde 78.4, nakliye yükü ise yüzde 5.2 artış ile yüzde 53.8 olmuştur.

Havayolu taşımacılığı, hızın rekabet üstünlüğü kazanılmasında en önemli faktör olduğu günümüz iş dünyasında, kişi ya da eşyaların bir yerden bir yere en kısa zamanda ulaştırılmasını sağlayan taşımacılık yöntemidir.

¹⁷ <http://tr.wikipedia.org>

Günümüzde havayolu taşımacılığı ile uzaklık tanımaksızın ülkeler arasında teknik, ekonomik, finansal, ticari, işletmecilik ve kurumsal konularda işbirlikleri gerçekleştirilmekte, insanların veya üretilen bir ürünün güvenli, konforlu bir şekilde ve en kısa süre içerisinde bir yerden başka bir yere taşınması sağlanmaktadır. Yerel, bölgesel, ulusal ve uluslararası boyutta ekonomik ve teknolojik gelişmeleri hızlandırmakta ayrıca farklı kültürel değerlere sahip insanları buluşturarak birbirlerini daha iyi tanıma yönünde önemli sosyal ve kültürel katkılar da sağlamaktadır.

Yolculuklarını havayolu ile gerçekleştirenleri seyahat amaçlarına göre, iş amaçlı ve eğlence amaçlı olmak üzere ikiye ayırabiliriz. Eğlence amaçlı seyahatleri de tatil amaçlı ve arkadaş ziyareti olarak ikiye ayırabiliriz.

İş amaçlı uçuşlar:

Havayolu taşımacılığı, kısa sürede çok hızlı teknolojik ve yapısal değişiklikler gösteren bir sektördür. Bir yandan geniş kapasiteli, yakıt tasarrufu sağlayan, düşük gürültü ve emisyon seviyelerine sahip uçakların geliştirilmesinin; hava yolu şirketlerinin faaliyetleri, yönetimi, hizmet kalitesi ve kapsamı üzerinde büyük ölçüde etkisi olurken diğer yandan serbestleşme, özelleştirme, sektörün daha ticari bir yapıya dönüştürülmesi ve işbirliklerinin oluşması sektörün yapısını değiştirmiş ve sektörü tüketicilerin hakim olduğu bir pazara dönüştürmüştür. Bu yapısal değişiklikler arasında özelleştirme, birçok gelişmiş ve gelişmekte olan ülkede büyük ölçüde benimsenmekte ve uygulanmaktadır.

Kişilerin seyahat giderlerini kendisinin ödemediği seyahatlerdir. Ayrıca statü, prestij ihtiyacı ve tatmin önemli olduğu için fiyat değişmelerine karşı duyarsızdırlar.

Havayolları arasında rekabet şiddetliyse, iş amaçlı uçuş yapanlarda düşük fiyat arayışına girerler. Bu seyahatler genelde çok önceden planlanamamaktadırlar. Bu yüzden son anda yer bulabilme ve uçuş frekanslarının sıklığı önem kazanır. Verilen hizmetin kalitesi ve uçağın konforu da önemlidir. Ayrıca kısa mesafeli uçuşlarda gidilen günün akşamı dönüş için uçak ve yer bulabilmek önemlidir.

Eğlence amaçlı uçuşlar:

Kişiler bilet bedellerini kendileri öderler. Ayrıca ailecek yapılan seyahatlerde kişi sayısına bağlı olarak bilet ücreti önem kazanır. Eğlence amaçlı uçuşlarda diğer

unsurların (konaklama, yiyecek, eğlence gibi giderler) fiyatlarında meydana gelecek azalma havayollarına olan talebin artmasına neden olacaktır.

Havayolu yolcularına tarife, fiyat, güvenlik, uçuş esnasındaki yemek ve ikram, yer ekibinin, uçuş ve kabin ekibinin davranışları, havayolunun finansal güvenilirliği, zamanında uçuş, valiz güvenliği gibi faktörler önemlidir.²⁴ Ayrıca uçak tipi, kabin içi dizayn ve gürültü gibi uçağa bağlı olan ve yolcuların havayolu şirketini tercih etmesine etki eden faktörlerde vardır. Ürün, fiyat ve kalite açısından büyük benzerlikler gösteren firmalardan, ancak müşteriye daha iyi hizmet sunan firma kendine ait Pazar payını büyütebilecektir (Dilek, 2007).

3.3 HAVA ULAŞIMININ EKONOMİK KATKISI

Havayolu ulaştırmasının ekonomik olarak da çok büyük katkıları bulunmaktadır. Hava yolu işletmelerinde ve havaalanı sektöründe 4.3 milyon kişinin, sivil uzay sektöründe (hava aracı üretim sektörü) 730 000 kişinin doğrudan istihdam edildiği, havacılık sektörünün tedarik zincirlerinde yer alan işletmelerden alınan mal ve hizmetlerden dolayı 5.8 milyon kişinin dolaylı istihdam edildiği, sektör çalışanlarının talepleri doğrultusunda yaptığı harcamaların yarattığı, teşvik ettiği sektörlerde 2,7 milyon kişinin istihdam edildiği belirlenmiştir. Hava ulaştırmasının ayrıca turizm sektörüne katalitik etkisi bulunmaktadır. Hava ulaşımı ile yolculuk yapan uluslararası yolcuların harcamalarıyla da 15.5 milyon doğrudan ve dolaylı istihdam olanağı yaratılmıştır.¹⁸

Havacılık sektörü; başka birçok sektörü de, doğrudan ve/veya dolaylı olarak ilgilendiren bir sektör olup, birçok tedarikçiyi etkilemektedir. Özellikle, üretim açısından değerlendirildiğinde; örneğin, otomotiv sektöründe bir otomobil için ortalama 10.000 parça kullanılırken, bu rakam modern bir jet uçak üretimi için 1.000.000'un üzerindedir.

¹⁸ GÖKDALAY, Hatice Meriç, Havaalanlarının Performans Analizinde Bulanık Çok Ölçütlü Karar Verme Yaklaşımı, İTÜ, Fen Bilimleri Enstitüsü, Ocak 2008.

Ulaştırma Bakanlığı ve Denizcilik Bakanlığının 2023 hedefinde belirlenen yerli uçak üretimine yönelik stratejiler çalışmalar kapsamında değerlendirilebilir.¹⁹

Sivil havacılık sektörünün ekonomi ile ilişkisi ve ekonomik kalkınma üzerindeki katalizör etkisi artık yaygın bir şekilde kabul görmektedir. Öyle ki, Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü (ICAO) hava ulaşımına harcanan her 100\$' ın ekonomi için 325\$ değerinde bir fayda ürettiğini; hava ulaşımındaki 100 ilave işin, ekonomi genelinde 610 yeni iş imkânı oluşturduğunu hesaplamıştır.²⁰

Havacılık sektörü, sağladığı katma değer ve yan sanayilere verdiği destek neticesinde ülkelerin ekonomilerine büyük katkı sağlamaktadır. Örneğin, Amerika Birleşik Devletleri'nde havacılık endüstrisi GSYİH'nin yüzde 9'luk oranını temsil etmekte olup, 11 milyon kişiye iş olanağı sağlamaktadır.

Dünya havacılık sektörü 3,6 trilyon dolar gelir oluştururken; doğrudan ve dolaylı olarak 32 milyon kişiye de iş imkânı vermektedir. Havacılık sanayi geniş istihdam, ileri teknoloji ve yüksek katma değer üretmektedir. Bu sebeplerden dolayı uçak teknolojisi, ülkeler için bir liderlik ölçütü olarak değerlendirilmektedir. Nitekim uçak üretimi, çoğu ülke açısından prestijli bir performanstır. Bir ülkenin etkileyici bir teknolojik seviyeye ulaştığını göstermesi açısından önemlidir.

Havacılık endüstrisi hızlı gelişimini sürdüren bir endüstridir. Airbus tarafından yapılan araştırmaya göre; 2030 yılına kadar 26.921'i yolcu, 927'si kargo uçağı olmak üzere, toplam 27.848 yeni uçak talebi olacağı öngörülmektedir. Bu olası talebin küresel havayolu filosuna 3.5 trilyon \$'lık bir piyasa değeri katacağı hesaplanmaktadır. Boeing'in tahminlerine göre ise gelecek 20 yıl zarfında yolcu trafiğı artışı yıllık yüzde 5.1 olacaktır. Bu, söz konusu dönem zarfında toplam yolcu sayısının üç katına çıkması anlamına gelmektedir. Kargo uçağı artışının yıllık biraz daha fazla bir oranla, yüzde 5.6 olarak gerçekleşmesi beklenmektedir. Bu rakamlar Boeing'in Pazar büyümesinin 4 trilyon \$ olacağını beklediğini göstermektedir.

¹⁹ Ulaştırma Bakanlığı, Türkiye Ulaşım ve İletişim Stratejisi, 2023.

²⁰ İTO, 2013.

3.4 HAVAYOLU ULAŞIMINI ETKİLEYEN GELİŞMELER

3.4.1 Serbestleşme

Türkiye de 1983 yılında yayınlanan 2920 sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu ile havaalanı ve havayolu işletmeciliğinde serbestleşmenin önünü açmış, 2002 yılından sonra uygulanan iç hat politikaları ile de özel sektör hava ulaşımının daha da aktif hale gelmiştir.²¹

Kuşkusuz dünyadaki gelişmelere paralel olarak bir takım gelişmeler yaşanmıştır. Dünyada havayolunda serbestleşme ilk kez Amerika Birleşik Devletleri'nde iç hatlarda 1983 yılında gerçekleştirilmiştir. Bu hava yolu şirketleri sayısının artmasına, fiyatların ve uçuş hatlarının daha serbest biçimde şirketlerce belirlenebilmesine, bunun sonucunda da havayolu ulaşımında yolcu sayısının oldukça artmasına neden olmuştur.

Avrupa'da ise bu hareket 1990'lı yıllarda ortaya çıkmış, ancak Amerika'daki gibi birden etkisini göstermeyip, daha kademeli bir gelişme yaratmıştır. Türkiye'de de iç hat uçuşlarına 2003 yılı Ekim ayında serbestleşme getirilmiştir.

3.4.2 Liberalleşme

1980'lerin başında dünyada bulunan havayollarının büyük çoğunluğunun sahibi bizzat devletlerin kendileri olup sektör rekabete açık değildi.

Havacılık sektörünün daha çok yeni olması, Sektörün sert rekabete dayanamayacak kadar kırılgan bir yapıya sahip olması, devlet sahipli ve destekli "bayrak taşıyıcı" havayollarının, havacılık endüstrisinin ekonomik olgunluğa ulaşması için en önemli araç olduğu düşüncesi, Özel sektörün o yıllarda yeni bir havayolu işletmeye başlamanın risk ve finansal maliyetlerini üstlenmek konusunda isteksiz olması.

Bayrak taşıyıcı havayolları iç hatlarda çoğunlukla tekel olup uluslar arası piyasada, yani dış hatlarda da korumacı şartlar altında faaliyet göstermekteydiler. Sektör genel

²¹ TOBB, 2012.

anlamda ya tekel bir yapıya sahip ya da ABD de olduğu gibi ileri rekabete karşı devlet tarafından korunmaktaydı.²²

3.4.3 Özelleşme

Havayolu ulaştırması son yirmi yıl öncesine kadar tüm ülkelerde kamu hizmeti olarak görülmüştü. Bunun arkasında yatan nedenlerin başında havayolu işletmelerinin ülkenin itibar sembolü olmaları, diğer ülkeler ile turistik, ticari aktiviteleri destekleyen bir hizmet sektörü olmaları, aynı zamanda savunma amacıyla kullanılabilir olmaları gelmektedir. Ancak gittikçe değişen ve daha da liberalleşen politikaların sonucu olarak devlet elini pek çok sektörden çekmekte ve yerini özel sektöre bırakmaktadır.

Ülkemizde de hava ulaştırması her geçen gün artmaktadır. Bunda en büyük etkenler , hükümetçe getirilen bazı vergi indirimleri yanında; 2003 yılında iç hat uçuşlarında serbestliğin sağlanması, bayrak taşıyıcı işletme olan Türk Hava Yolları'nın dışında özel hava yolu işletmelerinin kurulması ve bu işletmelerin düşük maliyetli havayolu işletmeciliği anlayışı ile hizmet vermesi sonucu ulaşım ücretlerinin düşmesidir.

Özelleştirme amaçları ülkeden ülkeye farklılık gösterse de özelleştirme, verimliliği ve hizmet kalitesini arttırmaya ve hükümet sübvansiyonlarını azaltmaya yöneliktir.

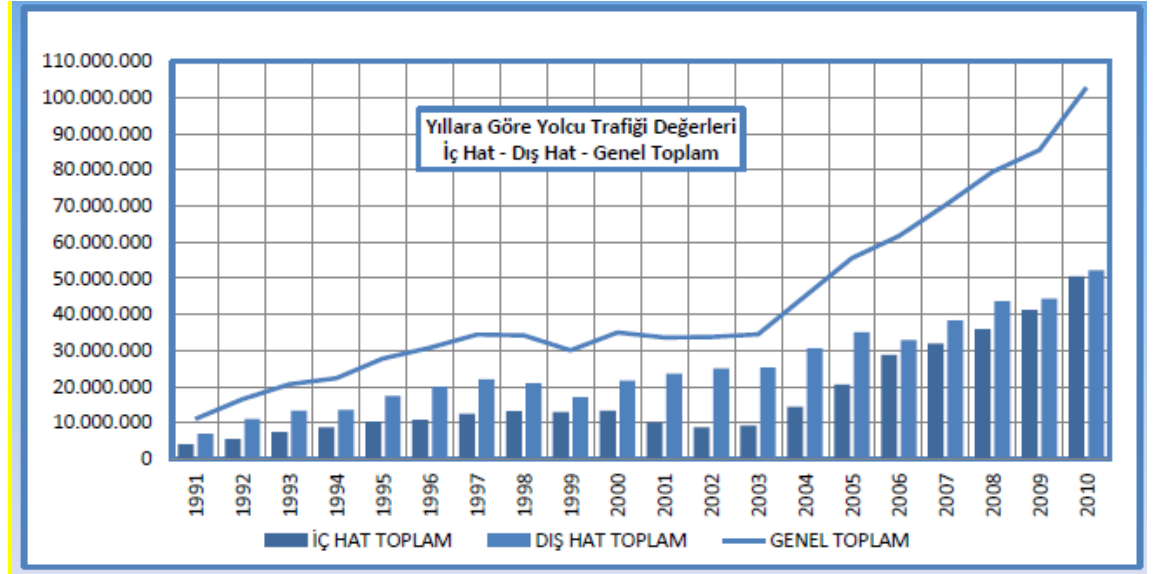
A.B.D.'de havacılığın etkin ve verimli bir şekilde gelişmesinin temel nedeni, hükümetin 1978 yılındaki serbestleştirme hareketine dayandırılmaktadır. 1978 yılında A.B.D.'de gerçekleşen serbestleşme hareketi Avrupa'yı da etkilemiş ve liberalleşme sürecine girmiştir. Sivil havacılık sektöründe, Avrupa Topluluğu'na üye ülkeler arasında "Tek Pazar" uygulamasına geçilmiştir. Havayollarında gelecekte serbestleşme eğiliminin Avrupa'nın yanısıra diğer pazarlarda da devam edeceği düşünülmektedir. Bu nedenle hava limanlarının özelleştirilmesi gündeme gelmiştir. Bugün dünyada en çok karşılaşılan özelleştirme biçimleri olarak; hava alanı yönetiminin özel bir şirkete devredilmesi, hava alanı sahipliğinin devlette kalmak şartıyla uzun dönem kiralanması ya da anlaşmalar yoluyla özel işletmelerin hava alanını finanse etmesi ve yönetmesi,

²² ERDEM, Mustafa .Yüksek Lisans Tezi.

hava alanlarının hükümet tarafından özel bir işletmeye satılması ve son olarak da Yap-İşlet-Devret modeli uygulanmaktadır.²³

3.5 TÜRKİYE’DE HAVAYOLU ULAŞIMI GERÇEKLEŞMELERİ VE ÖNGÖRÜLER

Tablo 3.1 ‘de yıllar itibariyle yolculuk sayıları görülmektedir. Türkiye’de hava ulaşımının seyri görülmektedir. 2003 yılından sonra özel sektörün de alan girmesiyle birlikte büyük sıçrama göstermiştir



²⁴ **Kaynak:** SHGM

Tablo 3.1: Dönemler İtibariyle Hava Yolu Yolculuk Sayıları

Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü’nün verilerine göre iç Hatlarda 50.575.426, Dış Hat; 52.224.966 olmak üzere Toplam yolcu; 102.800.392 yolcu taşınmıştır. 2010 ile 2009 yılları kıyaslandığında yüzde 20 lik bir artış sağlanmıştır(SHGM).

²³ Vizyon 2023 Ulaştırma ve Turizm Paneli, Temmuz 2003.

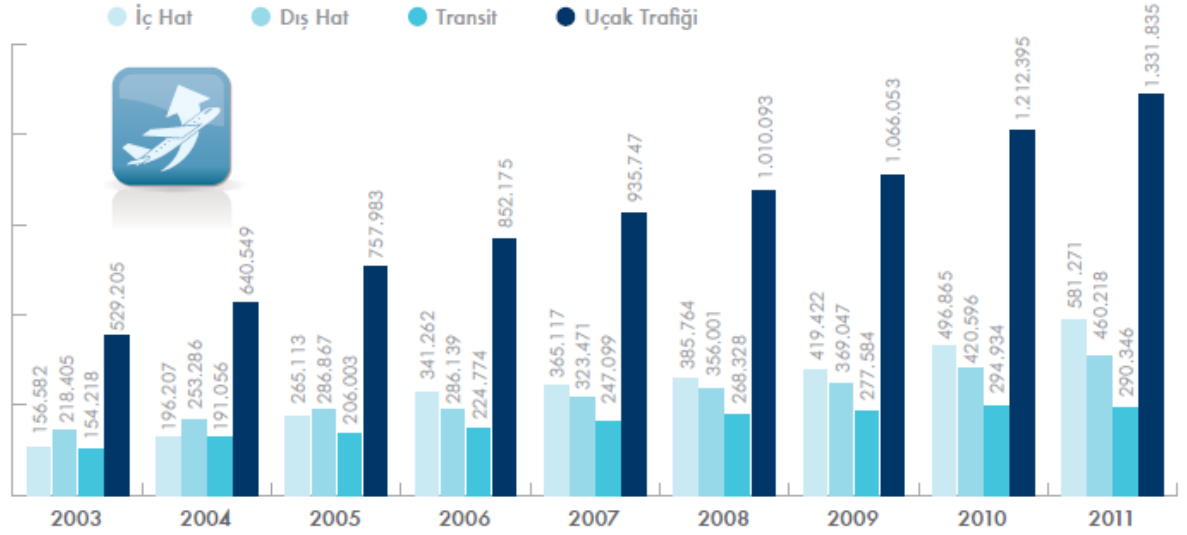
²⁴ SHGM.

TC HAVA YOLU ŞİRKETLERİ	KURULUŞ	YOLCU UÇAĞI				KARGO UÇAĞI				GENEL TOPLAM
		AIRBUS	BOEING	DİĞER	TOPLAM	AIRBUS	BOEING	DİĞER	TOPLAM	
THY	1933	83	88	0	171	6	0	0	6	177
Pegasus	1990	5	34	0	39	0	0	0	0	39
Onur Air	1992	33	0	0	33	0	0	0	0	33
Sun Express	1989	28	0	0	28	0	0	0	0	28
ATLAS Jet	2001	13	3	0	16	0	0	0	0	16
Sky	2001	4	10	0	14	0	0	0	0	14
Turistik Ht (Corendon)	2004	0	9	0	9	0	0	0	0	9
Hürkuş (Free Bird)	2001	8	0	0	8	0	0	0	0	8
TAILWIND	2009	0	5	0	5	0	0	0	0	5
SAGA	2004	2	2	0	4	0	0	0	0	4
BORA JET	2008	0	0	4	4	0	0	0	0	4
MNG (KARGO)	1996	0	0	1	1	9	1	0	10	11
MYCARGO (KARGO)	2004	0	0	0	0	6	1	0	7	7
ULS (KARGO)	2004/2011	0	0	0	0	6	0	0	6	6
TOPLAM		176	151	5	332	27	2	0	29	361

Kaynak: <http://kurumsal.library.atilim.edu.tr/pdfs/111118.pdf>

Tablo 3.2 : Türkiye’de Hava Yolu İşletmelerinin Uçak Sayıları

Yukarı Tablo 3.2 'de Hava Yolundaki İşletmelerin uçak, yolcu ve kargo sayılarına ait bilgiler verilmiştir.



²⁵**Kaynak:** SGMH.

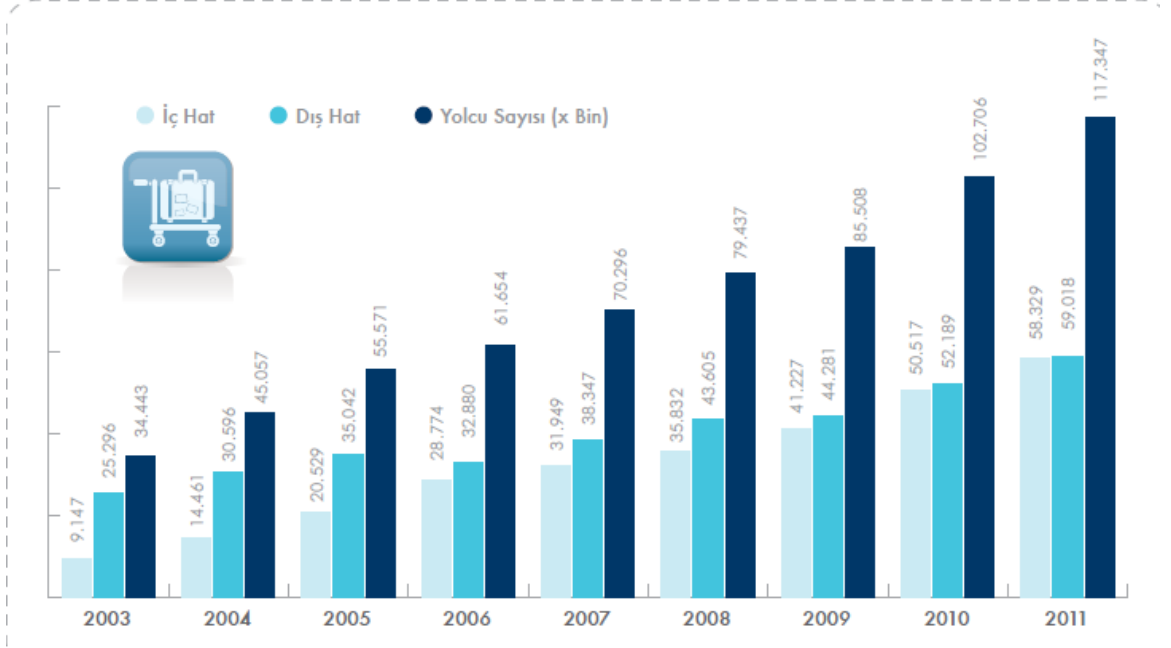
Şekil 3.1: Türkiye'deki Hava Yolu Trafikği

Türkiye'de 2002 yılında toplam 532.531 olan havayolu trafikği, 2011 yılı sonuna kadar yüzde 150.10 büyüyerek 1.331.835'a ulaşmıştır.

2011 yılında toplam uçak trafikğinin 581.271'i (yüzde 43,64 pay ile) iç hat uçuşlardan, 460.218'i (yüzde 34.56 pay ile) dış hat uçuşlardan ve 290.346'sı da (yüzde 21,80 pay ile) üstgeçişlerden (overflight) oluşmaktadır.

Bu gelişim esasen, toplam ekonomik gelişimle birlikte havayolu ve iç hat havaalanlarının sayısındaki artışa neden olan ülkedeki havacılık sektörünün serbestleşmesinden kaynaklanmıştır.

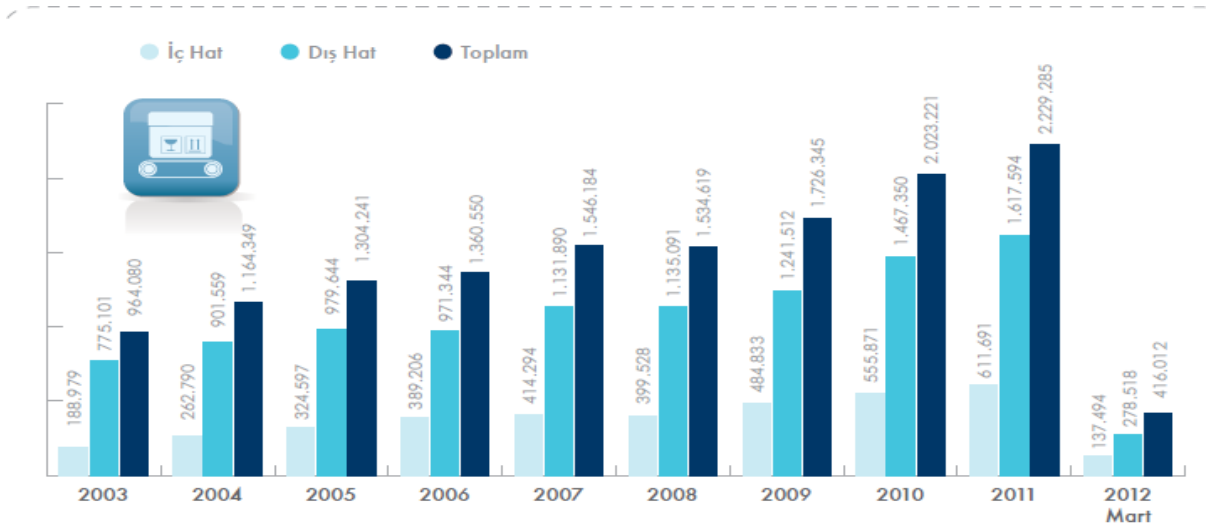
²⁵ Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Stratejik Plan , Ulaştırma Bakanlığı,2013-2017 s.30



Kaynak: Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Stratejik Planı.

Şekil 3.2: Türkiye’deki Havayolu Yolcu Sayısı

2011 yılında dış hat yolcu trafiği 59.018 milyon ile toplam yolcu trafiğine oranla yüzde 50.29 paya sahip iken iç hat yolcu trafiği 58.329 milyon ile yüzde 49,71 paya sahiptir. 2002’de iç hat yolcu trafiğinin payı yüzde 25.84’ten önemli derecede artarak 2011 yılında yüzde 49.71’e ulaşmıştır.

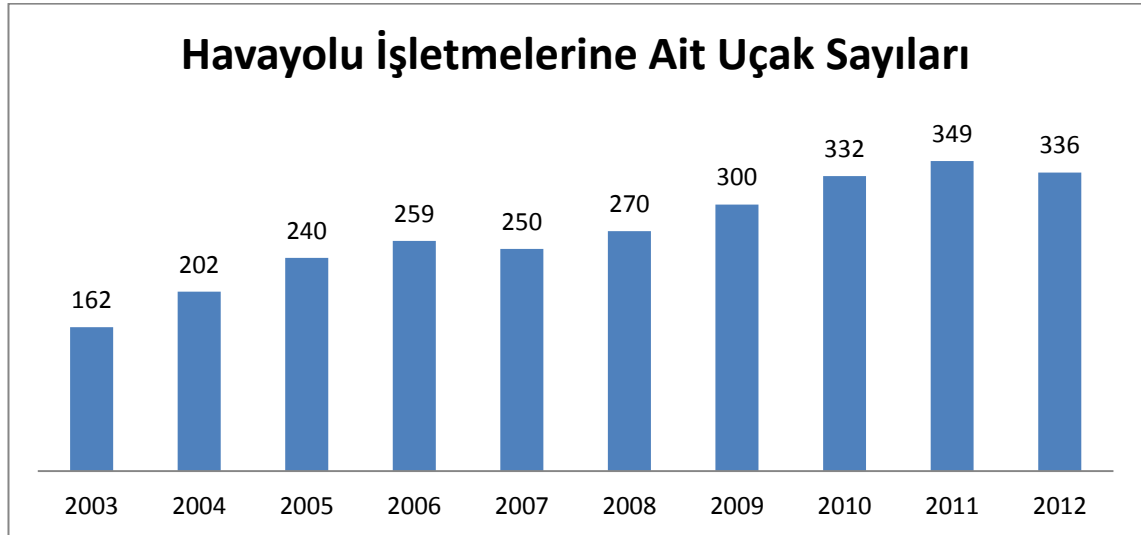


Kaynak: Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Stratejik Plan, Ulaştırma Bakanlığı, 2013.

Şekil 3.3: Türkiye’de Havayolu Yük Trafiği (Kargo+Posta+Bagaj)

2002'den beri Türkiye'de havayolu yük trafiği (Kargo+Posta+Bagaj) dönem boyunca ortalama yıllık yüzde 16'lık büyüme oranı ile 2011 yılında 2.229.285 tona ulaşmıştır. 2011 yılında dış hat yük trafiği 1.617.594 ton, iç hatlardaki yük trafiği ise 611.691 ton olmuştur. 2011 yılında dış hat yük trafiği 2010 yılına göre yüzde 10.24, iç hatlardaki hava yük trafiği de yüzde 10.04 büyüme göstermiştir.

Hava Kargo Taşımacılığı, günümüzde giderek önem kazanmakta ve havayolları için cazibe noktası olmaktadır. Atatürk Havalimanı, Türkiye'nin hava kargo taşımacılığındaki en önemli ve hacimli limanıdır. 2011 yılı verilerine göre Atatürk Havalimanı'nda gerçekleşen hava kargo taşımacılığı 1.064.229 tondur. 2011 yılında Türkiye geneli hava kargo taşımacılığı 2.229.285 ton olmuş, bu miktarın 611.691 tonu iç hatlarda, 1.617.594 tonu ise dış hatlarda gerçekleşmiştir.



Kaynak: Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Stratejik Plan, Ulaştırma Bakanlığı, 2013.

Şekil 3.4: Havayolu İşletmelerine Ait Uçak Sayıları

Türkiye sivil havacılık sektöründe, 16 havayolu şirketi faaliyet göstermekte olup bunlardan 4'ü kargo uçaklarıyla kargo taşımacılığı da yapmaktadır. Havayolu şirketlerinin 2010 yılında 332 olan uçak sayısı Haziran 2012 itibarıyla 366'ya, toplam kargo kapasitesi 1.209.313 kilografa, koltuk kapasitesi ise 64.536'ya ulaşmıştır.

2011 yılı itibarıyla, yurt içi uçuş/yolcu taşımacılığında THY pazarın yüzde 54'üne hizmet vermektedir. Pegasus yüzde 19, Sun Express yüzde 13, Onur Air yüzde 8 ve Atlas Jet yüzde 5 oranında iç hat yolcu taşımacılığında pay almıştır.

2011 yılında 3 hava taksi ve 5 genel havacılık işletmesi daha ruhsat almıştır. Mevcut 60 hava taksi (212), 41 genel havacılık (243), 16 balon (108) ve 39 zirai mücadele (69) işletmesinin toplam 730 hava aracı bulunmaktadır. 2010 yılında 74 olan iş jeti sayısı 2011 yılında 98'e yükselmiştir. Hava taksi işletmelerinin sadece 7'sinin 7'den fazla hava aracı mevcut olup 37'sinin 1 ya da 2 hava aracı bulunmaktadır. Fazla sayıda hava aracına sahip işletmeler (THK, Tarkim, AyJet) genelde eğitim amaçlı firmalardan oluşmaktadır. 1 işletme (Skyline) 24 helikopter ile ambulans hizmeti sağlamaktadır. 1 ya da 2 hava aracına sahip olanlarda esas kullanım amacı ticari değil kişisel/ kurumsal özellik taşımaktadır. Genel havacılık işletmelerinde de 7'den fazla hava aracı olan işletme sayısı 8 olup 27 işletmenin sadece 1 ya da 2 hava aracı bulunmaktadır.

4. YOLCU TAŞIMACILIĞI YAPAN BAŞLICA ŞİRKETLER:

4.1.1 Türk Hava Yolları

1933 Bakanlığına bağlı havayolları devlet işletmesi olarak kurulmuş olup aşağıdaki şekilde isim almıştır ve gelişim göstermiştir.

YILLAR	GELİŞİMİ
1933	Hava Yolları Devlet İşletme İdaresi Milli Savunma Bakanlığı 5 uçak (2'si Junkers F -13)
1943	Devlet Hava Yolları Umum Md. Ulaştırma Bakanlığı
1945	52 uçak (30'u Douglas DC-3)
1946	Devlet Hava Yolları İşl. Gn. Md.
1947	İlk yurt dışı seferi (Atina)
1955/56	Türk Hava Yolları A.O.
1960	F-27
1967	İlk Jet Uçağı
1971-74	B-707, B-727, DC-10
1984	Kamu İktisadi Kuruluşu
1985	Atlantik aşırı uçuşlar (A-310)
1990	Özelleştirme
1991	B-737
1993	A-340
1997	B-737-800
2011	B-777

Kaynak: <http://kurumsal.library.atilim.edu.tr/pdfs/111118.pdf>

Tablo 3.3: Türk Hava Yollarının Yıllara Göre Gelişimi

Türkiye yolcu trafiğinde %53 pay, %72,6 uçak doluluk oranı 146 dış, 41 iç – toplam 187 uçuş noktası ve 2010 cirosu, 4.236 milyon avro ve toplam da 17.87126 Personeli vardır.²⁷

4.1.2 Sun Express

Alman Havayolu Lufthansa ile THY arasında 1989 yılında imzalanan anlaşmayla kurulmuştur. 2 Nisan 1990'da Frankfurt'tan Antalya'ya ilk seferini gerçekleştirmiştir. Sun Express'in 7,5 yaş ortalamasına ve toplam 2.363 yolcu kapasitesine sahip, tamamı Boeing'lerden oluşan 12 uçaklık filosu bulunmaktadır. Sun Express'in karşılıklı olarak Antalya'dan; Adana, Bodrum, Dalaman, Diyarbakır, Erzurum, İzmir, Trabzon ve Van seferleri ile İzmir'den; Trabzon, Antalya, Gaziantep, Malatya, Erzurum, Diyarbakır, Van, Kayseri, Adana ve Sivas seferleri bulunmaktadır. Bu şirkete ait uçak filosunun özellikleri aşağıdaki tabloda görülmektedir. Sun Express tüm özelliklere ve toplam 7.815 koltuk kapasitesine sahip, toplam 43 adet Boeing uçağıyla Avrupa'nın en modern filolarından biridir. Bu şirkete ait uçak filosunun özellikleri aşağıdaki tabloda görülmektedir.²⁷

	Boeing 737-800	Boeing 737-700
Uçak Adedi	51	8
Boy	39,6 m	33,6 m
Kanat Genişliği	35,8 m	35,8 m
Yükseklik	12,6 m	12,6 m
Kabin Genişliği	3,53 m	3,53 m
Yakıt Kapasitesi	26.020 lt	26.024 lt
Uçuş Hızı	828 km/h	828 km/h
Uçuş Yüksekliği	12496 m	12496 m
İniş Hızı	245 km/h	245 km/h
Koltuk Sayısı	165 /189	149

Kaynak: <http://www.sunexpress.com/tr/irket/filo-vb>

Tablo 3.4: Sun Express Uçak Filosunun Özellikleri

²⁶ Dünya'da ve Türkiye'de Sivil havacılık faaliyetleri gelişimi, Atılım Ün. Sunum.

²⁷ <http://www.sunexpress.com/tr>

4.1.3 Pegasus

1990 yılında İstanbul'da kurulan Pegasus Havayolları, 2005 yılında iç hat tarifeli uçuşlarına başlamıştır. Pegasus Havayolları iştirakiyle birlikte 32 uçaktan oluşan bir filoya sahiptir. Pegasus Havayolları, Türkiye'den 17 ülkedeki 100'ü aşkın farklı noktaya tarifeli ve charter uçuşlar yapmaktadır. Son dönemde büyük sıçrama yapan Pegasus sektöründe THY den sonra ikinci konumdadır. Şirketten yapılan açıklamaya göre, düşük maliyetli (Low Cost) havayolu şirketi Pegasus Hava Yolları'nın halka arzında talep toplama aşamasına geldiği belirtilmiştir.

Halka arz edilecek payların yüzde 10'u yurt içi bireysel yatırımcılara, yüzde 10'u yurt içi kurumsal yatırımcılara, yüzde 10'u nitelikli yatırımcılara, yüzde 70'i ise yurt dışı kurumsal yatırımcılara ayrılmıştır.²⁸

Pegasus Havayolları, Pegasus, Kamuyu Aydınlatma Platformu'na (KAP) gönderdiği açıklamada, 2013'ün ilk 6 ayında bir önceki yıla oranla yolcu sayısı bakımından iç hatlarda yüzde 20, dış hatlarda ise yüzde 26 büyüme kaydetti. Yine aynı dönemde doluluk oranları iç hatlarda yüzde 2 oranında artış gösterirken dış hatlarda bu rakam yüzde 4 olarak gerçekleşti. Şirket, bu rakamlara göre 2012'nin ilk 6 ayında toplamda 6,16 milyon yolcu taşıırken bu yılın Ocak-Haziran döneminde yolcu sayısını yüzde 23 artırarak 7,55 milyon yolcu rakamına ulaştı. Doluluk oranı da bu dönemde toplamda yüzde 3'lük artışla yüzde 77'den yüzde 79.30'a yükselmiştir.²⁹

Pegasus Havayolları'nın filosunda 41 adet (3 adeti İzair filosunda) / Boeing 737-800, 2 adet / Boeing 737-400 olmak üzere toplam 43 uçak yer almaktadır.³⁰

²⁸ <http://www.airporthaber.com/havacilik-haberleri/pegasus-icin-kritik-hafta.html>

²⁹ <http://www.airporthaber.com/havacilik-haberleri/pegasus-54-milyon-tlyi-cebe-indirdi.html>

³⁰ <http://www.flypgs.com/pegasus-hakkinda/filomuz.aspx>

	Boeing 737-800	Boeing 737-400
Uçak Adedi	38	1
Azami Kalkış Ağırlığı	79.000 KG	69.038 KG
Kanat Açıklığı	35.78 M	28.90 M
Gövde Uzunluğu	39.47 M	36.40 M
Yerden Yüksekliği	12.55	11.125 M
Yatay Uçuş Sürati	858 KM /H	797KM /H
Yolcu Kapasitesi	189	168
Koltuk Ağırlığı	29-32	29-30
Azami Yatay Uçuş Yüksekliği	41.000 FT	37.000 FT
Azami Menzil	4.630 KM	3.148 KM
Azami Kargo Kapasitesi	8.408 KG / 45.05 M ³	7.491 KG / 39.22M ³
Azami Yakıt Kapasitesi	20.896 KG	15.933 KG

Kaynak: <http://www.flypgs.com/pegasus-hakkında/filomuz.aspx>

Tablo 3.5: Pegasus Uçak Filosunun Özellikleri

1992 yılından bu tarafa uluslararası, 2003 yılından bu tarafa da tarifeli iç hat uçuşları ile havacılık sektöründe hizmet vermektedir. 14 Nisan 1992’de kurulan Onur Air, ilk uçuşunu 14 Mayıs 1992’de Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti Ercan Havalimanı’na gerçekleştirmiştir. Onur Air İstanbul’dan Adana, Antalya, Bodrum, Dalaman, Diyarbakır, Erzurum, Gaziantep, İzmir, Kayseri, Malatya, Mardin, Samsun, Trabzon’a karşılıklı seferler yapmaktadır.

Uçak Tipi	Toplam
Airbus A320-232	4
Airbus A321	11
Airbus A320	12
Toplam	27

Kaynak: http://tr.wikipedia.org/wiki/Onur_Air

Tablo 3.6: Onur Air Uçak Filosunun Özellikleri

4.1.4 Atlas Jet

14 Mart 2001 tarihinde kurulmuştur. İlk uçuşunu 1 Haziran 2001 tarihinde gerçekleştirmiştir. 14.06.2004 tarihinde SHGM tarafından “İç ve Dış Hatlarda Tarifeli ve Tarifersiz Seferlerle Yolcu ve Yük Taşımacılığı” yapmak üzere ruhsatlandırılarak, 01.07.2004 tarihinden itibaren iç hatlarda tarifeli seferlerine başlamıştır. Uçuş operasyonu gerçekleştirilen noktalar; İstanbul, Ankara, Antalya, İzmir, Bodrum, Trabzon, Edremit, Çanakkale, Uşak, Tokat, Siirt, Adana ve Isparta’dır.³¹

4.2 SİVİL TÜRKİYE’DE HAVACILIKLA İLGİLİ KURULUŞLAR

Ülkemizdeki sivil havacılık kuruluşlarını; Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü(SHGM), Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü (DHİMİ), Demiryolları Limanlar ve Hava Meydanları İnşaatı Genel Müdürlüğü (DLH), Sivil Toplum Örgütleri, Yer Hizmeti Kuruluşları ve İkram Servis Kuruluşları olarak sıralayabiliriz.

4.2.1 Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü (SHGM)

Ülkemizde ilk havacılık çalışmaları, 1912 yılında, bugünkü Atatürk Hava Limanının yakınındaki Sefaköy’de, tesis olarak iki hangar ve küçük bir meydanda başlamıştır. 1925 yılında, Türk Tayyare Cemiyeti’nin (şimdiki adı THK) kurulması ile Türk havacılığının kurumsal temelleri atılmıştır. 1933 yılında, Milli Savunma Bakanlığı’na bağlı olarak kurulan "Havayolları Devlet İşletme İdaresi", Türkiye’de sivil hava yolları kurmak ve bu yolda taşıma yapmak üzere görevlendirilmiştir. Dünya Sivil Havacılığının hızlı bir gelişme göstermesi, teknolojinin büyük önem taşıması karşısında, ulusal çıkarlarımızın korunması ile uluslararası ilişkilerimizin düzenli bir şekilde yürütülmesi ve denetlenmesi için 1954 yılında Ulaştırma Bakanlığı bünyesinde kurulan "Sivil Havacılık Dairesi Başkanlığı", 1987 yılında "Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü" olarak günün koşullarına göre yeniden teşkilatlandırılmıştır. SHGM; sektörün düzenli, verimli ve

³¹ <http://www.atlasjet.com/>

güvenli işleyebilmesi için ülke içindeki tüm sivil havacılık faaliyetlerinin planlanmasından, koordinasyonundan ve denetiminden sorumludur. SHGM, ülkemizde sivil havacılık alanındaki en sorumlu ve yetkili otoritedir.

Sivil havacılık yönetmeliğine göre, Türk Sivil Havacılık İşletmelerinin, yolcu ve yük taşımacılığı, zirai ilaçlama ve yangınla mücadele, hasta ve yaralı nakil, topluları yakınlaştırma, araştırma ve geliştirme ile diğer (Eğitim, sportif, fotoğraf çekimi ve haritacılık, reklâm vb) işlevleri bulunmaktadır.

4.2.2 Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü (DHMI)

Türk Sivil Havacılık sektörünün altyapısını oluşturan tesis ve donanımıyla, 1933 yılından bu yana değişik isim ve statülerle hizmetlerini yürütmekte olan kuruluş, 233 Sayılı Kanun Hükmünde Kararname ve Ana Statüsü çerçevesinde 1984 yılından itibaren faaliyetlerini Kamu İktisadi Teşebbüsü olarak sürdürmektedir. Türkiye havaalanlarının işletilmesi ile Türkiye hava sahasındaki hava trafiğinin düzenlenmesi ve kontrolü görevini yerine getirmektedir. DHMI'nin amaç ve faaliyet konuları, sivil havacılık faaliyetlerinin gereği olan hava taşımacılığı, havaalanlarının işletilmesi, meydan yer hizmetlerinin yapılması, hava trafik kontrol hizmetlerinin yerine getirilmesi, seyrüsefer sistem ve kolaylıklarının kurulması ve işletilmesi, bu faaliyetler ile ilgili diğer tesis ve sistemlerin kurulması, işletilmesi ve modern havacılık düzeyine çıkarılmasının sağlanmasıdır.

4.2.3 Demiryolları Limanlar ve Hava Meydanları İnşaatı Genel Müdürlüğü (DLH)

Devletçe yaptırılacak demiryolları, limanlar, barınaklar, kıyı koruma yapıları, kıyı yapı ve tesisleri ile hava meydanlarının ve bunlarla ilgili tesislerin, plan ve programlarını hazırlamak, bunların gerçekleştirilmesi için gerekli tedbirleri ve imkânları sağlamak, ayrıca araştırma, etüt, proje, keşif, şartname gibi bakım ve onarımlarını yapmak veya yaptırmak görevlerini yerine getiren kuruluştur.

4.2.4 Sivil Havacılıkta Dünya ve Türkiye'deki Gelişmeler

Ülkemizde ise 1995 yılında GSYİH'de yüzde 6.7, turizm gelirlerinde yüzde 14.7, yolcu trafiğinde ise yüzde 24.3 gibi yüksek oranda bir artış gerçekleşmiştir. 1998 Asya ekonomik krizi nedeniyle dünya yolcu trafiğinde sadece %1 oranında büyürken, yük trafiğinde artış olmamıştır. Bunun etkisiyle Türkiye'de 1998 yılında GSYİH'de yüzde 3.2, turizm gelirlerinde yüzde 2.5 gibi düşük bir oranında artış yaşanmıştır. Yolcu trafiğinde yüzde 0.6'lık bir azalma olurken, yük trafiğimizde ise yüzde 8.3 gibi yüksek oranda bir azalma meydana gelmiştir.

17 Ağustos ve 12 Kasım 1999 tarihinde iki büyük depremin olmasıyla, GSYİH'de yüzde 4.7 turizm gelirlerinde yüzde 27.5, yolcu trafiğinde yüzde 12.2'lik, yük trafiğinde ise yüzde 5.5'lik bir azalışa neden olmuştur. 11 Eylül 2001 ABD'de yaşanan terörist saldırıları sonucu sivil havacılığa olan güven sarsılmış, etkileri ise havacılık sektörünü çok derinden etkilemiştir. 2001 yılında, dünya yolcu trafiğinde yüzde 2, yük trafiğinde ise yüzde 5 oranında düşüş yaşanmıştır. Türkiye'de ise GSYİH'de yüzde 7.5'lik, yolcu trafiğinde yüzde 3.3'lük, yük trafiğinde yüzde 4.2'lik bir düşüş görülmüştür.³⁹ 11 Eylül saldırılarının havayolu işletmelerine maliyeti 36 milyar USD olmuştur.⁴⁰

2003 yılında meydana gelen Irak savaşı ile SARS krizi sektörü bölgesel olarak etkilemiş olup, dünyada yolcu trafiği yüzde 3, yük trafiği ise yüzde 7 oranında artmıştır. Türk sivil hava taşımacılığı sektörü bu krizlerden çok fazla etkilenmemiştir. 2003 yılında GSYİH'de yüzde 5.9, turizm gelirlerinde yüzde 55.6'lık bir artış yaşanmıştır. Yolcu trafiğinde yüzde 1.9, yük trafiğinde %5.8'lik bir artış görülmüştür.

2004 yılı tüm dünyada sivil hava taşımacılığının, hızlı bir gelişim dönemine girdiği yıl olmuş, 1.8 milyardan fazla kişi hava taşımacılığını tercih etmiştir. Türkiye'de ise 2004 yılında GSYİH'de yüzde 9, turizm gelirlerinde yüzde 20.3, yük trafiğinde yüzde 20.9'luk artış gözlemlenirken, yolcu trafiğinde yüzde 30.7'lik hızlı bir artış olmuştur.

Türkiye'de 2004 yılında yolcu trafiğinde görülen bu artışın önemli bir nedeni, iç hat uçuşlarında özel havayolu işletmelerine yönelik kısıtlamaların kaldırılmasıdır. Böylece THY'nin iç hatlardaki tekeli sona ermiş ve Türk Sivil Hava Taşımacılığı'nda yeni bir

gelişim ve rekabet dönemi başlamıştır. 2003 yılında iç hat trafiği, 2002 yılına göre yüzde 4.9 oranda artarken, 2004 yılında 2003 yılına göre yüzde 58.1 oranında artış göstermiştir.⁴³ 2004 itibariyle 4 milyon kişinin çalıştığı dünya sivil havacılık sektörünün cirosu 400 milyar USD olarak gerçekleşmiştir. 2005 yılının ilk 6 ayında Türkiye’de GSYİH’de yüzde 4.2, turizm gelirlerinde yüzde 67.1 artış olurken, yolcu trafiğindeki artış yüzde 21.9, yük trafiğindeki artış yüzde 14.6 oranında olmuştur. Türkiye’deki gelişmeler dünya ortalamalarının çok üzerinde seyretmiş ve havayolu taşımacılığında en hızlı gelişen ülkelerden biri konumuna getirmiştir.

Uluslararası yolcu sayısında 2005-2009 yılları arasında ortalama yıllık büyüme oranı 2 milyonun üstünde artış beklenen ülkelere bakıldığında ilk 5 ülke içerisinde Türkiye’de bulunmaktadır.⁴⁶ Polonya yüzde 11.2 oranla birinci, Çin yüzde 9.6 oranla ikinci, Çek Cumhuriyeti yüzde 9.5 oranla üçüncü, Katar yüzde 9.2 oranla dördüncü ve Türkiye yüzde 8.9 oranla beşinci sırada yer almaktadır. Buna rağmen özellikle karayolu taşımacılığına göre havayolu ile ülke içinde yapılan yük ve yolcu taşımacılığının toplam taşımacılık içindeki payı oldukça düşüktür. Ülke içinde farklı taşımacılık türleri ile taşınan yaklaşık 200 milyon yolcunun yaklaşık yüzde 10’luk bölümü havayolu ile taşınırken, bu oran havayolu taşımacılığının geliştiği Avrupa ülkelerinde yüzde 30’un üzerine çıkmaktadır.

Sözü edilen yüzde 10’luk orana özellikle 2004 ve sonrası iç hatlarda yaşanan ve yüzde 60’lara varan hızlı büyüme sonucunda ulaşılmıştır. Bölgesel bazda bakıldığında, Avrupa pazarı serbestleşme çalışmalarını başarılı bir şekilde tamamlayarak hava taşımacılığına olan talebi giderek artırmış ve 2004 yılında 1.4 milyar USD kar göstermiştir.⁴⁸ Kuzey Amerika’daki taşıyıcılar 9 milyar USD kayıp bildirirken, Güney Amerika’daki taşıyıcılar 2004 yılını başa baş noktasında tamamlamıştır. Asya-Pasifik taşıyıcıları 1.4 milyar USD kar göstermiştir. Hindistan’ın sektörün bir sonraki büyük pazarı durumuna geleceği beklenmektedir. Afrika ve Orta Doğu taşıyıcıları 2004 yılında 150 milyon USD kayıp kaydetmişlerdir. Bölgede önemli güvenlik sorunları yaşanmakta ve hükümetler alt yapının finansmanını gerçekleştirememektedirler. Buna karşın, Orta Doğu’daki taşıyıcılar 100 milyon USD kar sağlayarak trafikteki büyümeyi artırmışlardır. Orta Doğu pazarı dini, kültürel, ve iş amaçlı yolcu trafiğinin odak noktası

durumundadır. Özellikle Dubai eğlence, konferans ve vergisiz alışveriş imkânları sunarak trafik artışında önemli bir noktaya gelmiştir.

Ülkemizde özel hava yollarına uçuş serbestisinin getirildiği 2003 yılı itibariyle yolcu trafiği incelendiğinde hem iç hem de dış hatlarda genel olarak bir artış olduğu gözlenmektedir. Bu artışı görmekteyiz.

Ülkemizde 2002 yılında iç hatlarda 8.697.864, dış hatlarda 24.927.311 ve toplamda 33.625.175 adet yolcu taşınmışken, taşınan yolcu sayıları yıldan yıla artış göstermiştir. İç hatlarda yine en büyük artış, özel hava yollarına uçuş serbestisinin getirildiği 2003 yılından sonraki yıllarda yaşanmıştır. 2006 yılında ise iç hatlarda 26.644.450, dış hatlarda 32.133.681 ve toplamda 58.778.131 adet yolcu taşıma rakamına ulaşılmıştır.

4.3 İSTANBUL'A İLİŞKİN GELİŞMELER

Şehrin jeopolitik, ekonomik, kültürel , sosyal, tarihi ve arkeolojik özelliklerinden dolayı havayolu ulaşımı İstanbul için hayati öneme sahiptir. İstanbul'da şu an işletilmekte olan iki adet uluslararası havalimanı (Atatürk ve Sabiha Gökçen) bulunmaktadır³²(Lellouche Richard, 2009).

İstanbul gerek ekonomik büyüklüğü ile bir çok ülkeyi gerekse dünyanın önde gelen şehirlerine fark atmıştır. 3. Havalimanının yapılmasıyla yeni bir transfer merkezi konumu gündeme gelebilecek olan İstanbul'da hava ulaşımında gelişimin daha da artması beklenmektedir.

İstanbul Havalimanları	2010 Yolcu Sayısı			2011 Yolcu Sayısı		
	İç Hat	Dış Hat	Toplam	İç Hat	Dış Hat	Toplam
<i>Atatürk</i>	11.800.833	20.342.986	32.143.819	13.421.536	23.973.158	37.394.694
<i>Sabiha Gökçen</i>	7.665.021	3.933.055	11.598.026	9.117.049	4.571.930	13.688.970
TOPLAM	19.465.854	24.276.041	43.741.845	22.993466	28.545.088	51.083.664

Kaynak: www.dhmi.gov.tr

Tablo 3.8 : İstanbul Atatürk ve Sabiha Gökçen Havalimanı Yolcu Sayıları

Tablo 3,8'de 2010 ve 2011 İstanbul Atatürk ve Sabiha Gökçen Havalimanlarındaki iç ve dış hat yolcu sayıları görülmektedir. İstanbul'da yoğunluğu artan hava yolu taşımacılığının ve gittikçe yaygınlaşan raylı sistemin entegrasyonu konusunda çalışmalar yapılması ve İstanbul'a özgün modellerin gelişmesi büyük önem arz etmektedir.

³² Lellouche Richard, "İstanbul: İki Kıta Birçok Kültür", RLC, 2009, Paris.

Havayolu – Raylı Sistem entegrasyonunun yolcular tarafından tercih edilir ve uygulanabilir olmasının temel kriteri ortaya çıkacak yeni taşıma faaliyetinin daha ekonomik olması gerekir(Karagülle,2007).

İstanbul’ da trafik sorununu aşmada metrobüsün geçici bir çare olduğu yetkililerce açılarak, esas köklü çözümün metro yatırımı olduğu belirtilmiştir.³³ 3.Köprünün raylı sistemi de kapsayacak şekilde yapılacak olması ve havalimanının yakın bir bölgeye yapılacak olması ulaşım sistemlerine entegrasyona iyi bir örnek teşkil edecektir.

³³http://www.zaman.com.tr/ekonomi_topbas-metrobus-gecici-care-rayli-sisteme-7-milyar-dolar-yatiracagiz_2046519.html

5. SİVİL HAVACILIĞIN SWOT ANALİZİ

Bu bölüm de SWOT analizi, amacı SWOT analizi için gerekli veri kaynakları ve yapılacak olan analize yer verilmiştir.

5.1 SWOT ANALİZİNİN GENEL ÖZELLİKLERİ

Güçlü Yönler, Zayıf Yönler, Fırsatlar ve Tehditler sözcüklerinin baş harflerinden oluşmuş Kuvvetler (Strengths), Zayıflıklar (Weaknesses), Fırsatlar (Opportunities) ve Tehditler (Threats) kelimelerinin bir terimle anılan bir işletme analiz tekniğidir.

Bilindiği gibi ; İşletmeler, içinde buldukları pazarda kendilerine rekabet avantajı sağlayacak veya avantajlarını bozacak fırsat ve tehditlerin değerlendirmesini sürekli yapmak zorundadır. Diğer yandan, kendi iç yapılarının bu fırsat ve tehditler karşısındaki zayıf ve güçlü yönlerini de sürekli değerlendirmeleri gerekir.

Literatürde, bu ihtiyaca cevap veren ve geniş kabul gören analiz tekniği, SWOT (Strengths, Weaknesses, Opportunities, Threats) analizi olarak bilinmektedir. SWOT analizi, yapının işleyişini etkileyen faktörleri, öncelikle dış ve iç faktörler olarak iki ana ayrıma tabi tutmakta, ardından her iki ayrımı tekrar iki alt ayrımda (olumlu ve olumsuz) incelemektedir: Dışsal faktörler için fırsatlar ve tehditler ele alırken içsel faktörler için üstünlükler ve zayıflıkları incelemektedir.³⁴

Bu yöntem 1960'larda Harvard Üniversitesi'nin profesörleri olan Learned, Christensen, Andrews ve Guth tarafından geliştirilmiştir. SWOT analizi sonucunda işletmeye çeşitli kazanımlar elde edebilir. Bunlardan başlıcaları şunlardır: Güçlü yönlerimizi fırsatlardan yararlanacak şekilde kullanabiliriz. Zayıf yönlerimizin farkına vararak onları güçlü yönlere dönüştürecek stratejiler geliştirebiliriz. Çevremizdeki tehditleri güçlü yanlarımız ile bütünleştirilebilecek fırsatlara dönüştürebiliriz.³⁵

³⁴ BAŞ, Abdullah 2012, Rekabet Analizi ve Strateji Belirleme Süreci, Stratejik Yönetim Ders Notu s 11.

³⁵ http://tr.wikipedia.org/wiki/SWOT_analizi

Yönetim, örgütün, iç, faaliyet ve genel çevreleri hakkında topladığı ham bilgilerden örgütün çevresinin genel resmini çizer. Ancak örgütün çevresinin yorumlanabilmesi ve bunların örgüt için ne anlama geldiklerinin anlaşılabilmesi için çevresel faktörlerin sistematik olarak değerlendirilmesi gerekir. Bu sayede örgütün çevresini anlamak ve yönetmek mümkün olur. SWOT analizi bunu gerçekleştirebilmenin bir yoludur.³⁶

SWOT kısaltmasının açılımı Strength (üstünlükler), Weaknesses(zayıflıklar), Opportunities(fırsatlar), Threats(tehditler) şeklindedir. Türkçe olarak FÜTZ şeklinde kısaltılmaktadır. SWOT analizi ile örgüt iç çevresinde sahip olduğu üstün ve zayıf noktaları ve dış çevresinden kendisine yönelen fırsat v tehditleri değerlendirebilir. Bu sayede örgüt çevresinde yer alan faktörlerin en önemlilerini belirleyebilir.

5.2 SWOT ANALİZİNİN AMACI

SWOT analizi yöneticilerin, firmanın performansını önemli derecede etkileyen faktörleri anlamalarını ve bunlara nasıl tavır takınmaları gerektiğini belirlemelerini sağlar. Bu faktörlere kısaca stratejik konular denir. Stratejik konu örgütün herhangi bir çevresinde yer alan ve amaçlarına ulaşmasını etkileyen her hangi bir faktördür.

Stratejik konuların tam olarak ayıklanmış şekilde üst yönetimin masasına ulaşması zordur. Genellikle SWOT sonrası elde edilen veriler yeni teknolojilerin belirlenmesi, pazardaki yeni eğilimler, yeni rakipler ve çalışanların motivasyon durumları şeklinde yönetimin masasına gelirler. Bunların strateji haline gelebilmeleri için yorumlanmaları ve bir anlamda stratejik yönetim diline çevrilmeleri gerekir. Yönetimin bilgisi, tecrübesi ve sezgileri sonucunda bu konular “kontrol edilebilir-edilemez”, “üstünlük-zayıflık”, “fırsat-tehdit” şeklinde sınıflandırılır. Bundan sonra yöneticiler birbirlerinin görüşlerini alırlar, stratejik konuyu nasıl değerlendirdiklerini belirtirler ve ne tür girişimlerde bulunulması gerektiğine karar verirler.

Her stratejik konunun her örgüt için eşit derecede öneme sahip olmadığı açıktır. Bazı örgüt belli konulara diğerlerinden daha fazla hassastır. Hangi konunun örgüt açısından

³⁶ Coşkun Recai, Stratejik Yönetim, Ders Notları, 2003.

diğerlerinden daha önemli ve başarının belirleyicisi olduğunu belirlemek üst yönetimin karşılaştığı önemli bir güçtür. Farklı yöneticiler farklı görüşler öne sürerler.

SWOT başlıklar itibariyle belirlendikten sonra burada ortaya çıkan sonuçlara dayanarak stratejiler geliştirilebilir.

5.3 SWOT ANALİZİ İÇİN VERİ KAYNAKLARI

Çok küçük firmalar dışında işletmeler halihazırdaki (izlemek-scanning) ve gelecekteki (öngörmek-forecasting) çevre hakkında bütün departmanların işbirliği ile bilgi toplamalıdır. SWOT Analizi için farklı departmanlardan uzmanlar bir takım oluşturarak veriler elde etmeli ve bunlardan önemli gördüklerini astları ve üstleri tartışmalıdırlar. Sonra takım nihai bir değerlendirme yaparak stratejik konuları düzenlemeli ve öncelikler sırası oluşturmalıdır. Elbette her departmandan uzmana stratejik konulara kendi departman ve bilgisiyle bağlantılı olarak yaklaşacaktır. Bu sebeple takım üyeleri arasında bu aşamada farklılıkların hatta çatışmaların olması kaçınılmazdır.

SWOT Analizi için veri toplamanın bir başka yolu da yönetimin anahtarı konumundaki çalışanlardan düzenli olarak geri besleme alması ve analiz etmesidir. Bunu yapmanın bir yolu değişik çevre faktörlerin listelenmesi ve anahtar konumundaki çalışanlarca bunların önem derecelerinin işaretleneceği bir ölçek haline getirilmesidir. Bu özellikle dış çevreye ilişkin faktörlerde daha objektif olarak yapılabilir. Zira muhtemelen bu konuda çalışanların objektif olma ihtimalleri iç çevreye nazaran yüksektir.

5.4 SİVİL HAVACILIĞIN SWOT (GZFT) ANALİZİ

Türkiye'deki havaalanı işletmeleri için risklerin belirlenmesi ve yönetilmesinin öneminin ortaya konmasında GZFT (Güçlü yönler-Zayıf yönler, Fırsatlar ve Tehditler-SWOT) analizi kullanılan önemli tekniklerden birisidir. Bu teknik risk kaynaklarının tespit edilmesi açısından faydalıdır. GZFT analizinde Türkiye'deki havacılık sisteminin güçlü ve zayıf yönleri ortaya konularak bu yönlerin çevresel unsurlarla birlikte oluşturulacağı fırsatlar ve tehditler saptanmaktadır.

Havacılık sektörünün stratejik açılımlarına ilişkin olasılıkların değerlendirilmesi amacıyla yapılan araştırmalar yönetim mekanizması olarak değerlendirilir.

S (Güçlü Yönler)	W (Zayıf Yönler)
<ol style="list-style-type: none"> 1. Uçak montaj yetkinliği 2. Bölgesel olarak bir bakım ve onarım merkezi olması 3. Nitelikli işgücünün Avrupa'dan %30 daha ucuz Olması 4. Uçak parçası üretiminde stratejik ortaklıklar 5. Sektördeki büyüme hızı 6. Uçağın en emniyetli ulaşım aracı olması. 7. Uçağın en hızlı ulaşım aracı olması. 8. Türk Hava Yollarının sektörde büyük bir oyuncu olması. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Kurumsal kaynakların ve kapasitenin yetersizliği 2. Sektörde bütüncül bir stratejinin olmaması 3. Sektörel maliyetlerin yüksek olması 4. Sivil uçak üretiminde organizasyonel yapıdaki yetersizlikler 5. Üretim, tasarım ve teknoloji sistemindeki yetersizlikler 6. Mevzuattaki eksiklikler 7. Sertifikasyonda uluslar arası standartlara ulaşamaması
O (Fırsatlar)	T (Tehditler)
<ol style="list-style-type: none"> 1. Turizm sektöründe görülen küresel gelişme. 2. Özel sektörün girişimcilik ruhu. 3. Yakın pazarlardaki olumlu Türkiye algısı. 4. Nitelikli işgücü potansiyeli. 5. Geliştirilebilir sanayi yapısının varlığı. 6. Ar-Ge harcamalarında görülen artış. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Hızla değişen teknoloji 2. Sıkı yaptırımlar 3. Küresel ekonomik krizin olumsuz etkisi. 4. Petrol fiyatlarının artma riski. 5. Hızlı tren gibi alternatif ulaşım araçlarına büyük yatırımın olumsuz etkisi. 6. Herhangi bir ülkede sektöre devlet müdahalesinin beklenmedik bir uluslararası rekabete yol açabilmesi.

Kaynak: İTO, 2013

Tablo 4.1: Sivil Havacılığın SWOT Analizi

5.4.1 Güçlü Yönler

5.4.1.1 Türk Havayolu Ulaşımı Sektöründeki Büyüme Potansiyeli

Türkiye'de havayolu paylaşımının payı karayolu ve demiryoluna göre bugüne kadar ki gelişim ve yatırımları dikkate alındığında oldukça düşük seviyelerde kalmaktadır. 2003 yılı sonunda alınana bazı kararlar ile özel havayolu işletmelerine iç hatlarda hızlı bir

büyüme yaşanmıştır. Gelişim sürecindeki Türkiye’de havayolu ulaşımının dünyadaki büyüme oranına göre çok daha hızlı bir seyir göstermesi önemli fırsatlar yaratacaktır.³⁷

Türkiye'nin coğrafi konumu ve İstanbul'un çok önemli bir hub (transfer merkezi) olma özelliği (transfer merkezi) hava ulaşımına olan talebin bilinmesi firmalar için strateji ve fiyat politikaları açısından büyük bir avantaj sağlayacaktır. Hava yolları 2011 yılı İstanbul Hava Limanları iç ve dış hatlar toplam yolcu kapasitesi 51.083.664 ‘dür.³⁸

Havacılık sektöründe sağlanan rekabetçi ortam ve kamu-özel sektör ortaklıklarında gelişme, hava ulaşımının hızlı ve emniyetli olması, 10'uncu Ulaştırma Şurası ile belirlenen hedefler, havacılık sektörü gelirlerindeki artış eğilimi ve sürekliliği, hava aracı alanındaki gelişmelerin ve yapılan yatırımların dış pazar payımızı artırması, hava aracı tasarım ve imalat sanayinde kazanılan deneyim ve sertifikalı tasarım, üretim ve modernizasyon, altyapısı ve sivil havacılık eğitim kurum ve programlarındaki hızlı gelişmeler önem arz etmektedir.³⁹

5.4.1.2 Türkiye'nin Turizm Ülkesi Olması ve Yolcu Profili Çeşitliliği

Türkiye'nin önemli bir turizm ülkesidir. Turistler ve yurtdışında yaşayan çok sayıda kişi büyük ölçüde havayolunu kullanmakta ve bu da havayolu taşımacılığı talebini arttırmaktadır. Dünyada ve ülkemizde yaşanan ekonomik ve siyasi istikrarsızlıklar bu talebi genellikle olumsuz yönde etkilememektedir. Belirli oranda düzenli artışa sahip olarak belirtilen bu talep havaalanı işletmelerinin gelirlerinin düzenli bir şekilde artacağına işaret etmektedir.⁴⁰

Ancak Türkiye'nin turizm ülkesi olmasına rağmen bu alandaki son gelişmeler yön olarak belirlenen bu alanda gerilemenin yaşandığını göstermesi açısından önemlidir. Bu nedenle analizdeki her kategorinin ve risklerinin zamanla değişiklik göstereceğinin farkında olunması gerekmektedir. Örneğin, Deloitte, tarafından hazırlanan “ Hotel

³⁷ Küçükylmaz, 2007.

³⁸ <http://www.dhmiata.gov.tr/havaalanlari/istatistik>.

³⁹ <http://www.transport.com.tr/hav7,100@2200.html>

Benchmark TM Küresel Performans Değerlendirmesi Bahar 2007” başlıklı raporda global turizmi ve farklı ülkelerdeki ortalama otel odası gelirlerini ele alınmıştır. Rapora göre, turizm sektörü 2006 yılında yüzde 4,5 büyüme kaydederken, turist sayısı 36 milyon artmış ve toplam 842 milyon kişi seyahate çıkmıştır. Küresel ölçekteki rekor büyümeye rağmen, Türkiye 2006 yılını turizmde yüzde 6.7’lik düşüşle kapatmıştır. 2005 yılında dünyanın oda başına en fazla gelir elde 20. Şehri olan İstanbul ise 2006 yılında bir basamak düşerek 21. Olmuştur Türkiye’nin 2006 yılı küresel turizm pastasındaki büyümeden yararlanmamasından İsrail’in Lübnan’ı işgali Irak’taki istikrarsızlığın yanı sıra, ülke içinde yaşanan terör saldırıları da rol oynamıştır.

Türkiye’nin turizmdeki gelişmeleri havayollarının büyümesine, havayollarının büyümesi de havaalanlarının gelişmesine sebep olacaktır. Türkiye’de havacılık yüksek oranda turizme bağlıdır. Turizm sektöründe yaşanacak kriz havayolu işletmelerini de krizle karşı karşıya bırakacaktır ve havaalanları da bundan direkt olarak olumsuz yönde etkilenecektir. Aynı şekilde turizm sektöründeki gelişme ve büyüme de havayolu işletmelerinin büyümesine yol açacak ve havaalanı kullanıcı sayısı artacaktır.

5.4.1.3 Türkiye’nin Coğrafik Özellikleri ve Konumu

Türkiye’nin geniş bir coğrafyaya sahip olması, özellikle doğu bölgelerinin dağlık bir yapıya sahip olması, Avrupa ve Asya arasında geçiş yolu hava taşımacılığına olan ihtiyacı arttırmaktadır. Hava taşımacılığına olan ihtiyacın artması havaalanlarının da daha fazla kullanılması anlamına gelmektedir.

5.4.1.4 Uluslararası Düzeyde Teknolojik Gelişmelere ve Yasal Düzenlemelere Uyum

Gerek dünya gerekse Avrupa çapında hava taşımacılığı ile ilgili ortaya çıkan yeni düzenlemeler Türkiye’nin sivil havacılık faaliyetlerini bu düzenlemelere göre yeniden yapılandırma zorunluluğunu ortaya çıkarmıştır. Bu konuda çalışmalar devam etmekte olup, uygulamada tam olmasa da, yasal düzenlemeler ile ilgili çalışmalar Avrupa Birliği tam üyesi ülkelerdeki uygulamalara paralel olarak sürdürülebilmektedir.

Türk sivil havacılığındaki hızlı gelişmelere paralel olarak sektörün artan ihtiyaç ve beklentilerini karşılama yönündeki çalışmalarının aralıksız sürdüren Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü, son 4,5 yılda sektöre yönelik çıkarttığı 16 yönetmelik ve yayımladığı 20 talimat ile önemli bir yol kat etmiştir. Tarifeli iç hat yolcu ve kargo taşımacılığının, 2003 yılından sonra THY dışındaki özel havayolu işletmelerince de yapılmaya başlanmasıyla birlikte rekabete açılan havacılık sektörü için gerekli yasal düzenlemeleri hızla uygulamaya koyan SHGM, 2002-2006 yılları arasında 16 yönetmelik çıkartarak, sektörel bazdaki yönetmelik sayısını 28'e yükseltmiştir.

EUROCONTROL ve Uluslararası Hava Trafik Emniyeti Elektronik Dernekleri Federasyonu(IFATSEA) kısa bir süre önce mevzuat çalışmaları ile ilgili olarak Türkiye'ye takdir mektupları göndererek, uçuş emniyeti ve havacılık güvenliliğinin en üst düzeyde gerçekleştirilebilmesi amacıyla oluşturulan uluslararası kural ve standartların hızla uygulamaya konmasından duydukları memnuniyeti ifade etmişlerdir.

Uluslararası düzeyde teknolojik gelişmelere ve yasal düzenlemelere uyum sağlanarak Türkiye'deki havaalanlarının da hizmet kalitesi arttırılarak diğer havaalanları ile rekabet edebilir düzeye gelmesi dolayısıyla tercih edilebilirliğinin artması söz konusudur.

5.4.1.5 Havaalanı Ağının Ülke Çapında Yayılmış Olması:

Türkiye'de hava trafiğine açık veya açıklanabilecek yaklaşık 70 adet havaalanı bulunmakta olup bu havaalanlarının biri hariç tamamı devlet tarafından yapılmıştır. Şu an için bir kısmı kullanılsa da çok sayıda havaalanı bulunması, kısa süre içerisinde ortaya çıkan havayolu ulaştırılmasındaki hızlı talep artışının karşılanması ve ülke çapında yaygınlaştırılması için önemli bir avantaj sağlamaktadır. Bu avantaj mevcut havaalanlarının da daha verimli kullanılmasını sağlanması açısından önem taşımaktadır.

5.4.1.6 Genç İş Gücü Potansiyeli:

Ülke içerisinde genç nüfus fazla olması, havayolu ulaştırılmasında ortaya çıkan hızlı büyüme doğrultusunda oluşacak insan kaynağı ihtiyacının yurt içinden karşılanmasında önemli bir faktördür. Havaalanı işletmeleri için insan kaynakları ihtiyacı açısından bu potansiyel önemli faydalar sağlayabilecektir. Havaalanı yönetiminde gelişen ve değişen sektör gerekliliklerine nitelikli insana gücüyle cevap verilebilecektir.

5.4.1.7 Diğer Sektörlerin Gelişimi için Sinerjik Bir Etki

Sivil havacılık sektörünün ekonomi ile ilişkisi ve ekonomik kalkınma üzerindeki katalizör etkisi artık yaygın bir şekilde kabul görmektedir. Hava ulaşımına harcanan her 100 \$'ın ekonomi için 325 \$ değerinde bir fayda ürettiği; hava ulaşımındaki 100 ilave işin, ekonomi genelinde 610 yeni iş yarattığı hesaplanmıştır. Nitekim, dünya havacılık sektörü 3.6 trilyon dolar gelir oluştururken, doğrudan ve dolaylı olarak, 32 milyon kişiye de iş imkânı vermektedir. Havacılık sanayii geniş istihdam, ileri teknoloji ve yüksek katma değer üretmekte ve diğer sektörlerin gelişmesinde sinerjik etki oluşturmaktadır. Bu sebeplerden dolayı uçak teknolojisi, gelişmiş ülkeler için bir liderlik ölçütü olarak kabul edilmektedir. Ülkeler açısından prestijli bir performanstır; çünkü ülkenin etkileyici bir teknolojik seviyeye ulaştığının göstergesidir.⁴¹

1978'deki serbestleşmeden bu yana, dünya ticarî havayolu endüstrisinin toplu olarak 20 milyar \$'dan fazla zarar ettiği gerçeğine rağmen, havacılık endüstrisi hızlı gelişimini sürdüren bir endüstridir

5.4.1.8 En Hızlı Ulaşım Aracı Olması

Havayolu ulaşımı, yolcu ve kargo taşımacılığı açısından büyük bir zaman avantajı sağlamaktadır. Bu avantaj, havayolu ulaşım talebini artıran önemli bir unsur olarak göze çarpmaktadır.⁴²

5.4.1.9 Sübvansiyonlar ve Destekler:

SHGM (Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü) tarafından uçuş gerçekleştirilmeyen hatlara sefer düzenlemesi amacıyla 20 yeni hat daha açılmıştır. Hava Yollarının istikrarlı bir şekilde söz konusu hatlarda 2 yıl boyunca uçuş yapmasını sağlanması, yeni uçuş hatlarının açılarak şehirlerarası ulaşımın sağlanması ve uluslar arası uçuşların desteklenmesini sağlamak amacıyla yapılmaktadır.

⁴¹ İTO, Ocak 2013 ,Türkiye'de Sivil Yerli Uçak Üretiminin Stratejik Analizi.

⁴² Küçükyılmaz, 2007.

5.4.2 Zayıf Yönler

5.4.2.1 Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü'nün Yeniden Yapılandırılması

1954 yılında, sivil havacılık faaliyetlerinin düzenlenmesi, denetlenmesi ve yönlendirilmesi amacıyla Sivil Havacılık Dairesi Başkanlığı kurulmuştur. 1983 yılına kadar sadece kamu kuruluşlarının tekelinde kalan sivil havacılık faaliyetlerinin bu tarihten sonra özel sektöre de açılması sonucunda hızla artan sivil havacılık işletmeleri, hava araçları ve havaalanlarının sayısına rağmen bugünkü adı ile Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü'nün mevcut yapısı ve yetkilerinde bir değişiklik olmamıştır. Bunun yanından artan sorumluluklarının karşılayabilecek yeterli, deneyimli personel teminindeki güçlükler nedeniyle de personel sayısında artış değil azalmalar meydana gelmiştir.

Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü'nün dünyadaki örneklerinin nitelikli ve nicelik açısından sahip olduğu özellikleri taşınamaması havacılık güvenliğini ve emniyetini tehdit ederek Türk Sivil Havacılığının sağlıklı gelişiminde önemli bir sorun teşkil etmektedir. 5431 sayılı Kanun ile SHGM'de çalışan personelin nitelik ve nicelik açısından iyileştirilmesi hedeflense de yapılan değişiklikler, ihtiyacı karşılamak ve var olan sorunları çözmek için yeterli değildir. Bu yetersizlik havaalanı işletmesi açısından yasal konulara ve düzenlemelere ait riskleri oluşturması bakımından önemlidir. Havacılık sisteminin bir unsurundaki yetersizlik ya da eksiklik sistemin diğer unsurlarını dolayısıyla havaalanlarını da olumsuz yönde etkileyebilme potansiyeli taşımaktadır. Ayrıca yasal konular ve düzenlemeler gibi otoriteyle ilgili risklerin yönetilebilirlik düzeyi ya da önlenebilirliği sınırlıdır.

5.4.2.2 Nitelikli İnsan Kaynağı ve Çalışma Koşulları İle İlgili Sorunlar

Sektördeki hızlı ve plansız büyüme, var olan nitelikli insan kaynağı açığını daha da arttırmıştır. Sektöre nitelikli personel yetiştiren eğitim kurumları da bu gelişmelere hazırlıksız yakalanmış olup var olan talebi kısa vadede karşılayacak alt yapıya sahip değildirler. Bu nedenle havayolu işletmeleri niteliğine bakmaksızın personel istihdam etmek zorunda kalmış ve personel üzerine aşırı yük ve sorumluluk yüklenmiştir. Bu

durum havacılık sistemi unsurlarında olduğu gibi güvenlik ve emniyetle ilgili riskler mutlaka yönetilmeli ve önlenmelidir. İnsan hem risk yaratan hem de yöneten bir nitelik taşımaktadır. Dolayısıyla havacılık sistemi ile ilgili olarak belirlenen bu zayıf havaalanı işletmelerini de direkt olarak tehdit etmektedir.

5.4.2.3 Havaalanı Standartları ve Altyapı Yetersizliği:

Türkiye’de 70’e yakın havaalanı bulunmakla birlikte bu havaalanlarının bir kısmı STOL (Short Take Off and Landing) nitelikte olup geniş gövde uçaklar ile sefer yapılmasına uygun değildir. Havaalanı –çevre etkileşimi ile ilgili yapılmış herhangi bir yasal düzenleme bulunmamakta olup çevre bilincinin de ülkemizde yeterince gelişmediği görülmektedir. Standartların ve alt yapıların yetersizliği havaalanı işletmeleri için operasyonel riskleri oluşturmaktadır. Sürdürülebilir büyümede önem verilen konuların başında gelen havaalanı-çevre etkileşimi konusunda yetersizlikler tehdit anlamında risk kaynaklarıdır.

5.4.2.4 Plansız Yapılanma

Gelişmiş ülkelerde geleceğe dönük yatırımlar ve farklı taşımacılık modlarının gelişim süreçleri uzun vadeli olarak hazırlanan ulaştırma ana planları ile ortaya konmaktadır. Türkiye’de ise ulaşım modlarının gelişim süreçlerinin ve birbirleri ile etkileşimlerini ele alan herhangi bir plan mevcut değildir. Bu durum özellikle son yıllarda ortaya çıkan hızlı büyümenin etkinliği konusunda endişe yaratmaktadır. Diğer yandan sektörün sağlıklı büyümesinde önemli bir faktör olan kurumlar arası eşgüdüm ve koordinasyonun olmaması plansızlığın en önemli göstergelerinden birisi olarak göze çarpmaktadır.

Havaalanları büyük yatırımlarla gerçekleştirilmektedir. Plansızlık ise yatırımlar için büyük risk anlamına gelmektedir. Kısıtlı kaynakların etkin kullanımı açısından planlama faaliyetlerinin titizlikle ve ileriye dönük şekilde yapılması havaalanı işletmelerinin faaliyetleri sürdürebilmeleri açısından önem taşımaktadır.

5.4.2.5 Mevzuat Eksikliği

Sivil havacılık faaliyetlerini düzenleyen mevzuatın sektörde yaşanan hızlı büyüme ve JAA' ya tam üyelik ile ilgili yükümlülüklerle cevap verememesi sonrasında yeni düzenleme çalışmaları başlatılmış, bir kısım mevzuat yürürlüğe girmediği halde uygulamanın taslak mevzuata göre yapılması eski mevzuat ile hukuksal olarak çelişkili bir durum yaratmaktadır. Bu gelişmeler sektörde faaliyet gösteren kuruluşları olumsuz yönde etkilemektedir. Ayrıca sektörde çalışan personelin çalışma koşullarını ve haklarını belirleyen hava iş kanununun henüz çıkmaması ve hava hukuku ile ilgili mevzuatın yetersizliği AB ile uyum sürecinde önemli birer sorun olarak ortaya çıkacaktır.⁴³

Havayolu taşımacılığının riskleri ile getirilerini tanımlayacak, sektöre yol gösterecek temel devlet politikasının oluşmaması, bağımsız olarak yetkilendirme ve gözetle yapabilecek bir sivil havacılık otoritesinin oluşturulamaması, altyapıya yeterli yatırımların yapılamaması ve yönetim sistemlerinin rekabetçi piyasalarda etkin olamaması gibi hususlar önemlidir.

5.4.3 Fırsatlar

5.4.3.1 Sektördeki Hızlı Büyüme:

Türkiye'de havayolu ulaştırmasının daha gelişim sürecini tamamlamaması ve son yıllarda yaşanan hızlı büyüme, Türkiye için yeni istihdam kaynakları yaratarak işsizlik oranının düşmesine neden olacak, ekonomik gelişmeye katkı sağlayacak, özellikle Türkiye'nin doğu bölgeleri ile batı bölgeleri arasında kültürel, sosyal ve ekonomik bütünlük sağlamasında önemli fırsatlar yaratacaktır. Hızla büyüme havayolu işletmelerinin sayı olarak artmasına ve mevcut havayolu işletmelerinin de uçuş sıklıklarını arttıracakları anlamına dolayısıyla havaalanlarını daha fazla kullanmalarına nede olacaktır. Havaalanı ve havayolu işletmeleri arasındaki ilişki büyük bir risk ve fırsat kaynağı niteliği taşımaktadır. Bu ilişki ne denli iyi olursa havaalanı kullanım oranı ve kullanıcı sayısı o oranda artacaktır.

⁴³ <http://www.tayyareci.com/makaleler/plan.asp>

5.4.3.2 Türkiye'nin Bakım ve Eğitim Alanında Cazibe Merkezi Haline Gelmesi

Son yıllarda Türkiye hava aracı bakım faaliyetlerinde önemli gelişmeler göstermiştir. JAR-145 yetkisi alınmış ve havayolu işletmeleri kendi bakım merkezlerini kurmaya başlamışlardır. Bu merkezler Türkiye'deki ihtiyacı karşımaya ve çevre ülkelere bakım hizmeti satmaya başlamıştır. Bakım alanında sağlanan bilgi birikimi ve tecrübe, sektörün Türkiye'de büyümesi ve teknolojik gelişmelere açık genç işgücü potansiyelinin varlığı dikkate alındığında Türkiye'nin hava aracı bakımında önemli bir merkez haline gelebileceği düşünülebilmektedir. Diğer yandan, 11 Eylül saldırıları sonucunda pilotaj eğitiminde lider ülke konumundaki ABD özellikle Müslüman ülkelere gelen talebi geri çevirmeye başlamıştır. Türkiye'nin bu talebi karşılaması gelecekte değerlendirilmesi gereken önemli bir fırsat olarak görülmektedir.

5.4.3.3 AB İle Müzakerelere Başlanmış Olması

AB'ye uyum süreci içinde havacılık emniyeti ve güvenliğinin sağlanmasına yönelik tüm AB standartlarının Türkiye'de de uygulanır hale getirilmesi sağlanacaktır. Bu sayede havacılık emniyeti ve güvenilirliği artırılarak ciddi bir büyüme potansiyeli gösteren Türk Havacılık Sektörünün sağlıklı bir biçimde gelişmesi sağlanabilecektir. AB standartlarının uygulanır hale getirilmesi dünya çapında önde gelen havayolu işletmelerinin Türkiye'deki havaalanlarını tercih etme olasılığını artırarak büyük bir fırsat yaratacaktır.

5.4.3.4 Özel Sektör Girişimciliğindeki Artış

Son yıllarda gerek havayolu gerekse havaalanı terminal işletmeciliğinde özel girişimcilerin payı giderek artmaktadır. Türkiye'de uzmanlaşan özel sektör elde ettiği özellikleri yurtdışında kullanabilir hale gelmiştir. Özel sektör yaratıcılığı ve dinamizminin sektöre girmesi sağlıklı bir büyüme ve rekabet gücü kazanılması açısından önemli bir fırsattır.

5.4.3.5 Türkiye'nin Transit Yolcu ve Kargo Taşımacılığında Önemli Bir Merkez Haline Gelmesi

Türkiye'nin coğrafi konumu Avrupa ve Ortadoğu ile Asya Bölgeleri arasında bir geçiş noktası yaratmaktadır. Coğrafi konum, son yıllarda sektörde yaşanan olumlu gelişmeler ve Türkiye'nin İkili Havayolu Taşımacılığı anlaşmalarında daha liberal politikalar izlemesi Türkiye'nin transit yolcu ve kargo taşımacılığında önemli bir merkez haline gelebilmesinde önemli bir fırsat yaratmaktadır. Türkiye'nin transit yolcu ve kargo taşımacılığında bir merkez haline gelmesi direkt olarak havaalanlarını olumlu şekilde etkileyecektir. Bu ise havaalanı işletmelerine rekabet avantajı sağlayacaktır.

5.4.4 Tehditler

5.4.4.1 Fırsatları Tehlikeye Düşürecek Ölçüde Otorite Yetersizliği

Sivil havacılık otoriteleri ülkelerin havayolu ulaştırma politikalarının belirlenmesinde ve sağlıklı gelişiminde önemli rol oynar. Türkiye'de Sivil Havacılık Otoritesi konumundaki Sivil Havacılık genel Müdürlüğü nitelik ve nicelik bakımından sektörün ihtiyaçlarına cevap verme kapsamında eksiklikleri mevcuttur. Bu durum fırsatların yaratılmasında önemli bir tehdit olarak ortaya çıkmakta ve havacılık güvenliğini ve emniyetini olumsuz yönde etkileyen bu yetersizlik havaalanları için önemli bir risktir. Bu riskin havaalanı işletmesi için bir tehdit olarak operasyonel ve finansal açıdan da sonuçları olacaktır.

5.4.4.2 Hızlı ve Plansız Büyümenin Yaratacağı Olumsuzluklar

1983 yılına kadar monopol bir yapıya sahip olan Türk Sivil Havacılığı, bu tarihte çıkarılan kanun ile birlikte serbestleştirilmiş ve özel sektörün de faaliyet göstermesine olanak sağlanmıştır. Özellikle 1986 yılından sonra hava taşımacılığı sektörü hızlı bir gelişme göstermiş, ancak bunun sağlıklı ve istikrarlı bir büyüme olmadığı zamanla ortaya çıkmıştır. Bu durum ulusal ekonomiye, havacılık ve turizme olumsuz yönde yansımıştır.

Sadece havayolu ulaştırmasının değil, tüm ulaşım modlarının gelişim süreçleri ve birbirleri ile etkileşimlerinin bütünleşik bir plan ve program dahilinde yapılması gerekir. Son yıllardaki hızlı büyüme havayolu işletmelerinin orta ve uzun vadeli planlar

yapmaksızın filolarını büyötmeleri ve insan kaynağı arayışına girmeleri hizmet kalitesinde, nitelikli personelin istihdamında ve en önemlisi uçuş emniyetinde ve havayoluna olan güvende tehdit oluşturmaktadır. Bunun yanında havayolu işletmeleri ve uçuş okulları için sektöre giriş şartlarının kolaylığı bu tehdidi daha da arttırmaktadır. Havayolu işletmeleri bu haliyle havaalanı işletmeleri için de tehdit yaratacaktır. Bir havayolu işletmesinin hızlı ve plansız büyümesinin emniyet eksiklikleri havaalanı işletmesi için başlı başına bir risk kaynağıdır. Böyle bir havayolu işletmesi havaalanı faaliyetlerinin emniyetle, güvenle ve zamanında gerçekleştirilmesini engelleyecektir.

5.4.4.3 AB'nin Havayolu Taşımacılığındaki Hızlı Liberalleşme İsteği:

Avrupa Birliğı, üye ölkeler arasında tek bir hava sahası oluşturarak üye ölkelere ait tüm havayolu işletmelerinin AB sınırları içerisindeki istedikleri her noktaya hiçbir kısıtlama olmaksızın uçabilmesi hedeflenmektedir. Bu durum alt yapısı serbest rekabete henüz hazır olmayan Türk Sivil Havacılığın gelişimi için önemli bir tehdit oluşturacaktır. Havaalanı işletmeleri e bu tehditten bir ölçüde etkilenecektir. AB' ye üye ölkelerde trafik aratacağından oradaki havaalanı işletmeleri için büyük bir fırsat yaratacaktır. Bu fırsat Türkiye'de havaalanı işletmelerine tehdit olarak yansıyacaktır.

5.4.4.4 AB İle Uyum Kapsamında Yabancı İş Gücü Girişi

AB bünyesinde kurulan JAA ve EASE gibi kurumlar, havacılık personelinin tanımlanan standartlarda lisansa sahip olmak koşulu ile Avrupa Birliğı bünyesindeki tam ve aday ölkeler dahilinde istedikleri ölkede çalışabilme hakkını vermektedir. Avrupa'da havayolu ulaştırmasının Türkiye'ye göre gelişim sürecini tamamladığı ve bu konuda istihdam açığı olmadığı göz önünde bulundurulduğunda sivil havacılık sektörü gelişmekte olan ve büyük ölçüde istihdam açığı olan ölkemize yurtdışından azımsanmayacak yabancı işgücü girişi olacağı beklenmektedir. Türkiye'de işsizlik oranının diğer Avrupa ölkelerine göre daha yüksek olduğu dikkate alındığında bu durumun ölkemiz için bir tehdit oluşturacağı ve yeni bir istihdam kaynağı söz konusu olmasına rağmen işsizlik oranının Türkiye aleyhine olacak şekilde değişmeyeceği düşünülmektedir. Türkiye'de işsizlik oranının artması ölkedeki havacılık talebini

olumsuz etkileyebilme potansiyeli taşıdığından iç hat taşımacılığında trafiğini azaltabilecektir. Havacılıkta iç talep gelir düzeyi ile doğru orantılıdır.

5.4.4.5 Yakıt Fiyatlarının Artması ve Türkiye’deki Yakıt Fiyatları Üzerindeki Vergilerin Yüksekliği

Son yıllarda dünya genelinde petrol fiyatlarındaki artış havayolu ulaştırmasını da olumsuz yönde etkilemektedir. Buna ek olarak, Türkiye’de yakıt maliyetlerinin vergiler dolayısı ile diğer ülkelere göre daha yüksek olması bilet fiyatlarının düşmesini engellemektedir. Bu durum hava yolu ulaştırmasının gelişiminde önemli bir engel oluşturmaktadır, Türk tescilli havayolu işletmelerinin rekabet gücünü azaltmaktadır. Yakıt fiyatları nedeniyle bilet fiyatlarının artması talebi dolayısıyla havaalanı kullanıcı sayısı azaltacaktır. Bunun havaalanı işletmesi açısından anlamı da gelir kaybıdır.

5.4.4.6 Bölgesel Riskler

Türkiye’nin Ortadoğu ülkeleri ile sınırı bulunmakta, bu ülkelerdeki savaş ortamı ile siyasi coğrafyasındaki belirsizlikler ise, bölgeye çok yakın konuşlanmış olan Türkiye’ye gerçekleşen hava trafiğini olumsuz etkileyebilecek, dolayısıyla turizm ve havayolu ulaşımındaki gelişimin önüne önemli bir tehdit olarak çıkabilmektedir. Tehdit risk gurubunda bulunan savaş terörizm ve salgın hastalık gibi riskler çok ciddi olumsuzluklara neden olmaktadır. Örneğin, trafiğin olumsuz etkilenmesi havaalanı işletmelerinin gelirlerini önemli oranda azaltacaktır. Ayrıca bu havaalanı işletmesinin diğer havaalanları ile rekabet edebilme gücünü zayıflatacaktır.

Çünkü bu tehditler Türkiye’deki havaalanlarının tercih edebilmesini önleyebilecektir. Dünya çapında önde gelen havayolu işletmeleri havaalanları için çok önemlidir. Onlarla ilişkilerin bozulması ya da bu işletmeleri havaalanlarını tercih etmemeleri büyük bir risk yaratacaktır. Havaalanı işletmeleri faaliyet pazarından yararlanamayacaklar ve pazarları rakiplerine kaptırabileceklerdir.

Ayrıca ekonomik krizler ülke içi ekonomik faaliyetleri de azaltmaktadır. Sonuç olarak yaşanan ekonomik krizler iç hat taşımacılığını giderek güçleştirmektedir. Diğer yandan havayolu taşımacılığına duyulan güven sarsıldığında yolcu talebi yine azalmaktadır. 1991 yılındaki Körfez Savaşı bunu en güzel örneğidir.

5.4.4.7 Nitelikli İnsan Kaynağı Eksikliği:

Sektöre nitelikli iş gücü sağlayan eğitim kurumları da alt yapıları yeterli olmadığı için bu büyümeye uygun nitelikli personel yetiştirmekte yetersiz kalmışlardır.

Havayolu ulaştırmasında beklenen gelişmeler devam ettiği takdirde nitelikli insan kaynağı eksikliği uçuş emniyeti ve sek türün sağlıklı büyümesi yönünde önemli bir tehdit oluşturacaktır.

Uçuş emniyeti ve sağlıklı büyümenin tehdit altında olması havaalanı faaliyetlerinin etkin, emniyetli ve güvenli yapılmasını da tehdit edecektir.

Bu ortamda, havayolu işletmeleri istedikleri derecede büyümeyi gerçekleştiremeyecektir. Havaalanı işletmelerinin de havayolu işletmelerine bağımlılıkları olduğundan havaalanı işletmeleri de gelirlerini arttıramayacak ve büyüyemeyecektir. Havaalanları talep arttıkça büyümek ve müşteri ihtiyaçlarına en iyi derecede cevap vermek durumundadır. Bir havalimanı ne kadar çok havayolu işletmesi ne sıklıkla kullanılırsa havaalanı o derecede kendini geliştirmek durumunda kalacaktır. Havayolu işletmelerinin büyüyüp geliştiği oranda havaalanlarının da gelişmesi ve büyümesi gerekmektedir.

Havayolu taşımacılığı endüstrisinin dinamik ve sürekli şekilde değişen yapısının riskleriyle birlikte değerlendirilmesinin havaalanı işletmelerinde riskleri yönetmenin önemini ve risk yönetiminin uygulanmasının gereğini ortaya koymaktadır.⁴⁴

Türk sivil uçak üretiminin de tartışıldığı günümüzde sektöre yönelik güçlü ve zayıf yönler tespit edilmiş, fırsatlar ve tehditler ortaya çıkarılmıştır. Yapılan SWOT analizi, Türkiye'nin bu endüstride önemli bir şansı olduğunu ortaya koymaktadır. Araştırmalar bu sektöre yapılan yatırımın GSYİH'ye yansımalarının büyük olduğunu göster için bu şans kullanılmalıdır.⁴⁵

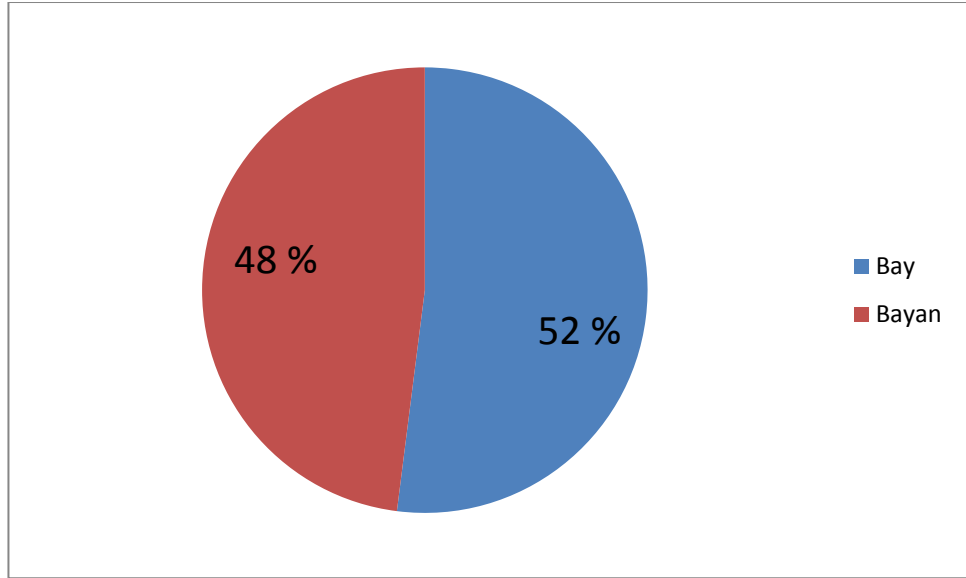
⁴⁴ A. KÜÇÜKYILMAZ, Havaalanlarında Kurumsal Risk Yönetimi .

⁴⁵ İTO, Ocak 2013 ,Türkiye'de Sivil Yerli Uçak Üretiminin Stratejik Analizi.

6. ANKET UYGULAMASI: SİVİL HAVACILIĞIN GENEL GÖRÜNÜMÜNÜN DEĞERLENDİRİLMESİ

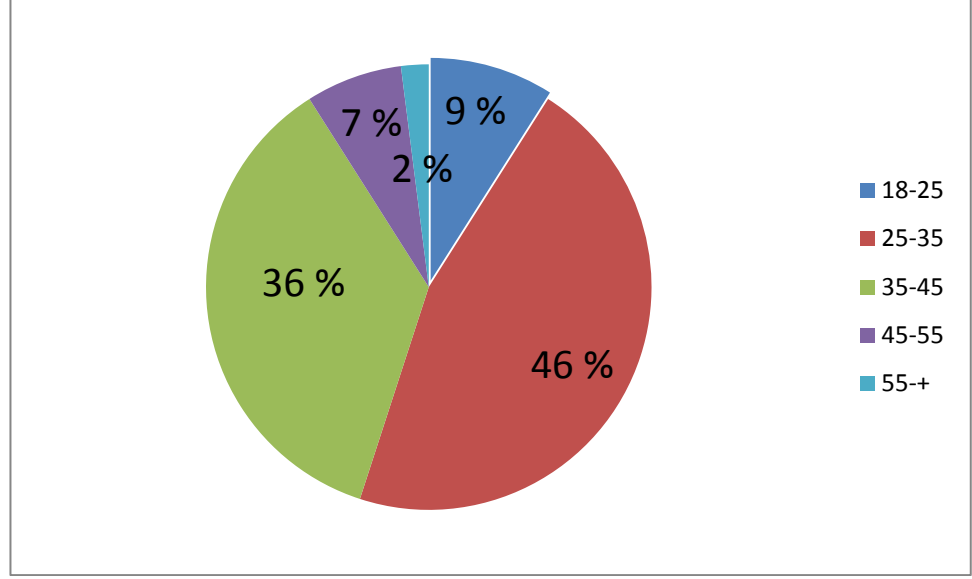
Bu bölümde sivil havacılığın genel fotoğrafını değerlendirmek amacıyla 100 kişiye yapılan anketin sonuç ve değerlendirmelerine yer verilmiştir.

Anketin ilk bölümü katılımcıların özelliklerine ilişkin bilgileri içermekte olup, sektöre ilişkin beklenti ve gelişmelere yönelik görüşlerin tespit edilmesi en azından bir fikir vermesi amaçlanmıştır.



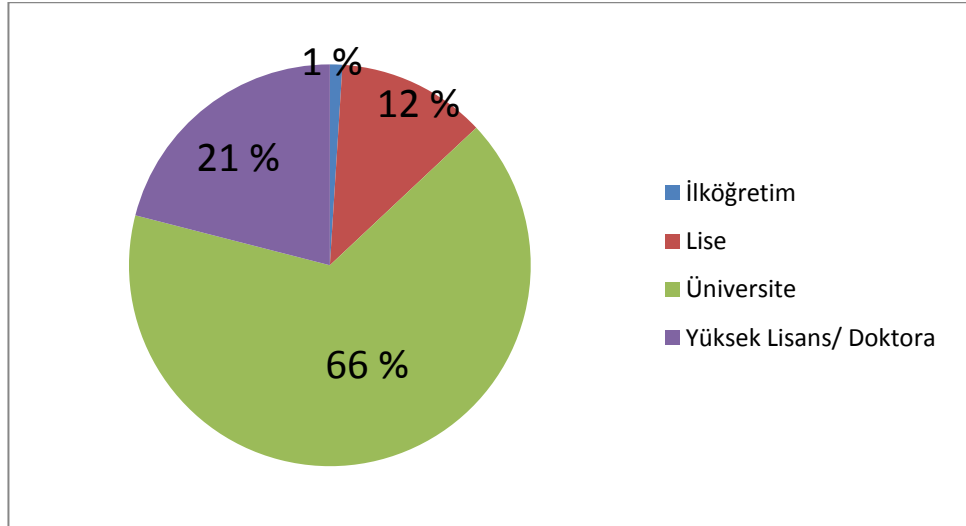
Şekil 5.1: Katılımcıların Cinsiyet Oranı

Şekil 5.1'de ankete katılan katılımcıların cinsiyetini göstermektedir. Ankete katılanların yüzde 52'sinin erkek, yüzde 48'inin kadın olduğu görülmektedir.



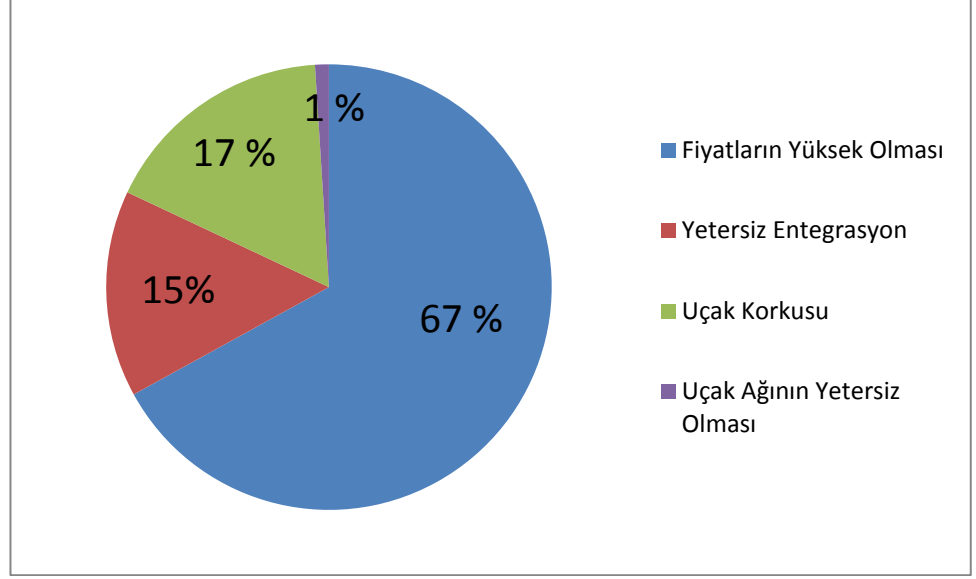
Şekil 5.2: Katılımcıların Yaş İstatistikleri

Şekil 5.2 ankete katılan katılımcıların yaş istatistikleri göstermektedir. Ankete katılanların yaşları incelediğimizde yüzde 46'sının 25-35 yaş arasında, yüzde 36'sının 35- 45 yaş arasında olduğu, yüzde 9'unun ise 55 yaş ve üzerinde olduğu görülmektedir.



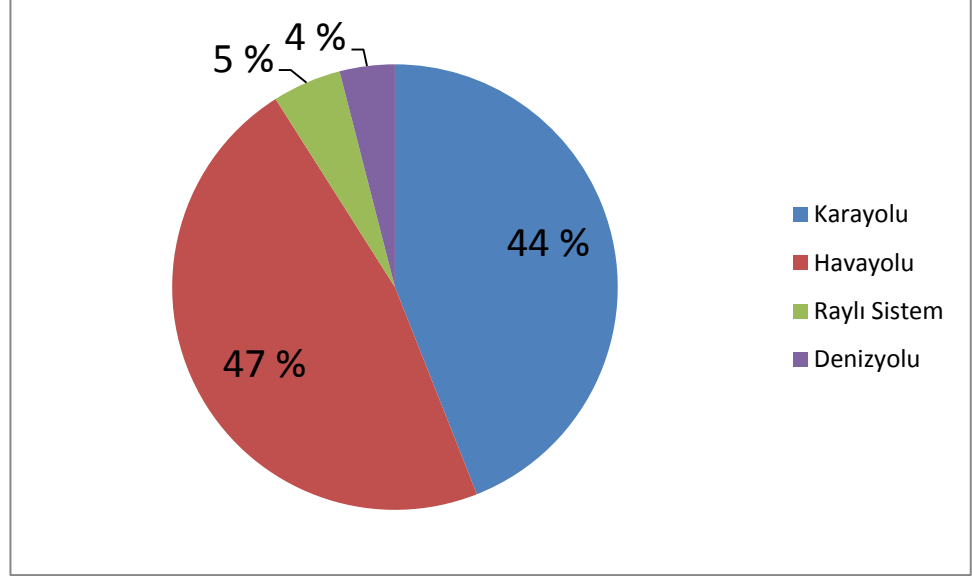
Şekil 5.3: Katılımcıların Eğitim Durumu

Şekil 5.3 ankete katılan katılımcıların eğitim durumlarını göstermektedir. Ankete katılanların eğitim durumlarını incelediğimizde yüzde 21'sinin yüksek lisans/doktora mezunu, yüzde 64 ' ü Üniversite, yüzde 12' si lise, yüzde 1' i ise ilköğretim mezunu olduğu görülmektedir.



Şekil 5.4: Katılımcıların Hava Ulaşımını Tercih Nedenleri

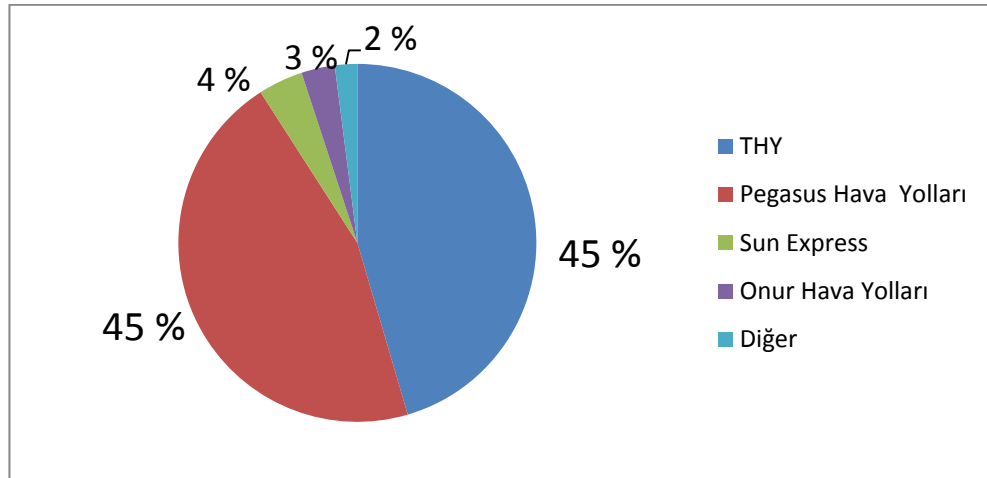
Şekil 5.4 ankete katılan katılımcıların eğitim durumlarını göstermektedir. Ankete katılanların hava ulaşımının tercihleri incelendiğinde yüzde 67'sinin yüksek fiyatların yüksek olması, yüzde 17 ' si Yetersiz Entegrasyon, yüzde 16' sı uçak korkusu, yüzde 16' sı uçuş ağının yetersiz olduğunu ifade ettikleri saptanmıştır. Uçak şirketleri arasında rekabetin geliştirilmesiyle taşıma ücretleri yolcuların beklentilerine uygun bir şekilde karşılanabilir.



Şekil 5.5: Katılımcıların Memleket ve Seyahatlerinde Çoğunlukla Kullandığı Ulaşım Türü

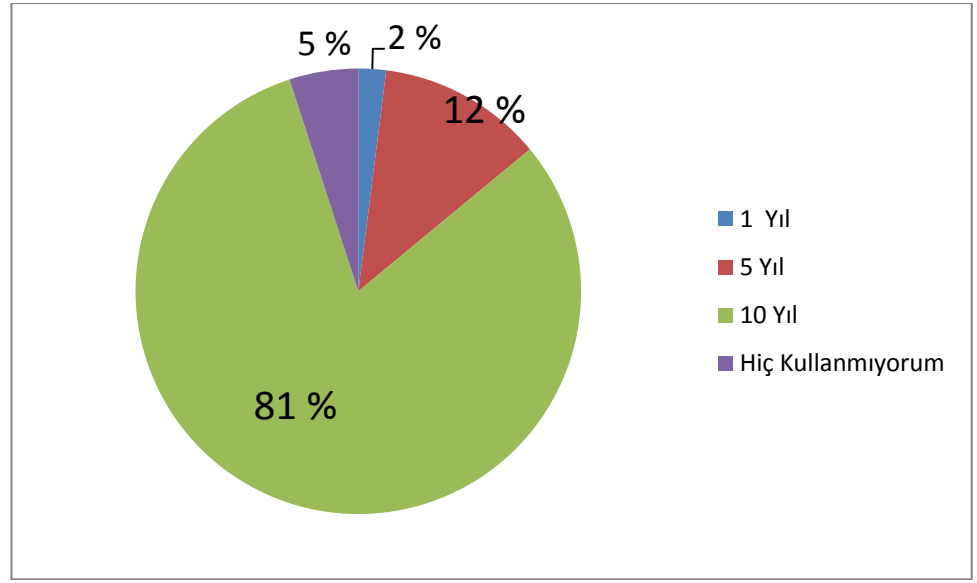
Şekil 5.5'de ankete katılan katılımcıların ulaşım tercihlerini göstermektedir. Ankete katılanların hava ulaşımının tercihleri incelediğimizde yüzde 47'sinin hava, yüzde 44 ' ünün karayolu, yüzde 5 ' inin Raylı Sistem ve yüzde 4 ünün de deniz ulaşımını tercih ettiği görülmektedir.

Ülkemizde her vilayetimizde havalimanının yapılmış olması ve uçak şirketlerinin çoğalarak rekabet şartlarının gelişmesiyle hava yolu seyahat ücretleri kara yoluna tercih edilebilir duruma gelmiştir.



Şekil 5.6: Katılımcıların En Güvenilir Bulduğu Hava Yolu Şirketi

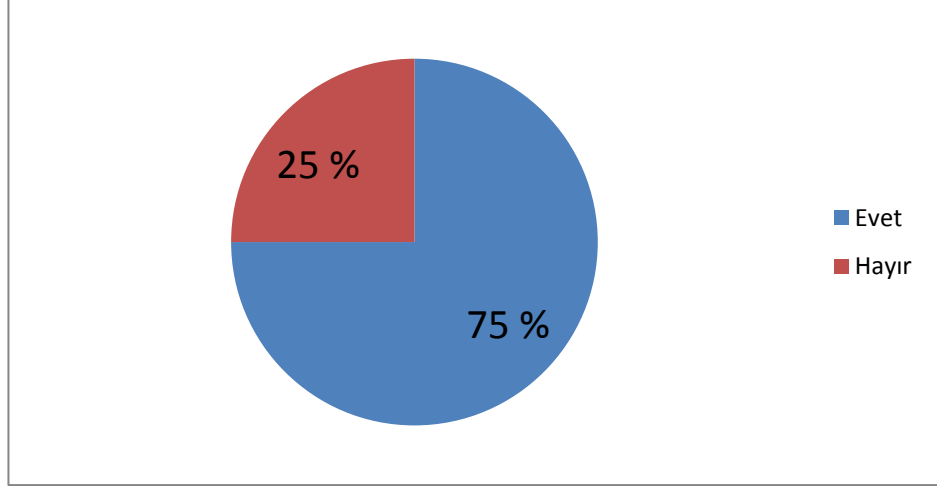
Şekil 5.6 ankete katılanların hangi hava yolu şirketini daha başarılı bulduklarını göstermektedir. Buna göre THY ve Pegasus (yüzde 45 lik) bir oranla ilk sırayı paylaşırken, Sun Express yüzde 4 , Onur Hava Yolları yüzde 3 ve diğer hava yolları da yüzde iki olarak katılımcılardan destek almıştır. Havayolu ulaşımı THY nin tekelinden çıkmıştır.



Şekil 5.7: Katılımcıların Hava Yolu Kullanımının Gelişimi

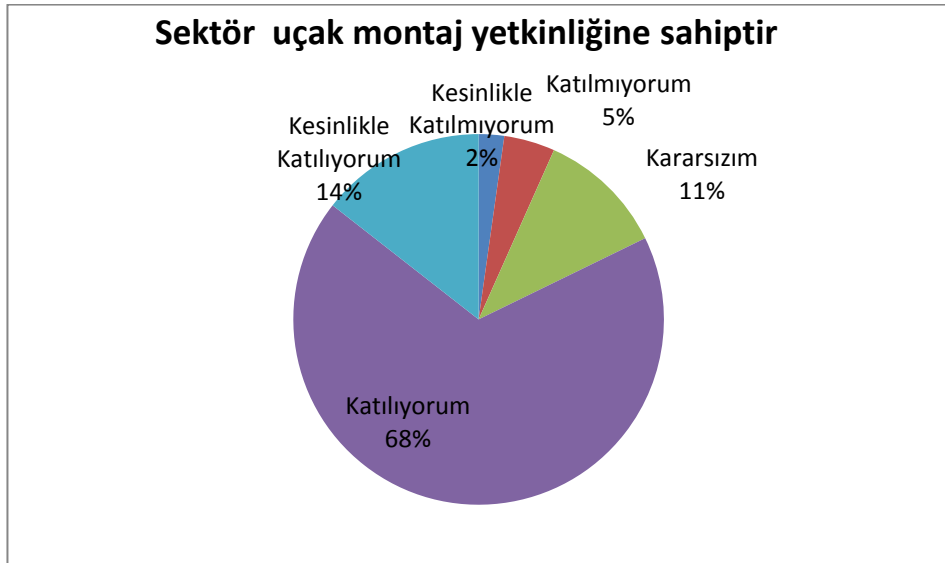
Şekil 5.7 katılımcıların hava yolunu ne kadar süredir daha yoğun kullandığına ilişkin bilgiler yer almaktadır. Buna göre yüzde 81' i 10 yıl, yüzde 12 si 5 yıl, yüzde 21 yıl ve yüzde 5 i de hiç kullanmadığını ifade etmiştir.

2003 yılında “Hava Yolu Halkın Yolu olacak” sloganıyla atılan adımlar netice vermiştir.



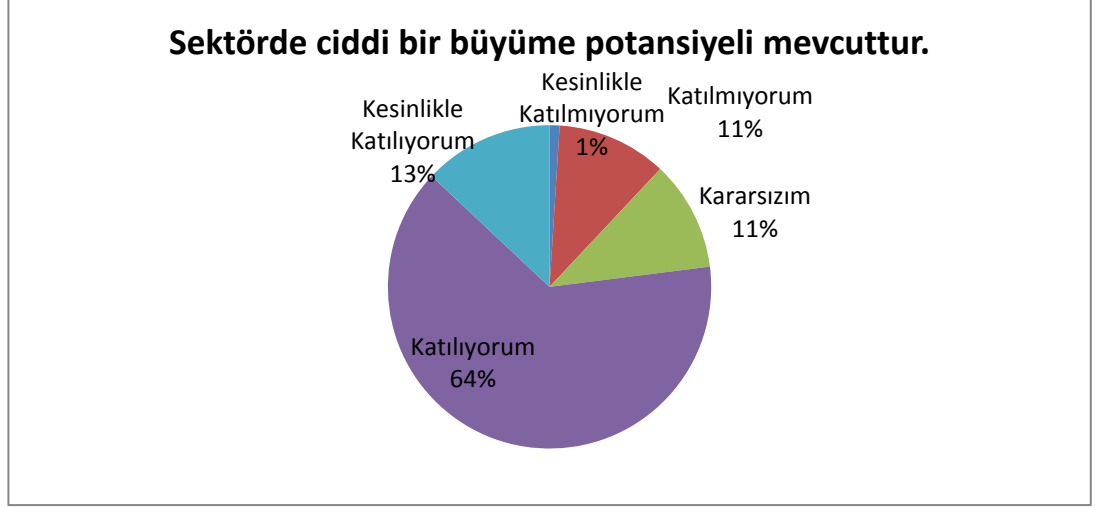
Şekil 5.8: Katılımcıların Türkiye'nin Kendi Uçağını Üretme ile ilgili Görüşü

Şekil 5.8 'e göre katılımcıların yüzde 75 'i Türkiye'nin kendi uçağını üretebileceğine olumlu belirtirken, yüzde 25 olumsuz karşılamıştır. Türkiye'nin yerli otomobilini üretiminin de tartışıldığı bir ortamda ortaya koyduğu vizyon bakımında umut vericidir.



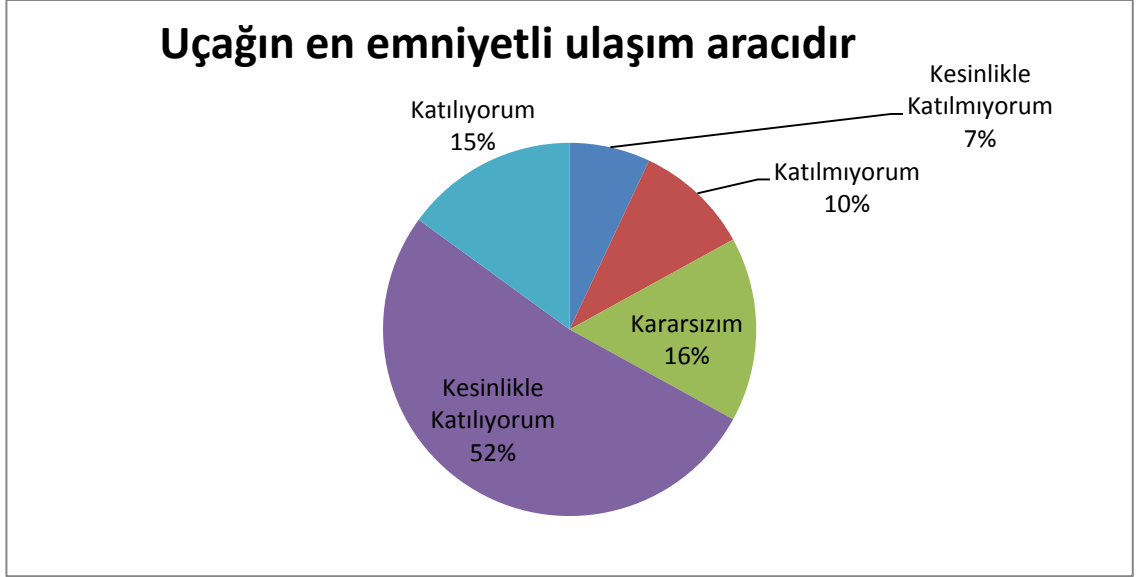
Şekil 5.9: Katılımcıların Sektörün Uçak Montaj Yetkinliği İle İlgili Görüşü

Değerlendirme: Söz konusu oran sektöre olan güveni göstermektedir.



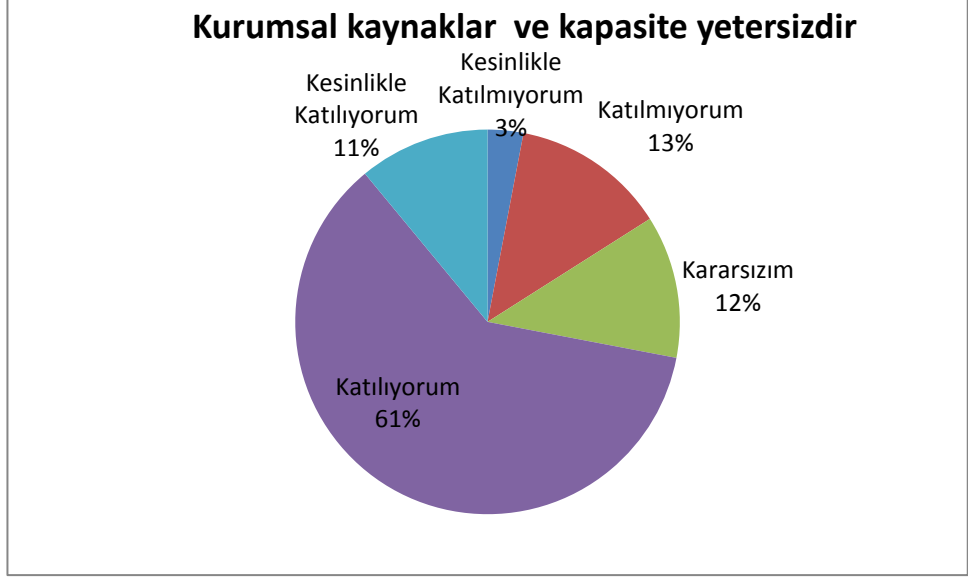
Şekil 5.10: Katılımcıların Sektörün Büyüme Potansiyeline İlişkin Görüşü

Değerlendirme: Vatandaşlarımızda sektörün ciddi bir büyüme potansiyeline sahip olduğu görüşü hakimdir.



Şekil 5.11: Katılımcıların Uçağın Emniyetli Olmasıyla İlgili Görüşü

Değerlendirme: Yolcuların uçuş korkusunu yenmelerine yönelik eğitimlerle bu oran arttırılabilir.



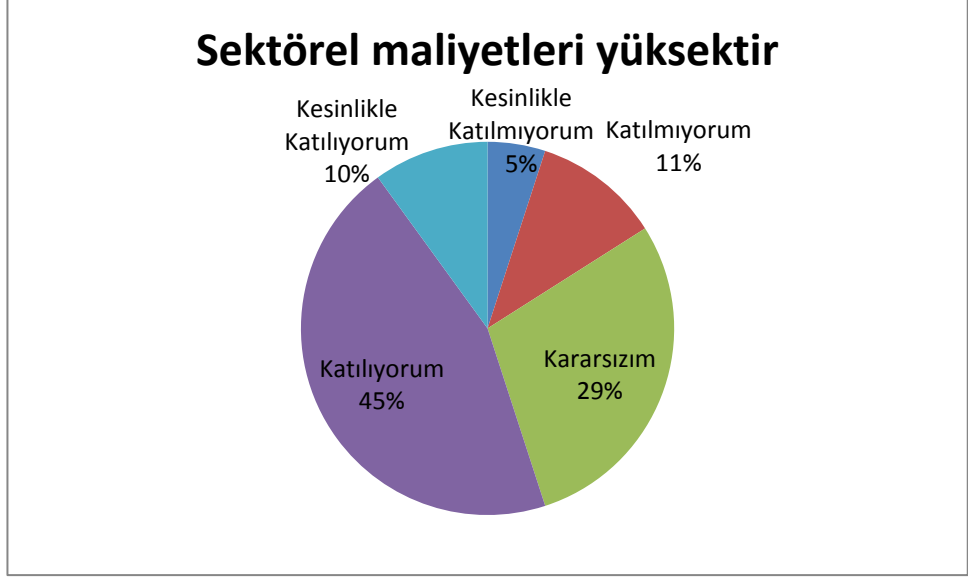
Şekil 5.12: Katılımcıların Sektörün Kaynak ve Kapasiteyle İlgili Görüşü

Değerlendirme: Altyapı ve kapasite imkânlarıyla kurumsal yapı geliştirilmelidir.



Şekil 5.13: Katılımcıların Sektöre ilişkin Stratejin Varlığıyla İlgili Görüşü

Değerlendirme: Sektör gelişme trendini yakalamış görünümündedir.



Şekil 5.14: Katılımcıların Sektörel maliyetlerle İlgili Görüşü

Değerlendirme: Maliyetlerin azaltılmasına yönelik çalışmalar yapılmalıdır.



Şekil 5.15: Katılımcıların Mevzuat Eksikliklerine İlişkin Görüşü

Değerlendirme: Mevzuattaki eksiklikler giderilmelidir.



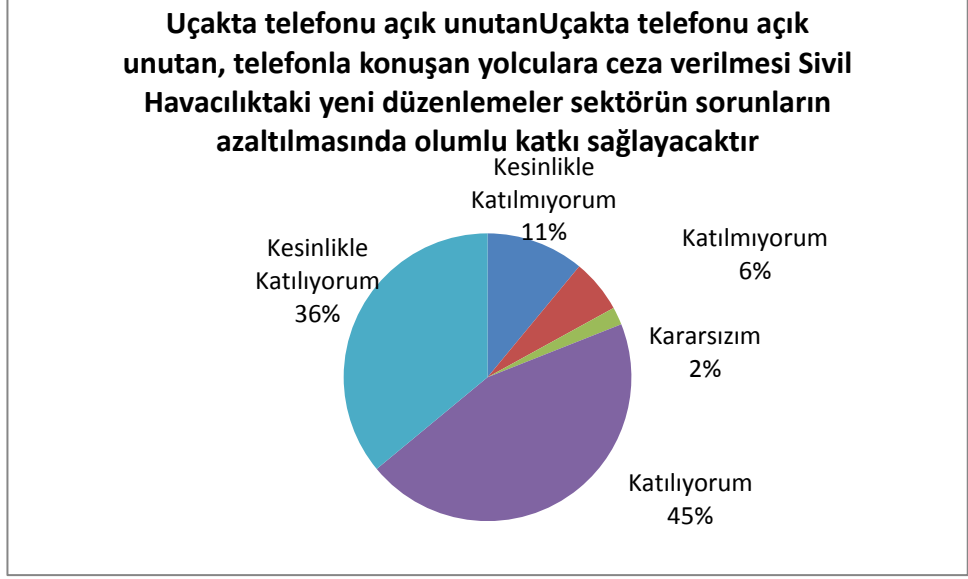
Şekil 5.16: Katılımcıların Turizm Sektörüyle İlgili Görüşü

Değerlendirme: Sivil havacılık ve Turizm sektörleri için birbirlerini destekleyen ortak vizyon-misyon geliştirilmelidir.



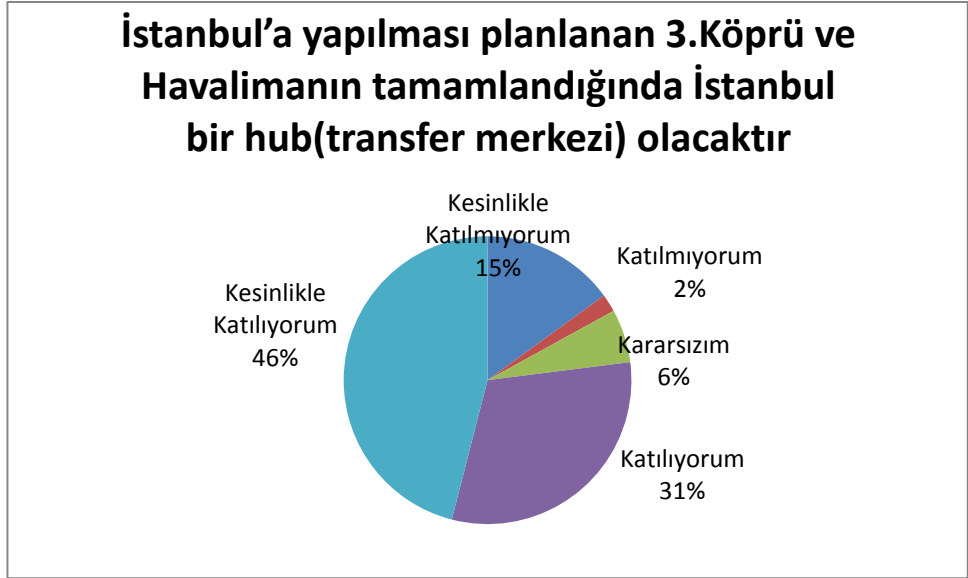
Şekil 5.17: Sektörünün Diğer Sektörle İlgili Olma Durumuyla İlgili Görüş

Değerlendirme: Havacılık sektörü ihracat ve turizm sektörleri etkileyen lokomotif bir sektördür.



Şekil 5.18: SHGM ‘deki Düzenlemelerle İlgili Katılımcıların Görüşü

Değerlendirme: Uçuş güvenliği için her türlü önlem alınmalıdır.



Şekil 5.19: İstanbul un Transfer Merkezi Olma Durumuyla İlgili Görüş

Değerlendirme: Yapımına başlanan 3.Köprü ve 3. Havalimanı projesinin isabetli bir karar olduğu ortaya çıkmıştır.

Yapılan anket sonucundaki değerlendirmeye göre aşağıdaki hususlar ortaya konmuŐtur:

- Sektörün uçak montaj yetkinliğine sahip olduğu ile ilgili görüşe yüzde 74 lk oranda katılımcıların katıldığı, yüzde 17 ile katılmadığı yüzde 9 unun kararsız kaldığı,
- Sektörün büyüme potansiyeline iliŐkinin varlığıyla ilgili yüzde 76 lk oranda katıldığı, yüzde 14 ile katılmadığı yüzde 10 unun kararsız kaldığı,
- Uçağın en emniyetli ulaşım aracı olduğundaki görüş konusunda yüzde 77 lik oranda desteklenmiş, yüzde 17 lik kısım reddetmiŐtir.
- Kurumsal kaynak ve kapasite kullanımının varlığının yüzde 65 oranda desteklendiği,
- Sektöre ilişkin bütüncül bir stratejin mevcudiyetinin 55 oranında doğrulandığının,
- Sektörel maliyetlerin yüksek olduğuna dair görüşün yüzde 60 oranında kabul gördüğü,
- Sivil havacılıktaki mevzuattaki eksikliklerin varlığı 77 oranında kabul grmŐtir.
- Turizm sektöründeki gelişimin sivil havacılık için fırsat yaratabileceği görüşü yüzde 75 ile benimsenmiştir.
- Katılımcıların yüzde 80 i Havacılık sektörünün birçok sektörü etkilediğini düŐünmektedir.
- SHGM deki düzenlemelerin sektörün gelişimine ilişkin olumlu katkı yapacağına inanların oranın yüzde 85 olduğu,
- İstanbul'a yapılması planlanan 3.köprü ve havalimanın tamamlandığında İstanbul un bir hub(transfer merkezi) olacağına ilişkin yüzde 73 oranında katılımcının destek olduğu gözlenmiştir.

7. SONUÇ VE ÖNERİLER

Bu tezde, yapılan SWOT analizinin ve anket uygulamasının değerlendirilmesiyle aşağıdaki sonuçlar elde edilmiştir.

1. SWOT analizi sonuçlarına göre hava yolu taşımacılığında ülkemizde gelişmeyi sağlayacak stratejik planlamada sektörün güçlü yanlarının avantajları kullanılarak ve fırsatları değerlendirilerek, zayıf yanları geliştirmeye ve tehditleri bertaraf etmeye yönelik tedbirler alındığında 2023 sonu hedefleri olarak yurtiçi hava yolu yük taşımacılığı bugünkü yüzde 0.44 oranından yüzde 1 'e yükseltilmesi, yurtiçi hava yolu yolcu taşımacılığı bugünkü yüzde 7.82'den yüzde 14 'e yükseltilmesi mümkün olacaktır.
2. SWOT analizinde açıklandığı üzere sektörün önünde önemli fırsatlar olduğu gibi, elbette ki bu fırsatların değerlendirilmesi konusunda sorunlar da mevcuttur. Ancak bu gelişmenin sürdürülebilirliğinin sağlanması için alt yapının yatırımları aksatılmamalı ve eğitimli personel yetiştirilmesine önem verilmelidir.
3. Ülkemizde havayolu ulaşımının güçlü yanlarının; uçak montaj yetkinliği, bölgesel olarak bir bakım ve onarım merkezi olması, nitelikli işgücünün Avrupa'dan yüzde 30 daha ucuz olması, uçak parçası üretiminde stratejik ortaklıklar, sektördeki büyüme hızı, uçağın en emniyetli ulaşım aracı olması, uçağın en hızlı ulaşım aracı olması ve Türk Hava Yollarının sektörde büyük bir oyuncu olduğu sonucuna varılmıştır.
4. Ülkemizde havayolu ulaşımının zayıf yanlarının; Kurumsal kaynakların ve kapasitenin yetersizliği, sektörde bütüncül bir stratejinin olmaması, sektörel maliyetlerin yüksek olması, sivil uçak üretiminde organizasyonel yapıdaki yetersizlikler, üretim, tasarım ve teknoloji sistemindeki yetersizlikler, mevzuattaki eksiklikler ve sertifikasyonda uluslararası standartlara ulaşamaması olduğu görülmüştür.

5. Türkiye de hava yolu taşımacılığındaki fırsatların şunlar olduğu görülmüştür; Turizm sektöründe görülen küresel gelişme, özel sektörün girişimcilik ruhu, yakın pazarlardaki olumlu Türkiye algısı, nitelikli işgücü potansiyeli, geliştirilebilir sanayi yapısının varlığı ve Ar-ge harcamalarında görülen artış. Bu fırsatların değerlendirilmesinde sorunlar da mevcuttur, bu konuda 10. Ulaştırma Şurası Karar ve Hedeflerinin takip edilmesi ve gözden geçirilmesi ile hedeflere ulaşma konusunda farkındalığın artırılması gerekmektedir.
6. Türkiye de hava yolu taşımacılığındaki tehditler ise; hızla değişen teknoloji, sıkı yaptırımlar, küresel ekonomik krizin olumsuz etkisi, petrol fiyatlarının artma riski, hızlı tren gibi alternatif ulaşım araçlarına büyük yatırımın olumsuz etkisi, herhangi bir ülkede sektöre devlet müdahalesinin beklenmedik bir uluslararası rekabete yol açabilmesi.
7. Bu tez çalışmasında yapılan anket sonuçlarına göre; hava ulaşımını tercih etmeme nedeni yüzde 67 ile fiyatların yüksek olması şeklinde tespit edilmiş olup; uçak şirketleri arasında rekabetin geliştirilmesiyle taşıma ücretleri yolcuların beklentilerine uygun bir şekilde karşılanabileceği öngörülmektedir.
8. Hava ulaşım şirketlerinden hangisinin başarılı buldukları ile ilgili sorulan soruya katılımcılar yüzde 44 ile THY ve Pegasus demişlerdir. Kuşkusuz her iki firmanın başarı öyküleri bunu teyit eder niteliktedir.
9. 2023 hedefinde yerli uçak üretimiyle ilgili katılımcıların yüzde 75 oranında olumlu baktığı görülmüş olup; sektörün yüzde 74 lük oranda katılımcıların uçak montaj yetkinliğine sahip olduğuna inandığı, yüzde 17 sinin bu görüşe katılmadığı, yüzde 9 unun ise kararsız kaldığı görülmüştür. Kuşkusuz bu durum umut vericidir.

10. Anket sonuçlarına göre sektörün büyüme potansiyeline ilişkin sorulan soruya yüzde 76 lük oranda olumlu baktığı, yüzde 14 ünün katılmadığı yüzde 10 unun ise kararsız kaldığı görülmüştür.
11. Uçağın en emniyetli ulaşım aracı olduğundaki görüş konusunda yüzde 77 lik oranda desteklenmiş, katılımcıların yüzde 17 lik kısmı reddetmiş geri kalan kısım kararsız kalmıştır. Uçuşla ilgili korkular verilecek eğitim ve telkinler giderilerek sonuç alınabilecektir.
12. Kurumsal kaynak ve kapasite kullanımının varlığının yüzde 65 oranda desteklenmiş olup, Sektöre ilişkin bütüncül bir stratejin mevcudiyetine ilişkin yüzde 55 oranında destek almıştır.
13. Sektörel maliyetlerin yüksek olduğuna dair görüşün yüzde 60 oranında kabul gördüğü, sivil havacılıktaki mevzuattaki eksiklikleri yüzde 77 oranında varlığı teyit edilmiştir. Yüksek teknoloji ve düzenlemelerle beklentiye cevap verilebilir.
14. Turizm sektöründeki gelişimin sivil havacılık için fırsat yaratabileceği görüşü yüzde 75 ile benimsenmiştir. Katılımcıların yüzde 80 i havacılık sektörünün birçok sektörü etkilediği görüşünde olduğu görülmüştür.
15. Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü mevzuatındaki düzenlemelerin sektörün gelişimine ilişkin olumlu katkı yapacağına inanların oranı yüzde 85 olmuştur.
16. İstanbul'a yapılması planlanan 3.köprü ve havalimanının tamamlandığında İstanbul un bir hub (transfer merkezi) olacağına ilişkin yüzde 73 oranında katılımcının destek olduğu gözlenmiştir. Bu beklenti gerek ulusal gerekse uluslararası bir çok alanda politikaları etkileyebilecek ve haklı ve makul bir beklentidir. Yapılması planlan projeler beklentiye uygun bir anlam ifade etmektedir.

Bu tez çalışmasının sonuçlarına göre ülkemizde ulaşım sektörünün geliştirilmesi için aşağıdaki önerilerin önem kazandığı anlaşılmıştır:

- Hava aracı bakım onarım yenileme alanındaki imkanların arttırılması,
- Hava yolu taşımacılığının taşıma verilerinin uluslararası standartlara uygun hale getirilmesi,
- Sektörün eğitimli personel ihtiyacının karşılanması,
- Hava aracı tasarım ve imalat sanayinin geliştirilmesi,
- Ulaşım sistemine ait teknolojilere yönelik sertifikasyon sisteminin geliştirilmesi,
- Sivil havacılık ve turizm sektörlerinin birbirleriyle ilişki olarak geliştirilmesi hususunda önlemler alınması tavsiye edilir.

KAYNAKÇA

Kitaplar

Lellouche Richard, "*İstanbul: İki Kıta Birçok Kültür*", RLC, 2009, Paris.

İstanbul Büyükşehir Belediyesi., 2009. "*İstanbul Metropolitan Alanı Kentsel Ulaşım Planı(İUAP)* ", İstanbul

İstanbul Büyükşehir Belediyesi 2011, *IV.Ulaşım Sempozyumu ve Sergisi*, İstanbul

İstanbul Büyükşehir Belediyesi 2010, *Ulaşım Sempozyumu ve Sergisi*, İstanbul

COŞKUN Recai, *Stratejik Yönetim İşletme Politikası Ders Notları*, Sakarya 2003.

Sürelî Yayınlar

Marmara Coğrafya Dergisi Sayı: 25, Ocak - 2012, , *Ulaşım Coğrafyası Açısından Türkiye’de Havayolu Ulaşımının Tarihsel Gelişimi Ve Mevcut Yapısı*, Yrd. Doç. Dr. Muzaffer Bakırcı İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Coğrafya Bölümü

Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Stratejik Plan, 2013-2017.

Diğer Yayınlar

10. Ulaşım Şurası, 2009.

KARAGÜLLE Ali , Taşımacılık Sektöründe Hava Yolu ve Karayolu Şirketlerinin Karşılıklı Beklentileri ve Bir Entegre Yolcu Taşımacılığı Önerisi, İstanbul Üniversitesi, SBE Doktora Tezi,2007.

Kentsel Ulaşımında Karayolu ve Raylı Tasıma Sistemlerden Bazı Önemli Faktörler Göre Karşılaştırılması)

Yrd. Doç. Dr. Mahir ULUDAĞ Atatürk Üniv. Müh. Fak. İnşaat Mühendisliği Bölümü.

BABALIK Ela Sutcliffe, *Ulaştırma Sektörü Mevcut Durum Değerlendirmesi Raporu.*

Dilek, Ö. “Şehirlerarası Havayolu Talep Tahmini: Erzurum Üzerine Bir Uygulama”, Atatürk Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Erzurum 2007.

SARILGAN Ali E., *Türkiye’de Bölgesel Havayolu Taşımacılığının Geliştirilmesi İçin Yapılması Gerekenler*, Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi, 2011.

Türkiye Sivil Havacılık Meclisi Sektör Raporu, TOBB, 2012, s 42.

KÜÇÜKYILMAZ A., *Havaalanında Kurumsal Risk Yönetimi Atatürk Havalimanı.*

Doç. Dr. Ela Babalık Sutcliffe, *Ulaştırma Sektörü Mevcut Durum Değerlendirmesi Raporu*, 2010.

GÖKDALAY, Hatice Meriç, *Havaalanlarının Performans Analizinde Bulanık Çok Ölçütlü Karar Verme Yaklaşımı*, İTÜ, Fen Bilimleri Enstitüsü, Ocak 2008.

Ulaştırma Bakanlığı, Türkiye Ulaşım ve İletişim Stratejisi, 2023.

SARILGAN Ali Emir, *Türkiye’de bölgesel havayolu taşımacılığının geliştirilmesi için yapılması gerekenler*, Anadolu üniversitesi sosyal bilimler dergisi, 2011

Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Stratejik Plan , Ulaştırma Bakanlığı,2013-2017 s.30

Tr52 Düzey 2 Bölgesi (Konya-Karaman) 2023 Vizyon Raporu (Ulaştırma Sektörü), Mevlana kalkınma Ajansı.

Url-1< <http://www.istanbul-ulasim.com.tr/rayl%C4%B1-sistemler/aktarma>

istasyonlar%C4%B1.aspx .erisim tarihi: 30.07.2013

Url-2<<http://tr.wikipedia.org/wiki/Kopenhag>. erisim tarihi: 30.07.2013

Url-3<<http://tr.wikipedia.org/wiki/Stockholm>. erisim tarihi: 30.07.2013

Url-4<<http://www.ibb.gov.tr/> erisim tarihi: 30.07.2013

Url-5<http://www.sabihagokcen.aero/havalimani_trafik_raporu erisim tarihi: 30.07.2013

Url-6<<http://www.dhmiata.gov.tr/havaalanlari/istatistik.aspx?hv=1> erisim tarihi: 30.07.2013

Url7<<http://www.05.ibm.com/tr/smarterplanet/smartercityexperience/#/transportation/ch>

Url- 8<Tübitak (2003), Vizyon 2023 Ulaştırma ve Turizm Paneli Raporu, Ankara, ss.5-6,

Url-9<<http://t24.com.tr/haber/istanbula-yapilacak-3-havalimaninin-yeri-belliodu/217740>

Url-10 <<http://www.tayyareci.com/makaleler/plan.asp> erisim tarihi: 30.07.2013

Url-11 <<http://www.tushad.org> erisim tarihi: 30.07.2013

Url-12 < http://www.ulasimdergisi.com/news_detail.asp?haberID=4336 erisim tarihi: 30.07.2013

Url-13<http://www.ubak.gov.tr/BLSM_WIYS/UBAK/tr/Ana_Plan_Stratejisi/3-Rapor/20100518_171202_204_1_64.pdf erisim tarihi: 30.07.2013

Url-14 <<http://kurumsal.library.atilim.edu.tr/pdfs/111118.pdf>>

Url15<<http://www.kgm.gov.tr/Sayfalar/KGM/SiteTr/Istatistikler/DevletveIIYolEnvanteri.aspx>. erisim tarihi: 30.07.2013

Url16<<http://www.sunexpress.com/tr> erisim tarihi: 30.07.2013

Url17<<http://www.airporthaber.com/havacilik-haberleri/pegasus-icin-kritik-hafta.html>

Url18<<http://www.airporthaber.com/havacilik-haberleri/pegasus-54-milyon-tlyi-cebe-indirdi.html> erisim tarihi: 30.07.2013

Url19<<http://www.flypgs.com/pegasus-hakkinda/filomuz.aspx> erisim tarihi: 30.07.2013

Url20<http://tr.wikipedia.org/wiki/Onur_Air erisim tarihi: 30.07.2013

Url21<<http://www.atlasjet.com/> erisim tarihi: 30.07.2013

Url22<<http://www.hurriyet.com.tr/ekonomi/19688080.asp> erisim tarihi:
30.07.2013

EKLER:

Sivil Havacılığın Genel Görünümünün Değerlendirilmesi

Bu form ile elde edilecek bilgiler Bahçeşehir Üniversitesi Kentsel Sistemler ve Ulaştırma Yönetimi Bölümü ile yürütülen bilimsel bir araştırmada veri olarak kullanılacaktır. Araştırma sonuçlarının gerçeği yansıtması ve güvenilir olması için, soruların dikkatle cevaplanması büyük önem taşımaktadır. Katkılarınızdan dolayı teşekkür ederiz.

Cinsiyetiniz?

- Bay
 Bayan

Yaş Grubunuz?

- 18-25
 25-35
 35-45
 45-55
 55++

En Son Aldığınız Diploma

- İlköğretim
 Lise
 Üniversite
 Yüksek Lisans / Doktora

Hava Ulaşımını Seçmemeniz Nedeniniz

- Fiyatların Yüksek Olması
 Yetersiz Entegrasyon
 Uçak Korkusu
 Uçuş Ağına Yetersizliği

Memleket / seyahatlerinizde çoğunlukla hangi ulaşım türünü tercih edersiniz?

- Karayolu
 Havayolu
 Raylı Sistem
 Denizyolu

En yakın bulduğunuz havayolu şirketi hangisidir?

- THY
 Pegasus
 Sun Express
 Onur Hava Yolları
 Diğer

Ne kadar süredir hava ulaşımını daha yoğun kullanıyorsunuz?

- 1 Yıl
 5 Yıl
 10 Yıl
 Hiç Kullanmıyorum

Sizce 2023 yılında Türkiye kendi uçağını üretebilecek potansiyeli yakalayabilecek mi?

- Evet
 Hayır

Aşağıdaki ifadelerden herbirine şahsen ne derece katıldığınızı 1'DEN 5'E KADAR BİR ÖLÇEKTE; 5 "KESİNLİKLE KATILMIYORUM", 4 "KATILMIYORUM", 3 "KARARSIZIM", 2 "KATILMIYORUM", 1 "KESİNLİKLE KATILMIYORUM" anlamını taşıyarak belirtir misiniz.

	Kesinlikle Katılmıyorum	Katılmıyorum	Kararsızım	Katılıyorum	Kesinlikle Katılıyorum
Sektör uçak montaj yetkinliğine sahiptir	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Sektörde ciddi bir büyüme potansiyeli mevcuttur.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Uçağın en emniyetli ulaşım aracıdır	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Kurumsal kaynakların ve kapasite yetersizdir. yetersizdir.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Sektörde bütüncül bir strateji mevcuttur	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Sektörel maliyetleri yüksektir	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Sivil havacılıkta mevzuatta eksiklikler mevcuttur	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Turizm sektöründe görülen gelişme sivil havacılık için bir fırsat olarak görülmektedir.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Havacılık sektörü; başka bir çok sektörü de, doğrudan ve/veya dolaylı olarak ilgilendiren bir sektör olup, bir çok tedarikçiyi etkilemektedir.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Uçakta telefonu ağırlık unutan, telefonla konuşan yolculara ceza verilmesi Sivil Havacılıktaki yeni düzenlemeler sektörün sorunların azaltılmasında olumlu katkı sağlayacaktır.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
İstanbul'a yapılması planlanan 3. Köprü ve Havalimanının tamamlanmasında İstanbul bir hub (transfer merkezi) olacaktır.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Sivil Havacılığın Genel Görünümünün Değerlendirilmesi

Bu form ile elde edilecek bilgiler Bahçeşehir Üniversitesi Kentsel Sistemler ve Ulaştırma Yönetimi Bölümü ile yürütülen bilimsel bir araştırmada veri olarak kullanılacaktır. Araştırma sonuçlarının gerçeği yansıtması ve güvenilir olması için, soruların dikkatle cevaplanması büyük önem taşımaktadır. Katkılarınızdan dolayı teşekkür ederiz.

Cinsiyetiniz?

- Bay
 Bayan

Yaş Grubunuz?

- 18-25
 25-35
 35-45
 45-55
 55-+

En Son Aldığınız Diploma

- İlköğretim
 Lise
 Üniversite
 Yüksek Lisans/Doktora

Hava Ulaşımını Seçmemeye Nedeniniz

- Fiyatların Yüksek Olması
 Yetersiz Entegrasyon
 Uçak Korkusu
 Uçuş Ağına Yetersizliği

Memleket / seyahatlerinizde çoğunlukla hangi ulaşım türünü tercih edersiniz?

- Karayolu
 Havayolu
 Raylı Sistem
 Denizyolu

En yakın bulduğunuz havayolu şirketi hangisidir?

- THY
 Pegasus
 Sun Express
 Onur Hava Yolları
 Diğer

Ne kadar süredir hava ulaşımını daha yoğun kullanıyorsunuz?

- 1 Yıl
 5 Yıl
 10 Yıl
 Hiç Kullanmıyorum

Sizce 2023 yılında Türkiye kendi uçuşını üretebilecek potansiyeli yakalayabilecek mi?

- Evet
 Hayır

Aşağıdaki ifadelerden herbirine şahsen ne derece katıldığınızı 1'DEN 5'E KADAR BİR ÖLÇEKTE; 5"KESİNLİKLE KATILMIYORUM", 4 "KATILMIYORUM", 3 "KARARSIZIM", 2 "KATILMIYORUM", 1 "KESİNLİKLE KATILMIYORUM" anlamını taşıyarak belirtir misiniz.

	Kesinlikle Katılmıyorum	Katılmıyorum	Kararsızım	Katılıyorum	Kesinlikle Katılıyorum
Sektör uçak montaj yetkinliğine sahiptir	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Sektörde ciddi bir büyüme potansiyeli mevcuttur.	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Uçağın en emniyetli ulaşım aracıdır	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Kurumsal kaynakların ve kapasite yetersizdir. yeterlidir.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>
Sektörde bütüncül bir strateji mevcuttur	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Sektörel maliyetleri yüksektir	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>
Sivil havacılıkta mevzuatta eksiklikler mevcuttur	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>
Turizm sektöründe görülen gelişme sivil havacılık için bir fırsat olarak görülmektedir.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>
Havacılık sektörü; başka bir çok sektörü de, doğrudan ve/veya dolaylı olarak ilgilendiren bir sektör olup, bir çok tedarikçiyi etkilemektedir.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>
Uçakta telefonu ağık unutan, telefona konuşan yolculara ceza verilmesi Sivil Havacılıktaki yeni düzenlemeler sektörün sorunların azaltılmasında olumlu katkı sağlayacaktır.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>
İstanbul'a yapılması planlanan 3.Köprü ve Havalimanın tamamlanmasında İstanbul bir hub (transfer merkezi) olacaktır.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>

Ne

ÖZGEÇMİŞ

- Adı Soyadı** : Mustafa ÇİZMECİOĞLU
- Doğum Yeri ve Yılı** : Bingazi, 1981
- Yabancı Dili** : İngilizce
- Yüksek Lisans** : Bahçeşehir Üniversitesi
- Enstitü Adı** : Fen Bilimleri Enstitüsü
- Program Adı** : Kentsel Sistemler ve Ulaştırma Yönetimi
- Yüksek Lisans** : Yıldız Teknik Üniversitesi İşletme Yönetimi 2005
- Lisans** : Sakarya Üniversitesi İşletme Bölümü 2004
- Lise** : Nevzat Ayaz Anadolu Lisesi 1999
- Orta Öğretim** : İlhami Ertem İlköğretim Okulu 1995
- İlk Öğretim** : Kozyatağı İlköğretim Okulu 1992
- Çalışma Hayatı** :İBB Satın Alma Daire Başk./Satın Alma Müdürlüğü(2012-halen)
:İBB Ulaşım Daire Başk. /Toplu Ulaşım Müdürlüğü(2007-2012)