

T.C.
MARMARA ÜNİVERSİTESİ
ORTADOĞU ARAŞTIRMALARI ENSTİTÜSÜ
ORTADOĞU İKTİSADI ANABİLİM DALI

**ORTADOĞU KÖKENLİ SİVİL HAVACILIK SEKTÖRÜNÜN
2000 - 2008 YILLARI ARASINDA
TÜRKİYE'YE YÖNELİK YOLCU VE YÜK TAŞIMACILIĞININ
TÜRKİYE EKONOMİSİ'NDEKİ YERİ**

Yüksek Lisans Tezi

YASİN AKSU

İstanbul, 2010

T.C.
MARMARA ÜNİVERSİTESİ
ORTADOĞU ARAŞTIRMALARI ENSTİTÜSÜ
ORTADOĞU İKTİSADI ANABİLİM DALI

**ORTADOĞU KÖKENLİ SİVİL HAVACILIK SEKTÖRÜNÜN
2000 - 2008 YILLARI ARASINDA
TÜRKİYE'YE YÖNELİK YOLCU VE YÜK TAŞIMACILIĞININ
TÜRKİYE EKONOMİSİ'NDEKİ YERİ**

Yüksek Lisans Tezi

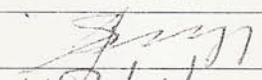
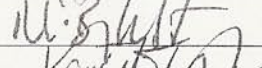
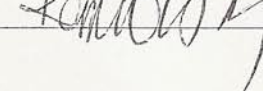
YASİN AKSU

Danışman: Yrd. Doç. Dr. SUAT YAVUZ

İstanbul, 2010

TEZ ONAYI

Enstitümüzün, Ortadoğu İktisadi Anabilim Dalında Yüksek Lisans öğrenimi gören 301100720070008 no. lu Yasin AKSU' nun hazırladığı "Ortadoğu Kökenli Sivil Havacılık Sektörünün 2000 – 2008 Yılları Arasında Türkiye'ye Yönelik Yolcu ve Yük Taşımacılığının Türkiye Ekonomisindeki Yeri" konulu YÜKSEK LİSANS TEZİ ile ilgili TEZ SAVUNMA SINAVI lisansüstü Öğretim ve Sınav Yönetmeliğinin 15. maddesi uyarınca 12/07/2010 günü saat 14.00..... da yapılmış, sorulan sorulara alınan cevaplar sonucunda adayın tezinin 'Kabul.....' ne OYBİRLİĞİ/OYÇOKLUĞUYLA karar verilmiştir.

JÜRİ ÜYESİ	KANAATI	İMZA
Yard. Doç. Dr. Suat YAVUZ	Olumlu	
Yard. Doç. Dr. İ. Murat BOZKURT	Olumlu	
Yard. Doç. Dr. Kamil USLU	Olumlu	

İÇİNDEKİLER

	Sayfa No.
TABLolar LİSTESİ	v
ŞEKİLLER LİSTESİ	vii
KISALTMALAR	viii
ÖZET	x
ANAHTAR KELİMELEr	x
ABSTRACT	xi
KEY WORDS	xi
ÖNSÖZ	xii
GİRİŞ	1

BİRİNCİ BÖLÜM

HAVACILIĞIN TARİHÇESİ-İLK UÇUŞLAR VE TÜRKİYE'DE HAVACILIĞIN GELİŞİMİ

1.1. UÇMA GİRİŞİMİNDE BULUNAN İLK İNSANLAR	3
1.2. MOTORLU UÇUŞLAR VE TARİHİ SEYRİ	6
1.3. TÜRKİYE CUMHURİYETİ KURULURKEN HAVACILIK	7
1.4. TÜRK HAVACILIĞINA YÖN VERENLER	9
1.4.1. Vecihi Hürkuş	9
1.4.2. Nuri Demirağ	10
1.4.3. Selahattin Reşit Alan	12
1.4.4. Mehmet Fesâ Evrensev	12
1.4.5. Sabiha Gökçen	13
1.5. TÜRKİYE'DE KURUMSAL OLARAK HAVACILIĞIN SEYRİ	14
1.5.1 Türk Hava Kuvvetleri	14
1.5.2. Türk Tayyare Cemiyeti (Türk Hava Kurumu)	15
1.5.3. Türkuşu Sivil Havacılık Okulu	19

1.5.4. Tayyare Otomobil ve Motor Türk Anonim Şirketi (TOMTAŞ) (Kayseri Uçak Fabrikası)	20
1.6. TÜRK HAVA SANAYİ GİRİŞİMLERİNİN DEĞERLENDİRMESİ	21
1.6.1. Cumhuriyetin Kuruluşu Sonrasındaki Gelişmeler	21
1.6.2. Atatürk'ten Sonraki Gelişmeler	23
1.7. TÜRKİYE'DE HAVACILIKLA İLİŞKİLİ RESMİ KURULUŞLAR	28
1.7.1. Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü (SHGM)	29
1.7.2. Demiryolları, Limanlar, Havaalanları İnşaatı Genel Müdürlüğü (DLHİ)	29
1.7.3. Devlet Hava Meydanları İşletmesi (DHMI)	30
1.7.4. Türk Havacılık ve Uzay Sanayi (TUSAŞ)-(TAI)	32
1.8. ULUSLARARASI HAVACILIK KURULUŞLARI VE AMAÇLARI	34
1.8.1. Uluslararası Havacılık Federasyonu (FAI)	34
1.8.2. Uluslararası Hava Taşımacıları Birliği (IATA) (International Air Transport Association)	35
1.8.3. Avrupa Hava Yolları Birliği (AEA) (Association of European Airlines)	35
1.8.4. Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü (ICAO) (International Civil Aviation Organisation)	36
1.8.5. Avrupa Sivil Havacılık Konferansı (ECAC) (European Civil Aviation Conferange)	37
1.8.5.1. Avrupa Havacılık Otoriteleri Birliği (JAA)	38
1.8.5.2. Avrupa Hava Seyrüsefer Güvenliği Örgütü (EUROCONTROL).....	38

İKİNCİ BÖLÜM

TÜRKİYE’DE İLK HAVA TAŞIMACILIĞI YAPILMASINDAN GÜNÜMÜZE KADAR TİCARİ HAVA TAŞIMACILIĞININ GELİŞİMİ

2.1. TÜRKİYE’DE TİCARİ UÇUŞLARA BAŞLANMASI	39
2.1.1. Havayolları Devlet İşletmesi İdaresi (HDİİ).....	39
2.1.2. Türk Hava Yolları (THY)	41
2.2. EKONOMİNİN LIBERALLEŞTİRİLMESİNDEN 2000 YILINA TÜRKİYE’DE SİVİL HAVACILIK	47
2.3. SON ON YILDA TÜRK SİVİL HAVACILIĞINDAKİ GELİŞMELER	50
3.1.1. Kriz Dönemlerinde Türk Havacılığı	51
3.1.2. Atılım Dönemi ve Ucuzlayan Hava Taşımacılığı	72
3.1.3. İstikrarlı Büyüme ve Ekonomide Lokomotif Dönemi	76
2.4. HAVACILIĞIN İKİ TEMEL KONUSU; ALTYAPI VE EĞİTİM	82
2.4.1. Havaalanı İşletmeciliği	82
2.4.2. Havacılık Eğitimi	85

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

ORTADOĞU ÜLKELERİNDE HAVACILIĞIN DURUMU VE 2000-2008 YILLARI ARASINDA ORTADOĞU ÜLKELERİ'NDEN TÜRKİYE'YE YAPILAN TİCARİ UÇUŞLARIN TÜRK EKONOMİSİ'NDEKİ YERİ

3.1. HAVACILIKTA ÖNE ÇIKAN ORTADOĞU ÜLKELERİ	88
3.1.1 Birleşik Arap Emirlikleri'nde Havacılık, Yolcu ve Yük Taşımacılığı	88
3.1.2. İran'da Havacılık Faaliyetleri	89
3.1.3. İsrail'in Havayolu Taşımacılığı	90
3.1.4. Katar'ın Sivil Havacılık Faaliyetleri	91
3.1.5. Lübnan'da Havacılık Faaliyetleri	92
3.1.6. Mısır'da Ticari Havacılık	94
3.1.7. Suriye'de Sivil Havacılık	95
3.1.8. Suudi Arabistan'ın Havacılık Faaliyetleri	96
3.1.9. Umman ve Bahreyn'de Sivil Havacılık	97
3.1.10. Ürdün'de Havacılık Faaliyetleri	97
3.2. ORTADOĞU BÖLGESİNDE HAVACILIĞIN DEĞERLENDİRMESİ	98
3.3. 2000-2008 DÖNEMİNDE ORTADOĞU'DAN TÜRKİYE'YE YAPILAN YÜK VE YOLCU TAŞIMACILIĞININ TÜRK EKONOMİSİ'NDEKİ YERİ	100
SONUÇ	117
KAYNAKÇA	122

TABLolar LİSTESİ

	Sayfa No
Tablo 1. a) 1998-2008 Yıllarında Uçuş Amaçlarına Göre İç Hat Uçak Seferleri	52
b) Önceki Yıla Göre İç Hat Uçuşlarda Yaşanan Değişmeler	52
Tablo 2. 2000 Yılında İç Hatlarda Faaliyet Yapan Havayolları ve Taşıdıkları Yolcu-Yük Miktarları	55
Tablo 3. Uçuş Amaçlarına Göre Dış Hat Uçak Seferleri (1999-2000)	56
Tablo 4. 2000 Yılında Dış Hatlarda Faaliyet Yapan Türk Tescilli Havayolları ve Taşıdıkları Yolcu- Yük Miktarları	57
Tablo 5. 2000-2008 Yıllarında İç Hat Yolcu Sayısı	58
Tablo 6. a) 2000- 2008 Yıllarında Uçuş Amaçlarına Göre Dış Hat Uçak Seferleri	59
b) Dış Hat Uçuşlarda Yaşanan Değişmeler	59
Tablo 7. Türkiye'nin 2000-2008 Yıllarında Turizm Gelir ve Giderleri	60
Tablo 8. Yıllar İtibariyle Türkiye'ye Gelen-Giden Yabancılar ve Ulaşım Şekilleri	61
Tablo 9. Yurt Dışına Çıkan ve Ülkemize Dönen Türk Vatandaşlarının Ulaşım Şekilleri ile Oranı	62
Tablo 10. İç Hat Yük Dağılımları (2000-2008)	63
Tablo 11. 2000-2008 Yıllarında Dış Hat Yük Taşımalarının Türkiye ve Yabancı Ülke Taşıyıcısına Göre Dağılımı	64
Tablo 12. Yıllara Göre Dış Hat Yolcu Taşımalarının Türk ve Yabancı Havayollarına Göre Dağılımları	68
Tablo 13. 2003 Yılında Serbestleşme ile Sefere Başlayan İlk Şirketler	70
Tablo 14. İç Hatlarda Şirketlere Göre Uçuş ve Taşıma Dağılımları (2004)	73
Tablo 15. 2004 Yılında Türk Şirketlerin Dış Hat İstatistikleri	73
Tablo 16. İç Hatlarda Şirketlere Göre Uçuş ve Taşıma Dağılımları (2008)	76
Tablo 17. Türk Şirketlerin Dış Hatlarda Uçuş ve Taşıma Dağılımları (2008)	77
Tablo 18. Ortadoğu Ülkeleri 2009 Yılı Askeri Amaçlı Uçuş Araçları	99

Tablo 19. Ortadoğu Ülkelerine Tescilli Şirketlerin Ülke Bazlı Türkiye'ye Yönelik Sefer-Yolcu ve Yük Miktarları (2000-2003)	102
Tablo 20. 2000 Yılında En Fazla Sefer Yapan Ortadoğulu Taşıyıcılar ve Getirdikleri Yolcu Sayısı	103
Tablo 21. 2000, 2004 ve 2008 Dönemlerinde Ortadoğu Ülkelerinden Türkiye'ye Gelen Turistler ve Ulaşım Şekilleri	106
Tablo 22. 2004 Yılı Bölgelere Göre Havayolu Trafiği Rakamları	107
Tablo 23 Ortadoğu Ülkelerine Tescilli Şirketlerin Ülke Bazlı Türkiye'ye Yönelik Sefer-Yolcu ve Yük Miktarları (2004-2008)	109
Tablo 24. 2000-2008 Yıllarında Türkiye Üzerinden Yapılan Overflight Uçuşlar ve Ortadoğu Ülkelerinin Payı	111
Tablo 25. 2000 Yılından 2008'e Türk Sivil Havacılığında Büyüme Oranları	115

ŞEKİLLER LİSTESİ

Sayfa No

1. ŞEKİLLER

- Şekil 1. 2000 Yılında Overflight Uçuş Yapan Ortadoğu Ülkeleri101
- Şekil 2. 2004 Yılında Ortadoğu Ülkeleri Overflight Geçişleri Dağılımı110
- Şekil 3. Ortadoğu Ülkeleri Overflight Geçişleri (2008)113

KISALTMALAR

a.g.e.	ADI GEÇEN ESER
a.g.s.	ADI GEÇEN İNTERNET SİTESİ
ALF	ALFA HAVAYOLLARI
b.	BAKINIZ
BAE	BİRLEŞİK ARAP EMİRLİKLERİ
DHMİ	DEVLET HAVA MEYDANLARI İŞLETMESİ
DRD	DARDANEL HAVAYOLLARI
FHY	FREEBIRD AIRLINES
FLM	FLY AİR
HDİİ	HAVAYOLLARI DEVLET İŞLETMESİ İDARESİ
İST	İSTANBUL HAVAYOLLARI
KİT	KAMU İKTİSADİ TEŞEKKÜLLERİ
KKK	ATLAS JET (ATLAS HAVA YOLLARI)
m	METRE
M	MİLYAR
m.	MİLYON
MNB	MNG AIRLINES
MSB	MİLLİ SAVUNMA BAKANLIĞI
NTL	ANADOLU HAVACILIK A.Ş.
OGE	ATLAS INTERNATIONAL AIRWAYS
OHY	ONUR AIR TAŞIMACILIK A.Ş.
OR	UMMAN RİYALİ
PGT	PEGASUS HAVAYOLLARI
r.	RESİM

ROZ	GÜL HAVACILIK İŞLETMELERİ
SAR	SUUDİ ARABİSTAN RİYALİ
SAR	SUUDİ ARABİSTAN RİYALİ
SHGM	SİVİL HAVACILIK GENEL MÜDÜRLÜĞÜ
SHY	SKY AIRLINES
SXS	GÜNEŞ EXPRESS HAVACILIK
t.	TABLO
THK	TÜRK HAVA KURUMU
THKv	TÜRK HAVA KUVVETLERİ
THY	TÜRK HAVA YOLLARI
TTC	TÜRK TAYYARE CEMİYETİ
UB	ULAŞTIRMA BAKANLIĞI
YKY= KYV	KIBRIS TÜRK HAVAYOLLARI
yy.	YÜZYIL

ÖZET

Uçma girişimlerinin kayıtlı tarihi 11 yy. Gazne Devleti dönemine yaşayan Horasan'lı İsmail Cevheri'ye kadar uzanmaktadır. Bundan sonra en önemli girişim 1630 yılında Hezârfen tarafından İstanbul'da gerçekleştirilmiştir. Batıda bu konuda çalışma yapanlar arasında Leonardo Da Vinci çeşitli çizim ve teknikleri ile yer almıştır. Ancak asıl uçuşlar fosil yakıtlı motorun icadından sonraki dönemde Wright Kardeşler tarafından 1903 yılında Amerika'da gerçekleştirilmiştir. Türk Havacılığı Osmanlı'nın son dönemlerinde başlamıştır. Cumhuriyetin ilanından sonra Atatürk'ün talimatı ile devlet eliyle Kayseri'de TOMTAŞ ve Ankara'da TTC yoğun çalışmalara girmiş ve değişik uçaklar imal etmişlerdir. Buna paralel olarak Vecihi Hürkuş ve Nuri Demirağ gibi özel girişimciler tarafından da havacılık sanayi yürütölmeye çalışılmıştır. Atatürk'ün vefatından sonra çeşitli sebepler ile Türk Havacılık Sanayi biterken, askeri havacılık ve hava taşıma konusu devlet eliyle de olsa sürdürölmüştür.

Türk Sivil Havacılığı 2003 yılından sonra gelişim göstermiş, âtil bekleyen havaalanları ulaşımaya kazandırılmış ve sektörün canlanması sağlanmışır. Son 10 yıllık dönemde yapılan faaliyetler içinde Ortadoğu bölgesine gerçekleştirilen karşılıklı taşımalar büyük önem kazanmıştır. Bu bölge ile Türkiye arasında gerçekleştirilen havacılık faaliyetleri Türk ekonomisine katkı yaparak gelir sağlanmasında büyük pay oluşturmuştur. Ortadoğu ölkelerine yapılan seferlerin de etkisi ile Türk Havacılık sektörü daha hızlı ve kalıcı gelişebilmiştir. Günümüzde Ortadoğu ölkeleri ile Türkiye arasında yapılan ticari uçuşlar artarak ve ekonomimizdeki önemi yükselterek devam etmektedir.

ANAHTAR KELİMELEK

Birleşik Arap Emirlikleri'nde Havacılık, Devlet Hava Meydanları İşletmesi, İran'da Havacılık, İsrail'de Havacılık, Katar'da Havacılık, Lübnan'da Havacılık, Mısır'da Havacılık, Suriye'de Havacılık, Suudi Arabistan'da Havacılık, Umman ve Bahreyn'de Havacılık, Ürdün'de Havacılık, Ortadoğu, Sivil Havacılık, TOMTAŞ, Türk Hava Yolları, Havacılığın Türk Ekonomisi'ndeki Yeri.

ABSTRACT

Registered records of flying efforts by mankind date back to İsmail Cevheri of Horasan during the Ghaznavids in eleventh century. The next known serious try to fly was attempted by Hezârfen Ahmet Celebi in Istanbul in 1630. Leonardo Da Vinci contributed to these efforts with his drawings and technical studies. However, the real manned flights began in 1903 with the first successful flights of Wright brothers in the United States following the discovery of gas engine. Turkish aviation started during the last decade of Ottoman Empire. Following the establishment of new Turkish republic, TOMTAŞ (Turkish Aircraft and Engine Company) in Kayseri province and TCC (Turkish Aviation Society) began intensive research with the directives of Ataturk and government support, and produced various types of aircrafts. During this period private entrepreneurs such as Vecihi Hurkus and Nuri Demirag also began investing in aviation industry. Following Ataturk's death, Turkish national aviation industry disappeared while the air force and air transportation industries survived through the state's support.

Turkish commercial aviation industry has rapidly been developing since 2003 through the elimination of certain entry barriers and opening unused airports to the service. During last ten years, both passenger and cargo transportation to and from the Middle East region has gained greater importance and increasing air transportation with this region has contributed significantly to the Turkish national economy. Increasing air traffic also made growth in the Turkish aviation industry faster and more sustainable. Today, commercial flights between Turkey and the region continues to increase and their impact on Turkish economy also grows at an increasing rate.

KEY WORDS

United Arab Emirates, General Directorate of State Airports Authority of Turkey, Iran, Israel, Qatar, Lebanon, Egypt, Syria, Saudi Arabia, Oman, Jordan, Middle East, Civil Aviation, TOMTAŞ (Turkish Aircraft and Engine Company), Turkish Airlines, History of Civil Aviation, Aviation in Turkish Economy

ÖNSÖZ

Bu çalışmamı tamamlarken bilgi ve tecrübelerini bize aktararak özgün bir çalışma yapmamıza vesile olan başta danışman hocam Yrd. Doç. Dr. Suat Yavuz olmak üzere, hocalarım Yrd. Doç. Dr. Kamil Uslu ve Yrd. Doç. Dr. İbrahim Murat Bozkurt Bey'e saygı ve teşekkürü bir borç bilirim.

Ulaşmakta zorlandığım bazı verilere erişmem konusunda yardımlarını esirgemeyen SGHM Gen. Müd. Yrd. sn: Haydar Yalçın'a, aynı kurumda görevli sn: Neslihan Baştuğ'a ve THY Özel Kalem Müd. Sn: Mehmet Karataş'a, Polis Akademisi öğretim üyesi Yrd. Doç. Dr. Recai Aydın'a, mesai arkadaşım Betül Akışık'a;

Özellikle, çalışmamda maddi ve manevi desteğini esirgemeyen İKO Genel Sekreteri sn: Prof. Dr. Ekmeleddin İhsanoğlu Beyefendiye;

Ayrıca lisansüstü eğitim yapmam konusunda beni cesaretlendiren ve bu süre zarfında büyük fedakârlıklara katlanan eşim Nazan Aksu'ya en içten teşekkürlerimi sunarım.

Bu çalışmamı kızlarım Elif Berrak ve Ebrar Duru'ya ithaf ediyorum.

İstanbul 2010

Yasin AKSU

GİRİŞ

Ortadoğu bölgesi geçmişinde olduğu gibi bugünde stratejik ve ekonomik önemini devam ettirmektedir. Günümüzde Ortadoğu coğrafyası sınırları içerisinde birçok ülke bulunmaktadır. Mısır ve İran hariç geçmişte bu topraklar kavimler halinde yaşayan topluluklarca yurt edinilmiş iken, 20 yy. başlarında bu bölge, İngiliz-Fransız gizli antlaşması olan Skyes-Picot ile Osmanlı İmparatorluğu'ndan ayrılmış ve bu iki ülkenin güdümünde devletler oluşturulmuştur. Zamanla bağımsızlıklarını kazanan Ortadoğu Ülkeleri'nin bir kısmı stratejik ekonomik kaynaklara sahip iken, diğer bir kısmı bu kaynaklardan yoksun olarak gözükmektedir.

Günümüzde zengin kaynaklara sahip olan Ortadoğu Ülkeleri'nde dünya havacılığının gelişmesi ile beraber bu ülkelerdeki havacılıkta gelişme göstermiştir. Ancak Ortadoğu Ülkeleri'ndeki havacılıkta insan ve kargo taşımacılığı daha ziyade ülke dışına ağırlı yapılmakta iken, ülke içlerinde hava taşımacılığı görece olarak daha az yoğunluktadır. Bunun nedeni genel olarak ülkelerin yüz ölçümlerinin küçük olmasıdır. Diğer bir neden ise gelir dağılımının dengesizliğinden halkın her kesiminden insanların bu ulaşımı kullanamamasıdır.

Çalışmamızın amacı Ortadoğu kökenli sivil havacılık sektörünün Türkiye'ye yönelik yolcu ve yük taşımacılığının Türk ekonomisindeki yerini belirleyebilmektir. Bu düşünce ile çalışmamızdaki varsayım "Ortadoğu Ülkeleri'nden Türkiye'ye yönelik hava taşımacılığı Türk Ekonomisi'nde belli bir yeri etkiler" olmuştur. Bu amaçla çalışmamız Mısır'ın doğusu, İran'ın batısı ile Türkiye'nin güneyinde kalan ülkelerin, sivil havacılık taşımacılığının 2000–2008 yılları arasında ülkemize dönük faaliyetleri ile sınırlıdır. Askeri havacılık çalışmamızın kapsamı dışında bırakılmıştır.

Çalışmamız üç ana bölümden oluşmaktadır. Birinci bölümde havacılığın dünyadaki tarihçesi ve Türkiye'de havacılığın gelişimi üzerinde durulmuştur. Bununla beraber bugün sektörde oluşan ulusal ve uluslararası yapılanmalar hakkında bilgiler sunulmuştur. Çalışmamızın ikinci bölümünde Türkiye'de ticari uçuşlara başlanmasından günümüze kadar geçen sürede sivil hava taşımacılığının gelişimi üzerinde durulmuş ve Türk ticari havacılığının durumu irdelenmiştir. Üçüncü ve son bölümünde 2000–2008 yılları arasında Ortadoğu Ülkeleri'nden Türkiye'ye yapılan

ticari uçuşların Türk ekonomisindeki yeri incelenmiştir. Burada havacılıkta öne çıkan Ortadoğu ülkeleri hakkında bilgiler sunulmuştur. Ayrıca Ortadoğu ülkelerinde sivil havacılığın değerlendirilmesi yapılarak özellikle 2000–2008 döneminde Ortadoğu–Türkiye arasında yapılan yolcu ve yük taşımacılığının Türk ekonomisindeki yeri değerlendirilmiştir.

Çalışmamızda uyguladığımız araştırma metodu literatür taraması şeklinde olup; kitaplar, makaleler, yayınlanmış süreli yayınlar ile uluslararası sivil havacılık kuruluşların ve araştırma yaptığımız ülkelerin sivil havacılığa ilişkin internet sitelerinden faydalanılarak bazı görüşlerden istifade edilmiştir.

BİRİNCİ BÖLÜM

HAVACILIĞIN TARİHÇESİ-İLK UÇUŞLAR VE TÜRKİYE'DE HAVACILIĞIN GELİŞİMİ

1.1. UÇMA GİRİŞİMİNDE BULUNAN İLK İNSANLAR

İnsanlığın gelişip ilerlemesinde ihtiyaçlar kadar belki daha da çok hayaller etkili olmuştur. Kimi zaman görüp beğendiğimiz doğal bir varlık, kimi zaman düş gücümüz, bazen de zaruri ihtiyaçlarımızdan ötürü insanoğlu arayışlara ve yeniliklere yönelmiştir. Bir hastalığın çaresini bulmak için veyahut elimizde olmayana sahip olmak ya da mevcudun daha güzeline ulaşmak için çeşitli girişim ve deneyler yapılmıştır. Bu amaçlar gerçekleştirilmek için çabalanırken, birçok yenilikte tesadüflerle bulunmuştur. Fotoğraf, lastik, x ışınları bunlardan bazılarıdır. Tesadüfi buluşlar çok olsa da insanlığın ilerlemesi sahip olduğumuz bilgilerin sistematik olarak bir araya getirilmesi ve planlamasıyla olmuştur.

Havacılığın gelişmesi de insanoğlunun uçma düşüncesini gerçekleştirmek için çeşitli çalışmalar yapmaya başlamasıyla olmuştur. Uçmayı tasavvur eden ilk insanlar, herkesin yapamayacağı bu üstün meziyeti başarması durumunda hem kendisine kıvanç kaynağı olacağını hem de eşsiz bir gücü elinde bulunduracağını kavramış ve bu yönde girişimler yapmıştır. Tarihin eski dönemlerindeki mitoloji ve öykülerden anlaşıldığına göre uçmak insanoğlunun en büyük arzularından biri olmuştur. Eski Yunan mitolojisindeki ünlü İkarus-Daedalus efsanesinden ¹, İslam inancında Süleyman peygamberin uçmasının anlatılmasına kadar birçok emare insanoğlunun uçmaya yönelik ilk düşüncelerinin kaynaklarını göstermektedir. Bu inanç ve hayaller insan yapımı uçuş aletlerinin gelişmesine ön ayak olmuşlardır.

Uçmaya yönelik gerçek anlamda ilk çalışmalar Türk-İslam medeniyetinden başlatılmıştır. Tarihte fen ve ilim alanında sayısız başarıları bulunan Türkler uçmak konusunda da somut adımlar atmışlardır. Uçmak düşünce ve hayal olarak birçok insanın

¹ <http://vaps.hooxs.com/ucu-ucaklar-ve-havacylyk-gene1-bilgi-paylaym-forumu-f63/ikarus-ve-daedalus-t713.htm>, (29.05.2010)

emeli olsa da bu olay sadece hayalle gerçekleşmemiştir. Bir takım hesaplama deney ve tasarımları da gerektirmektedir. İslam peygamberinin “ İlim Çin’de de olsa gidip alınız” öğretisi bu dine mensup insanların bilimsel çalışmalar yapmasının önünü açmıştır. Özellikle Türk-İslam sentezinden gelenler dönemin günlük zaruri ihtiyaçları dışında astronomi, matematik gibi alanlarda buluş ve eserler ortaya koymuştur. Üzerinde yoğun uğraş ve çalışma yapılan alanlardan biride uçuş olmuştur. Aşağıda uçuş konusunda somut ve çalışma ve girişimleri olan birkaç isim hakkında bilgiler verilmiştir.

İsmail Cevheri: Asıl adı Ebu Nasır İsmail Bin Humad’ul Cevheri olan mucit Horasan’ın Farab şehriden Gazne’li bir Türk tür. Kısaca Farab’lı İsmail Cevheri diye anılan bu Müslüman Türk kafasında tasarladığı planları çizip çeşitli hesaplar yaparak Miladi 1010 yılında birkaç parça tahta ve ipten oluşan kanatları ile Nişabur’daki Ulu Camii kubbesine çıkararak buradan havalanmış ve uçuş girişiminde bulunmuştur. Cevheri uçuş demesinde başarıya ulaşarak havalanmış fakat yapılan çalışmanın acemiliği ve eksikleri yüzünden alçalmayı başaramamış ve düşerek hayatını kaybetmiştir. Fakat yaptığı bu girişim dönemin insanları arasında büyük yankı uyandırmış, uçuş sevdalılarına esin kaynağı olmuş ve kendinden sonra gelenleri etkilemiştir².

Siraceddin Doğulu: 1159 yılında, Bizans İmparatoru Manuel Komnenos’un İstanbul’da konuk olarak bulunan II. Kılıçaslan’ın onuruna At Meydanı’nda düzenlediği şölende Siraceddin Doğulu adlı bir Türk uçuş yapmak için bir girişimde bulunmuştur. Üzerine ince, uzun ve geniş bir elbise giyerek yüksek bir kuleye çıkan S. Doğulu rüzgâr bol elbisesini şişirince kendini boşluğa bırakarak uçmaya çalışmıştır. Denemesi başarısız olan Siraceddin Doğulu düşerek hayatını kaybetmiş olmasına rağmen bu buluşu ve girişiminin paraşüte temel oluşturduğu kabul edilmektedir³.

Hezârfen Ahmet Çelebi: IV Murad zamanında yaşamıştır. 1630 yılları civarında kendi icadı olan kanatlarla defalarca deneme yapmış, daha sonrada Galata Kulesinden uçarak Üsküdar da ki Doğancılar Parkı olarak bilinen yere konmayı başarmıştır⁴.

² <http://www.hho.edu.tr/Muze/turkhavaciligi.htm>, (29.05.2010)

³ <http://www.hho.edu.tr/Muze/turkhavaciligi.htm>, (29.05.2010)

⁴ Zafer Orbay, Türkiye’de Havacılık ve Uçak Yapımı, Türk Bilim Tarihi Kurumu Yay. İstanbul, 2009, s.1

Bin Bilim manasına gelen Hezârfen, uçuş denemelerini yapmadan önce Cevherinin çalışmalarını incelemiş daha sonra bir takım hesaplama, çizim ve tasarımda bulunmuştur. Kuşkusuz ki uçuşunda başarılı olması onun hesaplama ve çizimlerinin doğruluğundan kaynaklanmaktadır. Bu durumda kendisinin matematik, aerodinamik ve mühendislik gibi bir dizine konuda o dönemin en iyi bilim insanlarından biri olduğu sonucunu vermektedir. Zaten kendisine Hezârfen denilmesi bu yüzden olup kelime manası “bin bilim” demektir. Hezârfen in bu tarihi uçuşuna Evliye Çelebi tanık olmuş ve Seyahatname’sinden bu olaydan bahsetmiştir.

Lagari Hasan Çelebi: Yine Sultan IV. Murad döneminde yaşamış bir Türk mucittir. Kaya Sultan’ın yaş günü törenlerinde kendi yaptığı 64 kg’lık 7 tane roket olarak tarif edilebilecek barut dolu fişeklerle, Sarayburnu’ndan havalanarak havada 250 metre kadar yükseldiği sanılmakta olup daha sonra Sinan Paşa Köşkü karşısında denize inmeyi başarmış, inerken ilkel bir paraşüt kullanmıştır⁵. Lagari’nin bu çalışması havacılık camiasında roket çalışmalarının temelini oluşturmuştur.

Leonardo da Vinci: Aynı zamanda ünlü bir ressam olan Vinci’nin en büyük hayallerinde biri de uçmaktır. Bu düşüncesi yaptığı çalışmalara yansımış martıya benze uçan bir bisiklet tasarlamış, helikoptere benzer kas gücüyle hareket ettirmeyi düşündüğü aletlerin çizimlerini yapmıştır⁶. Ancak yaptığımız araştırmalara rağmen çalışmalarını uygulamaya koyduğuna dair herhangi bir bilgiye rastlanmamıştır. Dolayısıyla çizimleri kendisinin hayalleri olarak kalmıştır.

Montgolfier Kardeşler: Etienne ve Josep isimli iki Fransız kardeş 1783 yılında yaptıkları balon ile yükselmeyi başarmışlar 2 km kadar rüzgârda sürüklenerek yere inmişlerdir. Montgolfier kardeşlerin uçuşu o zamana kadar en fazla havda kalma başarısı olmuştur⁷.

⁵ Türk Hava Yolları Genel Müdürlüğü, 75. Yılında Türk Hava Yolları, 2. Baskı, Elma Bilgisayar ve Basım, İstanbul, 2009, s.34-35

⁶ a.g.e., s.35

⁷ a.g.e., s.35

1.2. MOTORLU UÇUŞLAR VE TARİHİ SEYRİ

Motor gücü ile uçuşlar ise 20 yy.'a kadar beklemek zorunda kalmıştır. Buhar makineleri ve fosil yakıtlı motorların icadından sonra uçuş alanında da köklü değişiklikler yaşanmaya başlamıştır. Tüm bu ilkel uçuş girişimleri motor icadı ile yerini motorlu uçuşlara bırakmış ve bu yeni güç ile çeşitli demeler yapılmıştır. 14 Ağustos 1901'de Gustave Whitehead Almanya, 15 Mayıs 1902'de Lyman Gilmore Amerika, 31 Mart 1903 de Richard Pearse ve South Canterbury Yeni Zellenda'da olmak üzere birçok mucit uçuş denemeleri yapmışlar fakat çeşitli nedenlerle düzgün iniş-kalkış başaramadığından bu girişimler tam bir uçuş sayılmamıştır.

Amerikalı iki kardeş olan Orville ve Wilbur Wright kardeşler ilk başarılı motorlu uçuşlarını 17 Aralık 1903 yılında Amerika'da Caroline eyaletinin Kitty Hawk bölgesinde gerçekleştirmişlerdir⁸. Wright Kardeşlerin ilk uçtukları uçak son derece basit ve ilkel bir modeldir. Yapımında birkaç parça tahta ile pervaneli bir motor kullanılmıştır. Ancak bunların başarılı tasarım ve güzel bir planla bir araya getirilip uçurulması ise gerçek bir mucitlik olmuştur. Wright'ların uçuşu gerçekleştirdikleri bu uçak; 340 kg ağırlığında, tahtadan yapılmış, ön kısımda pervaneli bir motoru olan çift kanatlı bir tasarımdır. Wright kardeşlerin bu başarılı uçuşları orada bulunan tanıklarca kayıt altına alınmış ve şu ifadelerle yer verilmiştir. "Orwille yüzükoyun uçak gövdesi olan tahtanın üzerine yatarken, kanadın yanında bulunan Wilbur uçağı iterek havalanmasına yardım etmeye çalışır. Başarılı bir şekilde havalanan uçak 12 saniye havada kalarak 40 m mesafeyi kat etmiştir. Başka denemelerde ise 255 m kadar uçabilmişlerdir⁹.

O tarihten sonra insanoğlu uçuş adına yaptığı her şeyi bu başarılı uçuşu temel olarak geliştirmiştir. Bundan dolayı Wright kardeşlerin uçuşu ilk motorlu uçuş kabul edilmiştir. Onların bu başarılı uçuşları günümüzde uzak mesafe kavramını değiştirmiş, ne kadar Km/Mil uzakta ta sorusu yerine kaç saat'lik/dk'lık mesafede sorusunu sordurmuştur.

⁸ Fatih M. Dervişoğlu, Nuri Demirağ Türkiye'nin Havacılık Efsanesi, 1. Baskı, Ötüken Neşriyat A.Ş., İstanbul, 2007, s.42

⁹ a.g.e., s.42

1.3. TÜRKİYE CUMHURİYETİ KURULURKEN HAVACILIK

Türk modern havacılık tarihi motorlu uçuşun yapıldığı ilk günden fazla geride kalmadan başlamıştır. Osmanlı Devleti, 1909 yılında Mustafa Suphi Bey'i Avrupa'daki havacılık çalışmalarını izlemek üzere görevlendirmiştir. Suphi Bey'in raporları üzerine çalışmalara gecikmeden başlanmış, 1910 yılında başta Fransa olmak üzere Avrupa'ya pilotaj ve teknik eğitim amacıyla subaylar gönderilmiştir. Harbiye Nazırı Şevket Paşa İstanbul Safraköy'de tayyare mektebi kurulmasına karar vererek bunu uygulamaya koymuştur¹⁰.

Osmanlı Devleti'nin havacılıkta ilerlemek için, imkânlarını zorlayarak kamuoyunda bu konuda ilgi uyandırmak adına çeşitli çalışmalar yaptığı görülmektedir. Bu bağlamda 8 Şubat 1914 yılında Fethi, Nuri, Sadık ve İsmail Hakkı beylerden oluşan bir ekibimiz 2370 km uzunluğundaki İstanbul-Kahire arasını uçak ile kat ederek havacılığın ilk uzun mesafeli uçuşuna başlamışlar ve Türk pilotların havacılığın en iyileri olduğunu göstermeye çalışmışlardır. İstanbul'dan Kahire'ye olan bu uçuş Suriye üzerinden karadan yapılmıştır. Fethi ve Sadık Beyler Bleriot XI, Nuri ve İsmail Beyler ise Deperdessine marka uçakla sefere başlamışlar, Kudüs yakınlarında Taberiye'de önce Fethi Beyler daha sonrada Nuri Beyler Yafa civarında düşmüşlerdir. İlk hava şehitlerimiz unvanını alan pilotlarımız yurt çapında kahraman olarak anılmışlardır¹¹. Zamanın idarecileri bu uçuşu Salim ve Kemal Bey'lere tamamlatarak dünyaya havacılık adına gövde gösterisi yaptırılmış, ülkemize itibar sağlamışlardır¹². Söz konusu uçuşa bu kadar önem gösterilmesi Osmanlı Devleti'nin Havacılığın gelecekte oynayacağı rolü ve gücü daha o günlerde anladığını göstermektedir.

I. Dünya Savaşı sırasında Osmanlı yönetimi hava kuvvetleri gücünün idaresini Almanlara bırakmıştır. Savaş sırasında pilot ihtiyacı olan Almanlar kendi pilotlarını geri çağırınca bağış paralarıyla alınan ve savaşta düşürülüp tamir edilen toplama uçaklardan oluşan filomuzda pilot açığı doğmuş ve hava unsurları savaşta istenilen başarıyı yakalayamamıştır¹³. Ancak Milli mücadele yıllarında havacılık faaliyetleri düşmandan

¹⁰ Ekmeleddin İhsanoğlu ve Mustafa Kaçar, Çağımı Yakalayan Osmanlı, IRCICA Yayınları, İstanbul, 1995, s. 524-530

¹¹ a.g.e., s.548

¹² Dervişoğlu, a.g.e., s.43-44

¹³ Güven Uluköse, Sabiha Gökçen, 1.Baskı, Kastaş Yayınevi, İstanbul, 2007 s.111

ele geçirilen uçaklar ve düşen uçakların birleştirilmesiyle ve hayırsever vatandaşların satın alıp devlete bağışlamasıyla sürdürülmeye çalışılmıştır. 1 Şubat 1921'de Eskişehir'de iki uçak bölüğü, tayyare mektebi ve tamir fabrikaları kurulmuştur. Bu yapılanlar Türkiye'nin Havacılık sektörünün ilk adımlarını oluşturmuştur. 1921'de Fransa'dan on adet keşif amaçlı, 1922'de İtalya'dan 20 adet avcı uçağı alınmış, bakım-onarım üssü olarak da Konya kullanılmıştır. Bu uçaklarımız kurtuluş savaşı esnasında çeşitli keşif ve habercilik görevlerinde kullanılmış, daha sonradan üzerine makineli silah takılanlar hava savaşlarında da kullanılmıştır. 18 bölükten oluşan bir güçle Türk pilotları Çanakkale, Filistin, Irak, Medine ve Kafkas cephelerinde görev yapmışlardır. Mondros antlaşmasıyla beraber askeri donanımlarımıza İngiliz ve Fransızlar tarafından el konulmuştur. 45 uçak Kartal Maltepe'de, deniz uçakları haliçteki bahriye ambarında, Filistin ve Irak'tan getirilen bir kısım uçakta Konya ve Elazığ'da saklanarak teslim edilmemiş ancak, İngilizler durumu öğrenince Maltepe deki uçakları imha etmişlerdir¹⁴.

Havacılık konusunda ağırlığın pilot yetiştirilmesine verilmesi mühendislik ve imalat işlerinin geri planda kalması cumhuriyetin ilk yıllarında Avrupa'lı devletlere göre üretimde Türkiye'yi oldukça geride bırakmıştır. Devletin ağır borç yükü altında bağımsızlığını pekiştirmeye çalışması, teknolojik gelişim ve yatırımların yapılmasına olanak vermemiştir. Bu dönemde Türk havacılığı, sayıları ancak birkaç kişiyi bulan havacılık sevdalısı kişilerce bireysel olarak sürdürülmüştür. Onların bu çabaları havacılığımızın ayakta kalmasına en büyük katkıyı yapmıştır. Havacılığımızın sürekliliğinin sağlanmasına sonsuz emekleri geçen bu insanları tanımak ve tanıtmak yerinde olacaktır. Çünkü bu bireysel girişimler, Türkiye'de hava sanayi oluşmasının ekonomiye getireceği kazanç ve havacılık eğitimi yapılmasının önemi konusunda bilincin artmasına katkı sağlamıştır.

¹⁴ a.g.e., s.111-112

1.4. TÜRK HAVACILIĞINA YÖN VERENLER

Tarih boyunca yenilik ve buluşları gerçekleştirenler mensubu oldukları toplum veya alakalı oldukları kesimlere övünç kaynağı olmuşlardır. Onların çalışma, azim ve kararlılıkları kendinden sonra gelenlere esin kaynağı olmuş, bu sayede kendileri minnetle anılmışlardır. Havacılık sektörünün ülkemizde gelişmesine önayak olan ülkemizin havacılık öncülerini biz de bu çalışmamızda belirtmeden geçemezdik.

1.4.1. Vecihi Hürkuş

Aslen makinist olan Vecihi Hürkuş I. Dünya Harbi'nde Bağdat cephesinde savaşırken yaralanarak İstanbul'a dönünce, Yeşilköy Tayyare Mektebinde pilot eğitimi görmüştür. Kafkas Cephesi'nde görev yaparken bir uçak düşürmüş ve uçak düşüren ilk Türk unvanını almıştır¹⁵. Daha sonra hava savaşında uçağı düşünce Ruslara esir olmuş, Azeri Türklerinin yardımıyla kaçarak ülkemize dönmeyi başarmıştır. Sakarya ve İnönü savaşları ile Büyük Taarruza görev yapmış olup, o yıllar içindeki yokluk sebebiyle görev yaptığı uçakların çoğu toplama uçaklar olmuştur. Kurtuluş Savaşımızın son uçuşunu 1923'de yaparak, İzmir havalimanına kendi başına yukardan bomba bırakarak Yunan işgal kuvvetlerinin kullanmasına olanaksız hale getirmiş, bu sebeple 3 defa kırmızı şeritli İstiklal Madalyası kazanmıştır¹⁶.

Avrupa'da havacılık çalışmalarını incelemiş, döndüğünde ise önceden projesini hazırladığı kendi modelini geliştirerek ilk Türk uçağı olan Vecihi K-6'yı 1925'de imal etmiştir. Lisans için başvurup alamayınca izinsiz uçmuş ve bu gerekçeyle ceza alınca Hava Kuvvetlerinden istifa ederek kurulmakta olan TTC'ye katılarak fen Şubesinde görev almıştır. Hevesle katıldığı bu yeni teşkilatta da çalışmaları engellenince TTC'den ayrılarak 1930'dan itibaren kendi özel çalışmalarını sürdürmüştür. 21 Nisan 1932'de İstanbul'da ilk sivil havacılık okulunu kurmuştur. Okul Kalamış'ta hangarlar ise Fikirtepe'de olup 2 kız 10 erkek öğrenciyle faaliyetlerine başlamış burada yaptığı uçaklarla Tekel idaresi ile İş Bankası'nın havadan reklam afişlerini dağıtmıştır¹⁷. 1933

¹⁵ <http://www.airkule.com/default.asp?page=yazar&id=123>, (30.04.2010)

¹⁶ Uluköse, a.g.e., s.109

¹⁷ a.g.e., s.109

yılında N. Demirağ çalışmalarından dolayı kendini tebrik ederek 5 bin TL yardımda bulununca Vecihi Hürkuş bu duruma büyük bir jest yaparak “Nuri Demirağ Tayyare Okulu ve Havacılık Tesisleri’ adını havacılık eğitim ve imalat merkezini kurmuştur¹⁸.

Hürkuş, Türk havacılığı adına birçok faydalı girişimi kendi başına gerçekleştirmiştir. 1917 de Kafkas Cephesi’nde ilk Türk Hava Zaferini kazanmış, 1918 de Ruslardan ele geçirilen Nieuport tayyaresine pervane yapmış, İstiklal Savaşında uçak kanatlarının tamiratı için jelâtin ve emait imal etmiş, Haziran 1923’de dokuz yolcu ile Edirne’den Caproni-Bredaya sefer yaparak Türk toprağı üzerine ilk hava yolcusunu taşımıştır¹⁹. 1924’de yaptığı ilk Türk tayyaresi ile 25 Ocak 1925’de uçmuş, 1930’ların başlarında Türk sürat motorunu yapmış, 1930’da ilk sivil uçağının (K-XIV) inşasını yapmış ve ayrıca açtığı okulda ilk kadın pilotu Bedriye Bacı’yı (Gökmen) yetiştirmiştir²⁰. Onun bu hizmetleri kendinden sonra gelen birçok insana esin kaynağı olmuş ve çalışmalarında kendisinin tecrübelerinden yararlanmalarını sağlamıştır.

1.4.2. Nuri Demirağ

Divriği’de 1882 yılında doğmuş olan N. Demirağ ticari hayata sigara kâğıtları üreterek başlamıştır. Yunan işgali sırasında Türk Zaferi adını verdiği sigara kâğıtlarını piyasaya sürerek halkın manevi duygularını yükseltmeye çalışılmış hem de ticari kazanç sağlamıştır. Bu alanda yüklü bir gelir sağlayan Nuri Bey, Cumhuriyetin ilk yıllarındaki devletin en büyük projeleri arasında yer alan demiryolu projelerinde büyük ihaleler kazanarak demiryolu yapımında ün kazanmıştır. Nuri Bey’e kazandığı bu şöhret sonucu soyadı kanununda Demirağ soy ismi verilmiştir²¹.

Atatürk’ün işaret ettiği yolda ilerleyeceğini belirten Demirağ ‘‘Madem bu millet tayyaresiz yaşayamaz, öyleyse bu yaşama vasıtasını başkalarından beklememeliyiz’’²² diyerek demiryolu işinden havacılık alanına yönelmiştir. 1932 senesinde gökyüzüne baktığı anlardan birinde şu sözleri sarf eder ‘‘Göklerine hâkim olmayan bir milletin

¹⁸ <http://www.tayyareci.com/hvtarihi/vecihihurkus/index.asp>, (09.12.2009)

¹⁹ <http://www.airkule.com/default.asp?page=yazar&id=123>, (29.05.2010)

²⁰ Dervişoğlu, a.g.e., s.48-52

²¹ a.g.e., s.11

²² a.g.e., s.90

akıbeti felâket olacağına kat'ıyyen kaniim. 'Bunun içindir ki göklerine hâkim olamayan milletler yerlerde sürünmeye, yerin dibinde çürümeye mahkûmdur' sözünü kendime umde ittihaz ettim” diyerek havacılıktaki çalışmalarına hız vermiş ve ilk Havacılık çalışma atölyesini 17 Eylül 1936 yılında Beşiktaş'ta kurmuştur²³. Tasvir-i Efkâr muhabirinin hayalleriniz nedir sorusuna “Yeşilköy Gök Lisesini kurmak, Divriği'de toplam 12 bölümü olacak (telsiz, motor, pilot, mühendis vs) Gök Üniversitesi açmak ve bir işaretle yüzlerce tayyarenin beraber kalktığını görmek”²⁴ ifadesini kullanmıştır. Düşünceleri ile Atatürk'ün hedefleri arasında benzerlik göze çarpmakta olup her fırsatta iktisadi ve askeri açıdan önemli bir sektör olan havacılığa ilgisini göstermiştir.

Yabancı lisanslı uçak modeli yerine Türk modeli geliştirip Türk Tipi uçak düşünmüş, çalışmalarının seyri de bu yönde olmuştur. Bunu yaparken dünyadan kopuk bir çizgi olmaması, ürettiği uçakların çağın gerisinde kalmaması için sürekli olarak Avrupa'ya gözlemlere çıkmış ve yenilikleri gözlemlemiştir. Bu gözlemlerde havacılık çalışmalarını ve uçak modellerini takip ederken şu sonuca varmıştır. Tüm ülkelerde uçak sanayinde Özel Teşebbüs başı çekmektedir, ayrıca Avrupa ülkelerinde muhtemel bir savaş için hazırlık vardır ve bu hazırlıkta havacılık ön plandadır. Bu gerekçeleri görmesi, kendi çalışmalarının bu amaca hizmet edecek modeller olmasını gerektiğini, THKv. ve TTC ile işbirliği yapmasının zorunlu olduğu düşüncesini uyandırmıştır²⁵.

Demirağ amaçları doğrultusunda Yeşilköy'de çalışma atölyesi, Divriği de gök Okulu açarak daha da sonra atölyesini fabrikaya çevirerek işleri geliştirmiştir. Bu girişimlere Genel Kurmay Başkanı Mareşal Fevzi Çakmak destek vermişlerdir. Aynı yıllarda THK'dan ve Milli Müdafaa Vekillüğinden uçak ve planör siparişleri alarak Yeşilköy'de “Gök Stadyumu” adıyla ilk sivil hava meydanını, 1.500 dönümlük bir arazi üzerine kurmuştur. Divriği'de ki Gök Okulundan ilk eğitimleri tamamlanan havacılık öğrencileri, İstanbul Gök Üniversitesine gönderilerek sabahları ders öğle sonu uygulamalı eğitim verilmiştir. Kendi ekonomik düşüncesine göre; servet, milletin fert elindeki emanetidir ve bunu suiistimal bir suçtur dolayısıyla servet ancak millet faydasına olan işlerde kullanılmalıdır²⁶. İhaleleri nasıl kazanıp zengin olduğuyla değil,

²³ Necmettin Deliorman, “Nuri Demirağ'ın Hayat ve Mücadeleleri”, Nu. D. Matbaası, İstanbul, 1957, s.19-21, <http://www.nuridemirag.com/nudhayat.pdf>, (14.02.2009)

²⁴ Dervişoğlu, a.g.e., s.91

²⁵ a.g.e., s.91-92

²⁶ Deliorman, a.g.e., s.25-26

yabancı şirketler karşısında ihalelerde fiyatı indirip devlete kazandırdıklarıyla övünç duyan bir yapı içindedir. Türk milletine ve gençliğine büyük güveni vardır. Atı ve kılıcı en iyi kullanan Türk'tür bu yeni savaş aracını da en iyi yine Türk insanı kullanacaktır²⁷ tahmini bugün haklı çıkmıştır. Savaş pilotlarımızın yetenek ve kabiliyeti herkesçe takdir edilir durumda olup, çeşitli milletlerden subaylara TSK bünyesinde eğitim verilmektedir.

1.4.3. Selahattin Reşit Alan

TTC bünyesinde görevli olan Fransa'da mühendislik eğitimi alan S. R. Alan Eskişehir Uçak Bakım fabrikasında görevli iken MMV-1 adını verdiği kendi uçağını imal etmiştir. Tek motorlu ve çift kişilik olan bu uçak Savunma Bakanlığından onay alamayınca, Nuri Demirağ'ın kendisine yaptığı teklifi kabul ederek onunla beraber çalışmaya başlamıştır. Çünkü her ikisi de Türk Malı uçaktan yanadırlar ve kendi modellerini yapmak amacındadırlar. Burada amaçları birleşince birlikte hareket ederler. Böylece Türk sermayesi ile Türk mühendisliği bir araya gelmiştir. Birlikte çalıştıkları dönemde Nu.D.36 ve Nu.D.38 modeli uçakları imal etmişlerdir. Nu.D.38 gövdesi alüminyum olup, 160 beygir gücünde çift motorlu, çift kanatlı, çift kumandalı, 6 yolcu kapasiteli, 325km/h hızında, kalkış ağırlığı 1900 kg, uçuş tavanı 5500m ve 3,5 saat havada kalabilme kabiliyeti olan bu uçak, aynı zaman İlk Türk Yolcu Uçağıdır²⁸. Bazı kaynaklara göre bu uçak "Avrupa bölgesinde A Klâsı" yolcu uçakları sınıfında birinci seçilmiştir²⁹. Bu takdirde Türk mühendisliği ve Türk imalatının Avrupa'dan daha üstün olduğu tescillenmiş olmaktadır.

1.4.4. Mehmet Fesâ Evrensev

İlk Türk pilotlarından ve Türk havacılığının öncülerinden biri olan Mehmet Bey havacılık çalışmalarını takip etmek üzere 1910 yılında Vecihi Bey'in heyetiyle beraber M. Şevket Paşa tarafından Avrupa'ya gönderilir. Bu guruptaki subaylardan Mehmet

²⁷ a.g.e., s.28

²⁸ Dervişoğlu, a.g.e., s.107

²⁹ Vildan Korul ve Hatice Küçükönel, "Türk Havacılık Sisteminin Yapısal Analizi", s.25
<http://eab.ege.edu.tr/pdf/3/C1-S1-2M4.pdf>, (01.01.2009)

Fesâ Bey (EVRENSEV) 1912 yılında döndüğünde İlk Uçuş Brövesi alan pilotumuz olarak tarihe geçmiştir. Oradaki gözlemlerinde yeterli deneyime ulaşması ve projeleri sayesinde Hava Yolları'nın ilk Genel Müdürü olarak görev yapmıştır³⁰. Türk sivil havacılığının temellerinin atıldığı bu kuruluşta tecrübesi ve öngöruları ile büyük hizmetlerde bulunmuştur.

1.4.5. Sabiha Gökçen

Gökçen 22 Mart 1913 yılında Bursa'da doğmuş, Mustafa Kemal 1925 yılında Bursa ziyareti sırasında kendisiyle tanışınca S. Gökçen'i manevi kızı yapmış ve onun eğitiminde ve hayatının dönüm noktalarında rolleri olmuştur. 3 Mayıs 1935 yılında THK bünyesinde kurulan Türk Kuşu Sivil Havacılık Okulunun açılış töreninde Atatürk'ün konuşmasından fazlaca etkilenen Gökçen Türk Kuşu okulunun ilk kız öğrencisi olmuştur. 1935 yılı içinde Rusya'da planör eğitimi alarak başarıyla geri dönmüş, Atatürk'ün isteğiyle Eskişehir Tayyare Okulu'nda askeri pilot eğitimi alarak, 1937 yılında Yalnız Uçuş Brövesi almaya hak kazanmıştır³¹.

1937 yılındaki Dersim ayaklanmasında hain elebaşlarının toplantısında uçaktan attığı 50 kg'lık bir bomba ile isyancılara büyük kayıp yaşatarak isyanın sonlanmasında büyük emeği olmuştur³². Bu başarısı meclisçe takdir edilerek madalya ile ödüllendirilmiştir. Kadın savaş pilotu olarak üstün başarı gösteren ve genç kadınlara örnek olan Sabiha Gökçen, THK'nın FAI'ye yaptığı bir öneri 2002 yılından itibaren kendisi adına madalya düzenlenmesi kararı alınmış ve Gökçen FAI tarafından onurlandırılmıştır. Söz konusu organizasyon 2004'den beri yapılmakta olup, madalya o yıl düzenlenecek hava sporlarının herhangi bir dalında en iyi dereceyi yapan bayan sporcuya verilmektedir³³. Tüm bu hizmetleri yanında şüphesiz ki Gökçenin Türk havacılığına yaptığı en büyük katkı ilk kadın savaş pilotu olarak yaptıkları ve başardıkları ile kendinden sonra gelen genç nesillere çığır açmasıdır.

³⁰ THY, a.g.e., s.59-72

³¹ Uluköse, a.g.e., s.19-25

³² a.g.e., s.31-38

³³ <http://www.fai.org/awards/award.asp?id=43>, (28.05.2009)

1.5. TÜRKİYE’DE KURUMSAL OLARAK HAVACILIĞIN SEYRİ

Havacılık denemeleri bireysel hayaller ile başlasa da gelişme göstermesi ancak kurumsal olarak yapılan çalışmalarla mümkün olmuştur. Uçmak konusunda tek bir insanın uçuşu gerçekleştirecek bilim dallarının bilmesi ve eksiksiz uygulamasını beklemek kolay gerçekleşebilecek bir durumun değildir. Ayrıca modern uçakların yapılması ve istenen amaca hizmet edebilmesi birçok karmaşık problemin başarıyla çözüme kavuşması ile mümkün olmaktadır. Dahası bireysel olarak bu gelişmeleri finanse edebilmek neredeyse imkânsızdır. Dolayısıyla hava taşımacılığının asıl gelişmesi özel ve ya tüzel olarak kurumların bu işe girişmesiyle sağlanmıştır. Ülkemizde de havacılığın ilk yıllarında bazı kuruluşlar gönüllü ve ya görevli olarak bu çalışmalara katkı yapmışlardır.

1.5.1 Türk Hava Kuvvetleri

Tüm dünyada olduğu gibi ülkemizde havacılığın gelişimi askeri amaçlı başlamıştır. Cumhuriyetin ilk yıllarında işgal sırasında el konulan filomuzun yetersizliği nedeniyle bağış ve kampanyalar ile uçak tedarik edilerek havacılık faaliyetleri sürdürülmüştür. Hava kuvvetlerinin kökeni 1909 Trablusgarp savaşına kadar uzanmaktadır. Harbiye Nazırı Mahmut Şevket Paşa'nın Safraköy'de kurduğu Tayyare Mektebi ile Hava Kuvvetlerinin temeli atılmıştır³⁴.

1923 yılında TSK bünyesinde Hava Kuvvetleri Müfettişliği adı altında 3 kara hava bölüğü, 1 deniz hava bölüğü ve bir hava okulu bulunmaktadır. 1925 yılında Eskişehir'de Hava Okulu yeniden kurulmuş ve aynı yılın ekim ayında Hava Okulu ilk mezunlarını vermiştir. 1926 yılına gelindiğinde kara hava bölüklerinin sayısı 10'a, deniz hava bölüklerinin sayısı ise 3'e ulaşmıştır. 1928 yılında Hava Müfettişliği yerine Milli Savunma Bakanlığı bağlı Hava Müsteşarlığı kurulmuştur. 1930 yılında Avrupa ve ABD'ye eğitim amaçlı personel gönderilmiştir. 1932 yılında, hava alayları kurulmuş ve 1 Temmuz 1932 tarihinde yürürlüğe giren bir kanunla havacı personel ayrı bir muharip sınıf olarak kabul edilmiştir. Hava Harp Akademileri 1937 yılında kurulmuş, 1940

³⁴ Uluköse, a.g.e., s.110

yılına gelindiğinde ordu emrinde 487 adet uçak olmuştur. 1944 yılında Hava Kuvvetleri Komutanlığı kurulmuştur. 1947 yılında Hava Kuvvetleri Komutanlığı, ordu seviyesine çıkarılmış ve 1950 yılında da Hava Harp Akademisi dışında, bütün hava unsurları Hava Kuvvetleri Komutanlığı'na bağlanmıştır³⁵.

1952 yılında NATO'ya üye olunmasıyla karşılıklı çıkar ilişkisinden hava kuvvetlerimiz bir nebze olsa gelişmeye başlamıştır. O yıllardan itibaren pervaneli uçak dönemi kapanarak modernizasyona gidilmiş bu bağlamda THKv'de ikili anlaşmalar uyarınca jet uçak satın almış ve Eskişehir'deki tamir fabrikaları jet bakım üssüne çevrilmiştir. İlerleyen yıllarda çağın gereklerine imkânlar elverdiği ölçüde uyulmuş ve hava filomuz sürekli bir modernlik içinde geliştirilmiştir.

1.5.2. Türk Tayyare Cemiyeti (Türk Hava Kurumu)

Atatürk'ün Balkan savaşı ve Kurtuluş Savaşı'nda yaşadığı deneyimler havacılık konusunun elzem olduğunu kendisinin kavramasını sağlamıştır. O yıllarda henüz yeni yapılmış olan uçaklar savaş zamanlarında haberleşme, havadan keşif ve gözlem maksatlı olarak kullanılmış, kara birlikleri bu yeni icadın gerçekleştirdiği gözlemler sonucu oluşturulan raporlara göre manevra yapmışlardır. Uçaklar zaman-zaman da ikmal hizmeti vermişlerdir. Kurtuluş Savaşı sırasında keşif uçaklarından yararlanılmış bu uçaklardan bombalarda atılmıştır. Ülkemizde de Büyük taarruz sırasında Eskişehir ve Uşak yörelerinde yapılan keşif uçuşları savaşın kazanılmasında büyük rol oynamıştır³⁶.

Uçakla yapılan faaliyetlerin gelişeceğinden kuşkusuz olmayan Atatürk, Cumhuriyet kurulduktan sonra bir emirle 16 Şubat 1925'de Türk Tayyare Cemiyeti'ni kurdurmuştur³⁷. Amacı havacılığı geliştirerek yurt savunmasına destek vermek, pilot ve personel yetiştirmek ve bu faaliyetler için gerekli araç ve gereci temin etmek, sivil havacılığa ön ayak olmak ve “Uçan Bir Türk Gençliği” yetiştirmek olan bu kurum Bolu milletvekili Cevat Abbas başkanlığında kurulmuştur³⁸.

³⁵ <http://www.hvkk.tsk.tr/PageSub/Kurumumuz/Tarihce/1923-1944.aspx>, (29.05.2010)

³⁶ Uluköse, a.g.e., s.113

³⁷ <http://www.thk.org.tr/web2010/>, (29.05.2010)

³⁸ Uluköse, a.g.e., s.102

Cumhuriyetin ilk yıllarında yeterli ekonomik gücü olmayan devletimiz birçok konuda olduğu gibi uçak alımları konusunda da yardım kampanyaları düzenlenmiştir. İlk yardım 10 bin TL olarak Ceyhan'dan gelmiş ve bu parayla hemen bir uçak satın alınmıştır. Vecihi Hürkuş bu uçakla TTC'ye destek kampanyaları için bildirgeler dağıtmıştır. Kurulduğu ilk günden itibaren halkımızın maddi-manevi desteğiyle faaliyetlerini sürdürmüş olan kurumca, toplanan paralar ile yurtdışından uçak siparişleri verilmiştir. Ancak 28 Eylül 1925'de çıkarılan bir kanunla yönetimi istifa ettirilerek TTC'nin asıl amacı olan havacılık faaliyetlerini yapması yasaklanmış, bünyesindeki havacılığa ait tüm personel ve malzeme Hava Kuvvetlerine devrettirilmiştir³⁹. Kurum sadece elindeki gelir kaynaklarını işletmekle yetinmiş havacılık faaliyetlerinde bulunamamıştır. Buna rağmen halkın sempatisi sayesinde yapılan bağışlar ile kurulduğu ilk on yıl içinde TSK için 351 adet uçak satın alınmıştır⁴⁰. Alınan uçakların değişik model, marka ve özellikte olmasının getirdiği zafiyet dışında yapılan girişim, gelişim sürecindeki bu yapılanma için olumlu olmuştur. Aktif olarak görev yapmama durumu 1935 yılına kadar devam etmiştir.

Vecihi Hürkuş TTC'nin faaliyet yasağı içinde olduğu bu zamanı Türk havacılığının kayıp yılları olarak nitelendirmiş bu görüşünü de fırsat buldukça dile getirmiştir⁴¹. Zira geçen bu on yıllık zaman içinde diğer devletler havacılık konusunda ilerlemişlerdir. Hürkuş'un bu görüşünü 2. Cihan Harbi'nde kullanılan uçaklar doğrulamaktadır. II. Dünya savaşında kullanılan uçaklara ve özelliklerine bakılacak olursa, Avrupalı devletler uçaklarını keşif amacından çıkararak bomba yüklü taarruz silahlarına dönüştürmüş, birçok çarpışmada bu uçaklar kritik başarılarla imza atmışlardır. Hitler Almanya'sını bu denli saldırgan yapan sahibi olduğu uçaklar ile zırhlı araçların kendinden uyandırdığı güven duygusudur. Yine bu savaşın sonunu getiren ünlü Normandiya çıkarmasının temel dayanağı havadan indirilen birliklerin sağladığı ateş üstünlüğü olmuştur. Yine Hürkuş'un havacılık çalışmalarında geride kaldığı görüşünü, Sabiha Gökçen 1937 yılında Bursa'ya yaptığı bir ziyarette teyit eden bir konuşma yapmıştır. Gökçen konuşmasında "ben henüz 1.500m yüksekteyim, hâlbuki batılılar 13.000 metreden fazla yükseklikte, ne yazık bana ki bu yüksekliğe çıkmakta

³⁹ Dervişoğlu, a.g.e., s.45

⁴⁰ Uluköse, a.g.e., s.102

⁴¹ Dervişoğlu, a.g.e., s.45

çok geç kalmışım”⁴². Bu kadar yükseğe çıkmanın önemi zaman içinde daha da önemli hale gelmiştir. Günümüzde uzun mesafe uçuşlar hep yüksek irtifadan yapılmaktadır. Çünkü uzun mesafe uçuşlarda ne kadar yüksekte uçulursa kat edilecek mesafe o kadar avantajlı hale getirmektedir. Bu durum ise hem zaman hem de maliyetten tasarruf sağlamaktadır. Yükseklik konusunda bizi teyit eden başka bir olay ise soğuk savaş yılları döneminde ABD casus uçaklarının, Rusya üzerinde yüksek irtifadan uçuşlar yaparak keşif ve gözlemlerde bulunmasıdır. ABD uçaklarının yükseldiği seviyeye ulaşamayan Rus uçakları bu duruma müdahale edememişlerdir.

Kurulduğu ilk yıllarda maddi sıkıntı içinde olan TTC uçak imalatı, bakım-onarım, tedarik gibi giderlerini halktan sağlanan bağışlarla karşılamıştır. TTC başkanı Cevat Abbas aklına gelen bir fikri uygulamaya koyarak her yöreden-ilden ya da kişiden sağlanacak bağışla alınacak uçağa, bağış yapanın adının verileceğini duyurur. Bu fikir uygulamada da başarılı olmuş, başta Mustafa Kemal olmak üzere her kesimden bağış yapılmıştır. Gazi Kemal 10 bin lira, Ankara'nın en zengini Vehbi Koç 5 bin lira, Naci Demirağ 120 bin lira bağışlamıştır. Nuri Demirağ ise bağış çağrılarını farklı şekilde katılarak uçakların fabrikasını yapacağını beyan etmiştir⁴³. Çağrılar büyük yankı uyandırmış ve yurdun her yöresinden yardım alınarak ve birçok uçak almıştır.

Her bölgeden toplanan bağış parası ölçüsünde bir uçak alınmıştır. Dolayısıyla uçak filomuz çok değişik tip ve markalardan oluşmuştur. Gözlem ve çıkarmalarımıza göre iyi niyetle yapılmış olan bu amatör çalışma zamanla havacılığımıza engeller çıkarır duruma gelmiştir. Dönemin kısıtlı imkânları içerisinde bu kadar çeşitli tip ve modelde uçak alınması ilerleyen dönemde bunların parça tedariki ve bakımlarında sorunlar doğurmuştur. Havacılık yeni gelişen bir sektör olduğundan ve sürekli arayış içinde daha iyisini yapmak amacıyla olan üreticilerce sürekli model değiştirilmekte ve eskilerin parçaları üretilmemekte, bu durumda bir süre kullanılan uçak, arıza durumlarında ya geç tamir edilmekte ya da âtıl duruma düşmektedir. Çok farklı modeller alınması neticesinde Türk havacılığı bir model üzerinde çalışma yapmadığından uzmanlaşma sağlayamamıştır.

⁴² Uluköse, a.g.e., s.61

⁴³ Dervişoğlu, a.g.e., s.88-90

Hava filosu oluşturmanın en zor teknik işlerinden biri de alınacak uçakların tipi ve modelinin ihtiyaç ve amaçlar bakımından doğru tespit edilmesidir. Hedeflenen amaca ve istenilen standartlara uyum, verimliliği en uygun olanı tipi bulmak başlı başına bir sorundur. Çünkü alınacak uçaklar yıllarca o firmanın demirbaşında kalacak ve ister-istemez kendinden sonra gelecek modellerli etkileyecektir. Zira modeller ne kadar benzer olursa bakım-onarım ve teknik konularda uzmanlaşma o denli iyi olacaktır. Belli konular üzerinde ihtisaslaşma ise maliyet ve giderleri azaltarak zamandan tasarruf sağlamaktadır. Dahası teknik personelin başka yerlerde eğitimini de asgari seviyede tutulmuş olacaktır. Aynı amaca yönelik uçakların aynı modelden olması hizmette verimlilik sağlamaktadır. Ancak amaç ve mesafe kat edişi bakımından daha kabiliyetli uçakların farklılık göstermesi gerekebilir. Bu durum da ise yine bir grupta yapararak uzun mesafe ve kargo uçakları da aynı tip-modelden seçilmelidir. Ne yazık ki ilk hava gücümüz tesis edilirken bu hassas nokta göz ardı edilmiştir. Gerek havacılığın gelişme aşamasında olup sürekli arayış içinde olmasından, gerekse kurumlarda söz sahibi olan kişilerin kendi tarzını oluşturmak istemesinden birbirinden farklı model ve tiplerde uçaklar alınmış ve hizmete sokulmuştur. Bunların birçoğundan ise randıman alınamamıştır.

Henüz fabrikalaşmanın tam olmaması, parça ve aksamların el tezgâhlarında yapılmış olmaları, parçaların üretiminde kk hataların olmasına kuvvetle ihtimal vermektedir. Neticede hem üretimden kaynaklanan hataların olması hem de bu eksiklikleri giderecek uzmanlaşmanın oluşturulamaması sonucu ya birçok uçak düşmüş, veyahut bunlar havalanamamışlardır. Oysa aynı amaçlı uçaklar aynı modelden olsa idi benzer arızalar daha rahat tespit edilebilir ve giderilmesi de daha mümkün olabilirdi.

Yerli üretim uçakların tercih edilmemesi, ithal edilenlerin ise gereğinden fazla çeşitlilik göstermesi teknik olarak kurumu zora sokmuş ve yurtdışından teknisyen ve mühendislerin çalıştırılmasını zorunlu kılmıřtır⁴⁴. Yapılan uygulamalar ve cumhuriyet dönemi gelişmeler incelendiğinde, kısır çekişmelerin Atatürk'ün ülkemize yerleştirmek istediği havacılık sanayinin gelişmesine bir türü imkân tanımadığı görülmektedir.

⁴⁴ Dervişoğlu, a.g.e., s.48

1935 yılına gelindiğinde Türk Hava Kurumu adını alan Türk Tayyare Cemiyeti'nin motorlu uçaklarla çalışma yaparak tekrardan eleman yetiştirmeye ve havacılık faaliyetlerinde bulunmaya başlaması için yasal izin verilmiştir. Faaliyetlerinin elinden aldığı dönemin teknik açıklarını kapatmaya çalışan kurum yeterli altyapıya kavuşunca 1944'de Atatürk Orman Çiftliğinde Motor Fabrikası ile buna paralel olarak da 1945'de Ankara Etimesgut'da bir uçak fabrikası kurmuştur. Üretim başına ise Alman işgalinden kaçarak 1940'da Türkiye'ye sığınan Polonya'lı mühendis ve teknisyenler getirilmiştir⁴⁵. İlk üretilen uçak ise Miles Magister modeli olmuştur. Bu fabrikada üretilenler arasında THK-2, THK-3, THK-4 (Türk tasarımı) gibi modeller vardır. Bazı modeller ise tasarım aşamasında kalarak hayata geçememiştir⁴⁶.

1952 yılında uçak ve motor fabrikaları birleştirilerek Makine Kimya Endüstrisi Kurumu'na devredilmiş, bir müddet daha faaliyetlerini sürdüren uçak fabrikası THK-15 kodlu uçağı Uğur adıyla Türk Hava Kuvvetleri için 60 adet üreterek teslim etmiştir⁴⁷. MKEK bünyesi altında çalışan bu iki fabrikadan motor fabrikası 1954 yılında traktör fabrikasına, uçak fabrikası da gaz ocağı fabrikasına çevrilmiş en son 1989 yılında depo görevi yüklenmiştir⁴⁸. Kısıtlı imkânlarla ve vasıfsız elemanlara rağmen THK o günkü şartlar içinde değerlendirildiğinde zor işleri başarmıştır. Lakin politik baskılara ve çekişmelere boyun eğmiş ve faaliyetlerine son verilmiştir.

1.5.3. Türkkuşu Sivil Havacılık Okulu

3 Mayıs 1935 yılında Atatürk'ün emriyle kurulan planör okulu olup, kuruluşunda Vecihi Hürkuş'un emeği olmuş, ilk öğrencilerinden olan S. Gökçen burada başöğretmen görevi de üstlenmiştir. Spor ve eğitim amaçlı havacılık faaliyetleri yapmak, havacılık teknolojilerini gençlere öğretmek, motorlu uçuş eğitimi yapmak ve model uçaklar geliştirmek için çalışmaktadır.⁴⁹

⁴⁵ a.g.e., s.48

⁴⁶ Orbay, a.g.e., s.36-44

⁴⁷ a.g.e., s.41

⁴⁸ Dervişoğlu, a.g.e., s.48-49

⁴⁹ Uluköse, a.g.e., s.106-107

1.5.4. Tayyare Otomobil ve Motor Türk Anonim Şirketi (TOMTAŞ) (Kayseri Uçak Fabrikası)

Havacılık konusunda genç devletimizin çalışmaları eldeki imkânlar dâhilinde sürdürülmüştür. 1925 yılında Alman Junkers Flugzeugwerke Aktein Gesellschaft şirketi ile anlaşma yapılarak Kayseri’de bir uçak fabrikası ile Eskişehir’de bakım-onarım üssü kurulmuş, kendi hava sanayimiz oluşturulmaya çalışılmıştır. Fabrikanın kurulmasında görev alanlardan biri de Hürkuş’tur⁵⁰. Junkers firmasıyla yapılan anlaşmanın temel esası şu maddelere dayanmaktadır. 1-Kurulacak fabrikanın adı TOMTAŞ olacak ve THKv.’ın ihtiyacı olan uçakları üreterek bunların bakım-onarımını yapacak, 2-Fabrikaların her türlü teçhizat ve makinesi Junkers tarafından temin edilecek, 3-Eskişehir’de kurulacak tesiste bu uçakların bakımı yapılacak, 4-Junkers Türkiye’de havayolu işletmeciliği yapacak, 5-Junkers Türkiye’de petrol arayabilecektir⁵¹.

TOMTAŞ firması hisselerinin %51 Türkiye’ye ait olarak faaliyetlere başlanmıştır. Fakat Türk temsilcilerin havacılıktan anlamayan milletvekilleri olması ve siyasi çekişmelere girmesi Junkers firmasının bu başıboşluğu değerlendirerek fabrika faaliyetlerini planlanandan farklı amaçlara doğru kaydırmasına neden olmuştur. Tomtaş’ın faaliyete geçmesinden kısa süre sonra Junkers ile anlaşmazlıklar yaşanmıştır. Anlaşmazlığın asıl nedeni TOMTAŞ’ın kuruluş maddesi gereği Junkers’ın Türkiye’de ki petrol ve boksit madenlerinde hak iddia ederek amacının havacılıktan çok Türkiye’nin yer altı kaynakları olduğunu belli etmesidir. TTC Junkers’in bu amacını boşa çıkarmak için yüksek maliyet ve işgücü sebepleriyle iflas ettiğini açıklamış, mahkeme kararıyla da üretilmesi planlanan Junkers modeli uçaklar iptal edilmiştir. 1928’de TOMTAŞ kapatılarak fabrika üzerindeki TTC hakları da 1930’da Milli Savunma bakanlığına devredilerek Junkers ile olan ortaklık bitirilmiştir⁵². Ayrıca kurum içi çekişmeler ve savunma sanayi müsteşarlığının çeşitli engellemeleri de fabrikanın kapatılmasındaki asıl sebeplerden olmuştur⁵³. Yedek parça tedariki ve üretimi için yapılan rant kavgaları, Berlin büyükelçimiz Kemaleddin Sami’nin Junkers firmasından

⁵⁰ Orbay, a.g.e, s.31

⁵¹ <http://yirmisekiz.blogcu.com/turk-havacilik-tarihi-ve-kayseri-ucak-fabrikasi/7996615>, (29.10.2010)

⁵² THY, a.g.e., s.54-55

⁵³ Dervişoğlu, a.g.e., s.53-54

rüşvet istemesi ve bunun diplomatik krizlere dönüşmesi bu olaylardan bir kaçıdır⁵⁴.

Milli Savunma Bakanlığı 1932 yılında Amerikan Curtiss Aeroplane and Motor Company Inc. ile bir anlaşma yaparak Kayseri Uçak Fabrikasını tekrar faaliyete geçirmiştir. Cutiss firması ile bir süre çalışılarak 33 adet uçak imal edilmiş, 1936 yılında Alman Gothea Waggon Fabrik AG ile yeni bir antlaşma yapılmış ve bu ortaklıktan da 45 adet Gotha 145 uçağı yapılmıştır⁵⁵. Daha sonra Polanya'lı Panstwowe Zaklady Lotnicze firması ile PZL 24A modelinden 24 adet uçak, ardından da 1940 yılında İngiliz Philp and Powis Aircraft Ltd. şirketi ile başka bir ortaklık kurularak 24 adet Magister modeli uçak üretilmiştir⁵⁶. Tüm bu girişimler olumlu birer adım olsa da milli uçak fabrikamız olan TOMTAŞ yerli bir model tasarlayıp üretememiştir.

1.6. TÜRK HAVA SANAYİ GİRİŞİMLERİNİN DEĞERLENDİRMESİ

1.6.1. Cumhuriyetin Kuruluşu Sonrasındaki Gelişmeler

Ekonomi açısından korumacı bir dönem olarak adlandırılan Cumhuriyetin ilk yıllarında Havacılık Endüstrisi alanında devletin yönetimi çeşitli girişimler ile hava sanayini geliştirmeyi denese de yaptığı uygulamalar açısından bakıldığında bir takım hatalar içinde olduğu görülmektedir. Hem devletin güçlenmesi hem de milletin fakirlikten kurtulmasının arzuladığı bir dönemde dahi, iktisadi amaçlı kuruluşlarda yönetimde söz sahibi olanların konuyla alakalı orijinal bir çalışmasının olmadığı görülmektedir. Resmi kuruluşlarda siyasi çekişmeler yüzünden verimli çalışmalar yapılamamıştır.

Vecihi Hürkuş'un THK'da görevli olduğu dönemde projelerinin engellenip rafa kaldırılmasına aldırmayarak azimle yeni çalışmalar yapmasına bozulan dönemin THK başkan vekili Şükrü Koçak, kendisini odasına çağırarak Hürkuş'un girişimleri ile ilgili şahsına şu sözleri telaffuz etmiştir. "Görüyorum sen hâlâ akıllanmamışsın Vecihi. Yine tayyare projesi diye bir şeylerle uğraşıp duruyorsun ve tabi bunlar içinde masraflar da yapıyorsun. Bu işin çıkmaz yol olduğunu öğrenmedin mi? İzmir'de bu kadar zaman

⁵⁴ a.g.e., s.53

⁵⁵ Orbay, a.g.e., s.31

⁵⁶ Dervişoğlu, a.g.e., s. 53-54

uğraştın, ...tayıyareni yaptın, uçtun. Netice ne oldu? ... Sana daireye geldin-gelmedin veya defteri imza et diyen mi var ?”⁵⁷. Kurum içinde en yetkili kişinin bu kadar aleni şekilde uçak üretimine karşı çıkan sözler kullanması durumun vahametini açıkça göstermektedir. Zaten havacılıkla alakası ve bilgisi olmayan insanların kurumda söz sahibi olması ayrı bir hata olmuş, neticede olumlu sonuç çıkması mümkün olmamıştır.

Atatürk 1935 yılında amacını açıkladıktan sonra THK başkanı Mustafa Bulca’ya şu talimatı vermiştir. “Türkkuşu namı ile yeni bir çalışma başlatın ve Vecihi’den yaralanın”⁵⁸. Yine Atatürk, S. Gökçen ile yaptığı bir sohbette kendisine şu sözleri sarf etmiştir. “...Türkkuşu’nda gençler artık istikbalin göklerde olduğunu bilerek yetişiyor. Birde uçak teknolojisini Türkiye ye getirebilirsek gözüm açık gitmeyecek ... Savaşı bu gün için piyade bitirir ama geleceğin savaşları hep göklerde olacak... Bir gün bir ülkeden öteki ülkeyi dövebilecek silahların yapılmayacağını söyleyebilir miyiz? Savaş teknolojisi acımasızca ilerliyor. Biz başkalarının toprağında gözü olan bir ulus değiliz ama kimseye de verecek bir karış toprağımız yok. Emperyalizm bizim inançlarımızın, Kitabımızın dışında kalan bir konudur... Buna rağmen her gün savaş olacakmış gibi ordumuzu hazır tutmalıyız. Yalnız askeri havacılığın değil sivil havacılığında bu savaşlarda önemli rol oynayacağını şimdiden görür gibi oluyorum...”⁵⁹.

Nuri Demirağ ile Vecihi Hürkuş girişimleri özel sektör olarak, THK ile TOMTAŞ ise devlet girişimleri olarak, büyük hata ve eksikliklere rağmen Atatürk döneminde ve izleyen birkaç yıl boyunca Türkiye hava aracı üretimleri konusunda 1940’lı yılların ortalarına kadar kendine yetecek düzeyde üretim yapabirmiştir. Nuri Demirağ tamamen yerli üretim yaparken, devlet girişimlerinde yabancı ortaklıklar tercih edilmiştir. Milli sınırlarımız içinde yapılan bu faaliyetler sonucunda bu dönemde Türkiye, Avrupa’da havacılık sanayi sektöründe 3. büyük endüstri olmayı başarmıştır⁶⁰.

⁵⁷ a.g.e., s.52

⁵⁸ <http://www.tayyareci.com/hvtarihi/vecihihurkus/index.asp>, (11.02.2009)

⁵⁹ Uluköse, a.g.e., s.30

⁶⁰ Korul ve Küçükönal, a.g.e., s.25

1.6.2. Atatürk'ten Sonraki Gelişmeler

Atatürk'ten sonra milli uçak sanayine gereken ilgi gösterilmemiştir. Öyle ki yurt dışına mühendislik eğitime gönderilen personel döndüklerinde masa başı işlerde kullanılmıştır. Mühendis ve üst düzey görevlilerin eğitim aldıkları model-şirketin temsilcisi gibi hareket ettiği, eğitim gördükleri modelin taraftarlığını yaptığı anlaşılmaktadır. Ayrıca her sanayi dalının veya endüstrinin bebek ekonomi olduğu dönemde devlet desteğine muhtaç olduğu aşikârdır. Türk Havacılık Sanayi için bu kural işletilememiş ve desteklenememiş hatta İnönü'nün tabiriyle körletilerek başta özel girişim daha sonrada kamu girişimleri bitirilmiştir.

Gazi'nin vefatı üzerine 1939 yılında Tek Parti döneminde yapılan seçimlerde, İsmet İnönü Mustafa Kemal'in mebus arkadaşlarından birçoğunu tasfiye ederek kendi düşünce yapısına göre mebuslar seçirmiştir⁶¹. Fikirlerini hayata geçirmek için kendi kadrolarını oluşturmak amacındadır. Çünkü birçok alanda olduğu gibi İnönü'nün ekonomik hayatta da Mustafa Kemal'den farklı düşündüğü yaptığı uygulamalardan anlaşılmaktadır. İnönü'nün özel girişim konusundaki düşüncesi tarım konusunda da kendini göstermiştir. Toprakların mülkiyetini yeniden yapılandırmayı ve kontrolün devlet elinde kalmasını sağlamayı amaçlamıştır. Bu uygulama SSCB eski Kolhoz sistemine benzerliğiyle dikkat çekmektedir. İnönü'nün ekonomik düşüncesini tespitimizin amacı, aşağıda anlatılacak olayda anlam kazanacaktır.

Yukarda değinildiği gibi, Türk Kuşu kurulurken Ulu Önder'in emri verip özel girişimcilerle işbirliği yapılmasının, havacılığın gelişimine katkı yapacağını işaret etmesine rağmen, Türk Havacılığının aksakallılarından olan Hürkuş'un imalat çalışmaları yetkililerce çeşitli bahanelerle engellenmiştir. Aslında çalışmaları baltalanan sadece Vecihi Bey değildir. Selahattin Alan ile Nuri Demirağ'ın THK ve THKv. için ortak bir çalışmayla ürettikleri uçakların testi sırasında 1943 yılında, aynı zamanda pilot olan S. Alan düşüp şehit olunca bu iki kurum siparişleri iptal ettiğini açıklayarak sipariş bedellerini ödememiş, uzman ve mahkeme kararlarına rağmen üreticilere büyük zararlar ettirilmiştir⁶². Bu gelişmeye rağmen N. Demirağ Nu.D.38 modelini bitirdiğini duyurmuş, tamamen Türk tasarımı ve sermayesi yapımı olan bu ilk Türk yolcu uçağı ile

⁶¹ Dervişoğlu, a.g.e., s.121-123

⁶² a.g.e., s.54-56

Ankara-İstanbul-Bursa-İzmir-Atina-Selanik-Sakarya-Eskişehir-Divriği gibi yerlere uçuşlar yaparak yolcular taşımıştır. Yinede yapılan kilometrelerce uçuşa rağmen uçakları devlete kabul ettirememiştir⁶³. Konuyla alakalı olarak İsmet İnönü'ye iki defa mektup yazmış fakat netice istediği gibi çıkmamıştır. Hâlbuki Demirağ, İnönü'ye yazdığı mektubunda yapılacak yatırımlar tamamlanıp sistem oturduktan sonra bu amaç için harcadığı kendi serveti de içinde olmak üzere tüm fabrika ve malzemeleri devlete bırakmayı teklif etmiştir. Devletin ve idarecilerin sadece kendisine destek olmasını isteyerek bu işten sağlayacağı kârın hedefine ulaşmaktan duyacağı mutluluk olduğunu dile getirmiş fakat bu beyanatı bile İnönü'nün ikna olmasını sağlayamamıştır⁶⁴. Bu konuda uçak mühendisi olan Şükrü Er'in “uçakların defalarca uçtuğu, yetkililerin bu tutumunun milli serveti yok etmek için mazeret olamayacağı” yapılanın siyasi olduğu yönünde beyanatları olmuştur⁶⁵. Aslında Demirağ'ın farkında olmadığı şey İnönü'nün bireysel teşebbüsleri iktidar açısından sakıncalı bulmasıdır. Müspet sonuç çıkmamasının altında bu neden yatmaktadır. Onun bu düşüncesini Necmettin Deliorman şu sözlerle aktarmıştır. “Türkiye o günlerde diktatörlük ile yönetilmektedir.” Yine İsmet İnönü “Şahısların muvaffakiyeti hükümetin başına gaile açmak ihtimali olduğu için ferdi teşebbüslerin baltalanması, körletilmesi lazımdır” diyerek düşüncesini açıkça göstermiştir⁶⁶.

Cumhuriyetimizin ilk yıllarındaki imkân eksikliğine rağmen azim gösterilen havacılık çalışmaları, motor fabrikaları, uçuş okulları, uçak fabrikaları gibi girişimlere şahit olmuşken bugün onlardan eser kalmamıştır. Üzerine konulamadığı gibi var olan özel ve tüzel girişimler kapatılarak Hava Sanayimiz bitirilmiştir. Aslında Demirağ havacılık alanında kaybetmemiş kaybettirilmiştir. İşin özüne inilecek olursa Türkiye kaybetmiştir. İlk pilotlarımızdan ve aynı zamanda Nuri Demirağ'ın damadı olan Mehmet Kum “THK Türk uçağı almak yerine Fransa'dan Henrio modeli uçakları almış, bu uçaklar ise kısa sürede hurdaya ayrılmıştır. Nuri Demirağ'ın ürettiği uçaklarda kaderine bırakılmış, hatta uçaklar 2000 yılına kadar Yeşilköy de bir hangarda çürümüş ve hurdacıya satılmıştır”⁶⁷ diye bir beyanat vermiştir.

⁶³ a.g.e., s.106-107

⁶⁴ Deliorman, a.g.e., s.38-42

⁶⁵ Dervişoğlu, a.g.e., s.107-108

⁶⁶ Deliorman, a.g.e., s.31

⁶⁷ Dervişoğlu, a.g.e., s.117-118

Özel sektör girişimlerine destek verilmeyip üretilen uçaklar değerlendirilmemiş, üzerine bir de verilen siparişler ya üretimi bittikten sonra ya da üretim aşamasında tek yanlı iptal edilmek suretiyle özel girişimciye yüklü miktarlarda zarar ettirilmiştir. Milli sermaye söylemlerinin uygulamaya yansımadağı bu durumdan açıkça anlaşılmalıdır. Hatta bazı yetkililer Türk Tasarımı Uçak almanın iyi bir seçim olmadığını, II. Cihan Harbini müteakip savaşa katılan devletlerin elinde âtıl duruma gelecek olan uçakların almasının daha makul bir fikir olduğunu savunmuştur⁶⁸. Yönetimin hataları ve siyasi çekişmelerden kaynaklanan sebepler yanında bu uygulamaya etki eden sebeplerden birinin de yanı başımızdaki Komünist yayılcı tehlike olduğu anlaşılmalıdır. İktisadi olarak yeterince güçlü olamamız SSCB tehlikesi karşısında ülkemizi denizaşırı da olsa Amerikan desteğini arar duruma düşürmüştür. Ne yazık ki bu bağımlılığın sonucu birçok kategoride olduğu gibi havacılık sanayimiz açısından da acı olmuştur.

1945'ler den itibaren SSCB'ye karşı NATO tarafından tampon bölge olarak görülen Türkiye, yapılan yardımlarında etkisiyle birçok alanda olduğu gibi havacılık alanında da gerilemiştir. Bu olumsuz neticeye gelinmesinde Amerikan yardım ve hibeleri etkili olmuştur. Marshall planı ve NATO antlaşmaları için başka bir boyutunu teşkil etmiştir. Siyasi ve askeri destek karşılığı yabancı üretim mallar alınmıştır. Devletin o yıllarda Tam Bağımsızlık ilkesi ile ekonomide ve siyasette bağımsızlığı savunduğu bir sırada yeterince güçlenmeden Sovyet tehdidi ile karşı karşıya kalması ile devletlerarasındaki ikili antlaşmalardan da böyle bir uygulamaya gidildiği anlaşılmalıdır. Dönemin Hava Kuvvetleri Komutanı M. Zeki Doğan “Amerikan yardımından bedava uçak almak dururken üreticilere parayla sipariş verirsem bu millet beni asar”⁶⁹ diyerek iktisadi ve stratejik bakımdan ne kadar dar görüşlü, geleceği görmekten ne denli uzak bakış açısına sahip olduğunu göstermiştir. Türk havacılığında söz sahibi olanlar bu taktiksel gerçeği gözden kaçırmıştır. Anlatmaya çalıştığımız nokta birçok bireysel hatanın bir kaç örneği olup bütünü etkilemesidir. Vurgulanmak istenen bireylerin hataları değildir. Yapılan hataların sonuçları uzun yıllar boyunca çekilmiştir. Hava sanayimiz gelişemediği gibi alınan uçaklarda hep çağın gerisinde kalan uçaklar olmuştur.

⁶⁸ a.g.e., s.109

⁶⁹ a.g.e., s.110-111

Tüm bu gelişmelerden sonra Türk Havacılığı'nda hızlı bir gerileme yaşanmıştır. Zaten Elli'li yılların başlarından itibaren şartlar zorlanarak yapılan özel müteşebbis girişimleri yok olurken devlet işletmelerinin de durakladığı ve bittiği görülmektedir. 1956 yılında THKV.'in Amerika'dan sipariş ederek aldığı uçaklardan sonra yerli üretim tamamen durmuştur⁷⁰. Çünkü yapılan yardımlar ve satın alınan uçakların iç piyasayı öldürürken, bakım-onarım ve teknik destek gibi konular yan sanayinin gelişmesini de etkilemiş, sürekli dışa bağımlı bir yapı oluşturmuştur.

Dışa bağımlı bir yapıda olan havacılığımız yeterince ihtisaslaşmamış bakımları yurt dışında yapılmıştır. Cumhuriyetin ilk yıllarından beri yurt dışından uçak alınması havacılık sanayimize yıkım etkisi yapmıştır. Henüz ticari veya sivil amaçlı uçuşların tam anlamıyla başlamamış olması üretimin durmasına sebep olmuştur. Bu durumun doğal sonucu olarak da THK bitmiştir. Motor Fabrikası 1954 yılında Traktör ve Tarım Aletleri Fabrikasına çevrilirken, Uçak Fabrikası ise çeşitli faaliyetlerden sonra daha vahim bir sonuçla depo olarak görevleri sona erdirilmiştir⁷¹.

Savaş yorgunu bir devlet olmamız, imkânların kısıtlı olması dış yardımları cazip gibi kılrsa da bu uygulamanın zararı zamanla ortaya çıkmış, yerli uçak sanayimiz bitmiştir. Eğer girişimlerin önü kesilmese birazcık destek olursa bugün binlerce çalışana kazanç sağlayan dev bir sektörün sahibi olan bir ülke olunacaktı. Mühendisi, işçisi, idareci ile muazzam bir sektör, hem de pahalı bir endüstri dalı olan hava sanayi ülkemiz açısından da büyük bir ekonomik getiri sağlayabilecekti. Ayrıca işin diğer bir boyutu da bu sektöre hammadde sağlayan yan kuruluşlardır. Elektronik sistemler, hammadde üreticisi firmalar, personel yetiştiren okul ve kurumlar ile başlı başına bir ekonomik dal gelişme aşamasında yok edilmiştir. Ne yazık ki yapılan hatalar neticesinde havacılık sanayinde sektörleşme engellenmiş ve bugün binlerce kişiye iş imkânı sağlayabilecek, maliyeye büyük girdi oluşturabilecek kaynaklar yok edilmiştir. Günümüzde dünya sivil hava taşımacılığında kullanılan uçakların tamamı sadece birkaç firmanın üretimindedir. THK kurulduğunda, Nuri Demirağ fabrika açtığı anda adı bile olmayan birçok firma bugün dünyanda havacılıkta otorite olmuştur.

⁷⁰ Orbay, a.g.e., s.43

⁷¹ a.g.e., s.48-49

Yurt dışından değişik tip ve modellerde uçak satın alınması yabancı modellerde uzmanlaşma sağlamasını engellediği gibi, yerli girişimlerin siyasi ya da kişisel sürtüşmelerle engellenmesi havacılığımızın ilk günlerdeki gelişme şevkini kırmıştır. İstikbalin göklerde olduğunu işaret eden büyük lider Mustafa Kemal Paşa'nın koyduğu hedef yanlış anlaşılmalı ya da uygulanamamıştır. Marshall planı çerçevesinde ABD hükümetinin Türkiye'ye yaptığı askeri ve ekonomik yardımlar içindeki uçak ve motor hibeleri yerli hava sanayimize öldürücü darbe olmuştur⁷². Aldığımız uçaklar ise çoğu kez ikinci el araçlar olmuştur. Bugün dahi ABD-İngiltere 'hayalet' diye adlandırılan ve radara yakalanmayan savaş uçaklarını yaklaşık 15 yıldır kullandığı halde henüz bu teknoloji ülkemize mevcut değildir. Olmaması da gayet doğaldır. Hiçbir ülke askeri olarak kendi üstünlük gösterdiği konularda başkalarının da söz sahibi olmasını istemez. Bundan dolayı sadece elindeki modası geçmiş teknolojileri paylaşması normaldir. Yurt dışından transfer edilecek hayati önem taşıyan teknolojilerin yabancılara verilmesi mümkün olmayacağından ancak bağımlı olan ülkelere ihtiyaç duyulmayan teknikler satılmaktadır. Neticede milli varlığına sahip çıkmayan ülkeler dışa bağımlı hale gelmekte ve gelişmeleri hep geriden takip etmek durumunda kalmaktadır. Dış politikaların etkileri yanında anlatılanlara ve yaşananlara bakıldığında esasen satın alınan uçaklarında pek sağlıklı modeller olmadığı söylenebilir. Sık-sık arızalar verip kazalar yaşandığı bilinmektedir. Son yıllara kadar Hava Kuvvetlerimizin dökümünde olan F-104 tipi savaş uçakları ölümle sonuçlanan birçok kaza yaptığı için pilotlar arasında Uçan Tabut olarak adlandırılmıştır⁷³. Öte taraftan sivil taşımacılıkta THY'nin yaptığı kazalar günlerce kamuoyunu etkisi altına almıştır. Her ne kadar kazalarda teknik, hava şartları, eğitim, altyapı vs gibi birçok unsur etkili olsa da, doğal şartlar haricindeki etkenleri en aza indirmenin yolu, işlerin her safhasında azami bilgi, beceri ve onları doğru kullanmaktır. Ama geçmiş yıllarda Türkiye'de yaşananlar bunlara fırsat vermemiştir.

Türkiye'de zamanın idarecileri, iktisadi girişimleri sadece özel ve kamu diye ayırarak ülke geleceğine iktisadi açıdan büyük darbe aldırılmışlardır. 1910'lu yıllarda Almanya'da ağır sanayi alanında faaliyet gösteren Krupp firması devlet için ürettiği topları vasfına uygun yapamayınca muayene komisyonundan geçiremeyerek zarar eder

⁷² a.g.e., s.44

⁷³ Cem Cem Kozlu, Bulutların Üzerine Tırmanırken THY Bir Dönüşüm Öyküsü, 5. Baskı, Remzi Kitabevi, İstanbul, 2008, a.g.e., s.125

ve aldığı avansları ödemek için varlıklarını satışa çıkarır. Vaziyeti öğrenen Kayzer Wilhelmz II, Krupp'u yanına çağırarak bir çek takdim eder ve ürettiklerini imha ederek yenilerini yapmasını söyler. Peşinden de ekler; "başarılı olamaz isen tekrar gel"⁷⁴. Türk ve Alman yönetiminin milli girişim konusundaki düşüncelerinin birbirlerine ne kadar uç noktalarda olduğu görülmektedir. Bir ülke bebek ekonomi olduğu dönemde bir sanayi dalını desteklerken Türkiye yatırımları kısmış, özel girişimleri göz ardı etmiştir.

Havacılık sanayisi alanında başarılı olmamızın başlıca sebeplerini şöyle sıralamak mümkündür. 1. Amaçlarda tutarsızlık ve kararsızlıklar vardır. 2. Geleceğe yönelik çalışmalara hiç yer verilmemiş, idareciler kendi tarzlarını oluşturmaya çalışılmıştır. 3. Devlet özel sektör teknolojilerini ve tasarımlarını desteklememiştir. 4. Yapılan antlaşmalar yüzünden yabancı ortakların menfaatinin korunmuştur. 5. Devlet idarecilerinde pazarlama anlayışının olmaması ve ekonominin devlet eliyle yapılacağı düşüncesinin ağırlıkta olması, havacılık endüstrisini bitiren sebepleridir denilebilir.

1.7. TÜRKİYE'DE HAVACILIKLA İLİŞKİLİ RESMİ KURULUŞLAR

Ülkemiz sivil havacılığını düzene koymak devlet ve kurumlar arasındaki etkileşimde kargaşayı önlemek, havacılığımızı güvenli ve sağlıklı bir yapıda sürdürmek, gerekli altyapı uçuş şartlarını sağlamak amacıyla kanun ve yönetmeliklere dayanılarak çeşitli kurumlar oluşturulmuştur. Ülkemizde sivil havacılığa dair esasların uygulanması, sivil havaalanları güvenliği ve sertifikalandırma gibi konular Ulaştırma Bakanlığı sorumluluğundadır. Güvenlik konusunda bu bakanlığın kolluk kuvveti olmadığından ulusal yasalarımız ve mevzuatlar çerçevesinde yetki devri yapılarak İçişleri Bakanlığı'nın ilgili kuruluşları havalimanı güvenliğinde görevli kılınmıştır. Güvenlik güçleri ise bu görevlerini uluslararası antlaşmalar, genel kolluk ve sivil havacılık hakkında kabul edilmiş değişik kanun ve yönetmeliklerin hükümlerince yerine getirmektedir.

⁷⁴ Dervişoğlu, a.g.e., s.116-117

1.7.1. Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü (SHGM)

Ülkemiz havacılığının gelişimi uluslararası kurallara uyum sağlaması ve Türkiye de sivil havacılık faaliyetlerinin düzene girmesi amacıyla 1954 yılında Ulaştırma Bakanlığı'na bağlı Sivil Havacılık Daire Başkanlığı kurularak sivil havacılığın yönetimin ve denetiminden sorumlu kılınmıştır⁷⁵. Havacılık alanında çeşitli gelişmeler olmuş artan ticari uçuşlarla ülkelerin birbirlerinin hava sahalarını daha fazla kullanmaları, hem ticaret hem de güvenlik açısından daha etkin bir yapı oluşturmayı gerektirmiştir. Bu sebeple Başkanlık 1987 yılında "Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü" olarak günün koşullarına göre yeniden teşkilatlandırılmıştır. 18 Kasım 2005'de 5431 sayılı Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun ile finansal açıdan özerk hale gelmiş ve şu anki yönetim yapısına ulaşmıştır⁷⁶.

SGHM ülke içindeki sivil havacılık faaliyetlerinin planlanması ve koordinasyonundan sorumludur. Havaalanları ve hava taşıma şirketlerinin denetimi, uçucu personel lisansları ve hava araçlarının uçuşa uygunluk denetimi de yine bu kurum yetkisindedir. Ayrıca yabancı hava yollarının ülkemize yapacakları taşıma işlerinde müsaade alacakları yetkili kurumdur. Yine üst hava sahamızı kat ederek Türkiye üzerinden başka ülkelere yapılacak uçuşlar Genel Kurmay koordinasyonunda SHGM onayına bağlıdır. Belli bir yükseklikten sonraki hava sahası kat edişi uçuşları uluslararası anlaşmalar çerçevesinde gerçekleştirilir. SHGM yaptığı faaliyetleri ulusal çıkar ve uluslararası ilişkilere uygun olarak yerine getirmekle yükümlüdür⁷⁷.

1.7.2. Demiryolları, Limanlar, Havaalanları İnşaatı Genel Müdürlüğü (DLHi)

Devlet tarafından yapılacak demiryolu, liman ve havaalanlarının plan, tesis ve teçhizatlarını hazırlamak bu tesislerle alakalı etüt ve proje, keşif ve şartnameleri hazırlamak söz konusu tesisleri yapmak veya yaptırmak inşaatı tamamlanan tesisleri ilgili kurumlara işletilmek üzere devretmek, bu tesislerin bakım ve onarımları için

⁷⁵ THY, a.e.g., s.66

⁷⁶ <http://web.shgm.gov.tr/kurumsal.php?page=tarihce>, (18.04.2009)

⁷⁷ Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü, 2002'den 2008'e Sivil Havacılık, SGHM Yayınları, Merdiven Ajans, Ankara, 2009, s.17-20

esaslar hazırlamakla görevlidir⁷⁸. Tanımından da anlaşılacağı üzere söz konusu tesisler işletici kurumlar tarafından değil DLHİ genel müdürlüğünce yaptırılmaktadır. Böyle bir uygulamaya gidilmesi ulaşım ağının birbiri ile ilişkilendirilip bütünleşik bir ulaşım sistemi oluşturmaya yardımcı olması amacıyla yapılmaktadır. Bir demir yolu bazen bir liman da, bazen de bir havaalanı deniz limanına yakın veya birleşik yapılarak ulaşım ağları tamamlayıcı bir yapıya kavuşturulmaktadır. Böylece sanayi bölgeleri farklı alanlarda çevreyi daha fazla kirletmeyen bir yapıya kavuşurken hem de ekonomik açıdan daha verimli hale getirilmektedir.

1.7.3. Devlet Hava Meydanları İşletmesi (DHMI)

1933 yılında Havayolları Devlet İşletmesi İdaresi adı altında faaliyetlerine başlamıştır. Hem havaalanı işletmeciliği hem de havayolu işletmeciliği faaliyetlerinde bulunmuştur. Önceki konuda da değindiğimiz gibi HDİİ'nin 1956 yılında ikiye ayrılması ile havaalanı işletmeciliği yapmaya başlamıştır. 1984 yılında çıkarılan 233 sayılı kanun hükmünde kararname ve Ana statüsü çerçevesinde faaliyetlerini KİT olarak sürdürmesine ve isminin Devlet Hava Meydanları İşletmesi olarak değiştirilmesine karar verildikten sonra varlığını günümüze kadar korumuş ve faaliyetlerini sürdürmektedir. Sivil havacılığın alt yapısı olan tesis, pist ile hava trafik kontrol hizmetleri ve seyrüsefer hizmetleri DHMI tarafından verilmektedir. Kurum bu çerçevede DLH tarafından yapımı tamamlanarak kendisine teslim edilen havalimanlarını işletmek ve hava trafiğini düzenlemekle görevli olup aynı zamanda havaalanı faaliyetlerini modern düzeylere yükseltmek için çalışmaktadır⁷⁹.

Havacılığın gelişmesinde havayollarının kendi yapılanmalarının düzenli ve modern olması kadar, havalimanlarının uçuş ve sosyal olanak bakımından gelişmesi de havayollarına büyük fırsat doğurmuştur. Bir havalimanında uçakların mümkün olan en çabuk şekilde sefere hazırlanması, park ve hareket alanı rahatlığına, aktarma durumlarında kolaylık gibi olanaklara imkân bulunması hava taşıyıcısına büyük yararlar sağlamaktadır. Limanda yolcuya verilecek iyi hizmet hava taşıyıcısına da direkt olarak

⁷⁸ <http://www.dlh.gov.tr/dlh/dlh-anasayfa1>, (18.04.2009)

⁷⁹ Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü, DHMI İstatistik Yıllığı 2008, Alban Tanıtım, Ankara, 2009, s.5

etki yapmaktadır. Çünkü yolcu zihninde uçmak havayolu demektir. Çoğu yolcu havaalanı işletmeciliğini bilmemekte, havaalanında yaşadıklarını birebir olarak havayoluna mal etmektedir. Dolayısıyla limanlarımızdaki olumlu gelişmeler başta THY olmak üzere tüm şirketlere hem yurt içinde hem yurt dışında rekabet, imaj, saygınlık, kâr sağladığı gibi bölge insanına sosyal faydalar ile yörenin gelişimine de katkı yapmaktadır.

Havaalanları ya askeri ya da ticari amaçlarla yapılıp işletilmektedirler. Geçmiş yıllarda ülkemizde havalimanlarının birçoğu amaçlarının ötesinde siyasi emellere konu olmuş ve yapılacağı yerin ihtiyacı ve ya potansiyeli olmadığı halde seçimlerde oy almak amacıyla kurdurulmuştur. İşletmesi DHMİ tarafından yapılan bu havaalanlarından verim alınamamış kurulduğu günlerde yapılan birkaç uçuş dışında ticari seferler yapılmayarak âtil durumda kalmışlardır. 1990'ların başlarında siyasi iktidarlar “her ile bir havalimanı” propagandasıyla yerli yersiz yatırımlarla ekonomik yapılabirlik imkânı ve getirisi hesaplanmadan politik nedenlerle birçok yöreye havaalanı yaparak kaynak israfına sebep olmuşlardır. Halen kullanımda olanlarla beraber ülkemizde bulunan 81 adet havaalanı ⁸⁰ ekonomik olmayan projeler ile havalimanı yapıldığının bir göstergesidir. Bugün ticari olarak kullanılan havaalanı sayısı bu sayının yarısı kadardır.

2003 yılında bir dizi çalışma ile bu âtil havaalanları ekonomiye ve havacılığa kazandırılmaya çalışılmış, bunda da büyük ölçüde başarılı olunmuştur. Zamanın ulaştırma bakanı havacılıktaki sorunları çözmek ve âtil havalimanlarını ekonomiye kazandırmak konusunda kararlı olduklarını belirtmiş ve bu yönde çalışmalar yapılarak başarı sağlanmıştır. Yapılan çalışma ile hava taşımacılığının sefer ve yolcu artışları konusunda rakamlar ilerleyen bölümde gösterilmiştir. Burada kısaca çalışmadan bahsedilmiştir. Söz konusu çalışmanın her aşamasında özel hava yolu ilgili kurum-kuruluşlar ile koordine sağlanarak bu âtil limanlarda, özel havayolu şirketlerine çeşitli kolaylıklar sağlanmak suretiyle buralara yönlendirilerek bu havaalanları tekrar hizmete sokulmuştur⁸¹.

2005 yılında İstanbul'da düzenlenen Ulusal Havacılık Sempozyumunda özel

⁸⁰ TC. Ulaştırma Bakanlığı, Ulaştırma Bakanlığı Stratejik Planı 2009-2013, Rıhtım Ajans, Ankara, 2009, s.9

⁸¹ SHGM, a.g.e., s.100-102

şirket-devlet kuruluşu diye bir ayırım yapılmayacağını sorunları çözmek için var olduklarını söylemiştir. Firma temsilcilerinin görüş ve endişelerini dile getirmesinden sonra ulaştırma bakanı Binali Yıldırım “semaya bakın hepimize yeter”⁸² diyerek, işbirlikleri ile sorun ve problemlerin çözülüp verimlilik sağlanacağını belirtmiştir. Böyle bir endişenin dile getirilmesindeki sebep geçmiş yıllarda Kamu kuruluşu olarak Türk Hava Yolları’nın desteklenmesi sebebiyle özel kuruluşların zarar etmesi neden olmuş, birçok özel şirket rekabet eksikliği-tekelleşme nedeniyle iflas etmiştir. Piyasanın güçlenmesi için Ulaştırma Bakanlığı ve DHMİ olarak havayolu kuruluşlarına kolaylıklar sağlanmış ve âtil durumdaki bu havaalanlarına uçuşlar başlatılmıştır. İlgili kuruluşlar üzerine düşen görevleri yerine getirmiş alt yapı ve tesisler hizmete uygun hale getirilmiş, DHMİ seyrüsefer ve uçuş güvenlik sistemleri geliştirilmiş ve birkaç yıl içinde bir düzine havaalanı sivil ve askeri trafiğe açılarak ekonomik kazanç sağlanmaya başlanmıştır. DHMİ bugün itibari ile bünyesi içerisinde özel şirketlere kiraya verdikleriyle beraber 12 tanesi tarifeli uluslararası trafiğe, 14 tanesi tarifesiz seferler için dış hat trafiğe açık toplam 42 adet havaalanı bunun yanında hava seyrüsefer hizmetleri ile faaliyetlerine devam etmektedir⁸³.

1.7.4. Türk Havacılık ve Uzay Sanayi (TUSAŞ)-(TAD)

1973 yılında Türk Hava Kuvvetlerini Güçlendirme Vakfı ve Türk Uçak Sanayi Şirketi adıyla kurulmuştur⁸⁴. Yapının verimsiz olduğunun anlaşılması ile TUSAŞ, 15 Mayıs 1984 tarihinde buradan ayrıldığı günden itibaren Türkiye’de insanlı ve insansız hava platformlarının tasarımı, geliştirilmesi, modernizasyonu, imalatı, birleştirmesi ve satış sonrası hizmetleri alanlarında teknoloji merkezi konumunda, havacılık ve uzay adına çalışmalarını sürdürmektedir⁸⁵.

Ülkemiz hava sanayinde olduğu gibi uzay çalışmalarında da son derece geri kalmıştır. Hala Türkiye’nin uzayda bir askeri uydusu bulunmamaktadır. Ancak yapılan çalışmalar ile haberleşme uyduları imal edilebilmektedir. Askeri açıdan istenen düzey

⁸² http://www.uted.org/dergi/2005/agustos/agustos_5.htm, (17.02.2009)

⁸³ <http://www.dhmi.gov.tr/havaalanlari.aspx>, (30.05.2010)

⁸⁴ Orbay, a.g.e, s.59-60

⁸⁵ http://www.tai.com.tr/page.aspx?contentDefID=114&page=_Hakkımızda_NONE_Tarihçe_CONTENT_114, (30.05.2010)

yakalanamasa da gelişmeler umut vericidir. Havacılık sanayimizin gelişmemesi bu sektörleri doğrudan etkilemiştir. TAI bu noktada geçte olsa kurulmuş ve faaliyetlerini uzay ve havacılık üzerinde yoğunlaştırarak sürdürmektedir. Bu kapsamda çeşitli model ve tipte helikopterler, insansız hava araçları ile değişik amaçlı uçak ve silahları geliştirip üretim aşamasına getirmiş durumdadır⁸⁶.

Türkiye'nin konumu ve stratejik durumu bu çalışmaları zorunlu kılmaktadır. Türkiye havadan ve denizden tehdit edilemeyecek duruma gelene kadar bu çalışmalarını hızla tamamlamalıdır. Askeri savaş uçaklarımız ve ticari uçaklarımız bilindiği gibi ithal olarak temin edilmektedir. Günümüzde kullanılan bu makineler karmaşık ve çok yönlü olup elektronik sistemlerle idare edilmektedir. Yabancı yazılımlı olan sistemlere dışarıdan müdahaleler geçmişte daha kolay yapılabilmekte iken günümüzde TAI'nin ve TÜBİTAK'ın çalışmaları sayesinde bazı konularda milli yazılımlar geliştirilmiştir. Dolayısıyla çıkabilecek savaş ve anlaşmazlıklarda bu hizmetlerin yürütülmesini aksatacak dışarıdan müdahaleler azaltılmıştır. Ancak sistemin bütünü açısından bakıldığında birçok konuda eksikler hala devam etmektedir.

⁸⁶ <http://www.tai.com.tr/taimain.aspx>, (30.05.2010)

1.8. ULUSLARARASI HAVACILIK KURULUŞLARI VE AMAÇLARI

Havacılık sektörü II. Dünya Savaşından sonra atılım yapmış, teknoloji ve alt yapı olarak hızla ilerlemiştir. Buna paralel olarak sivil ticari uçuşlar, yolcu ve tük taşımacılığı giderek artmıştır. Posta hizmetleri ile başlayan yük taşıma, işleri hızlı bir taşıma olanağı sunmasından dolayı tercih sebebi olmuştur. Raf ömrü kısa, çabuk bozulan taze meyve gibi ithal mallar hava taşımacılığı ile yapılmaya başlanmıştır. Bunun ötesinde değerli kargo olarak nitelen fiziki para, altın, gümüş gibi birçok kıymetli varlık hem hızlı hem de güvenli bir taşıma şekli olması bakımından hava kargo ile iletmeye başlanmıştır. Bu anlayış günümüzde de devam etmektedir.

Hava taşımacılığının yoğunlaşp büyümesi ve sadece ülke içine has milli bir olgu olmaktan çıkıp dünya genelinde yaygınlaşmış olması bu konuda evrensel kural ve uygulamalar oluşturulmayı zorunlu kılmıştır. Havacılık konusu hemen her ülkeyi ilgilendirdiğinden, havayolu şirketlerinin değişik ülkelerde de faaliyet göstermesinden kaynaklanan karmaşıklıkları önlemek için tüm ülkelerce ortaklaşa genel geçer kaideler oluşturulmuştur. Ortak fikirlerle yapılmış bu yönetmelik ve kuralların uygulamasından ulus üstü yapılar sorumlu ve yetkili kılınmıştır. Aşağıda bu organizasyonlardan kısaca bahsedilmiştir.

1.8.1. Uluslararası Havacılık Federasyonu (FAI)

Kısa adı FAI olan Uluslararası Havacılık Federasyonu dünyadaki sportif amaçlı havacılık konusunda en üst federasyondur. Sportif havacılık faaliyetleri ile havacılığın gelişmesine katkı yapmak amacıyla kurulmuştur. Ülkemiz bu kuruluşa 1929 yılında TTC girişimiyle üye olmuştur⁸⁷. Uluslararası hava oyunları ve hava gösterileri FAI yönetmeliklerine göre yapılmakta olup halen üyeliğimiz devam etmektedir. Hava oyunları ise THK bünyesinde yapıldığından bir bakıma bu üyelik THK'nın üyeliğidir.

⁸⁷ http://www.fai.org/fai_members, (10.01.2010)

1.8.2. Uluslararası Hava Taşımacıları Birliği (IATA) (International Air Transport Association)

1945 yılında emniyetli ve ekonomik hava ulaşımı sağlamak amacıyla Küba'da toplanan uluslararası bir konferans ile kurulan uluslararası bir kuruluştur. Türkiye ise 1957 yılında bu kuruluşa üye olmuştur⁸⁸. Merkezleri Montreal ve Cenevre'de olan kuruluşun, ilk anlaşma yapıldığında 31 ülkeden 57 üyesi var iken bugün 140 ülkeden 270 havayolu üyesi mevcuttur. Hava ulaşımını dünya genelinde güvenli, ekonomik, düzenli hale getirmek, hava ticaretini geliştirmek, bu konudaki sorunları çözmek ve diğer uluslararası kuruluşlarla işbirliği yapmayı amaçlamıştır. Rekabet haksızlıklarını önlemek, yolcu için makul fiyatlar belirlemek, havacılık elektroniği, haberleşme, seyrüsefer teknolojilerinin geliştirilmesi, çevre ve uçak gürültüsü politikalarını belirlemek, gaz sürümünü saptamak, en az uçuş mesafelerini belirlemek ve uçuş rotalarını tespit edip yayınlamak gibi görevleri vardır. Bunun yanında yolcu ve kargo güvenliği ile sabotajların ve uçak kaçırımlarının önlenmesi gibi konular da faaliyetleri arasındadır⁸⁹.

2000 yılından itibaren tüm dünyada uçuş güvenliği ve elektronik bilet üzerinde çalışmalarını yoğunlaştırmıştır. 2006 yılında aldığı bir kararla Küresel Uçuş Güvenliği (IOSA) denetiminden geçmeyen şirketleri üyeliğe almayacağını ve mevcut üyelere bu sınavı veremeyenleri üyelikten ihraç edeceğini duyurarak belli bir yaptırım uygulamaya koymuş ve bu gün büyük ölçüde başarı yakalamıştır. Denetimden geçemeyen şirketlerin ise Avrupa'daki meydanlara inmesine izin vermemiştir. Yaklaşımındaki amacı ceza değil iyileştirmeye zorlama yönündedir⁹⁰.

1.8.3. Avrupa Hava Yolları Birliği (AEA) (Association of European Airlines)

1952 yılında Avrupa'da 6 havayolunun katılımıyla oluşturulmuş bir birliktir. Merkezi Brüksel'de olan AEA bugün 36 üyeli bir uluslararası havacılık örgütüdür. Sivil havacılığın önündeki fırsat ve sorunları ortaya koyarak bunları kamuoyu ve ilgili mercilere iletmek, sektörün maliyetlerini azaltmasına yardımcı olmak ve sektördeki

⁸⁸ Kozlu, a.g.e., s.20

⁸⁹ a.g.e., s.49-50

⁹⁰ <http://www.iata.org/ps/certification/iosa/Pages/index.aspx>, (30.05.2010)

verimliliği artırmak suretiyle karlılığı artıracak bir yapı oluşturmak için çalışmaktadır⁹¹. Bu amaçları yanında Avrupa'da hizmet veren ulusal hava trafik birimlerinin çalışmalarını etkinleştirmek ve havaalanlarının altyapılarının modernleşmesine yardımcı olmak, elektronik bilet uygulamasını yaygınlaştırmak, seferlerin gecikmelerine sebep olan yapısal sorunlar gibi konularda çalışmalar yaparak bunların ortadan kaldırılmasını sağlamak gibi görevleri vardır.

Bünyesindeki havayolları toplamı Dünya'nın 162 ülkesinde 662 noktaya 2.160 uçaklık filosu ile 347 milyon yolcu ve 6 m. Ton yük taşımaktadır. Avrupa genelinde 4.2 milyon civarında insana istihdam olanağı sağlayan sivil havacılık sektörünün büyük çoğunluğu bu kuruluşa üyedir. Günde yaklaşık uçuş sayısı 11.400'i bulmakta olan kuruluşun üye havayollarında çalışan sayısı 385.000 kişi kadardır. Bu bünyede oluşan yıllık gelir ise 70 milyar Euro'yu bulmaktadır. Başkanı her yıl üyelerce seçilmekte ve çalışmalarını Brüksel merkezli sekreterlik kanalıyla yürütmektedir. Kuruluşun faaliyetleri ve giderleri üyelerce finanse edilmektedir⁹².

1.8.4. Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü (ICAO) (International Civil Aviation Organisation)

Her gün Dünya üzerinde yapılan binlerce uçuşun sorunsuz, başarılı ve sağlıklı yapılması önceden belirlenmiş bazı standartlara ve kurallara bağlıdır. Özellikle uluslararası trafiklerde yaşanabilecek sorunlara karşı ortak bazı kurallar oluşturmak herkesçe kabul görecektir standartlar getirmek uluslar üstü bir çalışmayı gerekli kılmıştır. Bu sorunları en aza indirmek yapısal problemleri ortadan kaldırmak amacıyla 7 Aralık 1944 tarihinde ICAO (PICAO) 52 ülkenin katılımıyla imzalan bir antlaşmayla Montreal'de geçici bir kurul olarak göreve getirilmiştir. 5 Mart 1947 yılında ise konvansiyona katılanlardan 26 devletin bu anlaşmayı meclislerinde onaylatmasıyla resmîyet kazanarak ICAO adını almıştır. Birleşmiş milletlerin ekonomik ve sosyal konseyine bağlı bir kuruluştur. Bugün 180 den fazla ülkenin resmî sivil havacılık otoritesi bu kuruluşa üyedir⁹³.

⁹¹ <http://www.aea.be/about/memberairlines/index.html>, (30.05.2010)

⁹² <http://www.aea.be/about/airtransportineurope/index.html>, (30.05.2010)

⁹³ http://www.icao.int/icao/en/hist/stamps/1944_the_chicago_convention.htm, (30.05.2010)

Sivil havacılığın güvenli ve sağlıklı büyümesini sağlamak, barışçıl olan uçak tasarımı ve işletmesine destek olmak, sivil uçuşa yönelik havaalanları ve hava seyir tesislerinin gelişimini desteklemek, uluslararası kamuoyunun güvenli, düzenli, verimli ve ekonomik hava taşımacılığı ihtiyaçlarını karşılamak amacıyla kurulmuş uluslararası bir örgüttür. Diğer uluslararası havacılık organizasyonlarının üyeleri havayolu şirketleri iken, ICAO'nun üyeleri ilgili ülkenin sivil havacılık otoritesidir. Ana hedefi sivil havacılığı her konuda geliştirmek ve standartlaşma gerektiren kaideleri belirlemek, havacılık faaliyetlerinin etkin ve düzenli olmasını sağlamaktır. Belirlediği prosedürler tavsiye kararları niteliğinde olup hukuki olarak bir yaptırımı yoktur. Lakin standartları yerine getirmeyen ülkelerin havayollarına özellikle yurtdışı uçuşlarında zorluklar yaratılmaktadır. Bazen de bu ülkelerin hava sahaları güvensiz ilan edilebilmektedir. Bu durumda ilgili ülke dolaylı olarak zarar görmektedir.

Havacılıkta işleri kolaylaştırmak ve düzgün işleyişini sağlamak uluslararası ortak uygulamalarla standartlaştırılmıştır. Bunlar tavsiye niteliğinde olup, üye ülkelerin havacılık faaliyetlerini düzenleme ve yürütmelerini kolaylaştırmış ve uluslararası uçuşlarda sıkıntı ve güçlükleri en aza indirmiştir. Bu çalışmalar olmasaydı yurt dışına yolcu-yük taşıyan bir firma, gerek ilgili ülkeye giriş-çıkışında gerekse havacılık prosedürlerinde engellerle karşılaşacak ve bunların birçoğunu bilmediği, yerine getirmediği için de o ülke yasaların karşısında suçlu duruma düşebilecekti. ICAO'nun böyle bir çalışma yapması ve üye ülkelerinde bunları uygulaması havacılıkta meydana gelecek keşmekeşi önlemiştir. Cezai bir yaptırım öngörmemesine rağmen üyeler bu kuralları kati bir suretle uygulayarak hem kazaların önüne geçebilmekte hem de yasal uygulamaları kolaylaştırmaktadır. Böylece uçuş yapan firma haksız cezai ve ekonomik yaptırımların kışkırcısından kurtulmuş olmakta parasını, zamanını ve enerjisini yatırıma ve kâra daha kolay dönüştürebilmektedir.

1.8.5. Avrupa Sivil Havacılık Konferansı (ECAC) (European Civil Aviation Conferange)

Bugün itibari ile 44 üyesi mevcut olan Avrupa Sivil Havacılık Konferansı örgütü ICAO ile uyumlu olarak çalışan bir sivil toplum örgütüdür. En üst çalışma düzeyi üye ülkelerin ulaştırma bakanları toplantısıdır. EUROCONTROL ve JAA olmak üzere iki

alt kuruluğu vardır. Konferans hava taşımacılığının liberizasyonu, trafik artışına karşı düzenlemeler, Avrupa pilot lisansı düzenlemesi, havacılık emniyetinin geliştirilmesi ve kanun dışı eylemlerin önlenmesi, bilgisayarlı bilet rezervasyonu gibi konularda çalışmalar yaparak üyelere uygulamaktadır⁹⁴.

1.8.5.1. Avrupa Havacılık Otoriteleri Birliğı (JAA)

43 üyesi olan bir kuruluş olup ECAC altında faaliyetlerini sürdürmektedir. Türkiye'nin 4 Nisan 2001 tarihinde tam üye olduğı Avrupa Havacılık Otoriteleri Birliğı JAA, Avrupa'da uçuş emniyetini en üst düzeye çıkararak, hava aracı kaza sayısını mümkün olan ölçülerde sıfıra indirmek üzere tamamen teknik konularda çalışmaları yapan uluslararası bir teşkilat konumundadır⁹⁵.

1.8.5.2. Avrupa Hava Seyrüsefer Güvenliğı Örgütü (EUROCONTROL)

Hava trafiğinin giderek arttığı, büyümenin bu hızla devam etmesi durumunda Avrupa'da 10 yıl sonra hacmin bugünkünden 2 kat fazla olacağı tahmin edilmektedir. Artan trafiğin emniyetini azaltacağı, gecikme ve iptal oranlarını arttırabileceğinden endişelenilmektedir. Bu nedenle AB hava sahası kara sınırlarından ayrı olarak değerlendirmekte ve tek bir hava sahası oluşturulmak istenmektedir. Tek Avrupa Hava Sahası oluşturularak ek kapasite yaratılması ve hava trafik yönetim sistemi etkinliğinin arttırılması planlanmaktadır⁹⁶. Avrupa'daki havacılık hizmetlerini birleştirip uyumlaştırmak, sivil ve askeri kullanıcılar için güvenli, düzenli, süratli ve hesaplı hava trafiğı akışını sağlamak, uçakların olumsuz çevre etkilerini azaltmak ve ortak bir hava trafiğı oluşturmak amacıyla çalışmaktadır. Türkiye'nin de aralarında olduğı 38 üye devleti barındırmakta olup, 25.000 feet üzeri yükseklikteki trafiğı yönetmekle görevlendirilmiştir⁹⁷.

⁹⁴ <http://www.ecac-ceac.org/index.php?content=presentation&idMenu=1>, (30.05.2010)

⁹⁵ <http://www.ecac-ceac.org/index.php?content=static§ion=JAATO&idMenu=82>, (30.05.2010)

⁹⁶ http://www.eurocontrol.int/corporate/public/standard_page/org_mission.html, (31.05.2010)

⁹⁷ http://www.eurocontrol.int/corporate/public/standard_page/org_membership.html, (31.05.2010)

İKİNCİ BÖLÜM

TÜRKİYE'DE İLK HAVA TAŞIMACILIĞI YAPILMASINDAN GÜNÜMÜZE KADAR TİCARİ HAVA TAŞIMACILIĞININ GELİŞİMİ

2.1. TÜRKİYE'DE TİCARİ UÇUŞLARA BAŞLANMASI

Ülkemizde sivil hava taşımacılığı Vecihi Hürkuş'un 1923 yılının Haziran ayında ilk kez Edirne-Caproni Breda arasında taşıdığı dokuz yolcu ile başlamıştır⁹⁸. Bundan sonrada talep üzerine gerçekleşen sivil uçuşlar peyderpey yapılmıştır. Nuri Demirağ kendi imalatı olan uçaklarla yurt içinde ve yurt dışında çeşitli sebeplerle değişik tarihlerde yolcu taşımalarında bulunmuştur. Kurumsal olarak hava taşımacılığı ise ilk yolcunun taşıdığıımız tarihten yaklaşık on yıl sonra başlayabilmiştir.

2.1.1. Havayolları Devlet İşletmesi İdaresi (HDİİ)

20 Mayıs 1933 yılında Milli Savunma Bakanlığına bağlı olarak 2186 sayılı yasa ile HDİİ kurularak ticari uçuşlara başlamış, ilk seferlerini Eskişehir-İstanbul arasında yapmıştır. HDİİ'si 7 pilot 1 telsiz operatörü, 8 memur, 8'de makinisti ile filosunda 2 adet Junkers F-13, 2 Adet King Bird, 1 Adet Topulev ATH 9 modeli toplam da 19 koltuklu 5 uçakla faaliyetlerine başlamıştır. 1933 yılında toplamda 460 yolcu taşırken İlk Genel Müdürlük görevini Mehmet Fesâ Evrensev üstlenmiştir⁹⁹.

Kurumun amaçları arasında Türkiye'de ticari olarak yolcu ve kargo taşıma hizmetinde bulunmak olduğu kadar havaalanı işletmek bulunmaktadır. Bu yapılanma ile Devlet ticari olarak havacılık sektörüne girmiş, kurum günümüzdeki Devlet Hava Meydanları İşletmesi ile THY'nin temellerini oluşturmuştur. Mevcut filo ile Ankara-Eskişehir-İstanbul arasında Türk Hava Postaları adı altında kargo ve posta taşıyıcılığı

⁹⁸ <http://www.tayyareci.com/hvtarihi/vecihihurkus/index.asp>, (11.02.09)

⁹⁹ THY, a.g.e., s.59

faaliyetlerinde bulunmuş, bu hatlara 1934 yılında Ankara-Kayseri-Diyarbakır hatları da eklenerek kurumsal anlamda şehirlerarası ticari uçuşlar gerçekleştirmiştir. 11.6.1933 tarihinde 2298 sayılı yasa ile Hava Postası taşıma işi kanuna bağlanmış ve HDİİ posta taşıma işlerini bu kanuna göre yerine getirmiştir¹⁰⁰.

Kurum ilk kurulduğu yıllarda birkaç farklı görevi yerine getirerek hem hava taşıma işi, hem yer işletmesi hem de havaalanı işletmeciliği yapmıştır. Havaalanları istimlâk ve yapım sorunları nedeniyle kurum 1935 yılında Bayındırlık Bakanlığına bağlanmış ve 1938 yılında ise Devlet Havayolları Umum Müdürlüğü unvanıyla katma bütçeli bir kuruluş olarak Ulaştırma Bakanlığına bağlanmıştır¹⁰¹.

1945 yılında filosunu geliştirerek DC-3 model uçakları da bünyesine katmıştır. 1947 yılı aynı zaman da bir milat olmuş ve ilk defa bir dış hat uçuşu yapılarak, Ankara-İstanbul-Atina seferi düzenlenmiştir¹⁰². Burada dikkat çeken bir nokta Havayolları Devlet İşletmesi İdaresi'nin İngiliz, Fransız, Alman, Amerikan, Polonya, Hollanda uçaklarını satın alıp kullandığı halde yerli üretim uçaklara itibar ve ilgi göstermemiş olmasıdır. THK ve THKv. Örneklerinde olduğu gibi, sivil ticari uçuş amacıyla kurulan bu kurum tarafından da yerli üretim uçaklar göz ardı edilmiştir.

Amerikan hava kuvvetlerinde kullanılmış olan C-47 ve CD-3 modelleri satın alınarak yerli üretime tercih edilmiştir¹⁰³. Ancak alman uçaklarda da hatalı tercih yapılmıştır. Oysa yerli üretim olmasa da yine bir Amerikan modeli olan Lockheed Constellation uçaklarla aynı dönemde okyanus aşırı uçuş yapılabilinmektedir. Yerli üretime destek verilmediği gibi satın alınan uçaklarda da stratejik hata yapılmıştır. Ayrıca alınan uçakların Amerikan hava kuvvetleri tarafından Afrika çöllerinde uzun süre kullanıldığı ve yıprandığı ucuza alınmasına rağmen bakıma ihtiyaç duyduğu anlaşılmaktadır. Bu bahsin uçakları almaya Kahire'ye giden zamanın Genel Müdürü Rıza Çerçel'in konu hakkında anlattıklarında satır aralarına sıkışmış olduğu görülmektedir¹⁰⁴. Bu uygulamanın iki zararı olmuş, birincisi alınan yabancı uçaklar ile özel müteşebbisin girişimleri bir yara daha almış, ikinci olarak da uzun dönemde bakım

¹⁰⁰ Posta Telgraf Teşkilatı Genel Müdürlüğü, Geçmişten Günümüze Posta, PTT Genel Müdürlüğü Yay. Ankara, 2007, s. 238

¹⁰¹ Orbay, a.g.e., s.46-47

¹⁰² THY, a.g.e., s.346

¹⁰³ Orbay, a.g.e., s.47

¹⁰⁴ THY, a.g.e., s.61

ve teknik alt yapı olmadığından alınan uçaklar karlılığını kaybederek zararlı hale dönmüştür. Alınan uçakların olumlu gibi gözükken tek faydası ise filomuzun sayısal olarak Ortadoğu'daki en büyük filo olmasını sağlamasıdır¹⁰⁵.

2.1.2. Türk Hava Yolları (THY)

1950'lerin ikinci yarısına gelindiğinde Türk sivil havacılığımız adına başka bir mihenk taşına ulaşılmıştır. Türk havacılığının yapısı gereği beraber yürütülen taşıma ve havaalanın işletmeciliğinden oluşan bu karmaşık yapı zaman içinde hava taşımalarının artmasıyla daha fazla sürdürülemez hale gelmiştir. Devlet Hava Yolları Umum Müdürlüğü ikiye ayrılarak havaalanı işleticiliği ile uçuş işletmesi birbirinden ayrıştırılmış ve farklı kurumlarca idare edilmeye başlanmıştır. 21 Mayıs 1955 tarihinde 6623 sayılı kanun ile %51 hissesi devlet % 49 hissesi özel sektörde olmak üzere Türk Hava Yolları Anonim Ortaklığı kurulmuştur. İlk yönetim kurulu başkanı Rıza Çerçel iken ilk genel müdürü Ulvi Yenel olmuştur¹⁰⁶.

Yıllar içinde hava ulaşımının artmasıyla kurum yeni yapısında çalışmalarını hızlandırarak çağa uygun şekilde gelişmeye çalışmıştır. Yurt dışında çeşitli merkezlerde bürolar açarak yurt dışı taşımacılık payını da giderek artırmaya başlamıştır. 1961'de koltuk sayısı toplamı 1160'a kadar yükselmiştir. Faaliyetlerini inişli çıkışlı dönemlerle devam ettiren şirket taşımacılık adına dünya paralel bir çizgi izlemiştir.

Kıbrıs krizi ile başlayan dönemde ABD ambargosu sonucu faaliyetlerde sıkıntılı bir dönem yaşandığı anlaşılmaktadır. Uçakların bakım-onarım ve yedek parça ihtiyaçları sorun oluşturmuştur. Ancak kriz döneminin Türk havacılığı adına iki büyük kârı olmuştur. Biri THY'nin ortağı olduğu KTHY kurulmuş olması, diğeri de ambargo sonucu uyanan bilinç ile kendi uçağımızı yapmak konusunda tekrardan harekete geçilmiş ve TUSAŞ bu konuda çalışmalarını hızlandırmıştır. Bu girişimler uçak imalatı küllenmiş olan ateşin tekrardan belirmesini sağlamıştır¹⁰⁷.

¹⁰⁵ THY, a.g.e., s.62

¹⁰⁶ Orbay, a.g.e., s.49

¹⁰⁷ THY, a.g.e., s.124

Barış harekâtı sonrasında ambargo da kaldırılınca 1975 yılından itibaren tekrardan kâr edilmeye başlanmış ve Irak, İran, Lübnan gibi ülkelere seferler başlatılmıştır. Bu yıllarda henüz bağımsızlıklarını elde eden Ortadoğu ülkelerinde havacılık konusunda göze batan bir girişim olmadığından THY açısından bu pazarın büyük avantajı olmuştur. THY ellinci kuruluş yılı olan 1983’de 4.059 koltuk kapasitesine ve 2,5 milyon yolcu taşıma imkânına kavuşmuştur. 1945 yılı gelirleri 4.545 dolar olan kurum 1984 de 202 milyon dolar gelir sağlamıştır¹⁰⁸.

Fakat ilerleyen yıllarda kurumun başarısız yönetimler ve siyasi çekişmelerin yeri haline geldiği görülmektedir. Kurum TSK’dan emekli olan başta paşalar olmak üzere pilotların, subayların emeklilik kulübü haline gelmiştir.¹⁰⁹ Generallerin veya subayların başka bir kuruma geçmesi teorik olarak kötü değildir. Ancak ticari olarak çalışan bir işyerine bu tarz yetkililer atanması kurumu giderek zayıflatmaya başlamıştır. THY’nin o dönemde emekli subayların arka bahçesi haline geldiği ve bir getirim kapısı olarak görüldüğü anlaşılmaktadır.

Kurumun yeniden yapılandırılması ve ticari bir anlayışla yönetilerek kazanç sağlayan bir konuma gelmesini amaçlayan Özal bu amaçla yeni bir anlayış içinde kurumu yapılandırmaya gitmiş bunun içinde Cem Kozlu’ya görev vermiştir. Yeni görevini ve amacını Kozlu’ya şu sözlerle ifade etmiştir. “Ben sadece kurumu kâra geçirmeni değil, kalitesini ve zihniyetini de değiştirmeni istiyorum”¹¹⁰. Bu sözleri biraz açacak olur isek başta yönetimin yanlışlar içinde olduğu, idari ve hizmet bakımından büyük sorunlar yaşandığı, hizmet kalitesinin kötü olduğu, anlamları çıkmaktadır. Dönem-dönem düzelmeler olmuş büyüme sağlanmış, ardından durum tekrar tersine dönmüştür. Bu bir kısır döngü halinde sürmüştür. Öteden beri seyahat eden birçok insandan edindiğimiz bilgilere göre bir dönem yabancıların THY hakkındaki düşüncelerinin hiç olumlu olmadığı anlaşılmaktadır. Özellikle yabancı havayolcusu nazarında THY’nin kötü bir intibaa bırakmış olduğu anlaşılmaktadır. Sonuçta ise kaybolan yolcu ve taşıma gelirleri olmuştur.

¹⁰⁸ Kozlu, a.g.e., s.19-20

¹⁰⁹ Orbay, a.g.e., s.54

¹¹⁰ Kozlu, a.g.e., s.13

Bu duruma ek olarak personelin de yanlış bir zihniyet içinde olduğu, kendi önceliklerini kurum çıkarlarından üstün tuttuğu anlaşılmaktadır. Bazı zamanlarda personelin bu bencil tutumu içgüdüsel olarak normal gibi gözükebilir, hatta güvenlik veya sağlık gibi belli başlı alanlarda öne çıkabilir. Ancak durumun statik kazanması kurumu giderek zayıflatmıştır. O yıllarda THY personel konusunda da muzdarip olmuştur. Geçmiş dönemde kurumun personele tanıdığı imkânlar pervasızca kullanılmıştır. Kurumca personele tanınan haklar ve uçuşlar veri tabanları tam oluşturulamadığından tam olarak takip edilememiş, tanınan hakların suiistimal edildiği ve öngörülenden fazlaca kullanıldığı anlaşılmaktadır. Gerek Kozlu'nun kitabındaki ifadeleri gerekse THY 75. Yıl kitabında anlatılan bilgileri bu konudaki tezimizi doğrulamaktadır¹¹¹.

1987 yılı faaliyet raporları yukarıda ki tespitleri doğrulamaktadır. Filosunda 9 adet DC-9, yine 9 adet Boeing 727, 2 adet DC-10, 7 adet Airbus 310 ile 2'şer adet F-28 ve B-707 kargo uçakları ile yurtdışında 42, ülkemizde 15 şehre 35.855 sefer ile 3.5 m. yolcu taşımıştır¹¹². Yolcu kapasitesinin %65'ni, yük kapasitesinin ise %49'nu kullandırabilmiş ve o yılki faaliyetlerden sadece 363 milyar lira gelir sağlayabilmiş ve bilançosunu 11,5 milyon dolar zararla kapatmıştır. Türk hava Yolları bu istatistikler ile AEA'nın 22 üyeli şirketleri arasında taşıdığı yolcu sayısı ile Avrupa sıralamasında on ikinci iken, yolcu gelirinde on altıncı ve kargo-yolcu toplam doluluk oranında ise sonuncu olmuştur. Yine o dönemki AEA istatistiklerine göre zamanında kalkış yapma sıralamasında sonuncu sırada yer almıştır¹¹³. Bu sonucun doğmasında idarenin yanlışları, geciken seferler, hizmet kalitesinin düşüklüğü kadar personelin tutum ve davranışları da rol oynamıştır. Yolcular arasında tercih edilmeme sebebi, kurumun imkânlarını hem tam kullanamamasına hem de yozlaşmaya neden olmuştur. Daha evvelden değindiğimiz gibi uçak modellerindeki çeşitlilik de maliyet ve zararları artıran başlıca sebepler arasındadır. O dönemde THY filosunda 6 ayrı tipten oluşan bir yapı vardır. Bu durumun anormal olduğunu Swissair Eski Genel Müdürü Otto Loepfe şöyle ifade etmektedir. "Türlü gibi filonuz var. Sanki her uçak türünden bir eşantiyon almışsınız. Ne mantığı, ne stratejisi anlaşılıyor. Tarife yapısını, eğitimi, teknik bakımı, stok yönetimini kolaylaştırmak, sözün kısası para kazanmak istiyorsan çoğu tipi elden

¹¹¹ THY, a.g.e., s.162-164

¹¹² a.g.e., s.162-188

¹¹³ Kozlu, a.g.e., s.37-45

çıkar, filo büyüdükçe her tipteki uçak sayısını artırırken, filodaki tip adedini asgariye indir. Tabii ki tek üreticiye bağlanma”¹¹⁴. Bu durumu Kozlunun söyledikleri tasdik etmektedir. “... 6 farklı uçak tipinin parçalarını stokta bulundurmak, değişik tipler için teknisyenleri eğitmek, uçak üreticilerinin yeni gelişmeler hakkında gönderdikleri talimatları yerine getirmek başlı başına bir eşgüdüm ve planlama kâbusuydu”¹¹⁵.

Ayrıca filo konusundaki sorunlar yanında bakım ünitesi de problem olmuştur. Teknik bakım ünitesinin alan olarak yeterli imkânı olduğu halde fiziki donanımının uygun almayışı, teknik personelin yeterli eğitimi olmaması, disiplinsiz ve plansız çalıştırılması da ayrı bir sorun olmuştur. Toplam maliyetleri kısmak, bakım-onarımı kendi teknisyenlerine yaptırtarak tasarruf etmek amacıyla oluşturulan bu birim, plansızlık nedeniyle verimiz bir hâl alarak tam aksi bir etki yapmıştır. Oysa aynı dönemde THY'nin önemli bir rakibi olan Lufthansa Havayolları teknik bakım üssünün modernliği, temizliği, iş yapma hızı ile adından fazlaca söz ettirmiştir. Planlama ve koordine iyi uygulanmasının başarıda nedeni etken olduğu açığa çıkmaktadır. Aynı zamanda teknolojik yeniliğin verimliliği artırdığı bilinen bir gerçekliktir. Dolayısıyla aynı imkânlar dâhilinde iyi bir planlama ve koordine ile aynı sürede daha kaliteli çalışmalar yapılabilir. Hâlbuki THY'de bakım-onarım işleri faydası maliyetinden az olan bir yapıya dönüşmüştür. Geçmişte yapılan hatalarla sanayisini kuramadığımız havacılığımızın, teknik bakım alanındaki faaliyetleri de değişik problemler nedeniyle dönem-dönem zarar oluşturmuştur. Birçok durumda ise teknik bakım yetersiz kaldığından yurt dışında bakım-onarım yaptırılmıştır¹¹⁶.

Başarısızlığın tek nedeni esasen sadece kötü yönetimde değildir. Ülkemizde THY gibi KİT statüsünde olan birçok kamu kuruluşu siyasi çekişme ve ideolojik yaklaşımlardan da payına düşeni zarar olarak ala gelmiştir. Çalışanların emek gelirinin iyileşmesi ve sosyal haklarının gelişmesini beklemesi kişisel isteklerdendir. Bu olanakları elde etmekte toplu pazarlık ve sendikal yollar ile daha kolay olabilmektedir. Fakat ülkemizde KİT'ler siyasi çekişme ve sürtüşmelere alet edilmişler, asıl amaçlarından saptırılmışlardır. Yönetimdeki siyasi otoriteyi beğenmeyen sendika liderleri muhalif siyasilerinde kışkırtmaları ile pervasız talep ve isteklerle kurumları

¹¹⁴ a.g.e., s.91

¹¹⁵ a.g.e., s.89

¹¹⁶ a.g.e., s.90

zarara sokmak pahasına iktidarı zayıflatmak adına her girişimi yapmışlar, emekçiyi de bu emellerine alet etmişlerdir. Daha iyi yaşam ve çalışma koşulları isteyen fakat politika ve ekonomi hakkında bilgisi olmayan çalışanlar ideolojilerin kurbanları yapılmışlardır. Muhaliflerin amaçları doğrultusunda grevlere gitmişler, çoğu kereler kurumlar bu grevlerden zarar görürken çalışanların kendileri de işten çıkartılmışlardır. 1991 yılında körfez savaşının hemen akabinde THY'nin yaşadığı grevin vurguladığımız noktalarla örtüştüğü anlaşılmaktadır¹¹⁷. Bu grev sonucunda iş yapamaz hale gelen ve hazineye zarar veren HAVAŞ özelleştirilmiştir. Bugün özel kuruluş olarak faaliyetlerine devam eden şirket, bünyesinde binlerce kişiyi istihdam ederek Türk ekonomisine katkı yapmaya devam etmektedir. İnsan kaynaklarını doğru kullanmanın önemi bir kez daha kendini göstermiştir.

Duyulan sıkıntı neticesinde yapılan görüşme ve değerlendirmeler sonunda filo en kısa sürede akılcı bir yöntemle yeniden yapılandırılmış ve problem oluşturan gereğinden fazla çeşitlilik azaltılmıştır. Bu sayede hem pilotların hem de teknik personelin eğitimi kolaylaşırken acil durumlarda müdahale süreleri en kısa süreye inmiştir. Filo konusunda yapılan düzenleme bakım merkezi konusunda da gerçekleştirilmiş ve gerekli düzenlemeler yapılarak bir model için oluşturulan bakım alanı diğeri için uygun hale getirilmiş, hangar ve atölyelerin kullanımı etkinleştirilmiştir. Böylece her bir model için yapılacak harcama azalırken, uzmanlaşma artarak harcanan emek ve zaman azalmış, bu sayede kârlılık artmıştır. Geçmiş yıllarda Türk Hava Yolları kimi yıl zarar kimi dönem kâr ederek faaliyetlerine devam ederken yapılan çalışmalar ile kötü yönetim ve bozuk organizasyon gibi sebeplerle zarar etme dönemleri bitmiştir. Kurum 1988 yılında 3,5 milyon yolcu taşır iken 1995 yılına gelindiğinde THY 8 milyon civarında yolcu taşıma olanağına kavuşmuştur¹¹⁸.

Planlama, modern teknik ve etkin işgücü sayesinde THY 2000 yılından itibaren yolcu ve yük taşımadaki başarısına teknik hizmet başarısını da ekleyerek gelişmeye başlamıştır. Sistemli bir altyapı ve organize olmuş bir yöntemle uçuş hatlarının talep ve ihtiyaçları en kısa sürede tespit edilerek kapasite ihtiyacı belirlenip ve koltuk ve sefer sayıları ayarlanarak bilet ücretleri gerçekçi olarak belirlenmeye başlanmıştır. Biletlerin

¹¹⁷ a.g.e., s.155-161

¹¹⁸ a.g.e., s.178

fiyatları gruplandırmalar yapılarak değişken hale getirilmiştir. Aynı uçuşta farklı fiyat ve hizmetle yolculuk edilebilir olmuştur¹¹⁹.

Diğer yandan gerçekleştirilen düzenlemeler ile THY sadece kendi uçaklarına değil farklı havayollarının uçaklarına da hizmet vererek bakım-onarımdan gelir sağlamaya başlanmıştır. 2002 yılında diğer firmalara verdiği hizmetten sağladığı gelir 52,5 milyon dolar boyutuna ulaşmıştır¹²⁰. Yönetimin personeli kazanarak daha iyi şartlar sunması çalışanların moralini yükselterek verimi arttırmıştır. Kâr amacıyla yaptığı faaliyetlerden hem zarar edip hem de kendi ihtiyaçlarını dahi göremezken iken, alt yapısını geliştirmesi ve iyi yönetimle amaçlarına ulaşabilen bir kurum haline dönüşmüştür.

Türk Hava Yolları'nın bu tarihlerden itibaren gelişimini ve yapılanmasını çağa uygun olarak hem yaygın hem de yoğun olarak yükselttiği görülmektedir. Bu çerçevede çeşitli şirketlerle anlaşarak işbirliğine gidilmiştir. Okyanus ötesi uçuşları aktarmasız şekilde yapabilecek kapasitede uçakları satın alıp veya kiralayarak filosuna katmıştır. Kayıp bagaj, tehir ve sefer iptalleri konusunda Avrupa'daki havayollarının ortalamasını yakalamayı başarmıştır. Personelin yolcuya yaklaşımı da değişerek havayolu kullanıcıları arasında geçmişte var olan olumsuz izlenimlerin bertaraf edilmesi elbette ki bu başarılı sonuçların alınmasında büyük pay sahibi olmuştur.

Hizmet sektörünün başarısı, yaptığınız işi iyi bilmenin yanında, hizmet alana işinizde iyi olduğunuzu hissettirmek, onun ihtiyaçları, rahatı ve güveni açısından verilen hizmetin en uygun olduğuna inandırmaktan başlar. İlk bırakılan intibanın önemi kendini devam eden süreçte de daha iyi hissettirir. Hem uçakların yenilenmesi hem de hizmet verilen alanlar ile yolcu taşınan otobüslerin temiz ve bakımlılığı da kuşkusuz hava yolcusu arasında olumlu etki yaparak, tercih sebebinin negatif durumunu pozitif olarak değiştirmiştir. THY kurumsal düzeyde geçmişte yapılan hataların farkına varmış yanlışlarından geçte olsa dönebilmiştir. Hizmet kalitesini yükseltmesi, filosunu zaman içinde ihtiyaçları doğrultusunda yenilemesi şirketi maddi olarak güçlendirirken yolcu nazarında da manevi olarak yükseltmiştir. THY konusunda şimdiye kadar bahsi geçen olaylar bizi bu sonuca götürmüştür.

¹¹⁹ THY, a.g.e., s.168-169

¹²⁰ Kozlu, a.g.e., s.145-146

2.2. EKONOMİNİN LIBERALLEŞTİRİLMESİNDEN 2000 YILINA TÜRKİYE'DE SİVİL HAVACILIK

Teknolojik gelişmelerle beraber 80'li yıllardan sonra havacılık alanında yenilikler meydana gelmiştir. Jet motorlarının sivil uçaklarda kullanıma başlanması, alt yapı ve tesislerin gelişmesi havacılık alanında kaliteyi artırmıştır. Serbestleşme, bölgesel işbirlikleri ve liberizasyon çerçevesinde özel havayollarının sayısı ve faaliyetleri genişlemeye başlamıştır. 1983 yılında çıkarılan 2920 sayılı Sivil Havacılık Kanunu çerçevesinde özel girişimcilerin havacılık alanında faaliyet göstermesine izin verilmesiyle özel havayolları kurulmasının önü açılmıştır. Bunun neticesinde yaşanan rekabet ve işbirlikleri sayesinde sivil havacılığımız büyük gelişme kat etmiştir. Bu yasadan sonra izleyen yıllar içinde 19 adet hava işletmesi kurularak büyük bir sıçrama yaşanmıştır. Fakat hızlı gelişmeye uygun olmayan alt yapı yetersizliği sektörde sorunlar çıkmasına sebep olmuştur. Artan uçak sayısı ve trafiğe paralel olarak 22 tane askeri havaalanı Genel Kurmay Başkanlığı ile koordine sağlanarak 19.11.1986 tarihinde yapılan bir protokolle sivil trafiğe açılmıştır. Bu uygulama sektörü havaalanı imkânları bakımından rahatlatmıştır¹²¹.

Teknolojinin etkisiyle THY'de gelişim sürecine girmiştir. Belli bir plan dâhilinde filo ve tesisleri geliştirmiştir. Bunun yanında Havaalanları da modernleşmeye başlamıştır. THY faaliyetlerini daha ziyade kârı fazla olan dış hatlara yoğunlaştırmıştır. Bu durum iç hatlarda özel hava taşıyıcılarının filo ve pazar payını artırmaya yardımcı olmuştur¹²². Ancak sektörde yaşanan bu hızlı gelişmeler tüm firmalara olumlu yansımamıştır. Bazı firmalar sektörü iyi tanımadığından, yönetimde aksaklık, yetersiz altyapı, havacılık sektörünün olağan yapısında kaynaklanan krizlerden ani etkilenme gibi sebeplerle, ya da siyasi krizlerin etkisiyle yeni kurulan bu özel şirketlerin birçoğu birkaç yılda faaliyetlerine son vermek zorunda kalmışlardır. Tüm bu olumsuzluklara rağmen dünya genelinde havacılığın yükselme eğiliminde olması 90'lı yıllar da Türk özel firmaları ve THY ile birlikte ülkemiz şirketlerinin faaliyet gösterdiği pazarlardaki paylarının yükseldiği yıllar olmuş ve pazar payları %50'e kadar yükselmiştir¹²³.

¹²¹ Korul ve Küçükönel, a.g.e., s.25-26

¹²² THY, a.g.e., s.154-200

¹²³ Korul ve Küçükönel, a.g.e., s.35

Son yirmi yılda Türkiye’de kurulup kapanan özel şirket sayısı 20 civarında olup Toros Havayolları, Talia Havayolları, Tur Avrupa Havayolları, Akdeniz Havayolları, Bosphorus Havayolları, Boğaziçi Havayolları, THT, Sunways Havayolları, GTI Havayolları, Haliç Havayolları, Tayfun Air, Green Air, Nobel Air, Birgen Air, Holiday Air, Sultan Air, VIP Air, İstanbul Havayolları A.Ş, Top Air Havacılık A.Ş ve Alfa Havayolları bu firmalardandır. 1998 yılında yurt dışından ülkemize taşınan yolcu oranı için Türk taşıyıcıların payı %60 iken kapanan bu şirketlerin etkisiyle 2000 yılında bu oran %40'lara kadar gerilemiştir¹²⁴. Bu düşüşe özel şirketlerin sadece taşıdığı miktar değil, kapanmalarından dolayı Türk sivil havacılığının itibar kaybetmesine yol açarak diğer şirketler üzerinde olumsuz izlenim yaratmaları da sebep olmuştur.

Yukarıda ki tespitlerden de anlaşılacağı üzere havacılık sektörü son derece narin yapıda olup en ufak olumsuzluklardan hemen etkilenebilirken, lehine durumları aynı hızda kâra çeviremeyen aşırı derecede dalgalı bir yapıya sahiptir. Salgın hastalıklar (Kuş gribi SARS vs), savaşlar ve siyasi krizler (körfez krizi), ve ekonomik krizlerden (5 Nisan 1999 ve Asya krizleri gibi) çok çabuk etkilenebilmektedir. Bu hallerde sektörün yapısal ve kalıcı zararlar alabildiği gibi anlık zararlar yaşaması olasılığı da çok yüksektir. Kriz zamanlarında yolcular hava seyahatinden hemen vazgeçebilmekte kara-demir yolu alternatifine hemen dönebilmektedir. Savaşların güvenlik korkusu yaratması, krizlerin hava taşımacılığında maliyet artırıcı etkisi hemen kendini hissettirmektedir. Bu durumda kullanıcılar alternatif ulaşım yöntemlerine, daha doğrusu klasik yöntemlere dönmektedirler.

Havacılık sektörünün kapsadığı her konuda, en iyi en doğru kararları ve öngörülerini tutturmak, plan ve uygulamaları en doğru ve etkin biçimde yapmak suretiyle başarıya ulaşabildiği ve bu başarıyı ise çok yavaş gerçekleştirebildiği görülmektedir. Krizler çöküşleri hızlı yaşatırken, plansızlık ve başarısız uygulamalar ise sessiz bir yıkıma götürmektedir. Havayolu sektörünün narin yapısı ve hata götürmeyen uygulamaları hem tek-tek şirketleri hem de genel olarak sektörü etkileyebilmektedir. Bazı zamanlarda zararlar zincirleme etkiler oluşturmaktadır.

¹²⁴ a.g.e., s.34

Somut bir örnek olarak Körfez savaşının etkisiyle ABD'nin de içinde olduğu birçok ülkede sivil havacılık sektörü ağır yaralar almıştır. Hem uçuş güvenliği etkisi hem de hızla yükselen yakıt fiyatları şirketleri güç duruma sokmuştur. Bazıları dönem zararı ederken bazıları iflas ederek kapanmıştır. O zamana kadar dünya genelinde ticari uçuşlardan elde edilen gelirlerden daha büyük oranda sivil havacılık faaliyetlerinden zarar edilmiştir. THY'nin 1990 yılı zararı 84 milyon \$, 1991 yılı zararı 157 milyon \$, 1992 yılı zararı 87 milyon \$, 1993 yılı zararı 119 milyon \$, 1994 yılı zararı ise 73 milyon \$ olarak gerçekleşmiş, kâra ancak 1995 yılında geçebilmiş o yılki bilançosunu ancak 8 milyon \$ lık kâr ile kapatabilmiştir¹²⁵. AEA üyesi şirketlerin 1992 yılı zarar toplamı ise 2.5 milyar \$ civarında gerçekleşmiştir.

Genel olarak faaliyetlerini sürdürmeyi başarabilen firmalar kriz dönemlerinde işçi çıkarma, filoda küçülmeler gibi yollarla ayakta kalmışlardır. Bazen de iflas kaçınılmaz olmuştur. Bu konuya Swissair'in en iyi örneklerden biridir. Çok güçlü mali yapısına güvenen bu şirket hatalı kararlarla farklı alanlardaki şirketlerin, bankaların hisse senetlerini alarak bunları ele geçirmek için çeşitli ortaklıklara girmiş fakat bu kuruluşların ekonomik durumlarının iyi analiz edilmemesi şirketi zora sokmuştur. Bu duruma 11 Eylül krizi de eklenince birçok firmayla beraber Swissair'de iflas etmiştir¹²⁶. Olayın detaylarına baktığımızda iki önemli stratejik hata göze çarpmaktadır. 1. şirket hesapsız ve plansız bir şekilde büyümeye global bir yapıya gitmeye çalışmıştır. 2. ve daha kritik hata ise firmanın ana faaliyet alanından uzaklaşarak farklı kuruluşların uzmanlık alanına girmesidir. Giriştiği konu hakkında yeterli bilgisi ve tecrübesi olmadığından girişimlerin hayal peşinden koşulması anlamına geldiği söylenebilir.

Türk havacılığı adına zararın tek suçlusu körfez krizi değildir. O yıllarda ülkemiz içinde yaşanan siyasi çekişmelerin tetiklediği ekonomik krizlerinde etkisi çok büyük olmuştur. Veriler irdelendiğinde THY'nin varlığını sürdürüp hayatta kalmasına tek sebep olarak KİT yapısında olması karşımıza çıkmaktadır. 5 yıl boyunca zarar üstüne zarar eden zaten yeterli sermayesi olmayan bir şirketin faaliyet yapabilmesi özel sektör olması durumunda imkânsız gözükmektedir. Kamu kuruluşu olup, faaliyetleri devletçe hayati önem taşıdığından THY ekonomik olarak desteklenmiş, buna karşın birçok özel

¹²⁵ Kozlu, a.g.e., s.183

¹²⁶ a.g.e., s.196-222

havayolu destekten yoksun olduğundan kapanmak zorunda kalmıştır. Türk Hava Yolları'nın hem kamu desteğini alması hem de geçmiş yıllarda sürekli krizlere maruz kalarak kriz konusunda uzmanlaşması, bu zor dönemi atlatmasına yardım etmiştir.

2.3. SON ON YILDA TÜRK SİVİL HAVACILIĞINDAKİ GELİŞMELER

Sivil hava taşımacılığı hassasiyetine binaen hemen her ülkede devlet destekli olarak gündelik hayat sokulmuştur. Yüksek maliyeti, güvenlik sorunu, halkın bu alanda yeterince yatırıma girişmesine olanak tanımamaktadır. Ayrıca geçmiş yıllarda yoğun iflaslardan dolayı çok riskli bir alan olarak görüldüğünden yatırımcılar için soru işareti ile yaklaşılan bir sektör olmuştur. Havacılık sektörü ekonomik şoklar karşısında genel olarak son derece kırılabilir bir yapıya sahiptir. Yeterli tedbir ve deniyim yoksa en ufak dalgalanmalardan son derece büyük zararlar görebilirler. Ayrıca sektöre yeni giren şirketlerin aynı alanda faaliyet yapan yerleşik firmaların yolcularını kendilerine çekebilmeleri son derece zordur. Uçmak her şeyden önce güven ister, dolayısıyla test edilmemiş ve yeterli referansı almamış havayolu şirketleri bu geçiş dönemini atlatamayabilmektedir. Ancak bu duruma karşı günümüzde bazı alternatif yöntemler geliştirilmiştir. Aşağıda bunlara kısaca değinilmiştir.

Bunlardan biri pahalı tarifeli seferlere karşı çözüm modeli olarak hayata geçen Düşük Maliyetli Havayolu uygulamalarıdır. Birtakım maliyetleri kısmak suretiyle dolmuş uçak (charter) seferleri düzenleyerek, tarifeli havayolu işletmelerinin faaliyet göstermediği alanlarda yada uçuş yapmadığı günlerde yapılan seferlerle hizmet vermektedirler. Düşük fiyatlarla kısa mesafe uçuşlarda diğer ulaşım türlerine alternatif olarak faaliyetlerini sürdürmektedirler.

Diğer bir uygulama ise Bölgesel Havayolu taşımacılığıdır. Büyük yerleşim yerleri ile küçük yerleşim yerleri arasında faaliyet yapan havayolları bu gruba girmektedir. Küçük uçaklarla yerel bölgelere sefer düzenleyerek ulaşımı kolaylaştırıp, turizm ve ticareti geliştirerek ekonomik olarak büyük fayda sağlarlar. Ülkemizde sivil havacılığının tam olarak sektörleşmediği dönemlerde bazı şirketler bu yöntemlerle ticari taşımacılıkta kendilerine yer bulmaya çalışmışlardır. Piyasa durumunu doğru analiz

eden hava yolları hayatta kalmayı başarabilmiştir. Bazı firmalar müşteri farkı oluşturarak, bazıları bölgesel ulaşım imkânı sağlayarak Türk Hava Yollarının gölgesinde gelişimlerini sürdürmüşlerdir. THY gibi bir devin özelleştirilmesinin tamamlanarak özel sermayeli bir tekel olamaması ise Türk özel şirketlerin için eşsiz bir şans olmuştur. Böyle bir pozisyonda sektöre yeni girecek özel firmaların akıbeti pek de parlak olmayacak gibi gözükmektedir.

3.1.1 Kriz Dönemlerinde Türk Havacılığı

90'lı yılların hemen başında Irak-Kuveyt arasında yaşanan gerilim daha sonra kızışıp savaşa dönüşünce Ortadoğu'da havayolu işletmeleri krizlerle karşı karşıya kalmışlardır. İstatistiklere göre kötüleşme ancak 1992 yılında durdurulabilmiş ve küçük çaplı bir düzelme başlamıştır. Ancak tam anlamıyla gelişme 1995 yılından itibaren görülmüş, işletmeler uğradıkları zararları kapatıp kâra geçmeye başlamışlardır. 1995 yılında dünya yolcu-yük trafiğinde ortalama olarak yaklaşık %6,7 artış yaşanmıştır. Türkiye'de ise yolcu trafiğinde %24.3'lük, yük trafiğine %17.3'lük bir artış olmuş bu durum turizm gelirlerinde %14.7'lik bir artış yaşatmıştır¹²⁷. Körfez Savaşı'nın olumsuz etkilerini üzerinden atarak gelişme gösteren sektör, büyümesini pekiştirip tırmanışa geçeceği bir zamanda patlak veren Asya Ekonomik Krizi ile yüz-yüze kalmıştır. 1998 yılında Asya'da yaşanan ekonomik krizden önemli ölçüde etkilenmiştir. Türkiye ise krizden kısmen etkilenmiştir. Tablo 1'de Asya krizini takip eden yıllarda Türkiye'de sivil havacılığa ait veriler gösterilmiştir.

¹²⁷ www.tayyareci.com/makaleler/antunbulak/image/9KAKINMAPLANI.pdf, (19.05.2010)

Tablo 1.

a) 1998-2008 Yıllarında Uçuş Amaçlarına Göre İç Hat Uçak Seferleri

Yıllar	Türk			Yabancı			Toplamlar					
	Ticari	Diğer	Askeri	Ticari	Diğer	Askeri	Türk Sivil	Türk Top.	Yab. Sivil	Yab. Top.	Gen. Top.	Sivil Top.
1998	149,325	53,535	14,045	0	886	364	203,746	218,155	886	1,250	218,155	204,632
1999	153,430	42,994	15,416	0	854	384	197,278	213,078	854	1,238	213,078	198,132
2000	147,375	37,253	15,275	0	574	364	184,628	199,903	574	938	200,841	185,202
2001	125,554	25,407	15,361	0	666	512	150,961	166,322	666	1,178	167,500	151,627
2002	112,385	27,107	14,674	0	528	659	139,492	154,166	528	1,187	155,353	140,020
2003	112,617	24,672	15,082	0	1,456	354	137,289	152,371	1,456	1,810	154,181	138,745
2004	150,550	26,694	14,321	0	808	325	177,244	191,565	808	1,133	192,698	178,052
2005	205,316	34,957	15,481	0	825	223	240,273	255,754	825	1,048	256,802	241,098
2006	260,557	43,214	15,007	0	1,486	288	303,771	318,778	1,486	1,774	320,552	305,257
2007	281,473	39,460	12,015	0	2,465	248	320,933	332,948	2,465	2,713	335,661	323,398
2008	288,158	47,925	12,172	0	2,773	388	336,083	348,255	2,773	3,161	351,416	338,856

Kaynak: DHMİ İstatistik Yıllıkları 2000-2001-2002-2003-2004-2005-2006-2007 ve 2008'den derlenmiştir.

b) Önceki Yıla Göre İç Hat Uçuşlarda Yaşanan Değişmeler

	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Sivil	-3.18	-6.53	-18.13	-7.65	-0.91	28.33	35.41	26.61	5.94	4.78
Ticari	2.75	-3.95	-14.81	-10.49	0.21	33.68	36.38	26.91	8.03	2.38

Yukarıdaki tablomuzdan da anlaşılacağı üzere 1998 yılında Türkiye genelinde toplam 218.155 İç Hat uçuşu gerçekleştirilmiştir. Bu uçuşların 149.325'i ticari maksatlı yapılmıştır. Yapılan tüm uçuşlara arasında sadece ticari amaçlı uçuş kapsamında yabancı uçuş bulunmamaktadır. Askeri ve diğer uçuşlarda yabancı uçuşlar yer almaktadır. Yabancı ticari uçuş bulunmaması ülkemizin hava taşıma anlamında kendine yeterliliğinin bulunması anlamına gelmektedir. Gelişmekte olan bazı ülkelerde yabancı taşıyıcılara bu imkânların tanındığı bilinmektedir. Dolayısıyla bu durum Türkiye açısından iç hatlar taşımasında önemli bir avantaj oluşturmuştur. Ticari uçuşların 14.763 adedi charter olarak tanımlanan tarifersiz uçuşlardan meydana gelmiştir¹²⁸. Tarifersiz uçuşların yüksekliği yeterli ve gerekli düzenleme ile fiyat ayarlamaları yapıldığı takdirde Türk insanının havacılık ulaşım moduna istekli olduğu düşüncesi uyandırmaktadır.

Toplam 196.830 adet olan dış hat uçuşların ise 100 bin'den fazlası ticari maksatlı olarak Türk taşıyıcı tarafından gerçekleştirirken, 86 bin civarında ise yabancı taşıyıcı tarafından ticari amaçlı sefer yapılmıştır¹²⁹. Dış hat sivil-ticari uçuşların 52.471'i Türk tarifeli, 48.166 tarifersiz; 32.457'i yabancı tarifeli ve 53.055'de yabancı tarifersiz uçuşlardan oluşurken toplam 101.221 adet tarifersiz sivil-ticari uçuş gerçekleştirilmiştir¹³⁰. Tarifersiz uçuşların fazlalığı dış hat uçuşlarda yerli-yabancı tüm şirketlerde gerekli planlama ve koordinenin yapılamadığının bir göstergesi sayılabilir.

Her ne kadar bölgede faaliyet gösteren havayolu işletmeleri ekonomik krizin neden olduğu olumsuzlukları ortadan kaldırmak amacıyla, operasyonlarını yeniden düzenleyerek personel azaltma ya da filolarını yeniden planlama gibi çeşitli önlemlere başvursalar da kriz etkisinden tam olarak korunmak mümkün olmamıştır. Kriz nedeniyle bölge başta olmak üzere dünya sivil havacılığında gerileme görülmüş faaliyet sonlandıran şirketler olmuştur. Dünya genelinde sivil hava taşımacılığında devam eden bu durumun yansımaları Türkiye'yi de etkilemiştir. Ekonomik krize paralel olarak dış ticaret gelirlerinde daralma yaşanmış, düşüş havayolu yük trafiği istatistiklerinde de bariz bir şekilde görülmektedir.

¹²⁸ Devlet Hava Meydanları İşletmesi, İstatistik Yıllığı 2000, Alban Tanıtım, Ankara, 2001, s. 47

¹²⁹ a.g.e., s.48

¹³⁰ a.g.e., s.48

1999 yılından itibaren azalan krizin etkileri atlatılarak dünya genelinde yolcu ve yük trafiğinde bir yükseliş trendi başlamıştır. Özellikle yılın ikinci yarısına kadar ticari trafikte yükselme eğilimi sürmüştür. Bu olumlu gelişme devam ederken ülkemiz kendi ekonomik krizi ve doğal afetlerin yıkımı altına girmiştir. 17 Ağustos ve 12 Kasım 1999 tarihinde meydana gelen depremler nedeniyle Türk ekonomisi büyük sıkıntılar yaşamıştır. Bu talihsiz ve üzücü afetler sonucunda binlerce kişi ölürken, yıkıma uğrayan işletmeler altyapı-işgücü kayıpları gibi ekonomiyi doğrudan ve dolaylı etkileyen faktörler neticesinde büyük kayıplar yaşanmıştır. 1999 yılında ticari uçuşlar artmasına karşın toplamda %-2.32 dolayında bir uçuş azalması meydana gelmiştir¹³¹. Özel uçakların oluşturduğu gruptan sağlanan gelirlerin ticari uçuşlara nazaran cüzi miktarda getirisi olması genel düşüşte önemli bir gelir kaybına neden olmamaktadır. Ancak havacılığın daralmasını göstermesi bakımından önemlidir. Diğer göze batan bir olay ise hem iç hat hem de dış hat ticari uçuşlarda tarifersiz uçuşların azalmasıdır. Dış hat tarifersiz uçuşlarda ki azalma organizasyonun etkinleştirilip tarifeli uçuşlara dönüştürülebilmiş olmasından değil, hava ulaşımını kullananların azalması yani yolcu ve yük gelirlerinin tamamen ortadan kalkması olarak gerçekleşmiştir.

2000 yılı gerilemenin sürdüğü bir yıl olmuştur. Üstteki tablodan da anlaşılacağı üzere iç hat ticari uçuşlarda önceki yıla göre %-3,95 oranında azalma görülmektedir. Krizin Türk havacılığına etkisi artarak sürmüştür. Özel ve ticari uçuşların hepsinde kayıplar yaşanmıştır.

Alttaki tablomuzda 2000 senesinde iç hatlarda faaliyet yapan şirketlere ait veriler yer almaktadır. Verilerden de anlaşılacağı üzere toplam yolcunun %97'si tek başına THY tarafından taşınmıştır. Geri kalan oran ise 9 özel havayolu tarafından nakledilmiştir. Aynı tarz bir veri yük açısından da söz konusudur. Verilerden de anlaşılmaktadır ki Türk özel sivil havacılığı iç hat bazında henüz olgunlaşmamıştır.

¹³¹ a.g.e., s.45

Tablo 2.

2000 Yılında İç Hatlarda Faaliyet Yapan Havayolları ve Taşıdıkları Yolcu-Yük Miktarları

Faaliyet	ALF	İST	NTL	OHY	PGT	SXS	THY	Diğer	TOPLAM
Sefer	2,251	3,404	1,239	1,878	2,210	1,972	133,382	1,039	147,375
Yolcu	39,118	202,390	22,621	42,437	15,059	44,499	12,968,489	4,426	13,339,039
Yük (ton)	658	3,545	180	374	273	156	221,090	80	226,356

Kaynak: DHMİ İstatistik Yıllığı 2000 s.72-134-171'den derlenmiştir.

Verilen tablodan da görüleceği üzere yıl boyunca gerçekleştirilen iç hat uçuşların %91 THY tarafından gerçekleştirilmiş ve sefer sayısı 133.382 olmuştur. İkinci sırada ise 3.404 adet sefer ile İstanbul Havayolları %2 civarında bir oranla yer alırken, geriye kalan 10.589 adet sefer ise 12 değişik havayolu işletmesi tarafından gerçekleştirilmiştir¹³². Özel şirketlerin gelişme gösterememesindeki asıl sebep ise mevzuat ve eksikliği ve sivil havacılık kanunundaki çeşitli engellemelerden kaynaklanan özel havayollarının kısıtlanmasıdır. Yıl içinde Türkiye'de taşınan toplam 226.356 ton yükün 221.090 tonu THY tarafından nakledilmiştir. Bu rakam toplam yükün %97,6'sını tek başına THY'nin taşıdığını göstermektedir. En fazla yük taşıyan ikinci firma ise İstanbul Havayolları olmuş ve 3.545 ton yük taşımıştır.

Türkiye'nin içinde bulunduğu ekonomik kriz ve yaşadığı depremler hemen tüm sektörler gibi havacılık sektörünü de olumsuz yönde etkilemiştir. Azalan trafikten Türkiye olarak aleni biçimde gelir kaybına uğrayan ilk kuruluş DHMİ olmuştur. Başlıca iki görevi hava trafiğini yönetmek ve havaalanı işletmek olan bu kuruluş tabiri caizse uçan kuştan para almaktadır. Dolayısıyla azalan her uçuş gelir kaybı demektir. Ancak azalan her uçuş havayolu işletmecileri için doğrudan zarar olmayabilir. Belli bir seviyeye kadar azalan uçuşları maliyet kısarak ve yüksek doluluk oranıyla daha verimli hale gelerek karşılamak söz konusu olabilmektedir.

¹³² a.g.e., s.72

Bir diğer tablomuz ise Türkiye’den yurt dışına uçuşları göstermektedir. Dış hat ticari uçuşlar iç hat faaliyetlere oranla daha iyi bir gelişim göstermiştir.

Tablo 3.

Uçuş Amaçlarına Göre Dış Hat Uçak Seferleri (1999-2000)

Yıllar	Türk			Yabancı			Toplamlar					
	Ticari	Diğer	Askeri	Ticari	Diğer	Askeri	Türk Sivil	Türk Top.	Yab. Sivil	Yab. Top.	Gen. Top.	Sivil Top.
1999	93,129	3,166	525	74,014	3,776	1,018	96,295	96,820	77,790	78,808	175,628	174,085
2000	98,584	2,989	185	83,500	4,068	1,043	101,573	101,758	87,568	88,611	190,369	189,141

Kaynak: DHMİ İstatistik Yıllığı 2000, s.48

Hem Türk tescilli hem de yabancı havayolu şirketlerinde tarifeli ve tarifesiz ticari uçuşlar artış sergilemiştir. Yabancı şirketlerdeki artış oranı ise Türk firmalarından daha fazla olmuştur. Bu küçük gelişme dış hat nazarında 1998 yılı verilerine dönülmesini sağlayamamıştır. Azalmanın kaynağını tarifesiz uçuşlarda yaşanan gerileme oluşturmuş, 1998’den 2000’e dış hat tarifeli uçuşlar 84 binlerden 94 binlere yükselirken tarifesiz uçuşlar ise bunun aksi yönde gelişme göstererek 101 bin’den 87 bin’e düşmüştür¹³³. Genelde ise iç hatlar ve dış hatlar trafiği eş zamanlı olarak azalma göstermiş 1998 yılında 414.985 olan toplam trafik sayısı 2000 senesi sonuna kadar 391.210’a gerilemiştir.

En çok sefer düzenleyen yabancı şirketler arasında 6.048 sefer ile Lufthansa AG 1. sırada, 3.735 sefer ile Condor Flugdienst GMBH 2. sırada, 2.758 sefer ile Aerolloyd Flufreisen 3. sırada, 2.752 sefer ile Hapagloyd Fluggesellschaft ise 4. sırada yer almıştır¹³⁴. Bu dört firmanın da hepsi Alman tescilli havayollarıdır. Almanya’da yaşayan gurbetçilerimizin gerek kendi seyahatleri gerekse doğal kültür elçileri olarak ülkemizin tanıtımına yaptıkları katkıyla gelen Alman ziyaretçi sayısı Alman taşıyıcıların

¹³³ a.g.e., s.48

¹³⁴ a.g.e., s.74-82

istatistiklerde öne çıkmalarına olanak sağlamıştır. Ülkemize gelen toplam 2.277.000 Alman turistin 2.166.000'den fazlası hava yolunu kullanmıştır. Dolayısıyla yapılan sefer sayısı da fazla olmuştur. Önceki yıla göre hem ticari uçuşlarda hem de genelde artış yaşanmıştır. Söz konusu yılda Türk ticari seferler dış hatlarda %6 civarında artarken, toplam sivil trafik %8'den fazla büyüme sergilemiştir. Bu durum bize yabancı piyasalarda Asya krizinin atlatıldığının önemli bir göstergesini oluşturmaktadır. Kriz zamanlarında tüketiciler ilk olarak lüks gelirlerini kısıtlarına göre 2000 yılındaki artış dış piyasalarda kriz etkisinin Türkiye'den daha erken bittiğinin bir göstergesidir.

Tablo 4.

2000 Yılında Dış Hatlarda Faaliyet Yapan Türk Tescilli Havayolları ve Taşıdıkları Yolcu- Yük Miktarları

Faaliyet	ALF	ROZ	İST	MNB+ MNG	OHY	PGT	NTL	SXS	THY	YKY	TOPLAM
Sefer	5,598	1,391	5,502	1,480	8,751	8,111	4,028	5,846	49,861	8,014	98,582
Yolcu	966,982	132,164	614,871	3	1,482,492	1,128,387	713,815	828,025	5,356,310	860,644	12,083,693
Yük (ton)	15,419	1,873	14,410	4,364	22,923	18,189	9,680	12,944	189,350	15,794	334,946

Kaynak: DHMİ İstatistik Yıllığı 2000, s.73-135 ve 172'den derlenmiştir.

Tablo 4'e baktığımızda dış hatlar ticari trafiğinde Türk taşıyıcılar arasında 49.861 sefer ile THY liderliğini sürdürdüğü, ikinci sırada 8.751 trafik ile Onur Havayolları'nın geldiği, Pegasus Havayolları'nın ise 8.111 uçuş ile üçüncü olduğu ve KTHY 8.014 adet sefer gerçekleştirdiği görülmektedir. Türk taşıyıcıların ticari sefer toplamı 98.582 adet olarak gerçekleşmiştir. Tablodan anlaşılacağı üzere Türk şirketler arasında 5.356.310 yolcu THY tarafından taşınırken, 1.482.492 kişi Onur Hava Yolları ile seyahat etmiş, Pegasus Hava Yolları ile yolculuk edenlerin sayısı 1.128.387 kişiye ulaşmış ve bu sayı PGT'yi üçüncü sıraya taşımıştır. Bir başka deyişle dış hat yolcu trafiğinin %56'sı Türk taşıyıcılar tarafından gerçekleştirilmiştir.

2000 yılı sonunda ülkemiz hava sahasını kullanarak başka memleketlere giden uçakların oluşturduğu overflight uçuşlar ise 152.394 adet olarak gerçekleşmiştir. Tüm transit geçişler arasında ise 17.613 sefer ile İngiliz taşıyıcılar ilk sıraya yerleşirken, 12.602 sefer ile de Alman taşıyıcılar 2. sırada yer almıştır¹³⁵.

Yıl boyunca iç hat ve dış hatlarda taşınan yolculara ait veriler ise tablo 5 ve tablo 6'da verilmiştir.

Tablo 5.

2000-2008 Yıllarında İç Hat Yolcu Sayısı

Yıllar	Tarifeli	Tarifesiz	Toplam Yolcu	Değişim %
2000	12,974,121	364,918	13,339,039	0.00
2001	9,928,145	129,663	10,057,808	-24.60
2002	8,475,717	222,147	8,697,864	-13.52
2003	8,741,083	384,215	9,125,298	4.91
2004	13,357,534	1,070,435	14,427,969	58.11
2005	18,893,286	1,049,406	19,942,692	38.22
2006	24,538,373	2,106,077	26,644,450	33.61
2007	26,675,886	2,634,447	29,310,333	10.01
2008	30,873,095	2,016,498	32,889,593	12.21

Kaynak: DHMİ İstatistik Yıllığı 2000-2001-2002-2003-2004-2005-2006-2007-2008'den derlenmiştir.

2000 yılı boyunca iç hatlarda taşınan 13.339.039 kişinin tamamı Türk tescilli havayolu şirketlerince taşınmıştır. Tarifesiz olarak taşınan yolcu tarifeli yolcunun ancak %2,73 kadardır.

¹³⁵ a.g.e., s.115

Tablo 6.

a) 2000- 2008 Yıllarında Uçuş Amaçlarına Göre Dış Hat Uçak Seferleri

Yıllar	Türk			Yabancı			Toplamlar					
	Ticari	Diğer	Askeri	Ticari	Diğer	Askeri	Türk Sivil	Türk Top.	Yab. Sivil	Yab. Top.	Gen. Top.	Sivil Top.
2001	99,508	1,978	159	99,036	3,794	1,527	101,486	101,645	102,830	104,357	206,002	204,316
2002	107,717	1,801	169	100,567	3,765	1,370	109,518	109,687	104,332	105,702	215,389	213,850
2003	109,646	861	100	97,795	4,248	1,543	110,507	110,607	102,043	103,586	214,193	212,550
2004	128,246	2,065	62	110,626	5,313	1,228	130,311	130,373	115,939	117,167	247,540	246,250
2005	143,693	2,256	134	122,628	7,393	1,181	145,949	146,083	130,021	131,202	277,285	275,970
2006	145,454	3,284	116	116,774	7,155	1,414	148,738	148,854	123,929	125,343	274,197	272,667
2007	156,723	4,474	124	135,639	9,164	1,203	161,197	161,321	144,803	146,006	307,327	306,000
2008	172,180	4,873	170	146,240	12,455	853	177,053	177,223	158,695	159,548	336,771	335,748

Kaynak: DHMİ İstatistik Yıllıkları 2000-2001-2002-2003-2004-2005-2006-2007 ve 2008'den derlenmiştir.

b) Dış Hat Uçuşlarda Yaşanan Değişmeler

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Sivil	8.65	80.20	4.67	-0.61	15.86	12.07	-1.20	12.22	9.72
Türk Tic.	5.86	0.94	8.25	1.79	16.96	12.04	1.23	7.75	9.86

Kaynak: DHMİ İstatistik Yıllıkları 2000-2001-2002-2003-2004-2005-2006-2007 ve 2008 verileri hesaplanmıştır.

İç hatlarla birlikte 2000 yılı sonunda Türkiye genelinde toplam 34.972.525 kişi havayoluyla seyahat gerçekleştirmiştir. Dış hat uçuşlarda ise 21.633.495 yolcu taşınırken bu sayısının 12.083.693'ü Türk tescilli şirketler tarafından gerçekleştirilmiştir. Toplam yolcu trafiğinin %38,14'i iç hatlarda %61,86'si ise dış hatlarda gerçekleşmiştir. Yine iç-dış hat toplam yolcu taşıma işinin %72,6'sı Türk şirketlerce taşınırken %27,4'ü de yabancı şirketlerce taşınmıştır. Bunu rakamsal olarak vermek gerekirse Türk şirketleri toplam 25.422.732 yolcuğu iç-dış hatlarda taşımışlardır.

Yurt dışı hava taşımacılığını doğru kavrayabilmek için Türkiye'nin genel turizm potansiyelini görmekte yarar olabilir. Bu bağlamda aşağıdaki tablo bize yardımcı olacaktır. İlerleyen bölümlerde yeri geldikçe yine tablomuza başvurulacaktır. Turist demenin ulaşım ve seyahat; ulaşımında hız ve havayolu olduğunu düşündüğümüzden Türkiye turizmine kısaca değinmek istedik. Turizm konusundaki istatistikler birbiri ile ilişkili olduğundan sırası ile Tablo 7-8 peş-peşe verilmiş verileri ise yeri geldikçe açıklanmaya çalışılmıştır.

Tablo 7.

Türkiye'nin 2000-2008 Yıllarında Turizm Gelir ve Giderleri

(Milyon USD)

Yıllar	Gelir	Gider
2000	7,636	1,713
2001	8,090	1,738
2002	8,479	1,880
2003	13,203	2,113
2004	15,888	2,524
2005	18,152	2,872
2006	16,853	2,743
2007	18,487	3,260
2008	21,951	3,506

Kaynak: TC Hazine Müsteşarlığı, Aylık Ekonomik Göstergeler 2009 s.127

Tablo 8.
Yıllar İtibariyle Türkiye'ye Gelen-Giden Yabancılar ve Ulaşım Şekilleri

Yıllar	Turist Sayıları		Ulaşım Modunun Toplamdaki Payları ve Önceki Yıla göre Değişim (%)											
	Gelen	Giden	Hava	%	Kara	%	Raylı	%	Deniz	%	Toplam	Havayolu	Değişim	
2000	Gelen	10,428,153	7,274,062	69.75	1,969,579	18.89	39,667	0.38	1,144,845	10.98	20,419,177	14,259,603	0	
	Giden	9,991,024	6,985,541	69.92	1,832,658	18.34	40,403	0.40	1,132,422	11.33				
2001	Gelen	11,618,969	8,459,592	72.81	1,965,698	16.92	55,814	0.48	1,137,865	9.79	22,894,013	16,727,697	12.12	
	Giden	11,275,044	8,268,105	73.33	1,812,727	16.08	55,671	0.49	1,138,541	10.10				
2002	Gelen	13,256,028	9,990,454	75.37	2,465,104	18.60	55,494	0.42	744,976	5.62	26,183,721	19,782,923	14.37	
	Giden	12,927,693	9,792,469	75.75	2,331,106	18.03	52,588	0.41	751,530	5.81				
2003	Gelen	14,029,558	10,080,256	71.85	2,893,868	20.63	63,104	0.45	992,330	7.07	27,804,017	20,059,591	6.19	
	Giden	13,774,459	9,979,335	72.45	2,741,994	19.91	60,430	0.44	992,900	7.21				
2004	Gelen	17,516,908	12,574,731	71.79	3,716,769	21.22	73,211	0.42	1,152,170	6.58	34,693,697	25,085,190	24.78	
	Giden	17,176,789	12,510,459	72.83	3,453,963	20.11	59,612	0.35	1,152,755	6.71				
2005	Gelen	21,124,886	14,979,702	70.91	4,744,819	22.46	80,301	0.38	1,320,064	6.25	41,647,506	29,798,915	20.04	
	Giden	20,522,620	14,819,213	72.21	4,326,597	21.08	59,441	0.29	1,317,369	6.42				
2006	Gelen	19,819,833	14,084,727	71.06	4,206,198	21.22	71,707	0.36	1,457,201	7.35	39,095,788	27,875,139	-6.13	
	Giden	19,275,955	13,790,412	71.54	3,970,198	20.60	67,193	0.35	1,448,152	7.51				
2007	Gelen	23,340,911	16,807,681	72.01	4,721,659	20.23	68,755	0.29	1,742,096	7.46	46,357,992	33,489,098	18.58	
	Giden	23,017,081	16,681,417	72.47	4,524,309	19.66	63,439	0.28	1,747,916	7.59				
2008	Gelen	26,336,677	18,838,735	71.53	5,388,308	20.46	72,320	0.27	2,037,314	7.74	52,767,801	37,760,300	13.83	
	Giden	26,431,124	18,921,565	71.59	5,425,201	20.53	67,171	0.25	2,017,187	7.63				

Kaynak: TC Turizm Bakanlığı, www.kultur.gov.tr'den derlenmiştir. (10.02.2010)

Türkiye sahip olduğu tarihi zenginlikler, doğal güzellikler ve geniş turizm imkânlarına rağmen geçmiş yıllarda bu imkânlarını yeterince değerlendiremediği ve dünya turizm pastasından istenilen geliri elde edememiştir. 1963 yılında Türkiye'nin turizm gideri 20 milyon \$'ın üzerindeyken geliri sadece 7 milyon 600 bin \$'ı biraz geçmiştir. 1970 yılına kadar turizm gelirleri giderlerinin altında kalmış, 1978 yılından itibaren sürekli olarak kâr elde edilmiştir. 1980 yılı net kârı 211.916 \$ iken 1985 yılı net kârı 1.158 bin \$, 1990 yılı net kârı 2.705 bin \$ olurken 2000 yılında ise 5.925.000 \$'a ulaşmıştır¹³⁶. 1963 yılında turizm gelirlerinin GSMH içindeki payı % 0,1 iken bu oran ilk defa 1984 yılında 1 puanın üzerine çıkarak %1,7 olmuş 2000 yılına kadar mili hâsıla içindeki payı dalgalı bir seyir izlemiş ve en büyük rakam 1997 yılında 4,2 olarak elde edilmiştir¹³⁷.

Tablo 9.

Yurt Dışına Çıkan ve Ülkemize Dönen Türk Vatandaşlarının Ulaşım Şekilleri ile Oranı

Yıl	Gidiş Yönü	Sayı	Ulaşım Türü								Toplam	Havayolu Top.	Hava. Oranı %
			Hava	%	Kara	%	Raylı Sistem	%	Deniz	%			
2000	Çıkan	5,284,336	3,194,910	60.5	1,688,345	32.0	32,763	0.6	368,847	7.0	10,599,436	6,411,608	60
	Dönen	5,315,100	3,216,699	60.5	1,684,887	31.7	32,422	0.6	381,624	7.2			
2001	Çıkan	4,856,143	2,936,107	60.5	1,551,332	32.0	29,894	0.6	338,810	7.0	9,749,203	5,897,158	60
	Dönen	4,893,060	2,961,051	60.5	1,551,122	31.7	29,655	0.6	351,232	7.2			
2002	Çıkan	5,131,071	3,107,822	60.6	1,657,788	32.3	28,854	0.6	336,657	6.6	10,191,970	6,176,684	61
	Dönen	5,060,899	3,068,862	60.6	1,611,595	31.8	26,647	0.5	353,795	7.0			
2003	Çıkan	5,928,454	3,425,507	57.8	2,099,082	35.4	27,923	0.5	375,942	6.3	11,777,363	6,789,341	58
	Dönen	5,848,909	3,363,834	57.5	2,080,492	35.6	24,742	0.4	379,841	6.5			
2004	Çıkan	7,299,458	3,994,379	54.7	2,840,010	38.9	27,163	0.4	437,906	6.0	14,380,778	7,814,421	54
	Dönen	7,081,320	3,820,042	54.0	2,818,139	39.8	19,544	0.3	423,595	6.0			
2005	Çıkan	8,246,056	4,900,994	59.4	2,871,870	34.8	28,604	0.4	444,448	5.4	16,291,141	9,601,353	59
	Dönen	8,045,085	4,700,359	50.4	2,880,615	35.8	18,655	0.2	445,456	5.5			
2006	Çıkan	8,274,793	5,726,266	69.2	2,129,437	25.7	20,138	0.2	398,952	4.8	16,442,163	11,325,017	69
	Dönen	8,167,370	5,598,751	68.6	2,153,155	26.4	18,647	0.2	396,817	4.9			
2007	Çıkan	8,937,660	6,250,261	69.9	2,293,220	25.7	13,673	0.2	380,506	4.3	17,792,448	12,410,282	70
	Dönen	8,854,788	6,160,021	69.6	2,319,114	26.2	13,076	0.2	362,577	4.1			
2008	Çıkan	9,872,520	6,713,398	68.0	2,772,514	28.1	13,439	0.1	373,169	3.8	19,566,333	13,242,959	68
	Dönen	9,693,813	6,529,561	67.4	2,779,856	28.7	13,143	0.1	371,253	3.8			

Kaynak: TC Turizm Bakanlığı, www.kultur.gov.tr(10.02.2010)'den derlenmiştir.

¹³⁶<http://www.kultur.gov.tr/TR/Genel/BelgeGoster.aspx?F6E10F8892433CFF2B81939FD5B60AFAFFDE13C621852F44>, (10.02.2010)

¹³⁷<http://www.kultur.gov.tr/TR/Genel/BelgeGoster.aspx?F6E10F8892433CFF2B81939FD5B60AFAFFDE13C621852F44>, (10.02.2010)

Yurt dışına çıkan vatandaşlarımızın toplam sayısı 1999 yılından 2000 yılına geldiğinde %11 artış göstermiş ancak 2001 yılında tekrar azalarak 4.856.143'e düşmüş ve azalma oranı %-8.10 olmuştur. (bakınız tablo 9) Bu oranlar bize kriz etkilerinin bireysel gelir üzerindeki sonuçlarını göstermesi bakımından önemlidir. Seyahat edenlerin sayısının azalması gelirin azaldığının bir göstergesi olarak yorumlanabilir. Yine yurt dışına çıkan vatandaşların %60.46 sı havayolunu kullanarak yurt dışına çıkış gerçekleştirmişlerdir. Aynı tabloya göre 2001 yılı sonunda Türkiye'ye dönen toplam vatandaş sayısı 4.893.060 kişi olup bunun %60.52'si havayolunu kullanarak seyahat etmiştir. Dönen vatandaşlar yaklaşık 37 bin kişi fazla olmasının nedeni önceki yıllarda yurtdışına çıkarak yıl içinde dönenler ile işçi olarak çalışırken kesin dönüş yapanlardan kaynaklandığı düşünülmektedir.

2000 yılında ülkemize gelen yabancı turist sayısı 10.428.153 olurken bu turist sayısına yönelik turizm giderleri 1.711.000 bin \$, gelirleri 7.636.000 bin \$ olarak gerçekleşmiştir. (bakınız tablo 7.) Gelen Turist sayına ve elde edilen gelire bakılacak olursa bu dönemde turist başına ortalama 732 \$ gelir elde edilmiştir. Yapılan bu seferler ve seyahat eden yolcuların dışında havayoluyla taşınan yük miktarına ait ayrıntıları Tablo 10 ve 11'de geniş olarak verilmektedir. Önceki tablolarda olduğu gibi ilerleyen sayfalarda yeri geldikçe yine bu tablolarımızdan faydalanılacaktır.

Tablo 10.

İç Hat Yük Dağılımları (2000-2008)

Yıllar	Tarifeli (Ton)			Tarifesiz (Ton)			Toplam Yük (Ton)	Değişim %
	Kargo	Posta	Bagaj	Kargo	Posta	Bagaj		
2000	70,482	3,434	147,156	520	42	4,722	226,356	0.00
2001	40,477	3,242	125,262	225	84	2,121	171,411	-24.27
2002	53,377	2,487	121,925	263	50	3,096	181,198	5.71
2003	53,601	1,532	127,797	503	7	5,496	188,936	4.27
2004	62,966	1,427	175,863	8,032	28	14,327	262,643	39.01
2005	63,299	1,191	226,421	8,905	3	16,039	315,858	20.26
2006	67,714	1,931	268,816	2,607	0	29,551	370,619	17.34
* 2007	68,085	5,617	295,580	4,354	359	18,900	392,895	6.01
* 2008	62,135	5,495	307,886	3,974	351	19,687	399,528	1.69

Kaynak: DHMİ İstatistik Yıllığı 2000-2001-2002-2003-2004-2005-2006-2007 ve 2008 verilerinden derlenmiştir.

Not: (*) Yük toplamı kesin olup, taşınma dağılımları önceki yıl değişim oranına göre hesaplanmıştır.

2000 yılında yurt içinde taşınan yükün miktarı 226 bin tondan biraz daha fazla olmuştur. Bu sayının 71 bin tona yakını kargo, 3.500 ton civarında posta ve 150 bin ton kadar da bagajdan oluşmaktadır. Taşınan yükü sınıflandırmamızdaki temel sebep yük cinsleri bakımından değişik kuruluşlarca değişik öneme sahip olmasıdır. DHMİ açısından yükün tamamı önem arz etmekte ve ücretlendirmeyi buna göre yapmaktadır. Taşıyıcılar için kargo ve posta tarifesi de ayrı hesaplanmaktadır. Ayrıca bagajın tarifeyi aşan kısmı da havayolunca ayrıca ücretlendirilmektedir. Dolayısıyla verilerin ayrı-ayrı verilmesinin yerinde olduğu düşünülmüştür. Ayrıca yurtdışına yönelik giden-gelen yük miktarı içinde ne kadar ithal ve ne kadar ihraç malı olduğu gözükecektir. Aşağıdaki tablomuzda bu bilgiler ayrıntılı olarak verilmektedir.

Tablo 11.

2000-2008 Yıllarında Dış Hat Yük Taşımalarının Türkiye ve Yabancı Ülke Taşıyıcısına Göre Dağılımı

Yıllar	İstikamet	Türk Taşıyıcı (Ton)			Yabancı Taşıyıcı (Ton)			Gelen (Ton)	Giden (Ton)	Toplam (Ton)	Değişim %
		Kargo	Posta	Bagaj	Kargo	Posta	Bagaj				
2000	Gelen	64,998	1,455	103,527	41,421	1,186	62,780	275,367	294,904	477,271	0
	Giden	53,016	1,424	110,526	39,285	432	90,221				
2001	Gelen	39,336	1,533	102,335	32,967	1,369	82,388	259,928	332,087	592,015	24.04
	Giden	45,432	1,405	111,497	42,978	489	130,286				
2002	Gelen	48,923	1,262	120,879	33,754	772	98,831	304,421	394,514	698,935	18.06
	Giden	63,195	915	129,359	52,475	565	148,005				
2003	Gelen	55,034	483	135,923	38,645	783	100,030	330,898	411,357	742,255	6.20
	Giden	71,027	304	141,781	57,473	625	140,147				
2004	Gelen	65,726	332	164,335	47,042	914	122,295	400,644	462,820	863,464	16.33
	Giden	75,336	147	172,871	65,486	679	148,301				
2005	Gelen	60,544	230	179,277	58,736	1,203	138,308	438,298	493,399	931,697	7.90
	Giden	66,162	179	187,171	71,470	690	167,727				
2006	Gelen	77,922	801	171,717	56,317	1,487	126,287	434,531	473,190	907,721	-2.57
	Giden	78,478	1,168	171,670	65,684	178	156,012				
* 2007	Gelen	91,164	937	200,898	64,883	1,713	145,495	505,090	549,643	1,054,733	16.20
	Giden	91,814	1,366	200,843	75,674	205	179,741				
* 2008	Gelen	99,332	1,021	218,898	68,734	1,815	154,131	543,931	591,160	1,135,091	7.62
	Giden	100,041	1,489	218,838	80,166	217	190,409				

Kaynak: DHMİ İstatistik Yıllığı 2000-2001-2002-2003-2004-2005-2006-2007 ve 2008 verilerinden derlenmiştir.

* Türk-Yabancı toplamaları kesin olup, dağılımlar önceki yıl değişim oranı üzerinden hesaplanmıştır.

Dış hatlarda ise 275.367 ton Türkiye'ye getirilirken yurt dışına 294.904 ton yük götürülmüştür. Posta ve bagaj hariç 105 bin tonu biraz geçkin ticari mal havayolu ile giriş yaparken, 92 bin ton meta da hava yolu ile ihraç edilmiştir.

İç hatlarda tarifersiz seferle taşınan toplam yük miktarının sadece %2,3 (5.284 ton) tarifersiz olarak taşınmıştır. Buna mukabil dış hatlarda tarifersiz olarak taşınan toplam yük miktarı Türk taşıyıcılar için 134.527 ton olarak gerçekleşirken, yabancı taşıyıcılar için 102.526 ton olmuştur¹³⁸. Bu verilere göre Türk taşıyıcılar dış hatlarda taşıdıkları toplam yükün %39,9'unu tarifersiz olarak taşırlarken, yabancı şirketlerin %43,5 düzeyinde yükü tarifersiz olarak taşıdığı görülmektedir. Tarifersiz taşınan ticari mallar havacılık sektörünün 2000 yılında hala küresel olarak krizlerin etkisinde olduğunu göstermektedir. Ayrıca Türk ekonomisinin geneli açısından bakıldığında ihracatta yeterli ve düzenli bağlantıları sağlayamadığı kanısı pekişmiş olmaktadır. İhracatçı firmaların yeterli bağlantıyı yapamamış olmaları, taşıyıcıları da planlama yapmaktan uzak kıldığı anlaşılmaktadır.

2001 yılında yaşanan 11 Eylül terörist saldırıları başta ABD'de olmak üzere, etkilerini tüm dünyada havacılık sektörü üzerinde yoğun olarak hissettirmiştir. Eylemlerin kaçırılan uçaklarla yapılması havacılık sektöründe büyük darbe yaratmıştır. Yaşanılan can ve mal kayıplarına ek olarak hava taşımacılığı ağır yaralar almıştır. Dünyanın hemen her yerinden uzunca bir süre hava taşımacılığında yük ve yolcu azalmıştır. Bu durumu hava limanında görev yapmam hasebiyle bizzat gözlemlemiştir. Olay akabinde seferler ve rezervasyonlar iptal edilmiş, zoraki uçuşlar dışında seyahatler yapılmamış ya da ötelenmiştir. Hava limanları ve uçaklarda güvensizlik yaşanmıştır.

Birçok devlet güvenlik endişesiyle yurt dışından gelen uçaklara özel güvenlik tedbirleri almışlardır. Amerikan hükümeti hava sahasını üç gün süreyle kapattığını duyurarak, ülke genelinde sadece kendi askeri uçaklarının uçabileceğini duyurmuş ve sivil uçuşlara izin vermemiştir. Zaten hava yolu şirketleri de kamuoyu kadar endişe içinde seferlerini iptal etmiştir. Birkaç saat içinde kriz dünyayı sarmıştır. Havadaki uçakların bile rotaları değiştirilip geri dönüşler yaşanmıştır. Olayın duyulduğu ilk anda

¹³⁸ DHMİ, İstatistik Yıllığı 2000, s.163-164

havaalanlarında güvenlik önlemlerinin had safhada uygulanması yolcu yığılmalarına ve tehirlere sebep olmuştur. Tehirlere tekerrür etmesi ise kriz yaratmış, planlanan uçuşlar gerçekleştirilememiştir. Saldırıların ilk etkisi bile ancak günler sonra atlatılabilmemiştir.

İptal edilen seferlerden birçok kesim olumsuz etkilenmiş, doğan zararlar ise başta havayolunun yolcu ve yük gelir kaybı olmuştur. Kriz etkisinde kalan sürede akaryakıt şirketlerinin satışları azalmıştır. Öte taraftan sigorta şirketleri her uçuş için yapılan sigorta ödemelerinden sağlanan gelirlerden oldular. Ya da havayolu şirketleri daha fazla sigorta maliyetine katlandılar. Turist sayısının azalması turizmi geriletmiştir. Zaten 1999 ve 2001 ekonomik krizlerini üst-üste yaşamış olan ülkemizde ise durum fazlaca ağır hissedilmiştir. Bunlara ek olarak da hükümetler uçuşların yarattığı gelir etkisinin vergisinden mahrum kaldılar. Bazıları ise sektöre destek olmak için hazinesinden pay ayırmak zorunda kalmıştır. Bu kriz sonunda dünya genelinde 1900 civarında uçak atıl duruma gelmiştir¹³⁹. Kısılan talep nedeniyle hava aracı üreticileri sipariş alamamışlardır. Malzeme üreticileri, hizmet verenler, yemek şirketleri gibi birçok sektör de küçülme yaşandığı gözlemlendi. Yaşanan bu olay sonunda doğrudan ya da dolaylı olarak birçok kesim sosyal ve ekonomik zarar görmüştür. Yılsonunda yolcu trafiğinde %-2,1 azalma olurken kargo trafiği ise %-7,7 seviyesinde azalmıştır¹⁴⁰.

Ortadoğu kökenli her insana potansiyel suçlu muamelesi yaşatmasına neden olmuştur. İnsanlarda ruhsal baskı yaratarak uçak kullanma endişesi doğurmuştur. Değişik kaynaklara göre yıl içinde, dünya yolcu trafiğinde %2, yük trafiğinde ise %5 oranında kayıplar yaşanmıştır. Terör saldırıları sonucunda sivil hava taşımacılığına olan güven sarsılmıştır. 2001 yılı sivil hava taşımacılığı sektörü için olumsuz bir yıl olmuş ve tüm dünyada havayolu işletmeleri 18 M \$ civarında zarar etmiştir¹⁴¹. Toplam uçuş kapasitesi %20 gerilerken sektörde 200 bin çalışanın işine son verilmiş, Swissair, Sabena ve US Airways'inde aralarında olduğu uzun yıllardır varlığını sürdüren onlarca havayolu işletmesi iflas etmiştir. Dünya genelinde bu gelişmeler yaşanırken Türkiye kendine özgü gelişmeler göstermiştir.

¹³⁹ http://www.uted.org/dergi/2003/ocak/ocak_10.htm, (02.04.09)

¹⁴⁰ Korul ve Küçükönel, a.g.e., s.26

¹⁴¹ www.tayyareci.com/makaleler/antunbulak/image/9KAKINMAPLANI.pdf, (19.05.2010)

2001 yılında iç hatlarda yapılan ticari uçuşların 115.223'ü tarifersiz yapılırken 10.331 uçuş tarifersiz gerçekleşmiştir¹⁴². Önceki yıla göre tarifersiz uçuşlar azalma göstererek %-25,77 oranında gerilemiştir. Dış hatlarda gerçekleştirilen sivil ticari uçuşlar da ise tarifersiz seferler tarifeli uçuşlardan fazla olmuştur. 46.597'si Türk, 53.277'si de yabancı havayolu taşıyıcısının yaptığı tarifersiz sefer sayısı 99.874 olmuş ve 98.670 olan tarifeli uçuşları geride bırakmıştır¹⁴³. Dış hat uçuşların %97'den fazlası ticari trafikten meydana gelmiştir. Türk taşıyıcıların tarifeli seferleri azalıp tarifersiz seferleri artmış buna karşılık yabancı tescilli ticarilerin hem tarifeli hem de tarifersiz seferleri artış göstermiştir¹⁴⁴.

Yıl içinde Türkiye'ye has gelişmeler yaşanmaya devam etmiştir. Yaşadığımız kriz etkisiyle daralma yaşanan Türk ekonomisinde çelişkili gelişmeler oluşmuş genel daralmaya karşı turizm gelirlerinde %5,9'luk artış olmuş, ancak yolcu trafiğinde %3,3'lük düşüş yaşanmıştır. Yolcu trafiği azalırken turizm gelirlerinin artması, döviz kurunun aşırı değerlenmesine bağlanmıştır. Turizm geliri artarken (bakınız tablo 7) Türk havacılığı önceki yıla göre iç hatlar ticari-sivil uçuşlarda azalma buna bağlı yolcu sayısında ve yük miktarında azalma ile karşılaşmıştır. (bakınız tablo 1-5-10) Dış hatlarda sefer bazında Türk taşıyıcılar için toplamda önemli bir değişiklik olmamıştır. Ancak yabancı ticari taşıyıcıların seferleri belirgin olarak artış göstermiş ve 83 bin'den 99 bin'e çıkmış ve dış hatlar toplam yolcu sayısı %9'a yakın artmıştır. (bakınız tablo 6-12.)

¹⁴² Devlet Hava Meydanları İşletmesi, İstatistik Yıllığı 2003, Ankara, 2004, s.49-50

¹⁴³ a.g.e., s.50

¹⁴⁴ a.g.e., s.50

Tablo 12.

Yıllara Göre Dış Hat Yolcu Taşımalarının Türk ve Yabancı Hava Yollarına Göre Dağılımları

	Türk Taşıyıcı						Yabancı Taşıyıcı						Genel Top.	Değişim %
	Gelen			Giden			Gelen			Giden				
	Tarifeli	Tarifersiz	Türk Top.	Tarifeli	Tarifersiz	Türk Top.	Tarifeli	Tarifersiz	Yab. Top.	Tarifeli	Tarifersiz	Yab. Top.		
1999	2,408,916	2,512,870	2,479,798	2,580,814	9,982,398	1,632,947	1,928,812	1,621,358	1,914,372	7,097,489	17,079,887	0.00		
2000	2,815,782	3,111,085	3,073,056	3,083,770	12,083,693	2,198,301	2,529,851	2,264,243	2,557,407	9,549,802	21,633,495	26.66		
2001	2,416,974	3,354,338	2,275,345	3,391,665	11,438,322	2,725,581	3,298,875	2,797,844	3,302,018	12,124,318	23,562,640	8.92		
2002	2,201,574	4,047,516	1,858,983	4,126,613	12,234,686	2,494,030	3,803,119	2,552,004	3,843,472	12,692,625	24,927,311	5.79		
2003	2,272,038	4,206,062	1,991,091	4,265,528	12,734,719	2,371,552	3,811,658	2,415,163	3,808,778	12,407,151	25,141,870	0.86		
2004	2,426,557	5,354,302	2,589,832	5,400,712	15,771,403	2,669,543	4,605,895	2,685,112	4,629,218	14,589,768	30,361,171	20.76		
2005	3,061,837	5,672,252	3,202,653	5,812,719	17,749,461	3,007,301	5,299,885	3,066,132	5,460,256	16,833,574	34,583,035	13.91		
2006	3,734,625	4,697,638	3,599,829	4,744,403	16,776,495	2,920,599	4,627,401	2,986,306	4,822,880	15,357,186	32,133,681	-7.08		
2007	3,908,424	5,188,989	4,143,388	5,262,654	18,503,455	3,472,008	5,814,585	3,532,738	5,830,167	18,649,498	37,152,953	15.62		
2008	5,599,190	4,872,203	6,333,617	4,944,174	21,749,184	3,359,898	6,709,876	3,426,557	6,833,221	20,329,552	42,078,736	13.26		

Kaynak: DHMİ İstatistik Yıllığı 2000-2001-2002-2003-2004-2005-2006-2007-2008'den derlenmiştir.

2002 yılında ise 11 Eylül saldırıları nedeniyle yaşanan gerileme yavaşlamış ve sektörün toplam zararı 6 milyar \$'a düşmüştür. Bu olumlu gelişmelere rağmen aldığı yaralar sonucu birçok firma iflas etmiş, dünyanın ikinci büyük havayolu işletmesi olan United Airlines gibi dev havayolu işletmeleri havacılık dünyasından yok olmuşlardır. Değişik kaynaklarda farklı rakamlar gösterilmekle beraber 11 Eylül saldırılarının havayolu işletmelerine maliyeti 36 milyar USD olarak belirlenmiştir¹⁴⁵.

THY açısından bakıldığında 11 Eylül krizi çelişkiler sergilemektedir. Çeşitli dönemlerde zarar üzerine zarar eden şirket bu dönemi neredeyse hasarsız olarak atlattır. THY sürekli ekonomik krizlerin gölgesinde faaliyet gösterdiğinden bu krizi atlattır daha başarılı olmuştur. Bazı hatları iptal edip seferlerini kısaltarak ve ek önlemlerle krizden başarılı çıkmıştır. 11 Eylül sonrası dönemde 2002 yılında 66 uçaklık filo ile yurtiçinde 26, yurtdışında 77 merkeze yapılan uçuşlarla 10.4 milyon yolcu taşımış, %6 dolayında yolcu kaybı yaşansa da 84 milyon \$ gelir sağlayabilmiş, 2002 yılında ise sadece teknik bölümün yabancı şirketlere verdiği teknik hizmetlerden 52.5 milyon \$ gelir sağlamıştır¹⁴⁶.

Tablo 1 ve Tablo 5'den anlaşılmaktadır ki genel olarak Türk havacılığında gerileme 2002 yılında da devam etmiştir. Yurt içi ticari uçuşlar bir önceki yıla göre %-10'dan fazla gerilemiştir. Taşınan yolcu ise %-13,5 azalarak 8.7 milyon civarında gerçekleşmiştir. Buna karşı iç hat yük taşıma ise %6'ya yakın artarak kayıpların telafi edilmesine yardımcı olmuştur.(bakınız tablo 10)

2003 yılında meydana gelen Irak savaşı ile Sars krizi sektörü bölgesel olarak baskı altında tutsa da Türkiye'nin de içinde olduğu Ortadoğu bölgesi krizi atlattır başarılmıştır. Ancak krizlerin en önemli noktası son 4-5 yıldır süren düşüşün tekrar yükselişe geçmeye başlamasına olanak tanımamış olmasıdır. 2003 yılında dünya genelinde toplamda 6.5 milyar \$ zarar olurken bir yandan da toparlanma eğilimine girilmiş ve %1'lik bir büyüme yaşanmıştır. Kapanan havayollarının yarattığı sunulan koltuk sayısının daralması nedeniyle koltuk doluluk oranı %71 seviyesine ulaşmıştır¹⁴⁷.

¹⁴⁵ www.tayyareci.com/makaleler/antunbulak/image/9KAKINMAPLANI.pdf, (19.05.2010)

¹⁴⁶ Kozlu, a.g.e., s.222-286

¹⁴⁷ Korul ve Küçükönel, a.g.e., s.26

2003 yılında dünya genelinde 820 havaalanından 3 milyar 400 milyon yolcu taşınmıştır. 2002 yılına oranla yolcu taşıma %2 kargo taşıma ise %3 artış sağlamıştır. En hızlı toparlanma Asya-Pasifik bölgesinde kaydedilmiştir. Yine aynı dönemde Orta Doğu kökenli faaliyet gösteren sivil havacılık şirketleri 100 milyon \$ kâr elde etmişlerdir. Orta Doğu pazarı din başta olmak üzere kültürel ve iş amaçlı seyahatler şeklinde gelişmiş ve bu yönde de faaliyetlerine devam etmektedir. Ortadoğu bölgesi hava taşımacılığında 2020'li yıllara kadar yıllık %5-6 civarında bir büyüme öngörülmektedir¹⁴⁸.

Ülkemiz sivil havacılık tarihindeki diğer bir dönüm noktası 20 Ekim 2003 yılında yaşanmıştır. Bu tarihe kadar sadece THY tekelinde olan yurtiçi pazarı dönemin ulaştırma bakanı tarafından özel şirketlere de izin vermek suretiyle rekabete açılmıştır. İlk uçuş yapan firmalar ise Onur, FLY ve Atlas Havayolları olmuştur.

Tablo 13.

2003 Yılında Serbestleşme ile Sefere Başlayan İlk Şirketler

Şirket	OHY	FLY	ATLAS	TOPLAM
Sefer	7.378	1072	647	9.047
Yolcu	1.170.046	172.852	141.323	1.484.220

Kaynak: Korul ve Küçükönel, Türk Havacılık Sisteminin Yapısal Analizi s.35
<http://eab.ege.edu.tr/pdf/3/C1-S1-2M4.pdf>, (01.01.2009)

Tablomuzdan da görüleceği üzere bu üç şirketin iç pazarda ilk yılda yaptığı faaliyetlerin küçük bir istatistiği yer almaktadır. Devlet kuruluşu olan THY ile karşılaştırılamayacak kadar küçük birer şirket olan bu kuruluşlar ulaştırma bakanlığının da desteği ile âtil durumdaki havaalanlarının buldukları şehirlere seferler düzenleyerek hem yeni bir pazar oluşturmuşlar hem de THY gibi bir devin gölgesinde kaybolmaktan kurtulmuşlardır. Bunlar arasında ise iç hatta sefere başlanan ilk yılda en fazla uçuş yapıp yolcu taşıyan firma olarak OHY dikkat çekmektedir. OHY tek başına özel uçuşların %97 den fazlasını yaparken taşıdığı yolcu oranı ise %79'a yakındır. Buna karşılık sefer başına yolcu miktarında ise tam tersine bir istatistik vardır. Atlas sefer başına 218, FLY 161, OHY'nin ise 158 adet yolcu taşıdıkları görülmektedir. Verimlilik esas alındığında Atlas Havayollarının daha kârlı olduğu anlaşılmaktadır.

¹⁴⁸ www.tayyareci.com/makaleler/antunbulak/image/9KAKINMAPLANI.pdf, (19.05.2010)

Dünya genelindeki olumsuz havaya rağmen, iç hat ticari faaliyetler bir önceki yıl ile neredeyse aynı gerçekleşmiş hatta seferlerdeki gerilemeye rağmen taşınan yolcu ve yük artış göstermiştir. Dış hat ticari uçuşlarda Türk taşıyıcısı sefer sayısı, yolcu ve yük miktarını arttırabilmiştir. Yolcu trafiğinde %2,5'lik, yük trafiğinde %5,4 oranlarında artışlar yaşanmış, buna paralel olarak da turizm gelirlerinde %10,94'lük bir artış sağlanmıştır. Olumlu gelişmeler ekonominin genelinde kendini hissettirmiş GSYH sabit fiyatlarla (1998) %5,26 büyürken ihracat gelirleri %31'lik bir artış kaydetmiştir¹⁴⁹.

2003 yılı sonunda özel havayolu işletmelerine iç hatlarda uçabilme hakkının verilmesi ve vergilerde indirimle gidilmesiyle özellikle iç hatlarda 98 yılından beri süren gerileme döneminin sonu getirilmiştir. 2003'ten önceki yıllarda Türk hava taşımacılığı ülkemizde sadece yaz turizminin ağırlıkta olması kış ve doğa turizmlerinin yok denecek kadar yetersiz olması nedeniyle kış sezonu geldiğinde taşıma kapasitesinin tam kullanılmamasına sebep olurken, değişen alışkanlıklar ve artan ihtiyaçlar hava ulaşımının daha fazla kullanılmasını sağlamıştır. Nihayetinde talep olunca arzın iştahı da kabarmış ve sektöre canlılık gelmiştir. Değişen turizm anlayışı hafta sonu turları gibi etkinliklerle havayolu giderek daha fazla kullanılmaya başlamıştır. Buna ek olarak doğa ve kış turizmlerinin giderek artması büyümeye katkı sağlamıştır. Gelişimin devam ettiği Türkiye'de havayolu ulaşımı dünyadaki büyüme oranına göre daha hızlı gelişme yaparak önemli avantajlar yakalamıştır. Ülkemiz turizm potansiyelinin yüksek olması turistlerin seyahatlerinde ağırlıklı olarak havayolu kullanması sivil havacılığa uyarıcı unsur olmuştur.

Başta Almanya olmak üzere yurt dışında yaşayan çok sayıda insanımızın olması ve bunların Türk lisanslı hava taşıyıcılarını tercih etmesi havayolu talebini artıran diğer önemli faktörlerden biri olmuştur. Yılsonunda yaşanan değişim küçük olmakla birlikte değerlerin pozitif yöne dönmesi bakımından önem arz etmektedir.

¹⁴⁹ Hazine Müsteşarlığı Ekonomik Araştırmalar Genel Müdürlüğü, Aylık Ekonomik Göstergeler, Ankara, Hazine Müsteşarlığı Matbaası, 2009, s.3-87

3.1.2. Atılım Dönemi ve Ucuzlayan Hava Taşımacılığı

11 Eylül, Sars ve Irak'ın İşgali bölgesel tabanlı krizler olmasına rağmen dünya genelinde ticari havacılık üzerinde olumsuz etki yaratmışlardır. 2004 yılında sektör bütün olarak kriz etkilerini atlattı, ortalama olarak dünya genelinde büyümeye başlamış yılın ilk yarısında yolcu ve kargo trafikerinde %10'dan fazla artış yaşanmıştır. Tüm dünyada sektör genelinde istihdam oranı 4 milyon kişiyi aşmış, taşınan yolcu miktarı 1,8 milyara ulaşmış, dünya sivil havacılık sektörünün cirosu 400 M \$ olarak gerçekleşmiş ve böylece dünya GSH'sının %4,5'lik bölümü sivil havacılık sektörüncce sağlanmıştır¹⁵⁰.

2004 yılı Türk sivil havacılığının atağa kalktığı, hızlı bir gelişim sergilediği dönem olmuştur. Yapılan serbestleşme meyvelerini vermeye başlayınca ülkemizde sivil havacılık sektöründe büyük bir gelişme yaşanmıştır. Ucuzlayan uçuşlar sayesinde yurt içi yolcu pazarı Avrupa+Asya-Pasifik+Orta Doğu bölgeleri toplamından daha fazla gelişim göstererek %58,11 (bakınız tablo 5) gibi rekor bir büyüme yaşanmıştır. GSYH'da %9,4 ve dış ticarete %37'lik artış¹⁵¹ yaşanırken, iç-dış hat toplam yolcu taşıma %31 artmış, iç-dış hat yük taşıma %21 oranında hızlı bir artış gerçekleştirmiş ve bu sonuca uyumlu olarak turizm gelirleri %20,33'lük artışa ulaşmıştır.

Türkiye'de 2004 yılında yolcu trafiğinde görülen bu artışın en önemli nedeni de, iç hat uçuşlarında özel havayolu işletmelerine yönelik kısıtlamaların önceki yıl kaldırılması olmuştur. Böylece Türk sivil havacılığında iç hatlarda yaşanan tekel dönemi sona ermiş ve yeni bir gelişim-rekabet dönemi başlamıştır. Tablo 1'de görülmektedir ki Türkiye'de sivil uçuşlardaki artış %28'i geçerken ticari uçuşlardaki oran %33,5'den fazladır. Havacılıkta yapılan düzenleme ve yapılanma istatistiklerde de kendini göstermiştir. 2000 yılında iç hatlarda uçuşların %91 THY tarafından gerçekleştirilip yolcunun %97'si ve yükünde %98'i aynı kuruluş tarafından taşınırken, yurt dışında bu oranlar sırasıyla %51, %44, %57 olarak gerçekleşmişti. (bakınız tablo 2) Aşağıda verilen tablomuzda serbestleştirme sonrası yurt içi taşımacılıkta yerli hava yollarının yurt içi faaliyetlere ait istatistikleri yer almaktadır.

¹⁵⁰ www.tayyareci.com/makaleler/antunbulak/image/9KAKINMAPLANI.pdf, (19.05.2010)

¹⁵¹ Hazine Müsteşarlığı, a.g.e., s.3-105

Tablo 14.

İç Hatlarda Şirketlere Göre Uçuş ve Taşıma Dağılımları (2004)

Faaliyet	THY	OHY	MNB	FLM	PGT	SXS	Diğer	Top.
Sefer	103.624	25.143	6.385	4.113	3.046	1.603	6.636	150.550
Yolcu	10.151.831	3.217.992	34.031	435.164	11.764	12.273	564.914	14.427.969
Yük	205.700	33.046	11.675	5.690	329	1.536	4.667	262.643

Kaynak: DHMİ İstatistik Yıllığı 2004 s.70-140-184'den derlenmiştir.

Özel havayolların yurt içinde taşıma faaliyetlerinin serbest bırakılmasıyla istatistiklerde büyük değişimler yaşanmıştır. 2004 yılı sonunda özel hava yolları yurt içi seferlerin %31'ini gerçekleştirirken, yolcu taşınmasının %30'u ve yükün de %22'sinin taşınmasını üstlenmişlerdir.

Sonraki tablo da ise aynı yıla ait dış hat verileri gösterilmiştir.

Tablo 15.

2004 Yılında Türk Şirketlerin Dış Hat İstatistikleri

Faaliyet	THY	OHY	MNB	FLM	PGT	SXS	KYV	OGE	Diğer	Top.
Sefer	52.825	16.202	9.293	5.522	11.300	8.700	7.096	4.727	12.581	128.246
Yolcu	4.684.709	2.802.514	1.036.067	949.016	1.637.460	1.355.814	837.718	753.183	1.714.922	15.771.403
Yük	213.102	55.397	56.884	17.365	33.283	27.587	16.540	17.064	41.525	478.747

Kaynak: DHMİ İstatistik Yıllığı 2004 s.71-141 ve 185'den derlenmiştir.

Dış hatlarda özel hava yollarının gerçekleştirdiği sefer, yolcu ve yük sırasıyla %59, %70, %45 olarak gerçekleşmiştir. Değişim oranlarının bu denkle büyük olasılıkla THY'nin pazar kaybettiği anlamı çıkartmamalıdır. Çünkü iç hatlarda yapılan serbestleşme özel şirketleri harekete geçirerek dış hatlarda da faaliyetlerini arttırmalarına olanak vermiştir. İç hatlarda THY açısından bir azalma görülse de Dış hatlarda yaklaşık aynı oranda büyüme göstermiştir. Veriler özel havayollarının iç hat faaliyetlerinde ortalama %30 oranında bir pay yakaladığı göstermektedir.

Türkiye’de havacılık ulaşımının kolaylaşıp ucuzlamasıyla yurt içinde ki yolcu sayısı 1998 yılından beri sürekli düşüş gösteren istatistikler hızla artmaya başlamış 2003 yılı sonunda 9,1 milyona düşen yolcu sayısı 2004 sonunda 14,4 milyona yükselmiştir. Aynı gelişme yük alanında da görülmüş yük miktarı 199 bin ton’dan 263 bin ton’a fırlamıştır. Türk firmaları yurt içinde 10,1 milyon yolcuyla iç hatlarda taşırken, dış hatlarda 4,6 milyon kişiyi uçurmuşlardır.

Dış hatlarda Türk şirketlerin taşıdığı yolcu 3 milyon artış göstererek 15,7 milyona ulaşmış ve neredeyse başa-baş seyreden Türk-yabancı şirketlerin taşıdığı yolcu sayısını bariz bir şekilde geride bırakmıştır. Aynı gelişme yük alanında da görülmüş Türk şirketlerinin yük taşıma oranı %18 artarken yabancı taşıyıcıların artış oranı %13 olarak kalmıştır. Yılsonunda havayolu ile yurtdışına çıkıp-dönen Türk vatandaşları sayısı 7,8 milyonu aşmıştır. İhracat önceki yıla göre %33,7 artarken¹⁵² 75.336’sı Türk 65.486’sı yabancı şirketler olmak üzere 140 bin ton’dan fazla yük havayolu ile ihraç edilmiştir. Bu oranlar tablo 11’de açıkça görülmektedir. Overflight uçuşlar arasında %11 ile ABD ilk sırada, %9 ile İngiltere 2.sırada, %8 ile BAE 3. sırada yer alırken, %7 ile Rusya ve Almanya 4. ve 5.sıraları paylaşmışlardır¹⁵³.

Ekonomik krizlerin artık çok gerilerde kaldığı 2005 yılında dünya genelinde havayolunu kullanan yolcu sayısı 2.2 milyar seviyesine ulaşmıştır¹⁵⁴. Taşıma miktarının artmasında yeni uçakların operasyon maliyetini düşürmesi, elektronik biletleme, bilet fiyatlarının düşmesi gibi bir dizi etken rol oynamıştır. Gelişen insan ilişkilerini ise bu unsurların en başına koymak yerinde olacaktır. Dünya geneline paralel olarak ve özelde yaptığı düzenlemeler etkisiyle Türk sivil havacılığı da gelişimini sürdürmüştür.

Ülkemiz sivil havacılığı yakaladığı büyüme rüzgârını iyi değerlendirerek gelişmeye devam etmiş 2005 yılı iç hat ticari uçuşlardaki artış oranı önceki yılı da geride bırakarak %36’dan daha fazla olmuştur. Yolcudaki büyüme %38 den fazla olmuş ve 14 milyondan 19.9 milyona ulaşmıştır. Neredeyse 5.5 milyon yolcu artışı yaşanmıştır. Taşınan toplam yük ise %20 artış sergilemiştir. Büyüme dış hat ticari uçuşlarda da devam etmiş, Türk şirketlerin seferleri %12 artarak 128 bin den 143 bin’li

¹⁵² Hazine Müsteşarlığı, a.g.e., s.87

¹⁵³ Devlet Hava Meydanları İşletmesi, İstatistik Yıllığı 2005, Ankara, 2006, s.117

¹⁵⁴ Kozlu, a.g.e., s.246

rakamlara ulaşmıştır. Yabancı şirketlerden daha fazla büyüme sergilemişlerdir. Benzer durum yolcu ve yük taşımada da kendini göstermiştir. (bakınız tablo 1-5-6-10-11-12)

2005 yılında ekonomik göstergeler genel olarak olumlu seyretmiştir. Türkiye’de GSYİH’ büyüme oranı %8,4 olurken, turizm gelirleri %14 artmıştır. Bu veriler Türkiye’deki gelişmelerin dünya ortalamalarının üzerinde seyrettiğini göstermektedir. Bu gelişmeler Türk sivil havacılığı için önemli fırsatlar yaratırken sektör için bazı gizli tehlikelerinde oluşmasına zemin oluşturmuştur. Bunlardan bazıları başta pilot olmak üzere yetişmiş eleman sıkıntısı ve alt yapı yetersizlikleri olacaktır. Yüksek talep karşısında plansız büyüme tehlikeler oluşturmaktadır.

Genel olarak bakıldığında serbestleşmenin etkisiyle havayolu işletmeleri kendi politikalarını oluşturmuş, bilet fiyatlarını kendileri belirlemeye başlamış, hükümet tarafından vergi oranları düşürülünce yolcu tiplerinde çeşitlenmeler yaşanarak yolcu miktarında artışlar olmuş ve hava taşımacılığı pazarı büyümüştür.

Büyüme eğilimi izleyen iki yıl boyunca (2006-2007) azalarak da olsa devam etmiştir. Büyümenin yavaşlamasının nedeni sektör açısından artık taşların yavaş-yavaş yerine oturduğunun bir göstergesidir. İç hat ticari uçuşlar büyüme hızı 2006 da %26’ya gerilerken 2007’de bu rakam %8 düzeyine inmiştir. Aynı yıllar için yolcu değişimi 2006’da %33’e 2007 de ise %10 gerilemiştir. (bakınız tablo 1-5) Dış hatlar açısından bakıldığında Türk şirketleri her iki yılda da seferlerini arttırmışlardır. Ancak dış hat ticari seferler iç hatlar ile paralel görünmeyip büyüme 2006 yılında %1,23’e düşüp 2007’de tekrar tırmanışa geçerek %7,5’i geçmiştir. (bakınız tablo 6) 2006 yılındaki büyüme hızının azalması yolcuya negatif olarak yansımış Türk firmaların taşıdıkları yolcu sayısı yaklaşık 1 milyon azalmış ve 16,7 milyona inmiş 2007 sonunda ise toparlanarak 18,5 milyonu aşmıştır. Türk şirketlerin dış hatlar yolcu sayısı 2006 yılında %-7 azalıp ertesi yıl %15,6 artış göstermiştir. İki yıllık bu dönemde yurt dışına çıkan Türk vatandaşı sayısında 2006 yılında %-6 azalma yaşanırken sonraki yıl %18 yükseliş olmuştur. (bakınız tablo 9) bu durum yolcu taşımaya etki etmiştir. Bunun yanında Türk taşıyıcıların yük miktarı her iki yıl için de artarken yabancıların payı azalmıştır. (bakınız tablo 11)

3.1.3. İstikrarlı Büyüme ve Ekonomide Lokomotif Dönemi

Türk havacılık sektörü açısından 2008 yılı gelişmenin normalleşerek sürdürüldüğü bir yıl olmuştur. Geçmiş krizlerde sayıları ve uçuşları azalan iş jetleri sayısı tekrar yükselmiş, toplam sivil uçuşlar, ticari uçuşlar artarak gelişmiştir.

1998-2003 yılları arasında kademe-kademe azalan iç hat uçak trafiği ticari trafikle başlayan artışla tablo 1'den görüleceği üzere 2008 sonunda 288.158 âdete ulaşmıştır. 2000 yılında 13,3 milyon olan ve 2003 yılına kadar azalan iç hat yolcu sayısı yapılan serbestleştirilmenin ardından tırmanışa geçerek 2008 sonunda 32.889.593'e varmıştır. (bakınız tablo 5) Önceki yıla göre %1,7'e yakın artan yük taşımacılığı 400 bin ton düzeyine çıkmıştır. (bakınız tablo 10)

Aşağıdaki tabloda 2008 yılında iç hatlara faaliyet yapan firmaların taşıma istatistikleri verilmiştir.

Tablo 16.

İç Hatlarda Şirketlere Göre Uçuş ve Taşıma Dağılımları (2008)

Faaliyet	THY	OHY	PGT	KKK	SXS	MNB	Diğer	Top.
Sefer	178.166	32.998	31.470	22.919	20.452	61	2.092	288.158
Yolcu	21.273.914	3.969.457	3.210.358	2.047.040	2.299.469	0	89.355	32.889.593
Yük (ton)	280.844	40.050	29.221	22.608	25.700	40	1.059	399.522

Kaynak: DHMİ, İstatistik Yıllığı 2008 s.70-123-152'den derlenmiştir.

Toplam iç hat yolcusunun 21 milyonu THY tarafından taşınırken 2. en fazla yolcu taşıyan şirket 3,9 milyon yolcu ile Onur Hava Yolları olmuştur. İç hat seferlerin %62'si yolcunun %65'i yükün de %70'i THY tarafından nakledilmiştir. Özel hava yollarının taşıma payı zaman içinde artarak devam etmiştir. Söz konusu rakamlar 2000 yılında THY için ortalama %95 civarındaydı. Özel havayollarının kamu kesimine karşı payı artmış ama toplam sayı açısından kamu net payı azalmamıştır. Her iki kesimde taşıdıkları miktar yapılan düzenlemeler ile arttırılmıştır. Yapılan çalışmaların faydası zaman içinde daha iyi anlaşılmiş ve özel Türk şirketleri gelişmelerini sürdürmüşlerdir.

Tablo 17’de dış hatlarda Türk şirketlerin 2008 yılında yaptıkları faaliyetlere dair bilgiler yer almaktadır.

Tablo 17.

Türk Şirketlerin Dış Hatlarda Uçuş ve Taşıma Dağılımları (2008)

Faaliyet	THY	SXS	OHY	PGT	SHY	KYV	KKK	FHY	MNB	Diğer	Top.
Sefer	94.238	16.800	12.486	9.937	9.912	7.998	6.990	5.107	3.046	5.666	172.180
Yol.	10.703.900	2.650.666	2.275.419	1.361.382	1.539.546	742.720	853.733	875.543	11	746.264	21.749.184
Yük	376.603	53.082	39.991	25.288	30.082	14.371	14.272	16.353	48.088	21.489	639.619

Kaynak: DHMİ, İstatistik Yıllığı 2008 s.71-124-153’den derlenmiştir.

Dış hatlarda Türk şirketler ticari uçuşlarında %9,8 büyüme yakalayarak 172.180 seferle 21 milyon 749 bin yolcu taşımışlardır. Dış hatlarda taşınan 1.135 bin ton’den fazla olan yük miktarının 639 bin ton’den fazlası Türk şirketlerince taşınmıştır. Türk şirketler içinde THY lider konumunu sürdürmeyi devam ettirmiştir. Toplam dış hat seferlerin %62’si Türk Hava Yolları’na yapılmıştır. Ancak özel şirketler toplam yolcu sayısındaki artışlarını sürdürseler de yolcu miktarındaki oranlarını koruyamamış 2004 yılında %70 civarında olan dış hatlar yolcu taşıma paylarını %51’e düşürmüşlerdir. Oranları değişmesi ne Türk hava yollarına, ne de özel Türk şirketlerine kayıp olarak değerlendirilmemelidir. Oranların oynaklığı büyüyen havayolu taşıma pastasının şirketler arasındaki dağılımının değişmesinden ibarettir. Yük taşıma miktarı açısından bakıldığında özel havayolları 2004 oranına göre paylarını bir puan arttırmış gözükmektedirler. Yurtdışına yönelik olmak üzere taşınan bu yükün 199 bin tonu kargo, yani ticari mal olarak işlenmiştir. Dış ticarete 107.272 milyon \$ tutarındaki ihracat malınının 100 bin ton’den fazlası havayolu ile nakledilmiştir.

Özel sektörün yolunun açılmasıyla birlikte 2007 yılındaki yüz bin kişilik fark hariç dış hat yolcu ve yük taşıma istatistiklerinde Türk şirketleri yabancı şirketleri sürekli olarak geride bırakmaktadır. Devletin sektöre olan güveni özel havayollarınca boşa çıkarılmamıştır.

Toplam yolcu sayısı 2000 yılında 34,9 milyon iken bazı yıllardaki azalmalara rağmen 2008 sonunda 74,9 milyonu aşmıştır. Toplamdaki artış %114’den fazla

olmuştur. Yine aynı dönemler itibariyle benzer gelişme yük alanında da görüşmüş ve yük taşımadaki değişim %80 olarak istatistiklere yansımıştır.

Eğer 2003 yılında yapılan düzenlemeler yapılmamış olsaydı özellikle iç hatlara sivil havacılık yıkıma uğrayabilirdi. 2003 yılından önceki son üç yılın ortalama gerilemesi % -9,7 civarında gerçekleşmiştir. Gerilemenin bu hızla sürmesi durumunda 2003 yılındaki düzelmeye yaşanmayacak ve 2008 yılı sonunda ticari sefer sayısı 60.931 sefere düşecekti. Tabii ki düşüş sadece yolcu kaybı veya küçülme olarak ifade edilemez. Faaliyetlerin %95'inden fazlasının THY'de olduğu bir yapı içinde kurum çalışamaz hale gelecek ihtiyaçlarını karşılayamayıp borçlarını ödeyemeyecek ve sonunda devlete büyük borçlar bırakarak faaliyet sonlandırabilecekti.

Bu ilerlemeler sağlanırken devlet sektörü başıboş ve denetimsiz bırakmayarak, firmalar için gereksiz serüvenleri engellemiş, hem maliyenin olası gelir kayıplarının önüne geçmiş hem de sektörün ekonomide krizler yaşatmasını engellemiştir. Havacılıktan sorumlu devlet organları bu konuda üzerlerine düşeni yapmışlar, adalet sağlayıcı, yol gösterici ve dış şoklara karşı savunma görevini tüm birimler olarak yerine getirmişlerdir.

Ülkemizin coğrafi yapısından kaynaklanan kara ulaşımının zorluğu ve doğu-batı uçları arasındaki mesafe farkı hava ulaşımının artmasında önemli rol oynamaktadır. Zaman süresinin hava ulaşımında çok kısa olması bu ulaşım metodunun giderek daha yoğun kullanılmasını sağlamıştır.

Yılsonunda yurt dışına havayolu kullanarak gidip-dönen Türk vatandaşları sayısı 13.242 (bakınız tablo 9) bin kişi olurken 2000 yılından 2008 yılına değişim %106 oranında gerçekleşmiştir. Bunun yanında tablo 8 incelendiğinde toplam turistlerin %71'nin havayolu kullanarak ülkemize giriş-çıkış yaptıkları görülmektedir. Hava yolu ile gelen-giden yabancıların toplam turist içindeki oranların da ise çok büyük bir değişiklik olmamıştır. 2000 yılı sayılmaz ise oranlar %70-75 arasında oynamıştır.

Son on yıllık döneme baktığımızda havayolu taşımacılığında önemli değişikliklere rastlıyoruz. 2000'li yıllar hava taşımacılığında faaliyetlerin ve rekabetin değişmeye başladığı dönemler olmuştur. Yurt dışı uçuşlardaki zorluklar ve krizlerinde

etkisiyle hava yolları kendi aralarında anlaşarak birlikler kurmaya başlamıştır. Bu anlaşmalar; ortağının yolcusunu ve yükünü taşımak, birinin yaptığı yere diğerinin sefer yapmaması veya uçuşu olmayan hatlarda birbirlerini tamamlama ile ortak uçuşlar gibi konuları içermektedir.

Son dönemde dünyada yaşanan turizm amaçlı geziler, iş seyahatleri dünyayı tanıma arzusu gibi amaçlarla yapılan uçak seyahatlerindeki gelişmeler kesintisiz bir havayolu ulaşım ağı oluşturulmasında mecburiyet yaratmıştır. Bu gün dünyada söz sahibi hava yolları gruplar oluşturarak birbirlerinin yolcularını kesintisiz bir hat ile başka bir ulaşım şekline ihtiyaç duymadan istedikleri yere ulaştırabilmektedirler. Bu sayede yolcu sanki tek bir hava yolu kullanıyormuş gibi ulaşım imkânı bulabilmektedir.

Bu çerçevede THY yabancı birkaç havayolu ile işbirliğine gitmiştir. Qualiflyer olarak isimlendirilen bu gruptaki şirketlerden bazıları İsviçre’li Swissair, Belçika’dan Sabena, Avusturya Havayolları, Portekiz’den TAP ve Fransa’dan AOM gibi şirketlerden oluşan 10 üyeli bir ortaklıktır. Daha sonraları bu birlikten iflas edenler olduysa da 1998 de kurulan Qualiflyer ortaklığı THY’nin güçlenmesine, 1999 ve 2001 krizlerini atlanmasına yardım etmiştir. Bu sayede THY başka ülkelerin pazar paylarına da ortak olmuştur. Bu gruplar arasında en önemlileri Oneworld, Sky Team, Star Alliance sayılabilir.

THY daha önceden Qualiflyer üyesi iken bu grubun dağılmasıyla Nisan 2008’de Star Alliance grubuna katılmıştır. THY’nin üye olmasıyla grubun üye sayısı 20’ye çıkmış ve 162 ülkede 965 havalimanına günde 17 bin 500’den fazla uçuş gerçekleştirme imkânına kavuşmuştur. Bu ifade biraz açılacak olursa pratikte THY’nin bu kadar noktaya sefer yaptığı anlamına geldiği olacaktır. Ulaşım ağının yoğunluğu ve kesintisizliği havayolu yolcusunun da tercihlerini pozitif yönde etkilemektedir.

Elbette ki hava yolları bu başarıları kendi başlarına sağlayabilecek durumda değillerdir. Bu başarıların sağlanması hem şirketlerin gerçekçi planlar yapıp güçleri ölçüsünde sektörün hangi alanına hizmet vereceğine hem de otoritenin yapısal bozuklukları gidererek belli oranlarda politik-ekonomik destek vermesine bağlıdır. Gerekli alt yapı sağlandıktan sonra ancak sağlıklı ve sürdürülebilir büyüme yakalamak mümkün olmaktadır. 2000’li yılların hemen başlarında yaşanan krizlere rağmen Türk

sivil havacılığı faaliyetlerini başarı ile devam ettirerek 2003 yılından itibaren taşıdıkları yük ve yolcu miktarını arttırarak gelirlerini yükseltmişlerdir. Yapılan serbestleşme ile özel şirketler rahatlamış, otorite tarafından Atatürk Havalimanı terminalini her anlamda güvenli, konforlu ve hızlı ulaşım olanağı kılınarak havayollarının merkez üssü haline getirilmiş, aynı zamanda İstanbul bir transit merkezi haline getirilerek Türk havacılığının güçlenmesinde önemli rol oynatılmıştır. Bugün itibariyle İstanbul'dan aklımıza gelebilecek her ülkeye uçuş yapılabilir hale gelmiştir.

Türk havacılığını genel olarak 2008 senesi sonunda bir irdelemeye tutacak olursak hayli önemli gelişmeler geçirdiğini görüyoruz. Uçuş ağları sadece iki merkezden 25 şehre yapılırken 2008 sonunda 45 noktaya 7 merkezden uçuş düzenlenir hale gelmiş ve çapraz seferler yapılabilir hale gelmiştir. Türk şirketlerin taşıdığı yolcu sayısı 23,2 milyon iken 2008'de 54,5 milyona gelmiştir. 2000 yılında Türk şirketler toplamda 468 bin ton kargo taşımışken 2008 sonunda bu rakam 1.039 bin ton'a çıkmıştır.

2008 de patlak veren Dünya Finans Krizine rağmen Türk Hava Yolları kriz yönetiminden başarılı çıkmıştır. All İtaly- Brezilya Havayolları gibi birçok devin kapanmanın eşiğine geldiği bu dönemi, THY gelirlerinde astronomik bir artış sağlayarak 1,1 milyar lira kâr ile kapatmıştır. Bu rakam dünya petrol fiyatlarının 140 \$ olduğu bir dönemde gerçekten büyük başarı olmuştur. Seyahat eden yolcuların beyanlarından da anlaşıldığı üzere THY kalite açısından da hem yurt içinde hem yurt dışı uçuşlarda üst sıralarda yer alarak yolcu bağlılığını sağlayabilmiştir. Verdiği güven ve sağladığı hizmetin şirkete yolcu ve yük olarak geri döndüğü görülmektedir. Taşıdığı toplam yolcu sayısı 22 milyon 597 bin, kargo ise 203 bin ton olmuştur. Filodaki uçak adedi 127'ye doluluk oranı ise %74 civarına çıkmış, yolcu sayısındaki artış ise %15 olmuştur. Uçuş gelirlerinin %75'den fazlası dış hat faaliyetlerden elde edilmiştir.

Önceki sayfalarda aktarılan veriler irdelendiğinde gelişimin yalnızca kamu şirketlerinde olmadığı sonucuna varılmaktadır. Özel ve kamu tüm sektör değerlendirildiğinde 2000 yılından 2008 yılına gelindiğinde Türk şirketlerin yolcu taşıma miktarındaki değişim iç hatlarda %146,5 olurken yük taşımadaki değişim %77'ye ulaşmıştır. İç ve dış hatlar seferleri toplamı ortalama %80 den fazla artmıştır.

Özel şirketlerin etkinliğinin artmasıyla taşıma ücretleri enflasyon karşısında fazla yükselmemiş, alım gücü kolaylaşarak havayolu ulaşımı elit kesim imtiyazı olmaktan çıkmış ve halkın her kesiminden insanlar uçak seyahatiyle tanışmıştır. Uçuş sayısı ve yolcu trafiği artarken denetim faaliyetleri de etkinlik kazanmış, havalimanı ve uçak güvenliği gerek asayiş gerekse standartlar bakımından dünyada saygın bir konuma gelmiştir. Hem uçuş hem de terminal işletmeleri bakımından uluslararası kuruluşların standartları genel olarak yakalanmış, bazı konularda ve meydanlarda da standartların üstüne çıkılmıştır. Daha somut bir örnek vermek gerekirse kayıp bagaj sayıları AB ortalamasının altına inmiş, işletmelerin organizasyon yetersizliğinden kaynaklanan rötarlı uçuşlar azalmıştır.

Âtıl haldeki havaalanları faaliyete geçirilerek toplam 67 havalananı hizmete sokulmuş, eskiyenler modernleştirilmiş yaklaşık 280'i yolcu uçağı olmak üzere hava aracı sayısı 752'i geçmiş¹⁵⁵ işletme sayısı 163 olmuştur. Yolcu taşımada THY, Onur, Pegasus, İzair, Atlas, Sun Expres, Freebird, SKY, Anadolu Jet akla gelen ilk şirketler olarak faaliyetlerini yurt içinde ve dışında sürdürmektedirler. MNG, ACT, Kuzu şirketleri ise kargo taşıma işinde hem Türkiye'de hem de bölgede ağırlıklarını arttırarak faaliyetlerine devam etmektedirler. Sadece Türk Hava Yolları 150'e yakın noktaya tarifeli sefer düzenler hale gelmiştir.

Bunun yanında eğitim işletmelerinin sayısı artmış ve etkinliği artış göstermiş, yurtdışından öğrenci alacak duruma gelmişlerdir. Personel eğitimleri gereği gibi yapılmaya başlanmış dönemsel aksaklıklar hariç kalifiye çalışan sayısı yeterli hale gelmiştir. Son on yıllık dönem içinde uçuş okulu sayısı 11'den 16'ya bu okullardaki eğitim uçağı sayısı 75'den 106'a öğrenci sayısı 92'den 423'e yükselmiştir¹⁵⁶. Toplam kalifiye personel sayısında önemli artışlar yaşanmıştır. Pilot sayısı 7206, Hv. Trafik Kontrolörü 804, bakım teknisyeni 4865'e ulaşmış olup sektörde çalışan personel sayısı 2000 yılında yaklaşık 10 bine yakını sadece İstanbul'da olmak üzere 20 bin'den biraz fazla iken 2008 sonunda 31.295 kişiye yükselmiştir. Dolaylı hizmet alanları da dâhil edildiğinde sektörde istihdam edilen insan sayısı 100 bin kişiyi geçmiştir¹⁵⁷.

¹⁵⁵ SHGM, a.g.e., s.67

¹⁵⁶ a.g.e., s.102

¹⁵⁷ a.g.e., s.29

Dünyanın hemen her ülkesinde hissedilen ve 2009 yılında derinleşen finans krizine rağmen sektör gelişimini sürdürmeye devam etmiştir. Mayıs itibariyle Türk filolarına 22 adet geniş gövdeli uçak daha eklenmiştir. 2001'de kriz sebebiyle elden çıkarılan iş jetleri Haziran 2009 itibariyle 60 adet olmuştur. Dünya genelinde %5 büyüme sergilenirken Türkiye'de gelişmeler fevkalade olumlu rakamlara ulaşmıştır. Dünya genelinde bazı havayollarının zarar açıkladığı bu dönemde Türkiye'de sektöre yeni girişler olmuştur. Şirket ve hava araçlarındaki artışa paralel çalışan sayısı da artmış son 6 yılda 50 bin kişiye istihdam sağlanmıştır. Bugün itibari ile ülkemizde 120'den fazla havacılık işletmesi bulunmakta olup bunların 17 tanesi havayolu işletmesi 64 tane hava taksi işletmesi, 30 tane genel havacılık işletmesi (kamu-özel), 12 şirkette balon işletmeciliği alanlarında faaliyetlerini sürdürmektedirler.

2.4. HAVACILIĞIN İKİ TEMEL KONUSU; ALTYAPI VE EĞİTİM

Tabiatı gereği bir işin başarılması en basit konularda bile birden fazla unsurun bir bütün ve ahenk halinde görevleri yerine getirmesiyle gerçekleşir. Nasıl ki bir aracın hareket etmesi motor, elektrik, kontrol donanımları, tekerlek, yakıt ve şoför gibi bir dizi unsurun tam olarak görevlerini yapmasıyla mümkünse bir uçağın havalanabilmesi ve seyrüseferini başarı ile tamamlaması onlarca öğenin doğru olarak görev ifa etmesiyle gerçekleşir. Bunlardan biri bile aksadığında hava ulaşımı için telafisi mümkün olmayan sonuçlar doğurur. Çalışmamızda havacılıkta asli unsurların bir kaçını da anlatmanın yerinde olacağını düşündük.

2.4.1. Havaalanı İşletmeciliği

Bir ülkede havacılığın başarılı olabilmesi, alt yapısının ve o konuda eğitilmiş personelinin varlığıyla mümkündür. Havaalanlarında altyapı ve işletme denilince akla ilk gelen DHMİ'dir. Kamuoyunda yeterince bilinmese de havacılık camiasındaki herkes bu konuda bilgi sahibidir. Bir bölgeye yapılacak uçuşların gerçekleştirilmesi öncelikle orada yapılacak terminal, pist bakım hangarları gibi unsurların varlığına bağlıdır. Daha sonra havayolu şirketleri bu noktalara uçuş düzenleyerek faaliyetlerinden kar

sağlayabilirler. Esasen konunun ilk olmazsa olmazlarından biridir havaalanı işletmeciliği. Hem yapımı hem de çağın gereksinimlerine cevap verebilmesi için havaalanları sürekli dinamik bir yapıda olmak zorundadırlar.

Geçtiğimiz yıllarda uçuş ağlarında yaşanan gelişmelere hazırlıksız olan bazı meydanlarda, büyümenin tahminlerin üzerinde gerçekleşmesiyle kapasite sorunu yaşanmasına sebep olmuştur. Bunlardan en bariz örneği Atatürk Havalimanı olarak gösterilebilir. Geçtiğimiz dönemde 06-24 Pisti ve park yerleri talebi karşılamakta zorlanınca çeşitli aksaklıklar yaşanmış ancak pist uzatılmış yapılan çalışmalarla bu aksaklıklar giderilmiştir. Burada yaşanan sorun, artan ihtiyacı karşılamakta zorlanmak olsa da havayolu işletmecileri için asli problemlerden biridir. 2009 yılında başlatılan Apron düzenlemeleri ve pist uzatma çalışmaları ile soruna kısa sürede kalıcı çözüm getirilmiştir.

Benzer durumlar terminal binaları içinde yaşanma olasılığı taşıdığı için kapasite darlığına karşı tedbirler alınmaya başlanmıştır. Yetersizliğin gecikmelere, yolcu kuyruklarına ve ek maliyetlere sebep olacağı düşünülürse çalışmaların yerinde olduğu anlaşılacaktır. Dolayısıyla havaalanlarının modern ve ihtiyaçlara hazır hale getirilmesi gerekmektedir. Öte taraftan havaalanlarının güvenlik sorunda önemli bir konu olarak gözükmektedir. Hem uçakların doğal bir silah olması hem de havalimanlarında yapılan eylem ve propagandaların kısa sürede dünyayı etkilemesi yasa dışı eylemler için havaalanlarını cazibe merkezi yapmıştır. Bu sebepten ötürü havaalanları her zaman için gözde eylem sahaları konumundadırlar. Dolayısıyla havaalanlarında güvenlik sistemleri ve uygulamaları her zaman üst seviyede olmak zorundadır. Güvenlik maliyetlerinde artış ise bilet ve kargo fiyatlarına artış olarak yansımaktadır. Sitemlerde yeni teknolojilerin kullanılması güvenliği artırırken maliyetleri de yükseltmektedir. Daha iyi güvenliğin alternatif maliyeti daha pahalı seyahat olmaktadır.

Diğer taraftan hava ulaşımı yapan ve bundan faydalananların amaçları doğrultusunda havaalanlarından farklı beklentileri vardır. Dolayısıyla havaalanları yapım sürecinde bu beklentilere cevap verebilecek yeteneğe ve ileride doğabilecek ihtiyaçlara karşı esnek bir planda inşa edilmeleri gerekmektedir. Yapılacak düzenleme ve tadilatların en kısa sürede bitirilmesine olanak tanınmalıdır. Yapım maliyetlerinin çok yüksek olması havaalanı gelirlerinin kendi ihtiyaçlarını karşılamakta yetersiz

kalmasına neden olmaktadır. Planlamada havalimanlarının hem terminal işlevleri alışveriş merkezi özellikleri hem de sosyal ihtiyaçları karşılayacak otel, sinema çocuklar için eğlence ve oyun alanları ihtiyaçlarını karşılayabilecek yetenekte olması gerekmektedir. Özellikle rötar ve kaçırılan uçaklar söz konusu olduğunda bu tür ihtiyaçlara azami derecede ihtiyaç duyulmaktadır. “Beklemenin” psikolojik baskısı insanlar üzerinde olumsuzluklar oluşturmakta ve gerginlikler yaşanmasına sebebiyet vermekte, zaman-zaman da bu gerginlikler güvenlik zafiyetlerine kadar ulaşmaktadır. Söz konusu olumsuzlukların önüne geçilmesi bakımından sosyal imkânların terminal içinde kolay erişilmesi her kesimin faydasına olacaktır.

Ancak bu tarz kapsamlı işletmelerin Türkiye gibi gelişmekte olan ülkeler için merkezi otoritelerce bütçe kısıntısı sebebiyle inşa edilmesi çoğu kez mümkün olamamaktadır. Bu sorunları aşmak için özel sektör yatırımları büyük fayda sağlamamaktadır. Ülkemizde de örnekleri olan bazı havalimanlarında yukarıda bahsettiğimiz konuların büyük çoğunluğu çözüme ulaştırılarak bu işletmelerce yerine getirilmektedir. Böylece terminal işletmesinin hem kamu ya faydası daha fazla olmakta hem de ticari bakış açısıyla işletildiği için ülke ekonomisine daha fazla gelir getirmektedir. Havaalanlarında özelleştirme kavramı havaalanlarının özel sektöre satılması değil belirli dönemler için belirli konularda özel girişimlerin bu hizmet alanlarını işletmesi şeklindedir. Devletler özelleştirmelerde az da olsa bir payı ellerinde tutarak kendilerine güvence sağlamakta aynı zamanda da faaliyetlerin satılmasından, buraları işletmeye oranla daha fazla gelir sağlamaktadırlar. Ülkemizde bu örneğe uygun olarak Atatürk Havalimanı, Antalya 1, Antalya 2, Dalaman, Ankara Esenboğa, Adnan Menderes ve Sabiha Gökçen havalimanları terminal işletmeleri özel girişimlere belli sürelerle işletilmek üzere devredilmiştir. Dönem-dönem zarar eden bu işletmelerden uygulama sonucu yüksek miktarda gelir sağlanmıştır.

Bir diğer sorun ise havaalanları çevresindeki arazilerde yüksek binalar inşa edilerek uçakların iniş-kalkışında sakınca oluşturmasıdır. Bu durum hem iskân sahipleri için gürültü kirliliği yaratırken hem de uçakları için haberleşme ve seyrüsefer sistemleri üzerinde sakınca doğurarak radyo yayınlarının, telsiz frekanslarına karışmasına sebep olmaktadır. Uluslararası mevzuatlarda konu hakkında tavsiye kararları bildirilmesine rağmen geçmiş dönemde yerel yönetimler bu uyarılara fazla itibar etmemişler, imar ve

iskân için izinler verilerek havaalanları çevresinde yapılaşmalara göz yummuşlardır. Bu sorunları bir kısmı hala sürümekte, alınması gereken önlemler ve düzenlemeler yerine getirilmiş değildir.

2.4.2. Havacılık Eğitimi

Havacılık sektörü teknoloji yoğun bir sektör olup bu teknolojiler dinamik bir yapıya sahip olduğundan hemen her yıl değişiklik göstermektedir. Özellikle son yıllarda yeni sistemlerle ve bilgisayarlarla birlikte uçak yapım-bakım ve seyrüsefer sistemleri giderek teknolojinin daha fazla kullanıldığı bir yapıya kavuşmuştur. Bu teknoloji yoğunluğu ise bu alanda yetişmiş insanlara ihtiyaç doğurmaktadır.

Ülkemiz genel anlamda bu konularda yetersiz kalmış ancak son dönemde yapılan çalışmalarla sıkıntılara biraz olsun hafifleme getirilmiştir. 2003 yılından sonraki dönemde öngörülemeyen hızlı büyümelerin yaşanması yetişmiş personel, teknisyen ve pilot sayısında dönemsel sıkıntılar doğurmuştur. Pilotların ve teknik personelin yetişme hızı ve sayısı havacılık sektörünün gelişim ve hızının gerisine düşmüştür. Ancak sıkıntılar çabuk fark edilerek 2008 yılı ile 2009 ilk yarısında problem oluşturan teknik personel ve pilot açıkları kapatılmıştır.

Bundan sonraki dönemde ihtiyaçlar daha gerçekçi tespit edilerek sorunun tekrar yaşanılmasının önüne geçilmelidir. JAA ölçütleri doğrultusunda ilgili kuruluşlarla koordine sağlanarak dünya standartlarından geri kalmayacak bir yapı sağlanmalıdır. Teknik personelde ihtiyacı karşılayacak potansiyel mevcuttur. TSK, THK, Anadolu Ünv. Sivil Havacılık Meslek Yük. Okl, Bon Air, Top Air, İstanbul Havacılık Kulübü, Tarkim, Sindel, Del ve Duha Havacılık pilot; DHMİ ve AÜSHMYO hava trafik kontrolörü, İTÜ ve ODTÜ mühendis yetiştirmektedirler¹⁵⁸. Bunun yanında teknisyen, dispeçer, yer hizmet ve havaalanı işletme personeli ve kabin memurları ise bu alanda faaliyet gösteren okul ve kurumlarca yetiştirilmektedir.

Havacılık eğitimi hem kendi ihtiyaçlarımız açısından elzem iken hem de gelir getirebilecek potansiyele sahiptir. 11 Eylül olayları havacılık konusunda hemen her

¹⁵⁸ Korul ve Küçükönel, a.g.e., s.34

başlıkta Türkiye için fırsatlar yaratmıştır. Fakat bu beklenilmeyen gelişme bir de ekonomik ve siyasi krizler nedeniyle sektörün önüne bakmasını geleceğe odaklanmasını zorlaştırmış. Birçok plan ve projenin gecikmeli olarak uygulamaya konmasına neden olmuştur. Eğitim konusu için de benzer bir durum ortaya çıkmıştır. Avrupa ülkelerinin hava şartları acemi pilotlar için uygun olmadığından ortaya çıkan bu fırsat Avrupa ülkelerince değerlendirilememiştir. Böylece bu ülkelere mensup pilot adayları ya Uzakdoğu ya da BAE’de ki pilotaj eğitim merkezlerine yönelmişlerdir. Ancak buralardaki kurumlar yeterli gelmeyince Türkiye gözde bir merkez haline gelse de yapısal bazı aksaklıklar devam etmektedir.

TSK tarafından yetiştirilen personelin gelir ve rahatlığından dolayı özel sektöre geçmesinin önü engellenmeli, devlet kaynaklarının etkin kullanılmamasının zararları önlenmelidir. Bozuk olan bu yapı düzeldiğinde havacılıkta eğitim veren kuruluşlar daha etkin bir çalışma olanağına kavuşacaktır. Eğitim kuruluşları pilot ve teknisyen adayları için tercih sebebi olursa hava taşıma şirketleri de personel ihtiyacını bu kaynaktan karşılayacak sonuçta devletin yetiştirdiği personel özel kuruluşlara geçmeyecek, havacılık alanında eğitim veren kuruluşlarda etkin bir yapıya kavuşarak daha çok istihdam sağlayacak ve daha çok vergi ödeyecektir. Her konuda olduğu bu konuda da tamamen serbest bir yapı oluşturulmayıp, ulusal çıkarların korunarak toplam faydanın artırılması tüm ekonomik kesimlerin faydasına olacaktır.

Eğitimin özel kuruluşlarca havayolları ile koordineli ve uygulamalı olarak yapılması her kesimin faydasına olacaktır. Böylece iş başı yaptırılacak personele aylarca süren ikinci bir eğitim daha verilmeyecek ve şirketlerin maliyeti artmayacaktır. Bize göre bugün itibariyle pilotaj eğitimleri hariç diğer konularda eğitim yetersiz gözükmektedir. Eğitim aşamasının nazari olarak kaldığı yeterince uygulama yapılmadığı açıktır. Sektöre nitelikli iş gücü sağlayan eğitim kurumları yeterli olduğu halde gerekli uygulamalı eğitim yeterince verilmemektedir. Örneğin bir hava trafik kontrolü işe başladıktan sonra 1 yıl gibi çok uzun bir süre uygulama eğitimi almaktadır. Ancak mecburiyetten dolayı katlanılmak zorunda kalınan bir uygulamadır. Bu tarz bir eğitimin adaya okul döneminde verilecek bir programla çok önceden tamamlanması işe başlama döneminde sadece işe uyum uygulaması yapılması yerinde olacaktır.

Diğer bir konu ise sivil havacılıkta istihdam edilecek personelin KPSS gibi merkezi bir sınavla atanmasıdır. Merkezi sınava göre yapılan yerleştirmeler, havacılık alanında çeşitli kollara yönelik olarak özel yetenek gerektiren, bu konuda eğitim almış pilot-hava trafik kontrolörü-meteoroloji uzmanı-mühendis vs gibi lisanslı kişilerin işe alınmasında mânia teşkil etmektedir. Konu hakkında uzmanlık bilgisi olmayan yeterli eğitimi görmemiş adaylar işe alınca görev içi eğitime ihtiyaç duyulmaktadır. Bu yapının da kısmen değil tamamen önüne geçilmelidir.

Yapısal bir sorun teşkil eden havacılık eğitimi sorununu başta havacılık işletmeleri, üniversiteler, MEB, TSK, THK taraflarının katılımı ile oluşturulacak bütünlük bir sistem ile çözümlenip daha verimli ve ekonomik hale getirmek mümkündür. Etkin ve verimli bir havacılık eğitim sistemi sivil havacılık sektörünün ayaklarının yere daha sağlam basmasını sağlarken bir yandan da yüksek gelir yaratabilecektir.

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

ORTADOĞU ÜLKELERİNDE HAVACILIĞIN DURUMU VE 2000-2008 YILLARI ARASINDA ORTADOĞU ÜLKELERİ'NDEN TÜRKİYE'YE YAPILAN TİCARİ UÇUŞLARIN TÜRK EKONOMİSİ'NDEKİ YERİ

3.1. HAVACILIKTA ÖNE ÇIKAN ORTADOĞU ÜLKELERİ

3.1.1. Birleşik Arap Emirlikleri'nde Havacılık, Yolcu ve Yük Taşımacılığı

Yedi emirliğin birleşmesinden meydana gelen federatif yapıda bir devlettir. Federasyonun başkenti Abu Dhabi olup, Dubai ise daha çok finans ve turizm konularında öne çıkmıştır. Yüzölçümü 83.600 km², resmi dili Arapça olup nüfusun yaklaşık 5,5 milyon olduğu ülkede İngilizce yaygın olarak konuşulmaktadır. 1971 yılında İngiltere'nin çekilmesinden sonra bağımsızlığını kazanan ülkede en büyük otorite yedi kişilik emirlerin oluşturduğu Supreme Council olup kararlar devlet başkanı ve başbakan yanında en az üç Emir'in daha onaylamasıyla alınır¹⁵⁹.

Ulaşımında demiryolu ağının bulunmadığı ülkede, yurtiçi ulaşım kara ve deniz yoluyla, yurtdışı ulaşım ise hava ve deniz yoluyla yapılmaktadır. Yüzölçümünün küçük olması yurtiçi ulaşımında havacılığın kullanılmamasının temel sebebi olarak görülmektedir. Uzak doğu seferleri için coğrafi olarak ikmal noktası konumunda olması deniz ve hava taşımacılığı için avantaj yaratmıştır.

Genişletilen ve modernleştirilen Dubai Uluslararası Havaalanı ülkenin, yolcu ve yük taşımacılığında bölgede merkez üssü olmasını sağlamıştır. 2001 yılında hizmete giren terminalin 2009 yılı ortalarında genişletildiği bilinmektedir. Söz konusu tesisler için 4-5 M \$ harcandığı belirtilmektedir. Bugün itibariyle terminalin yıllık 25 milyon kişi yolcu kapasitesi bulunmakta olup, yine de kapasite arttırılmaya çalışılmaktadır. 2015 yılından sonra kargo kapasitesi, yıllık 3 milyon tonun üzerine çıkarılmaya

¹⁵⁹ Evren Subaşı, "Birleşik Arap Emirlikleri Ülke Raporu 2009", s. 2
www.igeme.org.tr, (20.01.2010)

çalışılmaktadır. Jebel Ali Havalimanı ise daha çok kargo-yük amaçlı kullanılmaktadır. Büyük inşaat projeleri arasında havalimanlarının genişletilmesi de gündemdedir¹⁶⁰.

Dünya'nın her yanından uçuşların yapıldığı BAE'den her gün ülkemize düzenli olarak yük ve yolcu gelmektedir. Gelen ve giden yolcu sayısı yaklaşık olarak eşittir. BAE de irili ufaklı 12 havayolu mevcuttur. Ancak uluslararası çapta yarış yapabilen tek havayolu Emirates Airways'dir. İstanbul temsilciliğinden alınan bilgiye göre halen bu havayolunun 135'den fazla uçağı vardır. Bunlar Boeing ve Airbus modelleri olup 8 tanesi kargo uçağıdır. Dünyada 60 ülkeye ve 100 noktaya uçuş yapmaktadır. 2008 yılında 21 milyon yolcu ve 1.200 bin ton kargo taşımıştır. Emirates Havayolları taşıdığı yükün 29.651 tonunu Türkiye'ye getirip götürmüş, bunun yanında 244.3999 yolcuyu ülkemizden taşımıştır¹⁶¹.

3.1.2. İran'da Havacılık Faaliyetleri

Bölgedeki en köklü devletlerden biri olan İran tarihin değişik dönemlerinde siyaset sahnesindeki varlığını korumuştur. Batı kültüründe Pers ve doğu ülkelerinde ise Fars isimleriyle de bilinmektedir. Bugün sınır komşumuz olan İran'ın yüzölçümü 1.648.195 km² olup 70 milyon civarında nüfusa sahiptir. Ayrıca Afganistan ve Irak'tan gelen göçmenlerin sayısının 1,5 milyon civarında olduğu tahmin edilmektedir.

Turizmin fazla gelişmediği ülkede gelen turistlerin ağırlığını Japon, eski Sovyet ülkeleri ve Körfez Ülkeleri vatandaşları oluşturmaktadır. 2007 yılı sonunda ülkeye gelen toplam turist sayısı 1.823 bin olup bunlardan sağlanan gelir 1.269 m. \$'dır.

İran'da havacılık faaliyetleri çeşitli sıkıntılara rağmen gelişme göstermektedir. Uluslararası alanda yaşadığı çeşitli sorunlar nedeniyle birçok alanda olduğu gibi havacılıkta da engellemeler ve yaptırımlarla karşılaşmıştır. Yeni nesil uçakları tedarik etmekte zorlanmış eskiyen filoları nedeniyle birçok ülkeye uçuş izni alamamıştır. Buna rağmen ülkedeki havaalanı sayısı çok yüksektir. Ülkede 300'den fazla havaalanı

¹⁶⁰ Evren Subaşı, "Birleşik Arap Emirlikleri Ülke Raporu 2009", s.7
www.igeme.org.tr, (20.01.2010)

¹⁶¹ DHMİ, İstatistik Yıllığı 2008, s.133-160

mevcuttur¹⁶². Başlıca havaalanları arasında İmam Humeyni Uluslararası Havalimanı, (yenilemesi 2005 yılında Türk firması olan TAV tarafından tamamlanmış ancak çıkan anlaşmazlık sebebiyle işletimini yapamamıştır) Bandar Abbas, Abadan, Arak ve Qeshm olup, buralardan çeşitli ülkelere uçuşlar yapılmaktadır. En önemli havayolu devlet kuruluşu olan İran Havayolları olup, aralarında Türkiye'nin de olduğu birçok ülkeye sefer düzenlemektedir. Filoda Boeing, Airbus, Topulev, Fokker gibi değişik marka ve modelden 48 adet uçakları mevcuttur¹⁶³. Toplam koltuk kapasitesi 9.200 civarındadır. 35 uluslararası ve 25 iç hat noktasına uçuş gerçekleştirmektedir. Son verilere göre 1.9 milyonu iç hat olmak üzere 4.8 milyon civarında yolcu ve 46 bin ton'dan fazla kargo taşımışlardır¹⁶⁴. 2008 yılında İran Havayolları Türkiye'ye yönelik 1964 ton yük getirip götürmüş, bunun yanında 87.086 yolcuyu ülkemizden taşımıştır¹⁶⁵.

3.1.3. İsrail'in Havayolu Taşımacılığı

Asya ve Afrika'nın birleştiği noktada Kızıl Deniz'in kuzeyinde yer alan ülkenin başkenti Tel Aviv, nüfusu 7,2 milyon olup, yüzölçümü 20.700 km²'yi biraz geçmektedir. Kaynakların kıt oluşu İsrail'i bilimsel çalışmalar yapmaya zorladığından birçok konuda teknolojik olarak ilerlemişlerdir. Bölgede kabul görmeyen bir devlet olması güvenlik endişesiyle askeri konularda gelişme göstermesine sebep olmuştur. Bu etkenler neticesinde havacılık ve uydu çalışmaları, yazılım, biyoteknoloji ve askeri teknolojiler konusunda ilerleme kaydetmişlerdir. Bunun yanında turizm de İsrail için önemli bir gelir kaynağı olup, Kudüs, Ölüdeniz ve Eylat önemli turizm merkezleridir. 2007 yılında 2.300 bin turist ülkeye ziyarette bulunmuştur¹⁶⁶.

İsrail'in çok dar bir alanı kapsayan yüz ölçümü, iç hatlarda hava taşımacılığı için en büyük engeli oluşturmaktadır. Bu sebeple iç hat uçuşlar ticari dış hatlara nazaran son derece zayıftır. Ancak dünya genelinde çok sayıda Yahudi kökenli insan olması ve Kudüs'ü ziyaretleri sebebiyle dış hat ticari uçuşları oldukça yoğundur. Üç semavi dinin

¹⁶² İnci Selin, Aydın, "İran Ülke Raporu 2009", s.8
www.igeme.org.tr, (20.01.2010)

¹⁶³ <http://www.iranair.com/DesktopDefault.aspx?tabid=309>, (05.06.2010)

¹⁶⁴ <http://www.iranair.com/site/308/default.aspx>, (05.06.2010)

¹⁶⁵ DHMİ, İstatistik Yıllığı 2008, s.129-157

¹⁶⁶ İnci Selin, Aydın, "İsrail Ülke Raporu 2009", s.8
www.igeme.org.tr, (20.01.2010)

kutsal saydığı yerlerin İsrail sınırları içinde olması bu dine mensup kişilerin Kudüs'ü ziyaret etmek istemeleri neticesinde, İsrail'in yıllık milyonlarca yolcuya ev sahipliği yapmasına olanak vermiştir. Seyahatlerin havayolu ile gerçekleştirilmesi İsrail ticari havacılığını geliştiren en önemli etken olmuştur. Dış hat ticari uçuşların gelişmesinin diğer bir önemli nedeni ise İsrail'in en büyük ekonomik faaliyetlerinden biri olan elmas işlemeciliğidir. Yurt dışından ham olarak elmas almakta ve bunları işleyerek tekrar yurt dışına satmaktadır. Elmas ihracatında dünyada 1. sırada olup 2008 yılındaki 61 M \$'lık ihracatı içinde 19 M \$'dan fazla yer tutmaktadır¹⁶⁷. İsrail elmas ticaretini hızı ve güvenliği bakımından havayolunu kullanarak gerçekleştirmektedir.

Uluslararası ulaşımın %90'ı havayolu ile yapılmaktadır. 2005 yılında özelleştirmesi tamamlanan El-Al şirketi sektörün hâkim şirketidir. Filosunda 35 civarında Boeing uçak ile faaliyet göstermektedir. Hali hazırda ülkede 8 havaalanı mevcut olup Ben Gurion en önemli havaalanıdır. Yıllık yolcu kapasitesi 16 milyon kişi olup işletimi devlet idaresindedir. El-Al Air bu havaalanının merkez olarak kullanmaktadır. 2007 sonunda firma 21 bin den fazla sefer yaparak 3.6 milyon civarında yolcu taşımıştır. İsrail şirketlerinin taşıdığı yolcu sayısı 4.5 milyondan fazla olmuştur. Taşınan toplam 200 bin ton civarında yükün 135 bin tonu yine El-Al tarafından nakledilmiştir¹⁶⁸. El-Al şirketi 2007 yılından beri Türkiye'ye yönelik seferlerini sonlandırmıştır.

3.1.4. Katar'ın Sivil Havacılık Faaliyetleri

Katar Arap yarımadasında Osmanlı Devleti egemenliğine en son giren ülkelerden birisidir. 1871 yılında başlayan Osmanlı hâkimiyeti I. Dünya Savaşı'yla biterken bölge İngiliz egemenliğine girmiş ve 1971 yılında İngiltere bölgeden çekilince bağımsızlığını ilan etmiştir. Yüzölçümü 11.521 km² olan Katar'ın yaklaşık nüfusu 1.5 milyon, başkenti Doha, dili Arapça, yönetim şekli krallık olup, yönetimde 1995 yılında saray darbesi ile gelen Şeyh Hamad bin Khalifa Al-Thani bulunmaktadır.

¹⁶⁷ İnci Selin, Aydın, "İsrail Ülke Raporu 2009", s.18
www.igeme.org.tr, (20.01.2010)

¹⁶⁸ http://www.mot.gov.il/wps/PA_1_0_69/Portlet_3/jsp/searchResult.jsp?subject=69 78 95 84 69 85 70 65 95 51 49 &searchParam=115 116 97 116 105 115 116 105 99 &arch=69 78 95 84 69 85 70 65,

Ülke nüfusu işgücü göçü sebebiyle gelen göçmenler sayesinde hızlı artmaktadır. Göçmenler sebebiyle nüfusun %66'dan fazlası erkektir. 2005 yılından itibaren nüfus artış hızı%15 üzerindedir. Nüfusun %90'ı şehirlerde olup bu oranın yarıya yakını başkentte bulunmaktadır. Göçmenlerin çoğunu Asya'lılar oluşturup Hindistan, Pakistan, Nepal, Filipinler kökenli göçmenler ağırlıktadır. İşgücünün tamamına yakını göçmenler tarafından oluşturulmuştur¹⁶⁹.

Havacılık alanında ise gittikçe artan bir gelişim göstermektedir. Devlete ait olan Katar Havayolları bölgedeki önemli havayolu kuruluşlarından biridir. Doha'da bulunan uluslararası havalimanı son derece modern bir alt yapıya sahiptir. Katar bölgedeki turizm ve havacılık faaliyetleri konusunda BAE'yi kendine rakip olarak görmekte ve hava ulaşımını her geçen gün artırmaya çalışmaktadır. Özellikle deniz turizmini geliştirmeye çalışarak dolaylı yoldan hava taşımacılığında aldığı pastayı büyütmeğe uğraşmaktadır. Bu kapsamda Qatar Airways düzenli olarak birçok ülkeye sefer gerçekleştirmektedir. Dış hat uçuşlar sayesinde her geçen gün havacılığı ivme kazanmaktadır. Katar havayollarının 27'si yeni 52 civarında uçağı olup bu filo ile 48 değişik noktaya faaliyette bulunmaktadır. 2008 sonunda 3 milyon yolcu taşımıştır¹⁷⁰. Katar Havayolları taşıdığı yolcunun 80.264'ünü ve yükünde 7.654 tonunu Türkiye'den getirip-götürmüştür¹⁷¹.

3.1.5. Lübnan'da Havacılık Faaliyetleri

Yavuz Sultan Selim'in Mısır'ı fethiyle Osmanlı hâkimiyetine giren Lübnan 1. Dünya Savaşıyla Türk hâkimiyetinden çıkmış, 1943 yılına kadar Fransızların işgalinde kalmıştır. 22 Kasım 1943'te bağımsızlığını ilan etmiştir. Bölgedeki siyasi kargaşadan nasibini alan ülke 1970 ve 1982'de iki defa İsrail'in işgaline uğramıştır. 1989 yılında Arabistan'daki Taif Anlaşmasıyla savaş sona erdirilmiş, 2000 yılından itibaren İsrail askeri kuvvetlerini Lübnan'dan çekmiştir. Nüfusu 2007 yılı rakamlarına göre 4,1

¹⁶⁹ Evren Subaşı, "Katar Ülke Raporu 2009", s.6
www.igeme.org.tr, (20.01.2009)

¹⁷⁰ <http://www.caa.gov.qa/english/chairman.html>, (04.06.2010)

¹⁷¹ DHMİ, İstatistik Yıllığı 2008, s.131-159

milyondur¹⁷². Lübnan siyasi hayatında partiler bulunmayıp siyaset kişisel fikirlere göre şekillenmektedir. Milletvekilliği seçimleri 4 yılda, cumhurbaşkanlığı seçimleri 6 yılda bir yapılmakta olup yürütmede cumhurbaşkanı, bakanlar kurulu, adli ve idari yargı söz sahibidir. Milletvekilliği sayısı Hıristiyan ve Müslümanlar arasında eşit olarak dağılmıştır. Toplu taşıma fazla olmadığından her üç kişiye ortalama birden fazla araç düşmektedir. Demiryolu ağının bulunmadığı ülkede taşımacılığın %70'i Beyrut Limanı'ndan yapılmaktadır.

1975-1990 yılları arasındaki iç savaş döneminden önce bölgenin finans merkezi olan Lübnan iç savaş ile birlikte bu vasfını kaybetmiştir. Son yıllarda tekrar toparlanma sürecine giren sektör yatırım bankacılığı ve sigortacılık sektörlerinde gelişim sergilemektedir. 2008 yılı itibariyle 131 adet banka ülkede faaliyet göstermektedir. Bu bankalar özellikle Suriye'li iş adamlarının ofshore hesapları merkezi haline gelmiştir. Ayrıca Ermeni vatandaşların ürettiği mücevherat ihracatında en önemli kalemi oluşturmaktadır. 1.6 m. \$'lık ihracatında 250 milyon doları mücevher ve elmaslar oluşturmuştur.

Savaş ortamının bitmesi finans ve bankacılığın toparlanma sürecine girmesi ve mücevherat ticareti Lübnan havacılığını geliştiren en önemli etkenler olmuştur. Bunun yanında bölge ülkelerine göre daha demokratik olması her kesimden insanların turizm amacıyla ülkeyi tercih etmesine olanak vermektedir. Beyrut'ta bulunan tek uluslararası havaalanı olan Refik Hariri Havaalanı yıllık ortalama 6 milyon yolcu kapasitesine sahiptir¹⁷³. Güvenliğin sağlanmasıyla artan turizm sayesinde yolcu hareketlerinin arttığı bildirilmektedir. Middle East Air bölge ülkelerindeki en etkin hava yollarından bir tanesidir. 2008 döneminde Türkiye'ye 502 sefer düzenlemiş, bu seferler sonucunda 50 bin'in üzerinde yolcu ve 1461 ton yük getirmiştir¹⁷⁴. Filosunda bulunan 14 adet Boeing uçakla 29 ülkeye yolcu taşımaktadır. Bazı havayolları ile ortak uçuş programları düzenleyerek sektördeki gücünü artırmıştır. Ülke havacılığının en büyük şansı turizm, mücevherat ve finans faaliyetleri olarak düşünülmektedir.

¹⁷² İnci Selin Aydın, "Lübnan Ülke Raporu 2009", s.2
www.igeme.org.tr, (20.01.2010)

¹⁷³ http://www.beirutairport.gov.lb/_Services.php?PageID=39&StatisticsID=4, (05.06.2010)

¹⁷⁴ DHMI, İstatistik Yıllığı 2008, , s.78-158

3.1.6. Mısır'da Ticari Havacılık

72 milyonluk nüfusu ile Mısır Afrika kıtasında olmasına rağmen özel durumu nedeniyle aynı zamanda bir Ortadoğu ülkesidir. Mısır yüzölçümü 1.001.450 km², resmi dili Arapça, başkenti Kahire, başlıca şehirleri İskenderiye, Asuan, Asyut, Giza, İsmailiya, Port Said olup nüfusun %90'ı Müslüman %10'u ise Kıpti Hıristiyan'dır. Mısır 800'lü yıllarda Tolunoğulları dönemiyle beraber Türk asıllı ya da Türk Devlet Yönetimi eğitimi almış kişiler tarafından idare edile gelmiştir. Dolayısıyla Türk-Mısır ilişkileri yoğun olmuştur. Mısır tarihi geçmişi sebebiyle yerli ve yabancı turistlerin ilgi odağındadır. Bu sayede turizm döviz getirisi en fazla olan sektör konumundadır. Alman, İtalyan ve Rus turistlerin ağırlıklı olduğu sektörde zaman-zaman bölgede yaşanan gerilimler güvenlik endişesi oluşturduğundan sektör inişli çıkışlı bir seyir izlemektedir. Buna rağmen tarihi varlıkları ve Kızıl Denizin su altı güzellikleri turizmin gelişmesine fevkalade katkıda bulunmuştur. Özellikle piramitler sayesinde yoğun turizm faaliyetleri yaşanmaktadır. Sahip olduğu bu turizm potansiyeli Mısır taşımacılık modlarının gelişmesine ön ayak olmuştur.

Bugün itibari ile ülkede irili ufaklı 60'tan fazla havalimanı vardır. Kapasiteleri değişmekle birlikte en önemlileri arasında Kahire, Asuan, Şarm El Şeyh, Dahlia, Luxor, Simbel, New Valley ve 6 Kasım sayılabilir. En büyük havalimanı ise Kahire Havalimanıdır. İnşaatı bir Türk firması olan TAV Havalimanları AŞ tarafından yapılmış olup yine bu firma tarafından iletilmektedir. 22 milyon yolcu kapasitesi olan havaalanı bölgedeki en büyüklerden biridir¹⁷⁵. Sektörde faaliyet gösteren havayolu sayısı 8 olup en önemlisi Egypt Air ve Air Cairo'dur. Mısır Air Filosunda 50 adet uçak bulunmaktadır. 2008 yılında 1.6'sı iç hat olmak üzere toplam 6.6 m. yolcu taşımıştır¹⁷⁶. Ülke topraklarının genişliği havayolu ulaşımı için avantaj sağlar iken gelir dağılımının dengesizliği sebebiyle yurtiçinde hava yolunu kullanım oranını azaltmaktadır. Yurt içi ve yurt dışı taşımada turistler ağırlıktadır. Mısır Havayolları 2008 yılında Türkiye'ye yaptığı faaliyetlerde 109.352 yolucu taşırken, 3008 ton'da kargo taşımıştır¹⁷⁷.

¹⁷⁵ http://www.civilaviation.gov.eg/HTML/WEB-ARABIC/NEWS_AVIATION/NEWS-FILES/T3.html, (04.06.2010)

¹⁷⁶ <http://www.egyptair.com/English/Pages/AnnualReports.aspx>, (01.06.2010)

¹⁷⁷ DHMİ, İstatistik Yıllığı 2008, s.131-158

3.1.7. Suriye’de Sivil Havacılık

Resmi adı Suriye Arap Cumhuriyeti olup, yüzölçümü 185.180 km² ve 2008 yılı nüfus tahmini 22,5 milyondur. Nüfusun %90’ı Arap, %9’u Kürt-Ermeni, %1’i Türkler tarafından oluşurken, %74’ü Sünni Müslüman, %16’sı Hıristiyan, %10’u Musevi’dir. Önemli kentleri Şam, Halep, Hama, Humus, Lazkiye, Haseki, İdlib’dir¹⁷⁸.

Suriye yeni kurulmuş bir ülke olmasına rağmen tarihin birçok döneminde sahnede yer almıştır. Değişik dönemlerde değişik devletlere ev sahipliği yapmıştır. Emeviler, Bizans, Büyük Selçuklular, Fatımiler, Anadolu Selçukluları son olarak ta Osmanlı Devleti bugün Suriye toprakları içerisinde yer alan bölgelerin büyük çoğunluğunda varlık göstermişlerdir. Tarih boyunca birçok medeniyeti topraklarında barındırmış olması Suriye’ye turizm konusunda fırsat yaratmıştır. Roma–Bizans kalıntıları, kaleleri, Osmanlı eserleri ve Akdeniz kıyılarının turizm potansiyeli oldukça fazladır. Bu fırsatları değerlendirmek amacıyla sektörde çeşitli yatırımlar yapılmıştır. Değişik ülkelerden turist çekse de henüz rakamlar potansiyelin çok altındadır. 2007 yılında toplam turist sayısı 1.272 bin’i geçmiştir¹⁷⁹.

Suriye Havayolları İstanbul temsilciliğinden edinilen bilgilere göre ülkede 100 civarında havaalanı mevcut olup pek çoğu küçük ve askeri amaçlıdır. Şam, Halep, Lazkiye en önemlileridir. Limanlarda kapasite yükseltme çalışmaları devam etmektedir. En önemli havayolu Syrian Air olup yurtdışı piyasalarda yarışacak durumda değildir. 2004 yılında taşıdığı yolcu sayısı 1.2 milyon kadardır¹⁸⁰. Halen ülkede 2 adet ticari havayolu bulunmakta ve bu şirketlerin 2008 yılındaki taşıdıkları yolcu 5 milyon kişi olarak tahmin edilmektedir. Suriye Havayolları 2008 yılında ülkemize 2.924 yolcu ve 120 ton’da ticari yük taşımada bulunmuştur¹⁸¹.

¹⁷⁸ İnci Selin, Aydın, “Suriye Ülke Raporu 2009”, s.1
www.igeme.org.tr, (20.01.2010)

¹⁷⁹ İnci Selin, Aydın, “Suriye Ülke Raporu 2009”, s.8
www.igeme.org.tr, (20.01.2010)

¹⁸⁰ <http://www.syriaair.com/AboutSAA/AboutSAA.aspx>, (05.06.2010)

¹⁸¹ DHMİ, İstatistik Yıllığı 2008, s.132-160

3.1.8. Suudi Arabistan'ın Havacılık Faaliyetleri

Resmi adı Suudi Arabistan Krallığı olup nüfusu 25 milyon civarındadır. Başkenti Riyad, önemli şehirleri Mekke, Medine, Eastern, Asir, Jizan, Qassim olup ülkede çöl iklimi hâkimdir. Yüzölçümü 2.150.000 km² olan ülke genişlik bakımından hava ulaşımı için elverişlidir. Nüfus Mekke, Medine, Riyad ve Dammam'da yoğunlaşmıştır. Ortadoğu bölgesinde birçok devletin tarihi oldukça eski olmasına rağmen Suudi Arabistan'da İslamiyet'e kadar herhangi bir devlet örgütü gelişmemiştir. Turizm ise iş ve eğlence hizmetlerinden ziyade inanç bağlamında yoğunlaşmaktadır. Yıllık ortalama 2,5 milyon Hac ziyaretinin gerçekleştirildiği kutsal topraklarda turizm geliri yıllık 4 M \$ civarında olup 11 Eylül sonrası batılı ülkelerin Müslümanlara bakış açısının olumsuzlaşmasına tepki olarak Müslümanların buralarda tatili tercih etmesi turizm faaliyetlerini canlandırmıştır¹⁸².

Mekke ve Medine havalimanları hac ve umre amaçlı yoğun olup, Cidde-Dammam-Riyad havaalanlarının da aralarında olduğu 7'si uluslararası olmak üzere 22 adet havalimanı bulunmaktadır. Sama, Nas ve Saudia Havayolları olmak üzere 3 adet havayolu şirketinden Saudia Air tamamen devlete ait olup bölge ülkeleri ile rekabet edecek düzeydedir. Bu havayolunun İstanbul'a her gün düzenli seferi bulunmaktadır. En büyük avantajı ise artan hac ve umre ziyaretleridir. Kolaylığı ve konforu bakımından diğer ulaşım şekline göre havayolu kullanımı bu ibadetler içinde kendini göstermektedir. Dolayısıyla S. Arabistan Havayolları hem alt yapısını hem de hizmet kalitesini yükselterek bu pastadan büyük dilim almayı başarabilmektedir. Ülke genelinde 2008 sonunda havayolu ile 36,5'i yurtdışı olmak üzere toplam 42,1 milyon yolcu taşınmıştır. Bunun yanında 488 bin tonu yurt dışı olmak üzere 503 bin ton kargo taşınması yapılmıştır. Tüm bu yolcu ve yükler için iç hatlarda 5600 dış hatlarda ise 36 bin'den fazla sefer düzenlenmiştir¹⁸³. Bunun yanında Suudi Havayolları Türkiye'ye yönelik 2008 yılında 379.466 yolcu getirirken, 12336 ton civarında da yük taşınması yapmıştır¹⁸⁴.

¹⁸² Evren, Subaşı, "Suudi Arabistan Ülke Raporu 2009", s.15
www.igeme.org.tr, (20.01.2010)

¹⁸³ <http://www.gaca.gov.sa/GACA/General/default.aspx?l=EN&aNo=&No=0751&aID=020&fID=A651&cID=1>,
(04.06.2010)

¹⁸⁴ DHMİ, İstatistik Yıllığı 2008, s.132-160

3.1.9. Umman ve Bahreyn’de Sivil Havacılık

Umman ve Bahreyn bölgesinin en önemli havayollarından olan Gulf Air’e ortak olduklarından bu iki ülke birlikte değerlendirilmiştir. Gulf Air Bahreyn ve Umman'ın ortak havayolu şirketidir. Şirket 34 uçaklık bir filoya sahiptir; Afrika, Asya, Avustralya, Avrupa ve Ortadoğu'da 47 noktaya tarifeli sefer yapmaktadır. Gulf Air'in Bahreyn ve Umman'da olmak üzere iki önemli merkez noktaya sahiptir. Gulf Air sektörde adından söz ettirebilecek bir konumdadır. Gulf Air'in mürettebatı 80 farklı milliyetten gelmektedir. Dolayısıyla hizmette konuşulan diller 80 civarındadır. Şirket bu hali ile tam bir global görüntü çizmektedir¹⁸⁵.

Bahreyn'in en önemli havaalanı Bahreyn Uluslararası Havaalanı'dır. 2008 sonunda Bahreyn'li taşıyıcılar 8.8 milyon yolcu, 368 bin ton kargoyu 101.203 adet sefer ile taşımışlardır¹⁸⁶.

Umman çeşitli büyüklükte havalimanları mevcut olup en büyüğü Seeb International'dır ve havalimanlarına 3 milyar \$ yatırım yapılmıştır. Ülkenin en önemli havayolu Oman Air, iş ve turizm amacıyla yurtiçi ve yurtdışı birçok noktaya sefer düzenlemektedir. Uçuş yaptığı noktalar arasında BAE, Mısır, Lübnan, Tanzanya, Katar, Hindistan, S.Arabistan, Sri Lanka ve Kuveyt ile Londra bulunmaktadır¹⁸⁷. Ülke tarihinin eski olması turizm açısından fırsat yaratmıştır. Gulf Air 2008 yılı boyunca Türkiye'ye yönelik 43.276 yolcu getirip-götürürken, 1520 ton'dan fazlada kargo getirip-götürmüştür¹⁸⁸.

3.1.10. Ürdün’de Havacılık Faaliyetleri

Ürdün başkenti Amman olup, yüzölçümü 89.206 km² olan ülkenin Akabe körfezinden küçük bir sahil şeridi ile denize bağlantısı vardır. Anayasal krallık ile yönetilen ülkenin nüfusu 6 milyon civarında olup Amman, Akabe, İrbid, Jeras başlıca şehirleri arasındadır. Akabe turizm faaliyetleri açısından gelişmiştir. Liman şehri olması

¹⁸⁵ <http://www.gulfair.com/English/info/Pages/default.aspx>, (27.04.2010)

¹⁸⁶ <http://www.caa.gov.bh/2008/FlashReportDEC2008new.pdf>, (04.06.2010)

¹⁸⁷ İnci Selin, Aydın, “Umman Ülke Raporu 2009”, s.6
www.igeme.org.tr, (20.01.2010)

¹⁸⁸ DHMİ, İstatistik Yıllığı 2008, s.127-159

hem de tarihi bir yerleşim bölgesi olması önemini arttırmıştır. Ülkede tarihi eser ve yapı oldukça fazladır. Ancak güvenlik endişesi turizmin gerçek potansiyelini ortaya çıkarmasında engel oluşturmaktadır. En fazla turist Suriye, S. Arabistan, Irak, Türkiye, AB ülkelerinden gelmektedir. 2007 içinde toplam ziyaretçi sayısı 6,8 milyon kişi iken elde edilen gelir 1.6 m. \$ olmuştur.¹⁸⁹.

Hava ulaşımı ise tarifeli hizmet veren Royal Jordanian ve Rayajet tarafından sağlanmaktadır. Ülke için önemli olsa da bölgedeki birçok ülke ile rekabet edebilecek konumda değildir. Zaten ülkemiz üzerinden yaptığı overflight uçuşlardan, havayolunu en fazla kullanan ülke gruplarından biri olan AB ülkelerine gerçekleştirdiği uçuş yoğunluklarına bakılırsa genel bir kanı ortaya çıkmaktadır. Yabancı havayolu şirketlerinin de ülkeye seferi bulunmaktadır. Sektör bölge ülkeleri ile rekabet edemeyecek kadar zayıftır. Türkiye'ye yönelik uçuşları da olan Royal Jordanian Air 2008 yılında ülkemize dönük seferlerin 43.183 yolcu ve 2.484 ton'u aşkın da yük getirip-götürmüştür¹⁹⁰.

3.2. ORTADOĞU BÖLGESİNDE HAVACILIĞIN DEĞERLENDİRMESİ

Genel olarak Ortadoğu ülkelerine ait veriler incelendiğinde doğal kaynak zengin olan körfez ülkelerinin ekonomisinin daha iyi, refah düzeyinin daha yüksek olduğu görülmektedir. Yer altı kaynaklarının Basra Körfezi kıyısı olan ülkelerde yoğunlaştığı, batı kısımlara gidildikçe azaldığı görülmektedir. Ürdün, Lübnan, İsrail, Mısır ve Suriye gibi ülkelerin diğerlerine göre daha az rezerv yoğunluğu olduğu görülmektedir. Ekonomik faaliyetler genel olarak, ya geleneksel endüstri dallarında ya da petrole bağımlı bir yapı göstermektedir. Gelir dağılımı ülkemize oranla daha fazla adaletsiz gözükmekte olup, ekonomide hükümetlerin ağırlığı oldukça yükündür.

Havacılık faaliyetleri konusunda bu ülkelerde genel olarak yurt içi taşımanın değil yurt dışı taşımanın önem kazandığı görülmektedir. İran, Suudi Arabistan ve Mısır hariç tutulduğunda ülke yüzölçümlerinin küçük olması yurt içinde havacılığın

¹⁸⁹ İnci Selin, Aydın, "Ürdün Ülke Raporu 2009", s.7-8
www.igeme.org.tr, 20.01.2009

¹⁹⁰ DHMİ, İstatistik Yıllığı 2008, s.131-159

kullanılma ihtiyacını azaltmaktadır. Irak, Yemen ve Umman ise iç hat ulaşımda havacılık için ideal genişlikte olmalarına karşın ekonomik gelişmemişlik nedeniyle bu taşımacılık modunda fazla öne çıkamamışlardır. Gelir dağılımının dengesiz olması iç piyasada herkesin bu olanaktan yararlanmasını engellemektedir. Yurt dışı ulaşımda ise İsrail, S. Arabistan ve BAE'nin öne çıktığı görülmektedir. Her üç ülkenin de özel konumları havacılığın gelişiminde etkili olmuştur. S. Arabistan ve İsrail din turizmi sayesinde, BAE'nin ise ikmal merkezi ve geçiş noktası olması dolayısıyla havacılıkta ilerlediği gözlemlenmektedir.

Öte yandan uçuş denilince akla sadece sivil uçuşlar gelmez. Bazılarımızın kafasında belki de ilk çağrışım yapan savaş uçakları olmaktadır. Tüm dünyada askeri havacılık sivil havacılığa önyak olmuştur. Tabii ki bu gelişim için önemli miktarlarda parasal kaynak kullanılmak durumunda kalmıştır.

Ortadoğu bölgesinde sivil havacılığı daha iyi anlayabilmek için askeri havacılık konusuna kabaca bakmakta fayda vardır. Aşağıda bölge ülkelerinin askeri hava güçlerine ait bir tablo verilmiştir.

Tablo 18.

Ortadoğu Ülkeleri 2009 Yılı Askeri Amaçlı Uçuş Araçları

Ülkeler	Helikopter	Savaş Uçağı	Kargo U.	Maliyet (\$)
TÜRKİYE	280	420	85	30.936.000.000
B.A.E.	84	119	46	29.438.000.000
BAHREYN	4	24	16	10.000.000
IRAK	57	16	4	17.900.000.000
İRAN	141	377	65	6.300.000.000
İSRAİL	278	593	17	18.700.000.000
KATAR	25	18	3	10.000.000
KKTC	31	56	7	8.000.000
KUVEYT	29	39	5	2.584.500.000
LÜBNAN	8	17	-	744.000.000
MISIR	224	692	27	12.500.000.000
SURİYE	373	625	30	935.000.000
S. ARAB.	148	428	78	31.255.000.000
UMMAN	49	62	27	98.000.000
YEMEN	77	166	33	309.000.000

Kaynak: www.globalfirepower.com (09.06.2009); www.nationmaster.com (11.06.2009) sitelerinden derlenmiştir.

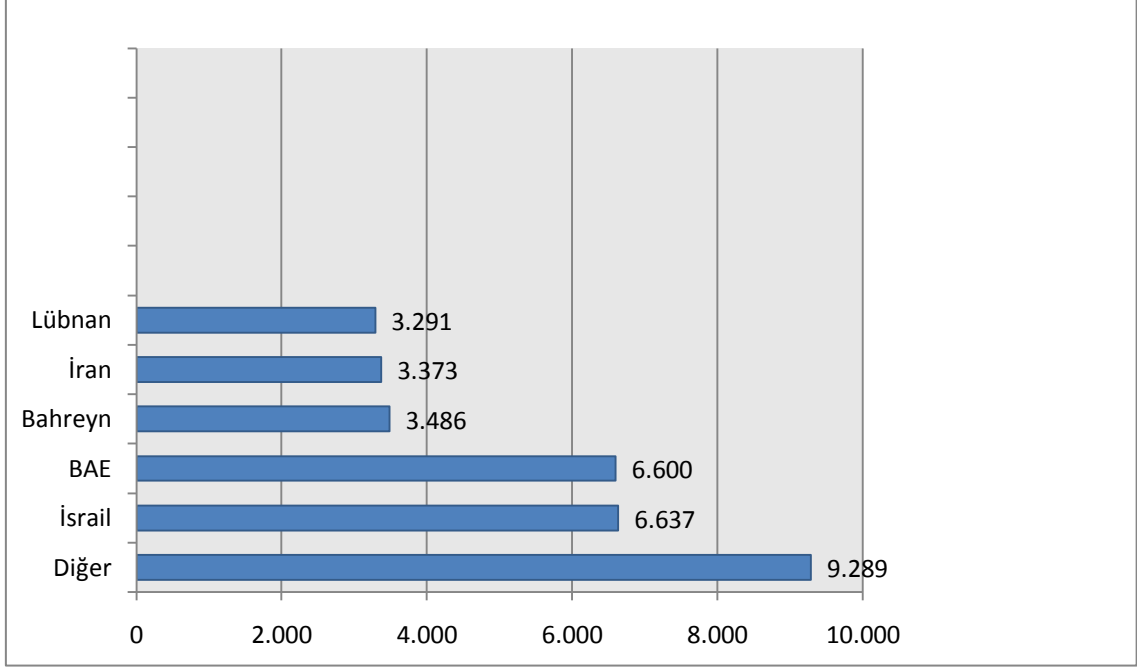
Askeri havacılık harcamaları konusunda Ortadoğu ülkeleri, bölgedeki siyasi durumlarına tezat oluşturacak askeri harcamalar yapmaktadırlar. 2009 verilerine göre Ortadoğu bölgesinde en pahalı hava gücü Suudi Arabistan'a aittir. Toplam maliyeti 31 M \$'dan fazla olan bu ülke 30 M \$'lık büyüklüğü olan Türkiye'nin önündedir. 29 M \$'lık unsura sahip olan BAE ise 3. sıradadır. Sürekli gerginlik halinde olan 3 devletten İran 6 M \$, İsrail 18 M \$, Suriye ise 935 m. \$ tutarında küçük bir hava gücüne sahiptir. Mısır ise 12 M \$ düzeyinde bir güce hükmetmektedir. İran ve İsrail'in bölgedeki durumları değerlendirildiğinde de askeri harcamalarının yüksekliği anlamlıdır. Ancak kurulduğu günden itibaren gerçek bir tehlike altında olmayan Suudi Arabistan ve BAE'nin askeri ekipmanlarını daha ziyade ABD ve İngiltere'den temin etmesi askeri harcamalarını, bu iki ülke ile olan ilişkilerini sıcak tutmak amacıyla yaptığı izlenimi vermektedir. Askeri hava güçlerinin büyüklüğü o ülkenin hava taşımasına verdiği önemin bir göstergesi sayılabilir. Askeri havacılık sivil havacılığın gelişimine hizmet etmiş, etmeye de devam edecektir.

3.3. 2000-2008 DÖNEMİNDE ORTADOĞU'DAN TÜRKİYE'YE YAPILAN YÜK VE YOLCU TAŞIMACILIĞININ TÜRK EKONOMİSİNDEKİ YERİ

Özellikle gelişimini tamamlamış ülkelerde 90'lı yılların ikinci yarısı sonrası dönemde havayolu taşımacılığının ekonomi içindeki payları sürekli olarak artış göstermiştir. Türkiye'de ise çeşitli kriz ve iniş-çıkışlardan sonra sektör kendine yetmekte zorlanmıştır. Vize kolaylıkları, serbest dolaşım ve uluslararası ticaret sayesinde hava taşımacılığı çeşitli isteklere göre çeşitlenerek gelişim göstermiştir. İş, turizm, kargo, sağlık ve hava aracıyla gezinti gibi hizmetler veren çeşitli dallar oluşmuştur. Dünya genelinde kişi başına düşen gelir artışı hava yolunu lüks olmaktan bir nebze olsun çıkarmış bu gelişmeler hava taşımacılığına gelir olarak yansımıştır. Şekil 1'de Ortadoğu ülkelerinin Türkiye üzerinden geçerek başka ülkelere yaptığı uçuşların bir grafiği verilmiştir.

Şekil 1.

2000 Yılında Overflight Uçuş Yapan Ortadoğu Ülkeleri



Kaynak: DHMİ, İstatistik Yıllığı 2000, s.115

Ortadoğu ülkelerinin geçişlerine ait verilerin daha detaylı olduğu grafiğimizden anlaşılmakta ki bu ülkelerinin Türkiye üzerinden Avrupa kıtasına uçuşları çok farklı boyutlarda olmuştur. İsrail, BAE, ve Bahreyn toplamı bölgedeki diğer ülkeler toplamlarından daha fazladır. Ortadoğu ülkeleri tescilli havayolu kuruluşlarının ülkemiz hava sahasından transit geçişleri ise toplamda 32.676 olarak gerçekleşmiştir. Söz konusu geçişler arasında en fazla geçişi 6.637 uçuş ile İsrail yaparken BAE 6.600 uçuş ile 2. sırada yer almıştır. İsrail'in turizmde öne çıkması, BAE'nin de bir toplanma merkezi ve ikmal üssü konumunda olması transit geçişlerde bu ülkelerin hava taşıyıcılarının Ortadoğu grubunda ilk sıralarda yer almasına katkı sağlamıştır.

Bir sonraki tabloda ise Ortadoğu ülkelerine ait şirketlerin Türkiye'ye yönelik faaliyetleri görülmektedir.

Tablo 19.**Ortadoğu Ülkelerine Tescilli Şirketlerin Ülke Bazlı Türkiye'ye Yönelik Sefer-Yolcu ve Yük Miktarları (2000-2003)**

	2000			2001			2002			2003		
	Sefer	Yolcu	Yük	Sefer	Yolcu	Yük	Sefer	Yolcu	Yük	Sefer	Yolcu	Yük
BAE	1,096	84,930	4,972	756	68,516	5,027	766	117,230	8,441	537	104,170	8,103
Bahreyn	318	30,517	1,050	314	29,874	1,076	4	7	1,301	324	27,513	1,138
Irak	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
İran	480	52,168	751	491	54,195	3,039	459	62,612	1,029	570	81,206	1,151
İsrail	617	68,654	1,140	651	95,818	1,473	787	123,240	2,127	1029	141,614	3,606
Katar	6	0	0	16	1,969	30	8	16	46	4	11	0
Kuveyt	194	7,358	1,136	112	5,372	497	8	20	1	86	2,972	154
Lübnan	275	12,576	515	309	20,444	671	381	30,661	1,047	480	39,678	1,286
Mısır	631	50,225	1,157	559	59,764	990	515	63,793	1,254	677	72,818	1,597
S. Arabistan	889	145,917	4,680	966	144,653	6,317	917	148,103	6,464	1057	165,195	8,302
Suriye	306	12,124	310	330	12,572	335	336	10,821	298	296	10,746	566
Umman	0	0	0	0	0	0	0	0	0	13	3	0
Ürdün	561	30,575	2,328	570	34,026	1,815	547	30,560	2,298	607	31,640	3,164
Yemen	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0
TOPLAM	5,373	495,044	18,039	5,074	527,203	21,270	4,730	587,063	24,306	5,680	677,566	29,067

Kaynak: DHMİ İstatistik Yıllığı 2000-2001-2002-2003'den derlenmiştir.

2000 yılında Ortadoğulu taşıyıcılar arasında Türkiye'ye yönelik en fazla uçuş BAE'li şirketler tarafından yapılmış olup 1.096 sefer gerçekleştirilmiştir. İkinci sırada S. Arabistan'lı taşıyıcılar yer alırken 889 sefer düzenlemiş, 631 sefer ile Mısır 3. olurken İsrail 617 sefer düzenlemiştir. Bazen bir havayolu toplamının bir ülkedeki toplam taşıyıcılardan büyük olduğu görülmektedir. Emirates Havayolları tek başına gerçekleştirdiği 776 sefer ile bölge ülkelerinin birçoğundan Türkiye'ye dönük olmak üzere kendi içlerindeki toplamından daha fazla taşıma yaptığı görülmektedir. Ortadoğu'lu taşıyıcılar toplam 5373 sefer düzenlemişlerdir.

2000 yılında dış hatlarda taşınan toplam yolcunun %44'ü yabancı havayolları tarafından taşınırken bu oranın yaklaşık %4,8'i Ortadoğu kökenli şirketlerce taşınmıştır. 2000 yılında havayoluyla ülkemize gelen-giden Ortadoğu'lu turist sayısı yaklaşık 936 bin civarında gerçekleşmiştir. Ortadoğulu taşıyıcıların getirdiği geriye kalan yolcu sayısı ise Türk ve diğer ülke vatandaşlarından oluşmaktadır.

Aşağıdaki tablo incelenirse gerçekleştirilen trafik sayıları ile Ortadoğu ülkelerinden gelen turist sayılarının aleni şekilde uyumsuz olduğu görülmektedir.

Tablo 20.

2000 Yılında En Fazla Sefer Yapan Ortadoğulu Taşıyıcılar ve Getirdikleri Yolcu Sayısı

Sıra	Şirket	Sefer s.	Ülke	Turist s.
1	S. ARABIAN AIR.	887	S. ARABİSTAN	10,772
2	AMIRATES AIR	776	BAE	1,671
3	ROYAL JORDANIAN	444	ÜRDÜN	13,510
4	EL-AL AIR.	411	İSRAİL	271,444
5	GULF AIR	312	BAHREYN	164
6	SYRIAN AIR	306	SURİYE	6,931
7	MIDDLE EAST	272	LÜBNAN	7,653
8	İRAN AIR	209	İRAN	53,294
9	KUVAİT AIR.	194	KUVEYT	429

Kaynak: DHMİ, İstatistik Yıllığı 2000 s.74-82 ve www.kultur.gov.tr (10.02.2010)'den derlenmiştir.

Veriler dikkatli irdelendiğinde Ortadoğulu şirketlerin Türkiye'ye yönelik faaliyetlerde zayıf kaldığı anlaşılmaktadır. Söz konusu turist sayılarının sadece bu havayollarınca taşınmadığı, sektörde başka firmalarda olup burada verilen rakamların en fazla sefer düzenleyenlere ait olduğu dikkate alınır, tablonun verileri daha anlamlı olmaktadır. Tablodan çıkarılan sonuca göre, yapılan sefer başına gelen turist sayısı son derece düşük kaldığı dolayısıyla yolcu doluluk oranlarının zayıf olduğu söylenebilir. Verilere bakılırsa sınır komşusu olduğumuz ülkelerden daha çok kara yolu ile turist gelirken Mısır, S. Arabistan, Ürdün ve İsrail'den havayolu ile daha fazla yolcu geldiği anlaşılmaktadır. Bunların dışındaki ülkelerden ise genel olarak turist sayısı daha küçük rakamlarda kalmaktadır.

Genel olarak 2000 yılında ülkemize gelen turist sayısı bir önceki yıla göre büyük bir artış göstermiştir. Ortadoğulu'dan gelen ziyaretçilerin %64,53'ü havayolu ile ülkemize giriş-çıkış yapmışlardır. (bakınız tablo 21) Ortak kültür değerlerimizin olması ve komşumuz olmalarına rağmen Ortadoğulu ülkelerinden gelen ziyaretçi sayısı 1.030.261 kişide kalarak Almanya'dan gelen 2.277.000 turistin yarısına bile ulaşamamıştır. Bu rakam ile Alman pasaportlu yolcular Türkiye'ye gelen yabancı turistler arasında %21 ile ilk sırada yer almışlardır.

2001 yılında Türkiye'ye gelen toplam turist sayısı %12,12 artış gösterdiği tablo 8'den anlaşılmaktadır. Ortadoğulu ülkelerinden en çok ziyaretçi sıralamasında %2,73'lük

oran ve 307.849 kişi ile İran ilk sırada %2,67'lik oran ve 300.512 kişi ile İsrail ikinci sırada yer almıştır. Ortadoğu bölgesinden en az turist gelen ülke ise, toplam 418 kişi ile Umman olup son sırada yer almaktadır. Ortadoğu bölgesinden ülkemize havayolu ile en çok turist geldiği ülkeler arasında İsrail 264.362 kişi ile birinci, 53.189 kişi ile İran 2. sırada yer almıştır¹⁹¹. Turizm gelirleri artan turist sayısına ve döviz kuruna bağlı olarak 2001 yılında bir önceki yıla göre %31,8 artarak 10.066 milyon \$' a yükselirken, net olarak 8.328 milyon \$ kâr elde edilmiştir. Bu rakam Türkiye'nin 2001 yılı GSYH'sının %5,1'ine denk düşmektedir. Dünya genelinde turizm %-1.3 küçülürken ülkemiz turizmde %11'in üzerinde bir artış yaşanmıştır. 11 Eylül olaylarının etkisi nedeniyle yılın son döneminde önemli miktarlarda düşüş yaşanmıştır. Gelenlerin çoğunluğu OECD ülkelerinden olduğundan ve bunların ulaşımının daha ziyade havayolu ile olmasından dolayı yolcu trafiğinde önemli düşüşler yaşanmıştır. Örneğin Japonya'dan %-80, ABD'den %-60, Kanada'dan %-34 gibi büyük kayıplar yaşanmıştır¹⁹².

Tablo 19'den anlaşılacağı üzere bu genellemeler havayolu açısından Ortadoğu ülkelerine yansımamıştır. Ortadoğu ülkelerinden yapılan seferlerde azalmaya rağmen gelen havayolu ziyaretçi sayısı %6,4 artış göstermiştir. Bu artışta Ortadoğu'lu insanlara endişe ile bakılmasının yarattığı rahatsızlıktan dolayı bölge insanının turizm tercihini Türkiye'den yana kullanmasında önemli tesiri olmuştur. Öteki önemli etken ise Türkiye'nin içinde bulunduğu kriz etkisiyle yüksek seyreden döviz kurunun yabancı paranın alım gücünü yükseltmesi ve bu sebepten turistin tercihini Türkiye'den yana kullanmasıdır.

Tablo 6'da görüleceği üzere 2002 yılında dış hat faaliyetlerde Türk şirketleri ticari uçuşlarını yaklaşık 8000 sefer daha arttırırken toplam 12 milyondan fazla yolcu taşımışlardır. Türk ve yabancı şirketlerin sefer sayılarındaki artış yaklaşık olarak aynı düzeydedir. Buna paralel olarak taşınan yük ve yolcu da aynı oranlarda artış göstermiştir. Ortadoğu ülkesi taşıyıcılar ise bu dönemde Türkiye'ye 4.730 adet sefer düzenleyip 587 bin yolcu ve 24 bin ton'dan fazlada yük taşımışlardır. Yaptıkları toplam sefer azalırken azalmanın kaynağının Bahreyn'li taşıyıcıların Türkiye'ye uçuş

¹⁹¹ <http://www.kultur.gov.tr/TR/Genel/BelgeGoster.aspx?F6E10F8892433CFF2B81939FD5B60AFAFFDE13C621852F44>, (10.02.2010)

¹⁹² <http://www.kultur.gov.tr/TR/Genel/BelgeGoster.aspx?F6E10F8892433CFF2B81939FD5B60AFAFFDE13C621852F44>, (10.02.2010)

yapmamalarından kaynakladığı aynı tablodan anlaşılmaktadır. Overflight trafikte ise %12 artış göstermişlerdir.

Ortadoğu bölgesi için bakıldığında 2003 yılı sonunda tüm overflight geçişler arasında yabancı şirket bazında 1. sırada olan BAE’li taşıyıcı United Arab Emirates Havayolları %8 gibi bir oran yakalamıştır. Bu durum şirketin Avrupa ya yönelik sefer sayılarının yoğunluğunun bir işaretidir. Bir diğer yoğun geçiş yapan şirket ise İsrail’li El-El Airlines’tir. Şirketin Türkiye üzerinden gerçekleşen overflight uçuşlar arasındaki payı %5’tir. Bu oran El-Al Havayollarını aynı kategoride 3. sırada tutmuştur¹⁹³. Bu iki havayolunun da faaliyetlerini artırarak sürdürdüğü aşikârdır. Özellikle UAE uluslararası arenada ağırlığını giderek arttırmış durumdadır.

Ülkemizde 2003 yılında getirilen serbestleşme sonucunda yolcu tipi ve onların ihtiyaçlarına cevap veren hizmet çeşitliliği artmış, bölgelerarası turizm ve ticaretin gelişmesi hızlanmıştır. Yolcu sayısı 2004 yılında AB’de %10, K. Amerika’da %11 ve Ortadoğu’da %24 (bakınız tablo 22) civarında artarken Türkiye’de bu oran özel şirketlere yurt içinde tarifeli seferlere başlatılması hakkının verilmesiyle %58’i geçen seviyelere yükselmiştir. Bu önemli büyüme rakamlarına rağmen yurt içi yolcu taşıma payında hava ulaşımının payı kara yoluyla kıyaslandığında gelişmiş ülkelere göre daha düşüktür.

Öte yandan havalimanlarında uçaklar için bakım-onarım üslerinin bulunması da sefer düzenleyen firmalar için yeni bir olanak olmuştur. Ülkemizde hava aracı bakım faaliyetleri Avrupa sivil havacılık otoriteleri birliği JAA’nın JAR-145 yönetmeliğine göre yapılmaktadır. SGHM 2001 yılında JAA’ya tam üye olunca bu yönetmelik uygulamaya konulmuş şartlara haiz kuruluşlara yetkilendirmeler yapılmış, bu sayede ekonomiden dışarı döviz çıkışının azalmasına katkı sağlanmıştır. Zira hava araçları pahalı olduklarından en küçük bakımda bile masraflar yüz binlerce dolar maliyet oluşturmaktadır. Dolayısıyla bakım-onarım yapabilmek büyük bir getiri sağlamaktadır.

Tablo 21’de dönemler itibariyle ülkemize gelen Ortadoğu turistler ile ulaşım şekillerini göstermektedir.

¹⁹³ DHMİ, İstatistik Yıllığı 2003, s.117

Tablo 21.

2000, 2004 ve 2008 Dönemlerinde Türkiye'ye Gelen Ortadoğu Ülkeleri Pasaportlu Turistler ve Ulaşım Şekilleri

	BAE	Bah.	Irak	İran	İsrail	Katar	Kuveyt	KKTC	Lübnan	Mısır	S. Arabistan	Suriye	Umman	Ürdün	Yemen
Hava	1,671	164	6,008	53,294	271,444	59	429	78,254	7,653	17,844	10,772	6,931	62	13,510	238
2 Kara	149	291	14,469	325,054	820	43	837	1,869	8,043	513	4,399	112,642	37	8,172	446
0 Raylı	0	10	57	391	36	0	0	205	28	9	4	444	0	33	0
0 Deniz	5	24	225	2,138	40,004	6	45	22,922	966	13,406	346	2,309	5	505	21
Hava	6,867	2,381	8,219	117,328	272,320	1,314	6,044	97,213	24,147	32,412	20,581	17,446	865	26,960	1,890
2 Kara	318	762	103,055	480,871	948	100	1,108	1,194	11,242	1,156	4,241	172,501	75	12,350	316
0 Raylı	0	0	72	27,355	45	0	2	21	41	22	55	1,081	0	43	5
0 Deniz	28	11	129	3,171	25,859	0	44	23,257	868	864	320	2,933	4	632	10
Hava	18,588	6,009	94,085	249,886	526,056	4,439	19,732	181,477	37,351	56,105	41,946	33,552	* 86	55,255	4,487
2 Kara	991	1,978	155,774	885,260	1,293	403	2,197	1,533	15,898	869	13,287	376,772	* 199	18,611	481
0 Raylı	2	3	80	26,712	51	6	5	8	21	7	90	1,618	* 0	16	0
8 Deniz	95	91	191	3,105	30,783	14	150	12,921	678	1,013	313	3,993	* 6	458	3

Kaynak: TC Turizm Bakanlığı, www.kultur.gov.tr(10.02.2010)'den derlenmiştir

Not: * Tahmini verilerdir.

Ortadoğu ülkeleri pasaportlu, havayolu ile gelen turist sayısı zaman içinde büyük artış göstermiştir. Verilere göre 2000 yılından 2004 yılına kadar artış oranı %35,7 olmuştur. 2000 yılında en fazla turist geldiği ülke İsrail iken, en az turist Katar'dan geldiği görülmektedir. 2004 yılında ise en fazla turist yine İsrail'den gelirken Katar'dan gelen turist %2127 artış gösterdiği görülmektedir. Ancak rakamın küçük olmasından dolayı sıralamada büyük bir değişiklik olmamış ve Katar son dan ikinci olmuştur.

Aşağıdaki tablomuzda 2004 yılında dünya genelinde sivil havacılık sektöründe bölgeler göre havayolu taşımacılığına ait oranlar gösterilmiştir. Tablo da gerçekleştirilen faaliyetler ile önceki yıla göre değişim oranları aktarılmıştır.

Tablo 22.

2004 Yılı Bölgelere Göre Havayolu Trafiki Rakamları

BÖLGELER	YOLCU TRAFİĞİ (RPK)		DOLULUK ORANI		YOLCU		İŞGÜCÜ	
	MİLYON	DEĞİŞİM	%	DEĞİŞİM	MİLYON	DEĞİŞİM	SAYI	DEĞİŞİM
Afrika	69.581	13,00	68,60	2,40	30	11,10	36.925	0,80
Asya-Pasifik	949.719	19,60	71,40	2,80	478	16,70	401.555	11,00
Avrupa	1.036.748	10,10	75,90	0,80	541	9,30	386.654	37,10
G. Amerika	137.361	13,70	68,90	2,60	80	4,80	70.545	27,00
Ortadoğu	146.862	24,10	70,90	1,70	58	16,00	72.227	4,00
K. Amerika	1.300.249	11,80	75,30	2,00	750	8,20	545.503	-1,10
Toplam	3.640.520	15,38	71,83	2,05	1.937	11,01	1.513.409	13,13

DPT 9. Kalkınma Planı Raporu s.57

www.tayyareci.com(11.02.09)

Verilere göre en fazla büyüme Ortadoğu bölgesinde yaşanırken, en az büyüme Avrupa şirketlerinde olmuştur. Bu düşük büyümesine karşın en fazla doluluk oranı Avrupa bölgesinde olmuştur. Sektörün küçüklüğünden olsa gerek en büyük değişim oranı ise Afrika bölgesinde yaşanmıştır. İstihdam yaratmada ise yine Avrupa bölgesi %37'lik oran ile açık ara önde gelmiştir.

2004 yılında en hızlı büyüyen yolcu ve yük pazarında ülkeler sıralamasında ÇİN yaklaşık 22 milyon yolcu ile başta gelirken Ortadoğu bölgesinden BAE yolcu

kategorisinde 17,7 milyon yolcu ile dünyada 4. olarak en hızlı büyüyen pazar olmuştur¹⁹⁴. BAE'nin performansının nedenlerine baktığımızda bu küçük ülkenin bazı avantajlara sahip olduğunu görmekteyiz. Dubai eğlence sektöründe öne çıkan merkez konumundadır. Aynı zamanda vergisiz alış-veriş olanakları sunması da ticari amaçlı seyahatleri artırmıştır. Ancak unutulmamalıdır ki Dubai'nin Uzakdoğu uçuşlarında bağlantı ve ikmal noktası olması turizm bölgesi olması kadar büyümeye etki eden en önemli özelliğdir.

Arka sayfada verilen tablo 23'de 2004-2008 yılları arasında Ortadoğu ülkelerine ait ticari hava yollarının Türkiye'ye dönük faaliyetlerine ait veriler gösterilmiştir.

¹⁹⁴ www.tayyareci.com/makaleler/antunbulak/image/9KAKINMAPLANI.pdf, (19.05.2010)

Tablo 23.

Ortadoğu Ülkelerine Tescilli Şirketlerin Ülke Bazlı Türkiye'ye Yönelik Sefer-Yolcu ve Yük Miktarları (2004-2008)
(Ton)

	2004			2005			2006			2007			2008		
	Sefer	Yolcu	Yük	Sefer	Yolcu	Yük	Sefer	Yolcu	Yük	Sefer	Yolcu	Yük	Sefer	Yolcu	Yük
BAE	868	148,037	13,365	1,343	177,605	20,768	1,383	208,335	24,496	2,079	302,946	21,662	1,724	283,225	30,266
Bahreyn	355	31,491	1,207	369	32,959	1,177	492	43,064	1,618	396	32,750	581	522	43,276	1,520
Irak	2	199	5	122	6,472	222	140	6,464	129	8	270	0	61	3,004	60
İran	946	12,745	1,602	853	130,862	1,526	1,168	149,332	1,899	1,445	178,112	1,113	1,533	198,242	4,290
İsrail	747	66,447	2,101	961	130,151	2,894	838	115,950	2,358	106	5,481	42	434	40,960	813
Katar	182	14,493	450	318	40,060	1,455	323	48,849	2,476	436	64,520	3,104	850	80,329	7,657
Kuveyt	4	26	1	4	7	0	10	64	2	16	196	0	9	97	1
Lübnan	434	36,723	1,185	451	39,389	1,039	376	26,955	893	449	34,491	541	534	51,690	1,509
Mısır	619	58,727	1,652	767	71,503	2,012	845	82,840	2,058	989	116,721	645	1,030	115,638	3,016
S. Arabistan	1,316	204,517	8,868	1,655	270,352	11,697	1,829	291,410	10,925	2,259	348,495	2,418	2,784	379,466	12,335
Suriye	350	15,358	443	308	14,170	797	299	13,426	380	214	14,511	82	91	4,670	155
Ümman	8	37	1	1	4	0	4	33	0	2	6	0	0	0	0
Ürdün	740	44,941	3,087	1,091	82,513	3,899	1,053	100,282	3,110	1,333	121,745	1,482	1,275	103,547	3,498
TOPLAM	6,571	633,741	33,967	8,243	996,047	47,486	8,760	1,087,004	50,344	9,732	1,220,244	31,670	10,847	1,304,144	65,120

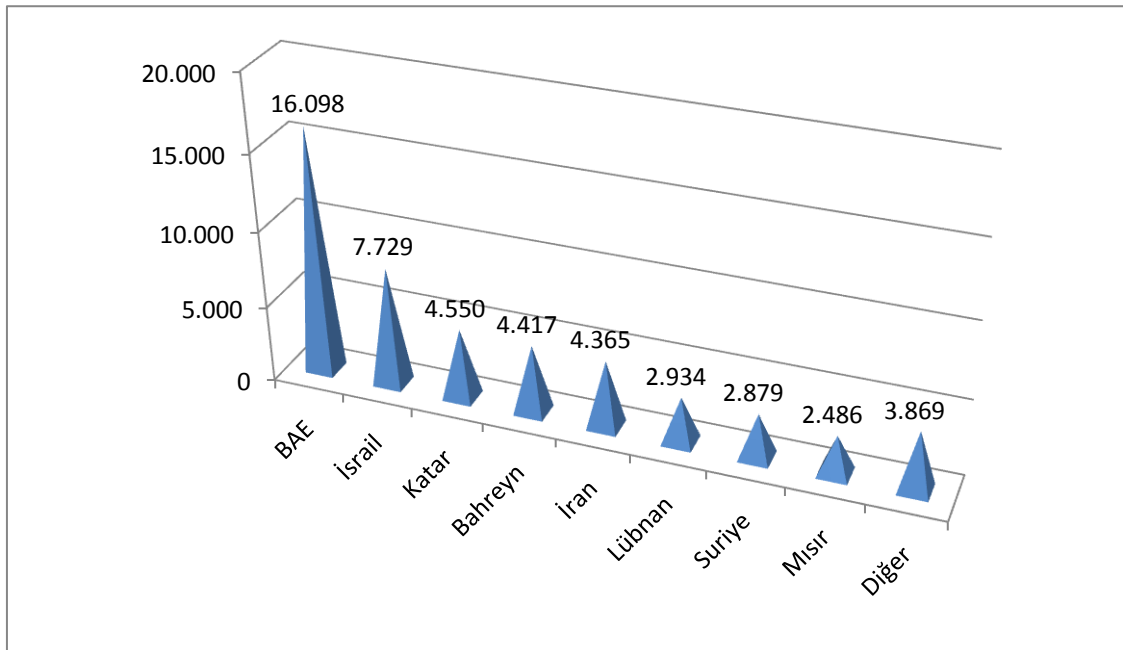
Kaynak: DHMI İstatistik Yılı 2004-2005-2006-2007 ve 2008'den derlenmiştir.

Not: KKTC Türk Şirket statüsünde incelenmiştir. Yemen tescilli şirketlerin ülkemize uçuşu yoktur.

Önceki sayfada verilen tablomuzda Ortadoğu ülkeleri taşıyıcılarının yaptıkları toplam sefer sayısı artarken taşınan yolcu miktarının %-6,5 civarında düştüğü görülmektedir. Bu dönemde uzun bir ardan sonra Irak tescilli şirketler Türkiye'ye tekrardan uçuşlara başlamıştır. Yolcu sayısındaki temel düşüşlerin İran ve İsrail'e ait şirketlerin faaliyet kısmalarından kaynaklandığı bilinmektedir. Özellikle İran şirketlerine ait uçakların uçuşa elverişsizliği bu ülkeye problem yaratmaktadır. Yaşadığı ambargolar yüzünden filolarını yenileyemeyen ve gerekli bakımı sağlamakta zorlanan İran, hava taşıma sektöründe potansiyeli yüksek olmasına rağmen bunu fiiliyata geçirememektedir. Hava yollarındaki problem ve azalan faaliyetlere rağmen İran pasaportlu gelen turist sayısında hem hava yolu ile hem de toplamda artış yaşanırken İsrail vatandaşlarının hem havayolu ile hem de genel olarak ülkemize ziyaretleri azalmıştır. Yılları itibariyle 860 bin Ortadoğu'lu turist 492 bini havayolu ile ülkemize giriş yapmıştır. Yine aynı tabloda görüleceği üzere bölge ülkelerine ait havayolu şirketlerinin ülkemize taşıdığı yolcu ise 633.741 olarak gerçekleşmiştir.

Şekil 2.

2004 Yılında Ortadoğu Ülkeleri Overflight Geçişleri Dağılımı



Kaynak: DHMI, İstatistik Yıllığı 2004 s.121

Şekil 2’de gösterilen 2004 yılı Overflight uçuşlarda ise, Ortadoğu bölgesi ülke toplamları 2000 yılından beri sürekli artış göstermiş ve yılsonunda 49.327 adet olarak gerçekleşmiştir. 2003 yılına göre artış oranı %15,85 olmuştur. Söz konusu rakamlar içinde 16 binden fazla uçuş ile BAE ilk sırada yer alırken 7.729 geçiş ile İsrail ikinci en fazla geçiş yapan ülke olmayı sürdürmüştür. Bu iki ülke toplamı Ortadoğu ülkesi overflight geçişlerinin %48’ini oluşturmuştur.

Genel olarak overflight uçuşlardaki artış dünyada sivil havacılık sektörünün gelişim gösterdiği bir işareti olarak gösterilebilir. Bu durum aşağıdaki tablomuzda daha iyi gözükmemektedir.

Tablo 24.

2000-2008 Yıllarında Türkiye Üzerinden Yapılan Overflight Uçuşlar ve Ortadoğu Ülkelerinin Payı

Yıllar	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Top. Overflight	152,394	148,632	155,952	154,218	191,056	206,003	224,774	247,099	269,172
BAE	6,600	8,126	9,810	12,702	16,098	18,639	24,935	26,928	27,557
Bahreyn	3,486	3,300	2,878	3,895	4,417	5,075	5,056	4,492	3,978
Irak	0	0	0	0	0	2	6	1	2,844
İran	3,373	4,031	4,918	4,091	4,365	5,020	5,829	6,782	5,225
İsrail	6,637	5,480	7,040	8,300	7,729	8,631	12,106	15,404	15,053
Katar	1,208	1,439	1,774	2,794	4,550	6,222	8,475	10,680	7,793
Kuveyt	1,302	1,307	1,382	1,265	1,492	1,305	1,809	1,812	5,245
KKTC	4	0	0	17	13	52	19	1	48
Lübnan	3,291	3,174	2,945	2,923	2,934	2,871	2,460	2,929	4,164
Mısır	2,215	1,515	1,662	2,406	2,486	1,889	1,578	3,463	16,249
S. Arabistan	1,641	1,591	1,322	1,136	1,602	1,816	1,754	2,315	3,557
Suriye	1,965	2,160	2,136	2,313	2,879	3,238	3,157	3,270	5,082
Umman	0	0	0	39	9	4	6	0	613
Ürdün	942	521	661	668	728	656	1,126	972	2,820
Yemen	12	6	38	28	25	22	35	51	5
O. D. Top.	32,676	32,650	36,566	42,577	49,327	55,442	68,351	79,100	100,233

Kaynak: DHMİ İstatistik Yıllığı 2000, 2001, 2002, 2003, 2004, 2005, 2006, 2007 ve 2008 verilerinden derlenmiştir.

Tablodan da anlaşılacağı üzere hem dünya genelinde hem de Ortadoğu bölgesinde hava taşımacılığı 2001 yılında düşüş göstermiştir. Veriler önceki bölümlerde değinilen 11 Eylül olayları ve ekonomik krizlerin havacılığı daralttığı tezimizi

desteklemektedir. Diğer dikkat çeken bir nokta ise tüm overflight uçuşlar içinde Ortadoğu ülkeleri trafikleri payının düzenli olarak artış göstermesidir. 2001 yılından sonra düzenli olarak artmasıdır.

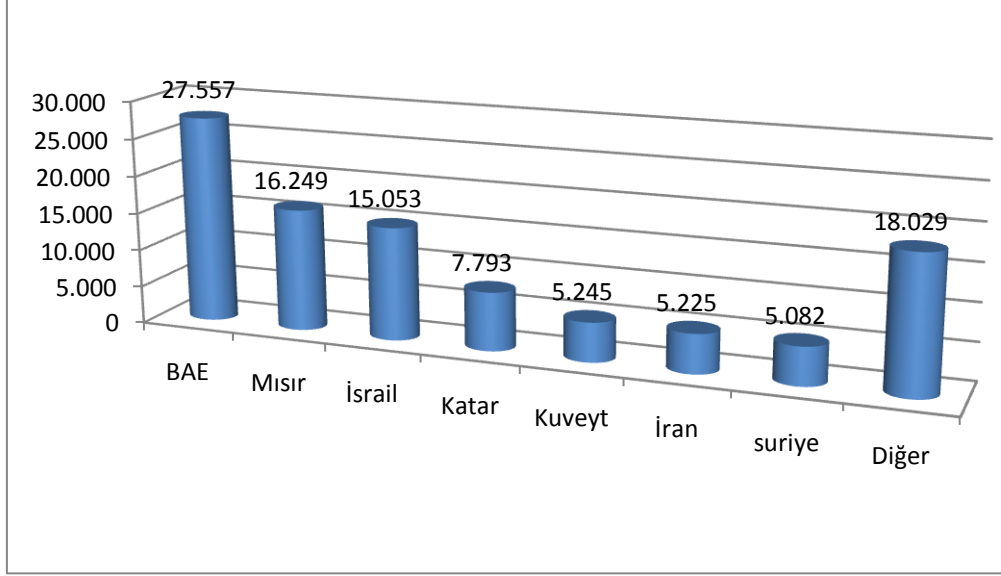
Dünya genelinde süren 2006-2007 yıllarındaki artış eğilimi bölge ülkelerindeki taşıyıcılar içinde geçerli olmuştur. Bu dönemde Ortadoğu'lu firmalar ticari seferlerde artışlarını sürdürmeye devam etmiştir. Aynı durum yolcu açısında da geçerli iken, tablo 23'den de anlaşılacağı üzere yük taşınması 2007 yılında önceki yıla göre %-37 olmuştur. Yük taşımadaki azalama neredeyse tüm ülkelerin şirketlerinde yaşanmıştır. Verilere bağlı olarak Türkiye'nin turizm gelirlerinde 2006 yılında %-7 oranında düşüş görülürken, tablo 7'den de anlaşılacağı üzere 2007 yılında turizm gelirleri tekrardan artışa geçmiştir.

2000-2008 döneminde en fazla turist OECD ülkelerinden gelmiştir. 2000 yılında ülke grupları bazında havayolu ile gelen turistlerin %3,3'ü Ortadoğu bölgesinden gelirken bu oran 2008 sonunda yaklaşık olarak aynı kalmış ve %3,5 olarak gerçekleşmiştir. Bu açıdan bakıldığında Türkiye-Ortadoğu arasındaki turizm yoğunluğunun diğer bölgelere göre ağırlığının değişmediği görülmüştür. Öte yandan bölgesel oranların değişmemesi yurtdışından Türkiye'ye gelen turistlerin hemen-hemen aynı oranda arttığının göstergesidir. 2000 yılında havayolu ile en fazla turist gönderen bölge ülkesi 271 bin kişiyle İsrail iken, toplamda 380 bin kişi ile İran ilk sırayı almıştır. 2008 sonunda havayoluyla en fazla turist gönderen ülke 526 bin kişi ile yine İsrail olup birinciliğini sürdürürken, İran'ın ise havayolu ile 250 bin civarında turist yolladığı görülmektedir. (bakınız tablo 21) Ortadoğu ülkelerinin 2008 sonunda ülkemize yaptıkları seferler 10.847 adet olurken, taşıdıkları yolcu 1.304.144 kişiyi bulmuş ve taşınan yük geçen yılki azalmaya rağmen 65.120 ton'u geçmiştir. 2000 yılından beri sefer, yolcu ve yük taşıma sırası ile yaklaşık rakamlarla %101, %163, %260 oranlarında rekor düzeyde artış sergilemiştir. On yıllık dönemde Ortadoğu bölgesi taşıyıcıların ülkemize dönük faaliyetlerinin ortalama büyüme oranı %183 olarak gerçekleşmiştir.

Dünya genelinde havacılığın seyrinin göstergelerinden biri olan overflight uçuşların, Ortadoğu bölgesi ülkelerin ülkemiz üzerindeki uçuşları aşağıdaki şekilde gösterilmiştir.

Şekil 3.

Ortadoğu Ülkeleri Overflight Geçişleri (2008)



Kaynak: DHMİ, İstatistik Yıllığı 2008, s.105

Yılsonunda Overflight uçuşlar arasında 27.557 geçiş ile BAE ilk sırada yer alırken en az geçiş sadece 5 sefer ile Yemen’li şirketler tarafından yapılmıştır. Toplam overflight uçuşlar yıl içinde yalnızca %8,9 artarken, Ortadoğu ülkeleri bu orandan daha fazla artış göstermiş ve toplamda %26,7 artmıştır. (bakınız tablo 24)

Sabiha Gökçen Havalimanında THY tarafından büyük kapasiteli bir bakım üssü kurmaktadır. Önemli ölçüde tamamlanan üs kısaca HABOM (Havacılık Bakım Onarım Merkezi) olarak adlandırılmış ve yaklaşık 400 milyon \$’a mal olacağı öngörülen üste planların gerçekleşmesi halinde 5 bin kişiye iş imkânı sağlanacağı belirtilmektedir. Buna ek olarak THY Teknik’ten sonra MNG Teknik ve My Teknik şirketlerinin sektörde hizmet vermeye başlamasıyla Türkiye’nin bölgede bu konuda sözü artmıştır.

Kesin olmayan rakamlara göre yıllık bakım masrafı yüz milyon \$ olan Türkiye’nin 2008 yılında 80 milyon \$’a mâl olarak Sabiha Gökçen Havalimanı’nda hizmete giren My Technic’in faaliyete başlamasıyla (2009 yılında tam kapasite kullanım imkânı olduğu açıklanmış ve başına 300 milyon \$ gelir hedeflemiş ancak veriler henüz açıklanmamıştır) 2008 sonunda teknik hizmetlerden toplam 550 milyon \$ gelir sağlanmıştır¹⁹⁵. Söz konusu rakam içinde yerli ve yabancı işletmecilere verilecek

¹⁹⁵ SHGM, a.g.e., s.138-139

teknik destek ve bakım hizmetleri dâhildir. Yatırımlar tamamlandıktan sonra toplamda yıllık 1 milyar USD gelir beklenmektedir. Proje ile yurt dışına döviz çıkışı önemli ölçüde engellenirken ayrıca istihdam yaratılmış olacak ve yabancı havayolu şirketlerinin bakım-onarım işlerinden yüklü miktarlarda gelir elde edilecektir.

Özellikle pilotaj konusunda ABD ve AB ülkelerinde Müslüman adayların 11 Eylül etkisiyle kabul görmemesi, ibrenin Türkiye'ye dönmesine olanak vermiştir. Bu duruma birde bölge ülkelerinden çıkacak rakip olmaması eklenince teknik anlamda sektörün önü açılmıştır. Bir anlamda zaruret kaliteyi kalite de talebi arttırmıştır. Şurası da gerçektir ki gelinen noktadan hem teknik hizmet verenler, hem havayolu kuruluşları hem de Türkiye memnundur. Türkiye'nin teknik gelişim göstermesinde 2003 yılında yapılan düzenlemenin etkileri kadar yurtdışı konjektür de katkı sağlamıştır. İçerde gerekli düzenlemelerin yapılması dışarıda itibarımızı arttırmış Türk havacılık sektörüne duyulan güven artmıştır. Son dönemlerde Türkiye'nin kendi bakım kuruluşları ile sektörün kendine yeterli hale gelmesi kaza ve arıza olaylarının en asgari seviyeye düşmesi bölge ülkelerinden de talepleri arttırmıştır.

Verilerin pozitif olup gelir pastasının büyüklüğü iştah kabartınca hedefler daha da büyütülerek yedek parça imalatı için ön çalışmalara başlanmıştır. Bakım onarımdan bile böyle büyük bir gelir beklenirken önceki bölümde ısrarla değindiğimiz havacılık sanayinin var olması durumunda sahip olunacak maddi-manevi gücün değeri açıkça görülmektedir. Bir yandan ekonomik kazanç sağlanırken diğer taraftan milli yapım hava araçları ile ordu ve sivil hava sektörü kendine yeter hale gelecektir.

Terminal iletmeleri hariç 2000 yılında taşıma işlemlerinin cirosu 2 M USD iken 2008 sonunda rakamların 7 M USD olduğu söylenmektedir. Konu hakkında net bir rakam verilememesinin nedeni bu bilgilerin işletmelerce ticari sır kapsamında tutularak üçüncü şahıslara net bilgi verilmemesidir.

Ortadoğu ülkeleri havayolu kuruluşlarının Türkiye'ye yönelik faaliyetleri Türk sivil havacılığının 2000 yılı ticari seferlerinde uçuşların %6,43'nü oluştururken 2008 sonunda bu oran çok küçük bir artışla %7,42 seviyesine çıkabilmiştir. Sekiz yıllık dönem sonunda Ortadoğu ülkeleri Türkiye'ye yönelik toplam ticari uçuşlar içindeki paylarını fazladan sadece 1 puan arttırabilmişlerdir. Buna karşın Ortadoğu ülkelerinden

Türkiye'ye dönük turizm ve sivil havacılık faaliyetlerinin son sekiz yılda gittikçe büyüdüğü görülmektedir. Tablo 21'de görüleceği üzere Ortadoğu'lu turist sayısı 2000 yılından 2008 yılına gelen kadar %183 gibi büyük bir oranda artmıştır. Bunun yanında Türk ticari havacılığının büyümesi kendi içinde değerlendirildiğinde çarpıcı verilere ulaşılmaktadır. Aşağıdaki tablomuzda büyüme konusunda çeşitli veriler gösterilmiştir.

Tablo 25.

2000 Yılından 2008'e Türk Sivil Havacılığında Büyüme Oranları

Türk Şirketler			
Değişim Konusu	%	Değişim Konusu	%
İç hat uçuşlar	87.8	Dış hat uçuş	74.6
İç hat yolcu	146.5	Dış hat yolcu	79.9
İç hat yük	76.5	Dış hat yük	164.3
Ortalama	103.6	Ortalama	106.3
Yabancı Şirketler		Ortadoğu Şirkeleri Top.	
Değişim Konusu	%	Değişim Konusu	%
Uçuş	75.1	Uçuş	101.9
Yolcu	112.8	Yolcu	163.4
Yük	110.5	Yük	261.0
Overflight	76.6	Overflight	206.7
Ortalama	93.8	Ortalama	183.3
İstihdam	104.9		
Uçak Sayısı	88.0		
Faal Havaalanı	11.3		

Kaynak: DHMİ, "İstatistik Yıllığı 2000-2008" ve SHGM, "2002'den 2008'e Sivil Havacılık" verilerinden derlenmiştir.

Not: Overflight uçuşlar genel olup diğer başlıklarda sadece Ticari Uçuşlar hesaplanmıştır.

Yukarıdaki tablo incelendiğinde 2000 yılından 2008 yılına gelene kadar bu bölgeden ülkemize yapılan havacılık faaliyetleri ortalama %183,3 artış gösterdiği anlaşılmaktadır. Dolayısıyla ticari uçuşlar anlamında Ortadoğu bölgesi ülkeleri 2000 yılında cirosu 2 milyar dolar olan ticari uçuşlardan sağlanan gelirimiz içindeki katkı paylarını 2008 yılı sonunda %183 artırmıştır denilebilir. Ticari sır kapsamında tutulduğundan gerçek rakamlara ulaşmak mümkün olmasa da verilerin büyümesi ve hesaplanan artış oranları çerçevesinde bu sonuca varılmıştır.

Öte taraftan bugün itibari ile Türkiye lisanslı sivil hava aracı sayısı 260 geçmiş iken ticari uçak sayısı da 285'e ulaşmıştır. Bunun yanında özel jet sayısı 60 adet olarak

bilinmektedir. Maddi değerleri ise 25 M. \$ olarak tahmin edilmektedir. Genel Kurmay Başkanlığı dökümündeki hava aracı sayısı kargo uçağı 85 adet, helikopter 280 adet, savaş uçağı 420 adet olup toplam 785 adet askeri hava aracımız mevcut olup bunların ekonomik değeri 2009 yılı itibariyle 30.936.000.000 \$ civarındadır¹⁹⁶. Yine aynı kaynaktan elde edilen verilere göre coğrafi olarak içerisinde bulunduğumuz Orta Doğu ülkelerinin toplamında ise 589 adet helikopter, 3.232 adet savaş uçağı, 358 adet kargo uçağı mevcut olup ülkemiz hariç bunların değeri 91 M. \$' geçmektedir.

Hiçbir ülkeye satılmasa bile sadece kendi ihtiyacımız için üretim yapılıydı bile ortaya muazzam bir sonuç çıkmaktadır. Bu hava araçlarını kendimiz üretmemiz halinde ülkeye sağlayacağı kazanç astronomik rakamlara ulaşmaktadır. Ayrıca bunların bakım-onarım, yedek parça gibi ihtiyaçları göz önüne alındığında bir hayli büyük bir sektör oluşturacağı görölmektedir. Hava araçlarının kendi maliyet ve satış fiyatlarının yanında bir de bunların kullandığı donanım ve cephaneler düşünöldüğünde sektörün hem yaygın hem de yoğun olarak ne denli büyük bir ekonomik yapısı olacağı anlaşılmaktadır.

¹⁹⁶ <http://www.globalfirepower.com>, (09.06.2009)

SONUÇ

Osmanlı imparatorluğunun son dönemlerinde kadar uzanan sivil havacılık tarihimiz Cumhuriyetimizin ilk yıllarında büyük bir şevkle çalışmalara sahne olmuştur. Büyük deha Mustafa Kemal ATATÜRK havacılığın önemini uçuşların daha yeni başladığı o günlerde kavrayarak bu alanda çalışmalar başlatmasıyla Türk Havacılığı'na kurumsal bir yapı kazanmıştır. Dünya'da ilk girişimler yapılırken ülkemizde Türk Tayyare Cemiyeti ve Türk Kuşu çalışmalarıyla kamu eliyle havacılık geliştirilmeye çalışılmıştır. Faaliyetlere başlandığı ilk yıllarında başarılı çalışmalar yapılan bu alanda, hem resmi hem de özel sanayi uçak imalatı yapmış ve eğitim kurumları oluşturulmuştur. Fakat 1935 yılından itibaren kamu kesiminde bir duraklama evresine girilmiştir. Yaklaşık 10 yıl süren bu dönemden sonra yeniden çalışmalara başlanmış, bir yandan da Vecihi Hürkuş ve Nuri Demirağ tarafından özel girişim olarak havacılık faaliyetleri yapılmıştır. Ancak özel müteşebbis yeterince destek bulmamıştır. 1954 yılından itibaren Marshall planıyla başlayan ABD ve NATO yardımları ile Milli Havacılık Sanayimiz bitmiştir. Hava taşımacılığı ise ağır aksak devam ettirilmiştir.

II. Dünya savaşı ile gelişme içine giren havacılık sektörü hızlı gelişmelere sahne olmuştur. Jet motorların sivil uçaklarda kullanılmaya başlamasıyla ulaşım ve kargo taşıma işi hız kazanmıştır. Turizm faaliyetleri ve iş seyahatleri ile havayolu taşımacılığı artmıştır. 1933 yılında posta taşıma ile başlayıp yolcu ve kargo taşımasıyla THY bünyesinde sürdürülen ülkemiz sivil havacılık taşımacılığı, 1983 yılında çıkarılan bir kanunla özel girişimciler tarafından da yapılmaya başlanmıştır. Ancak mevzuat eksikliğinden dolayı istenilen gelişim yakalanamamıştır.

Türk ekonomisinin kırılma anı havacılık sektörüne de yansımış, ilk kez sivil havacılık camiasına adım atan birçok şirket 2000 yılına gelemeden sektörden silinmiştir. Yeni bin yıla girerken sırtında büyük kamburlar oluşan Türk ekonomisinin zaaflarından sivil hava taşımacılığımızda payına düşeni almıştır. 2000 yılının hemen başında yaşanan krizler atlatıldıktan sonra sektör gelişim dönemine girmiştir. Bu duruma yasal düzenleme yapılarak özel şirketlere iç hatlarda uçuş izinlerinin verilmesi büyük etki etmiştir. Bu sayede rekabet oluşmuş, hizmet kalitesi artmış, taşıma ücretleri ucuzlamış, uçuş ağları yoğunlaşmıştır. Teknik hizmetlerin genişlemesiyle hem yurtdışına döviz

çıkışı azaltılmış hem de yüksek gelirler sağlanmaya başlanmıştır. Genişleyen hizmetlere paralel olarak istihdam da büyük artış sağlanmıştır. Kullanıma hazır 70 kadar havaalanının olması hava taşımacılığının gelişmesinde bir fırsat olmuştur. Yerel ve bölgesel taşıyıcıların bu bölgelerde faaliyet yapmasının kolaylaştırılması hem havalimanlarının kullanımından sağlanacak gelirler kaynak israfı önlenmiş hem de yöre haklarına iş fırsatları yaratmıştır. Türkiye'nin doğu ve batı bölgeleri arasındaki sosyo-kültürel ve ekonomik gelişmişlikte bütünlük sağlanmasında önemli fırsatlar, katkılar oluşturmuştur.

Büyümenin sağlıklı sürmesi Türk havacılığını bölgede lider konuma getirmiştir. Bugün itibari ile Ortadoğu ülkeleri arasında Türk havacılığı ile yarışabilecek düzeyde bir ülke bulunmamaktadır. Ortadoğu ülkelerinin çoğunun yüzölçümlerinin hava taşıma için ideal büyüklükte olmaması bölge ülkelerinin kendi içlerinde havacılığa olumsuz etki olmuştur. Buna karşı daha geniş coğrafi alana sahip İran ve Suudi Arabistan'da ise gelir dağılımının dengesizliğinin de etkisiyle iç hat ulaşımda havayolunun nispeten daha az kullanılmasına yol açmıştır. Ortadoğu ülkelerinde ticari uçuşların daha ziyade yurtdışı ayağı gelişmiş gözükmektedir. Küçük yüz ölçümü ve daha az nüfuslarına karşın İsrail ve Birleşik Arap Emirlikleri'nin yurt dışı uçuşlarda yoğun faaliyetleri olduğu görülmektedir. Bahreyn ise bu ülkeler arasında kendini göstermeye çalışan bir ülke konumundadır. S. Arabistan ise hac ve umre nedeniyle havacılıkta kendini gösterebilmiştir.

Genel olarak Ortadoğu'dan ülkemize yapılan uçuşlar ve yolcu sayısı ise diğer ülke gruplarına göre oldukça düşüktür. Bunun için bölgeyle olan ilişkilerin daha fazla geliştirilmesi lazımdır. Özellikle iş seyahatleri ve turizm, havacılığı güçlendirecek unsurların başında gelmektedir. Turizm ne kadar artarsa hava yolu şirketlerinin de gelirleri o denli artar. Diğer ulaşım modları zaman açısından sınırlı olan tatil süresini daha da kısalttığı için turistler tarafından özellikle uzun mesafelerde tercih edilmezler. Dolayısıyla hava ulaşımı bu durumdan doğası gereği kârlı çıkmaktadır. Bu iki sektör işbirliği yapmalı ve ortak projeler geliştirmelidir. Artan yolcu her iki alandaki işletmeler içinde toplam da yüksek fayda sağlayacaktır. Bölge ülkelerinin durumu Türkiye ile olan ticaret ve turizm için geliştirilmesi oldukça uygun durumdadır. Ülkemizin tarihi ve doğal güzellikleri ile turizm olanaklarının yüksek olması ve Yunanistan – İspanya gibi

turizmde öne çıkan ülkelere göre daha ucuz olması, Ortadoğu insanı için avantaj oluşturacaktır. Ortadoğu ülkelerinde genel anlamada deniz turizminin alternatifsiz olması ve Türkiye'nin bölgeye yakın olması bu konuda ülkemize üstünlük sağlamaktadır.

Bu konuda AB'de olduğu gibi, Ortadoğu Ülkeleri ile Türkiye arasında gümrük işlemleri azaltılmalı vizeler belli bir zaman dilimi için kaldırılmalı ve ulaşım kolaylaştırılmalıdır. Özellikle sınır komşusu olmadığımız ülke vatandaşları Türkiye'ye gelmek için daha ziyade havayolunu kullanacağından bu durum hava taşımasının güçlenmesine olanak sağlayacaktır. Bunun yanında bu ülkelere yönelik özel fırsatlar verilmeli turizm ve iş seyahatiyle gelenler için çeşitli teşvikler ve indirimler uygulanmalıdır. Geçmiş dönemde yurtiçinde yapılan devre-mülk projeleri bölge ülkeleri içinde uygulanmalıdır. Bu sayede çekilecek turist hava taşımacılığını artıracaktır. Buna ek olarak hava turizmi açısından ülkemiz yüksek potansiyele sahiptir. Balon, planör, delta kanat ve paraşüt uçuşları için imkânlar arttırılmalıdır.

Diğer bir konu ise hava araçlarının bakım- onarım işleridir. Ortadoğu ülkelerine verilen bakım onar-onarım faaliyetlerinin son dönemde arttığı bilinmektedir. Ancak Türkiye açısından imkânlar göz önünde tutulduğunda yeterli değildir. Ortadoğu ülkeleri taşıyıcıları için yakınlığı sebebiyle Türkiye'de bakım yaptırmak daha makûldür. Özellikle Suriye ve İran gibi bazı ülkelerin çeşitli kısıtlamalar yaşaması bu ülkelerin imkânlarımız bakımından Türkiye'ye yönelmesini sağlamıştır. Diğer ülkeler içinde avantajlı durumlar sağlanarak bu pazar geliştirilmelidir. Sektörün gelişmesi Türkiye içinde teknik istihdamı ve malzeme tedarikini artıracığından dolayı olarak da yan sanayiler gelişecektir. Bakım-onarım işlerinin gelişmesi uçak sanayine temel oluşturacaktır. Dolayısıyla teknik bakım işleri Ortadoğu bölgesi taşıyıcıları hedef alınarak arttırılmalıdır. Teknik bakım konusu da taşımada olduğu gibi bir bölgeyi hedef seçmeli ve sektör hedef pazara yönelik stratejilerle büyümelidir. Bu sayede ülkemizde cumhuriyetin ilk yıllarında başlanıp da devam ettirilemeyen hava aracı imalat çalışmalarına bir an önce dönülebilinecektir. Bölgedeki birçok ülkenin maliyetleri kısmak için Türk yapımı ve bakımını tercih edeceği bakım-onarım konusunda gelenen noktalardan kendini göstermektedir.

Hayati önem taşıyan birçok konuda ise hava kargodan faydalanılmaktadır. Organ nakilleri, ambulans uçaklar son dönemlerde yoğun trafik yapmaktadırlar. Bunun yanında altın-gümüş gibi değerli madenler güvenliği açısından hava kargo ile taşınmaktadır. Ortadoğu Ülkeleri'nin mücevherat konusundaki potansiyeli, taze sebze meyve gibi ürünlere olan ihtiyaçları kargo hizmetlerini de arttırmaktadır. Bunlar yanında ilaç ve ilk yardım malzemelerinin hava taşıma ile naklinin tercih edilmesi hava kargo potansiyelini arttırmaktadır. Sağlık turizminin geliştirilmesi kargo trafiğini de artıracaktır. Öte yandan bavul ticareti olarak bilinen, yükte hafif fiyatta kıymetli malzemelerin hava kargoya yönlendirilmesi, Rusya ile yapılan ticaretin Ortadoğu ülkelerine de kaydırılması bölge ile olan taşımanın artmasına büyük katkı sağlayacaktır. Mevcut potansiyelin artırılması için havayolu ile yapılacak taşımalarda bölge ülkelerine yönelik gümrük vergileri azaltılmalı bu sayede taşıma potansiyeli artırılmalıdır.

Bunların yanında havacılık eğitimi başka bir önemli konudur. Bugün itibariyle Türkiye eğitim konusunda kendine yeterli hale gelmiş, diğer ülkeler içinde personel yetiştirecek seviyeye ulaşmıştır. Bu faaliyetlerinde ayrıca gelirleri ekonomiye katkı sağlamaktadır. Hem özel kuruluşlarda hem de üniversitelerde havacılık eğitimi için var olan potansiyel artırılmalı ve Ortadoğu'daki personelin eğitimde Türkiye'ye çekilmesi sağlanmalı, eğitim maliyetleri ucuzlatılmalıdır. Bu durum öğrencileri Türkiye'ye çekecektir. Bu öğrencilerin eğitim dışında yapacakları harcamalar ise ekstra gelir olarak ülkemizde kalacaktır.

Başka önemli bir konu ise askeri havacılıktır. Türkiye bu konuda dışa bağımlılıktan en kısa sürede kurtulmalıdır. Tehlike ve tehdit ihtimallerinin yanında hava sanayi ve havacılık ticaretinden aldığımız payın artırılması, imalat ve teknolojik yazılımlarımızın millileşmesi rekabet gücümüzü daha da artacaktır. 1940 yıllarına kadar süren dinamizm tekrar yakalanarak, II. Dünya Savaşından sonra kaybedilen girişimlerimiz yeniden canlandırılmalı ve TAI buna önyak olmalıdır. Türkiye havacılığı özel-kamu yatırımı ayrımı yapmaksızın aynı hedefe yönlendirilmelidir. TAI'nin gelir kaynakları artırılarak ar-ge faaliyetlerine ivme kazandırılmalıdır. Böylece hem hava sanayimiz hem de uzay ve uydu çalışmalarımız dünyada kendinden söz ettirebilecektir. TAI'nin başarılı çalışmalar yapması milli güvenliğimiz ve ekonomimiz açısından son derece önemlidir.

Görüldüğü gibi havacılık faaliyetlerinin çok çeşitli ayakları bulunmaktadır. Uçuştan sağlanan yolcu gelirleri, uçaklardan sağlanan trafik ve havaalanı ücretleri, yakıt masrafları, bakım-onarım gelirleri, eğitim gelirleri hava turizminden sağlanacak gelirler büyük bir potansiyel yaratmaktadır. Sektörün gelişimi için tüm bu unsurlar bir bütün olarak ele alınmalı faaliyetler bütün olarak planlanmalıdır. Örneğin vizenin kalkması gümrük gelirlerini düşürür ancak turizm harcamalarını çok daha fazla artıracaktır. Havacılık faaliyetlerinin bütünlük içinde birbirini tamamladığı bir sistem içinde olması, sanayisi ve turizm olanaklarının ülkemize göre zayıf olduğu Ortadoğu ülkelerinin bu konularda Türkiye'ye yönelmesini sağlayacak ve Türkiye havacılık pastasından daha büyük gelirler elde edebilecektir.

KAYNAKÇA

Kitaplar:

- Ayhan, Veysel. **İmparatorluk Yolu: Petrol Savaşlarının Odağında Ortadoğu**, 1.Basım, Ankara, Nobel Yayın Dağıtım, 2006.
- Barzun, Jacques ve Graff, F.Henry. **Modern Araştırmacı**, Fatoş Dilber (çev.), 14. Basım, Ankara, TÜBİTAK Popüler Bilim Kitapları, Başak Matbaacılık, 2004
- Dervişoğlu, M. Fatih. **Nuri Demirağ Türkiye'nin Havacılık Efsanesi**, 1. Baskı, İstanbul, Ötüken Neşriyat A.Ş, 2007.
- İhsanoğlu, Ekmeleddin ve Kaçar, Mustafa. **Çağını Yakalayan Osmanlı**, İstanbul, IRCICA Yayınları No 6, Yıldız Matbaacılık ve Yayıncılık, 1995.
- Karaman, M. Lütfullah. **Uluslararası İlişkiler Çıkmazında Filistin Sorunu**, İstanbul, İz Yayıncılık, 1991.
- Kozlu, Cem. **Bulutların Üzerine Tırmanırken THY, Bir Dönüşüm Öyküsü**, 5.Basım, İstanbul, Remzi Kitabevi, 2008.
- Orbay, Zafer. **Türkiye'de Havacılık Ve Uçak Yapımı**, İstanbul, Türk Bilim Tarihi Kurumu Yayınları No 4, Birmat Matbaacılık, 2009
- Uluköse, T. Güven. **Sabiha GÖKÇEN**, 1. Baskı, İstanbul, Kastaş Yayınevi, 2007.
- Vincenti, G. Walter. **Mühendisler Ne Bilirler, Nasıl Bilirler Havacılık Tarihinden Analitik Çalışmalar**, Sinan Kuraner (çev.), 1. Basım, Ankara, TÜBİTAK, Sistem Ofset Basım Yayın San. Ve Tic. Ltd. Şti. 2008

Raporlar:

- Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü, **DHMİ Faaliyet Raporu 2000**, Ankara, Barok Matbaacılık, 2001.
- Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü, **DHMİ Faaliyet Raporu 2008**, Ankara, 2009.
- Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü, **DHMİ İstatistik Yıllığı 2000**, Ankara, 2001.
- Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü, **DHMİ İstatistik Yıllığı 2001**, Ankara, 2002.

- Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü, **DHMİ İstatistik Yıllığı 2002**, Ankara, 2003.
- Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü, **DHMİ İstatistik Yıllığı 2003**, Ankara, Adım Ajans Matbaacılık, 2004
- Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü, **DHMİ İstatistik Yıllığı 2004**, Ankara, Key Ofset Tanıtım ve Basım Hizmetleri, 2005
- Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü, **DHMİ İstatistik Yıllığı 2005**, Ankara, 2006.
- Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü, **DHMİ İstatistik Yıllığı 2006**, Ankara, 2007.
- Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü, **DHMİ İstatistik Yıllığı 2007**, Ankara, 2008.
- Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü, **DHMİ İstatistik Yıllığı 2008**, Ankara, Alban Tanıtım, 2009
- Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü, **DHMİ İşletme Bütçesi 2000**, Ankara,
- Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü, **DHMİ İşletme Bütçesi 2008-2009-2010**, Ankara, 2009
- Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü, **DHMİ Tarifeleri 2000**, Ankara.
- Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü, **DHMİ Tarifeleri 2008**, Ankara.
- Hazine Müsteşarlığı Ekonomik Araştırmalar Genel Müdürlüğü, **Aylık Ekonomik Göstergeler**, Ankara, Hazine Müsteşarlığı Matbaası, 2009
- Posta Telgraf Teşkilatı Genel Müdürlüğü, **Geçmişten Günümüze Posta**, PTT Genel Müdürlüğü. Yayınları, Ankara, Cem Web Ofset, 2007
- Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü, **2002'den 2008'e Sivil Havacılık**, SGHM Yayınları No 13, Ankara, Merdiven Ajans, 2009
- Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü, **Havaalanı Terminal Binaları**, SHGM Yayınları, Ankara, Şen Matbaa, Tarihsiz
- TC. Ulaştırma Bakanlığı, **Ulaştırma Bakanlığı Stratejik Planı 2009-2013**, Rıhtım Ajans, Ankara, 2009
- Türk Hava Yolları Genel Müdürlüğü, **75. Yılında Türk Hava Yolları (1933-2008)**, 2. Baskı, İstanbul, Elma Bilgisayar ve Basım, 2009

Deliorman, Necmettin. “Nuri Demirağ’ın Hayat ve Mücadeleleri”, <http://www.nuridemirag.com/nudhayat.pdf>, (14.02.2009)

Makaleler:

DPT Müsteşarlığı, 9. Kalkınma Planı, “**Havayolu Ulaşımı Özel İhtisas Komisyonu Raporu**”, Ankara, 2005

Korul, Vildan ve Küçükönel, Hatice. “**Türk Havacılık Sisteminin Yapısal Analizi**”, <http://eab.ege.edu.tr/pdf/3/C1-S1-2M4.pdf>, (01.01.2009)

Subaşı, Evren. “**Birleşik Arap Emirlikleri Ülke Raporu 2009**”, www.igeme.org.tr, (20.01.2010)

TC. Merkez Bankası, “**Küreselleşmenin Türkiye Ekonomisine Etkileri**”, <http://www.tcmb.gov.tr/yeni/evds/yayin/kitaplar/kuresel.pdf>, (15.05.2009)

Aydın, İnci Selin. “**İran Ülke Raporu 2009**”, www.igeme.org.tr, (20.01.2010)

Aydın, İnci Selin. “**İsrail Ülke Raporu 2009**”, www.igeme.org.tr, (20.01.2010)

Subaşı, Evren. “**Katar Ülke Raporu 2009**”, www.igeme.org.tr, (20.01.2009)

Aydın, İnci Selin. “**Lübnan Ülke Raporu 2009**”, www.igeme.org.tr, (20.01.2010)

Aydın, İnci Selin. “**Suriye Ülke Raporu 2009**”, www.igeme.org.tr, (20.01.2010)

Subaşı, Evren. “**Suudi Arabistan Ülke Raporu 2009**”, www.igeme.org.tr, (20.01.2010)

Aydın, İnci Selin. “**Umman Ülke Raporu 2009**”, www.igeme.org.tr, (20.01.2010)

Aydın, İnci Selin. “**Ürdün Ülke Raporu 2009**”, www.igeme.org.tr, (20.01.2009)

Sürelili Yayınlar:

Anadolujet, “**Bülten**”, (2008-2009 muhtelif sayılar)

İstanbul Haber Ajansı Ltd. Şti. “**Ulaşım Online**”, (2007-2010 muhtelif sayılar)

TAV Havalimanları A.Ş. “**News Port**”, (2008-2010 muhtelif sayılar)

Türkiye İhracatçılar Meclisi, “**Timreport**”, (2008-2010 muhtelif sayılar)

İnternet Adresleri:

<http://vaps.hooxs.com>, (29.05.2010)
<http://web.shgm.gov.tr>, (18.04.2009)
<http://www.aea.be>, (30.05.2010)
<http://www.airkule.com>, (30.04.2010)
<http://www.beirutairport.gov.lb>, (05.06.2010)
<http://www.caa.gov>, (12.12.2009)
<http://www.caa.gov.bh>, (04.06.2010)
<http://www.caa.gov.qa>, (04.06.2010)
<http://www.cia.gov>, (09.02.2010)
<http://www.civilaviation.gov.eg>, (04.06.2010)
<http://www.dhmi.gov.tr>, (30.05.2010)
<http://www.dlh.gov.tr>, (18.04.2009)
<http://www.ecac-ceac.org>, (30.05.2010)
<http://www.egyptair.com>, (01.06.2010)
<http://www.eurocontrol.int>, (31.05.2010)
<http://www.fai.org>, (28.05.2009)
<http://www.gaca.gov.sa>, (04.06.2010)
<http://www.globalfirepower.com>, (09.06.2009)
<http://www.gulfair.com>, (27.04.2010)
<http://www.hho.edu.tr>, (13.02.09)
<http://www.hvkk.tsk.tr>, (29.05.2010)
<http://www.iata.org>, (30.05.2010)
<http://www.icao.int>, (30.05.2010)
<http://www.iranair.com>, (05.06.2010)

<http://www.kultur.gov.tr>, (10.02.2010)
<http://www.mot.gov.il>, (05.06.2010)
<http://www.nuridemirag.com>, (22.02.2009)
<http://www.syriaair.com>, (05.06.2010)
<http://www.tai.com.tr>, (30.05.2010)
<http://www.tayyareci.com>, (11.02.2009)
<http://www.thk.org.tr>, (09.02.2009)
<http://www.ucuyorum.com>, (13.02.09)
<http://www.uted.org>, (17.02.2009)
<http://yirmisekizz.blogcu.com>, (29.10.2010)
www.anadolujet.com, (02.04.2010)
www.deik.org.tr, (24.11.2009)
www.nationmaster.com (11.06.2009)

