

T.C.  
DOKUZ EYLÜL ÜNİVERSİTESİ  
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ  
İŞLETME ANABİLİM DALI  
ULUSLARARASI İŞLETMECİLİK PROGRAMI  
YÜKSEK LİSANS TEZİ

**HAVA YOLCU VE KARGO  
TAŞIMACILIĞI;DÜNYADA VE TÜRKİYE'DE  
UYGULAMALAR**

**B. Serkan Batur**

Danışman  
Prof. Dr. Ömer Baybars TEK

2008

## Yemin Metni

Yüksek Lisans Tezi olarak sunduğum “Hava Yolcu ve Kargo Taşımacılığı; Dünyada ve Türkiye’de Uygulamalar” adlı çalışmanın, tarafımdan, bilimsel ahlak ve geleneklere aykırı düşecek bir yardıma başvurmaksızın yazıldığını ve yararlandığım eserlerin kaynakçada gösterilenlerden olduğunu, bunlara atıf yapılarak yararlanılmış olduğunu belirtir ve bunu onurumla doğrularım.

Tarih

.../.../2008

B. Serkan BATUR

## YÜKSEK LİSANS TEZ SINAV TUTANAĞI

### Öğrencinin

**Adı ve Soyadı** : B. Serkan BATUR  
**Anabilim Dalı** : İşletme  
**Programı** : Uluslararası İşletmecilik Programı  
**Tez Konusu** : Hava Yolcu ve Kargo Taşımacılığı;Dünyada ve Türkiye’de Uygulamalar  
**Sınav Tarihi ve Saati** :

Yukarıda kimlik bilgileri belirtilen öğrenci Sosyal Bilimler Enstitüsü’nün ..... tarih ve ..... sayılı toplantısında oluşturulan jürimiz tarafından Lisansüstü Yönetmeliği’nin 18. maddesi gereğince yüksek lisans tez sınavına alınmıştır.

Adayın kişisel çalışmaya dayanan tezini ..... dakikalık süre içinde savunmasından sonra jüri üyelerince gerek tez konusu gerekse tezin dayanağı olan Anabilim dallarından sorulan sorulara verdiği cevaplar değerlendirilerek tezin,

BAŞARILI OLDUĞUNA	<input type="radio"/>	OY BİRLİĞİ	<input type="radio"/>
DÜZELTİLMESİNE	<input type="radio"/>	OY ÇOKLUĞU	<input type="radio"/>
REDDİNE	<input type="radio"/>		

ile karar verilmiştir.

Jüri teşkil edilmediği için sınav yapılamamıştır. \*\*\*  
Öğrenci sınava gelmemiştir. \*\*

\* Bu halde adaya 3 ay süre verilir.  
\*\* Bu halde adayın kaydı silinir.  
\*\*\* Bu halde sınav için yeni bir tarih belirlenir.

Tez burs, ödül veya teşvik programlarına (Tüba, Fulbright vb.) aday olabilir.	<input type="radio"/>	Evet
Tez mevcut hali ile basılabilir.	<input type="radio"/>	
Tez gözden geçirildikten sonra basılabilir.	<input type="radio"/>	
Tezin basımı gerekliliği yoktur.	<input type="radio"/>	

### JÜRİ ÜYELERİ

### İMZA

.....	<input type="checkbox"/> Başarılı	<input type="checkbox"/> Düzeltme	<input type="checkbox"/> Red	.....
.....	<input type="checkbox"/> Başarılı	<input type="checkbox"/> Düzeltme	<input type="checkbox"/> Red	.....
.....	<input type="checkbox"/> Başarılı	<input type="checkbox"/> Düzeltme	<input type="checkbox"/> Red	.....

## ÖZET

Yüksek Lisans Tezi

Hava Yolcu ve Kargo Taşımacılığı;Dünyada ve Türkiye’de Uygulamalar

B.Serkan BATUR

Dokuz Eylül Üniversitesi

Sosyal Bilimler Enstitüsü

İşletme Anabilim Dalı

Uluslararası İşletmecilik Programı

Küreselleşen ve her geçen gün daha küçük bir köy haline gelen dünyamızda insanların ya da malların bir noktadan diğer noktaya ulaşımını sağlayan taşımacılık sektörü her geçen gün önemini biraz daha hissettirmeye başlamıştır. Taşımacılık türleri arasında 20.yüzyılın başlarında kendini en iyi şekilde öne çıkarmayı başaran taşımacılık türü de havayolu taşımacılığıdır.

Havayolu taşımacılığının; faaliyetleri açısından uluslararası alana en açık sektörlerden bir tanesi olması, küreselleşme olgusunun bu sektörü derinden etkilemesine sebep olmaktadır. Bununla birlikte sektörde yaşanan deregülasyon, özelleştirmeler, şirket birleşmeleri ve iş birlikleri ile uluslararası alanda yapılan düzenlemeler dikkat çekmektedir. Diğer taraftan, son yıllarda yaşanan ekonomik krizler ve terör olayları da hava taşımacılık sektörünü etkilemiştir. Ülkemizde ise hava taşımacılığı sektörü; iç hat uçuşların özel havayolu işletmeleri tarafından gerçekleştirilmesine izin verilmesi, şirket kurmanın kolaylaştırılması, uçak ve personel temininde kolaylık, devlet desteği, teşvikler ve indirimler sağlanması ile hızlı bir büyüme trendine girmiştir. Bu büyüme trendi aynı zamanda yük ve yolcu talebinin de artmasını sağlamıştır. Ancak sürekli ve hızlı büyüyen sektör, beraberinde planlanması güç kapasite problemlerini ortaya çıkarmıştır. Çeşitli tip ve sayıda uçağa sahip filonun planlanması ve yolcuların taleplerini karşılayacak zamanlarda uçurulması, havayolu işletmeleri için önemli bir strateji halini almıştır.

Bu çalışmanın yapılmasındaki amaç, her geçen gün gelişen havayolu taşımacılığının işleyişi hakkında bilgi sahibi olabilmek ve bu gelişim süreci

**içerisinde gelen sorunlara çözüm önerileri getirebilmektir. Çalışmanın birinci bölümünde; taşımacılığın önemi ve taşımacılık modları incelenirken, ikinci bölümde; dünyada ve Türkiye’de havayolu yolcu taşımacılığı sektörü, üçüncü bölümde Dünyada ve Türkiye’de havayolu kargo taşımacılığı sektörü incelenmiş olup, son bölümde ise havayolu taşımacılığının sorunlarını tespit edebilmek ve çalışmanın teorik altyapısını desteklemek adına Türk Sivil Havacılığına kayıtlı işletmeler ile bazı yabancı havayolu şirketleri ile anket çalışması yapılmış ve bu anket sonuçları üzerinden analiz yapılmıştır.**

**Anahtar Kelimeler : 1) Taşımacılık 2) Lojistik 3)Havayolu Taşımacılığı**

## **ABSTRACT**

**Master Thesis**

**“Air Passenger and Cargo Transportation; Application For World and Turkey”**

**Dokuz Eylül University  
Institute of Social Sciences  
Department of Business Administration  
International Business Management Program**

The transportation sector, providing transportation of persons or goods from one destination to another started to become more and more important in our globalizing world, which becomes a smaller village every single day. Air transportation is one of the transportation types that succeeded in putting itself forward in the beginning of the 20<sup>th</sup> century among transportation types.

The fact that the air transportation sector is one of the sectors most open to the international arena, causes the concept of globalization to effect this sector deeply. Notwithstanding the foregoing, deregulation lived in the sector, privatizations, company mergers and business associations as well as regulations made in the international arena attract attention. On the other hand, economic crises lived during the last years and terrorist attacks have also affected the transportation sector. In our country however, the air transportation sector entered a trend of rapid growth as realization of domestic flights by private airline companies was permitted, foundation of companies became easy, provision of ease in supply of airplanes and personnel, government grants, incentives and discounts. This trend of growth also caused demand for cargo and passengers to increase. However, the sector that grows continuously and rapidly capacity problems that are difficult to plan. Planning a fleet having airplanes of different types and numbers and letting them fly at times that will meet the demands of the passengers has become a significant strategy for airlines.











































































**Tablo 2 : Dünyada Karayolları Ağı**

Ülke	Otoyol uzunluğu	Devlet yolları	İl yolları	Köy yolları	Tüm yollar/ülke alanı
Be	1,729	12531	1349	134130	4909.5
Cz	518	54,929	-	72,3	1,619.1
Dk	1,027	662	9,952	60,328	1,669.8
De	12,044	40,969	178,298	413	1,804.8
Ee	-	16,442	- -	36,441	1,17
El	-	9,158	29,107	75,6	862.6
Es	10,296	16,952	67,969	69,479	325.5
Fr	10,379	26,127	359,644	601,851	1,834.6
İe	176	5,255	11,607	78,773	1,362.9
It	6,487	45,696	119,644	496,894	2,219.6
Cy	268	5,44	2,571	3,481	1,264.5
Lv	417	20,309	31,787	7,338	926.5
Lt	147	20,916	57,56	5,783	1,294.6
Lu	-	837	1,891	2,347	1,951.9
Hu	542	30,536	53,749	75,93	1,728.6
Mt	-	1,439	-	647	6,953.3
Nl	2,541	6,65	57,5	59,4	3,038.3
At	1,67	10,28	23,086	71,059	1,264.5
Pl	405	18,253	157,044	201,992	1,207.8
Pt	2,002	10,564	4,5	62,528	866.1
Sı	477	5,864	32,059	-	1,891.6
Sk	313	3,335	3,729	10,396	364.2
fI	653	78,197	-	25	307.2
Se	1,591	15,341	82,915	40	310.8
Uk	3,609	9,466	38,462	364,689	1,705.1
Bg	328	2,961	4,012	11,972	173.8
Hr	554	6,683	10,544	10,375	498.3
Ro	-	9,141	35,853	27,817	306.3
Tr	1,881	31,376	29,929	363,248	546.3
No	231	26,929	37,746	37,746	283.6

Kaynak: Tusiad, Kurumsal Yapısı Yasal Çerçevesi ve Göstergeleriyle Ulaştırma Sektörü: Ek Tablolar, Şubat 2007, s.25



Tabloda da görüldüğü gibi Türkiye'nin toplam karayolu uzunluğu AB ülkelerinden Estonya dışındaki bütün ülkelerden daha azdır. Buna rağmen Türkiye'nin karayolu taşımacılığına bu kadar ağır sorumluluk vermesi hem karayolu güvenliğini tehlikeye düşürmekte hem de diğer alternatiflerin göz ardında bırakılmasına neden olmaktadır.

İstatistiki rakamlar ülkemizde yolcu taşımacılığının büyük bir bölümünü de karayolu taşımacılığı tarafından yapıldığını göstermektedir.

**Tablo 3: Türkiye'deki Karayolu Taşıma Oranları**

Yıllar	Taşıma	
	Yolcu-Km	%
1997	180967	95
1998	186159	95
1999	175236	94,8
2000	185681	95
2001	168211	95
2002	163327	95,4
2003	164311	95
2004	174312	95,3

**Kaynak: Türkiye İstatistik Kurumu, Türkiye Karayolları İstatistik Yıllığı,(İstanbul,2006)s.41**

AB ve diğer gelişmiş ülkelerde yolcu taşımada karayolu taşımada payı yine fazla olmakla birlikte bizdeki kadar belirgin değildir. Ab ülkelerinde yolcu taşımacılığının yaklaşık olarak %79'u karayolu taşımacılığı tarafından yapılmaktadır, ülkemizde de özellikle son yıllarda havayolu taşımacılığının gelişme eğilimi göstermesi, serbestleşme eğilimlerinin başlaması ve benzeri unsurlar nedeniyle karayolu taşımacılığının payı azda olsa düşmüştür. Ülkemiz ile gelişmiş ülkeler arasındaki bir diğer fark, gelişmiş ülkelerde otomobil sahipliğinin yüksek olmasından dolayı toplam taşımada otomobilin payının otobüslere göre çok fazla olmasıdır. 2004 yılı verilerine göre, ülkemizde otomobil yolcu-km 96.009 milyon (%).

55), otobüs yolcu-km 78.303 milyon (% 45) ve toplam yolcu-km ise 174.312 milyon olarak gerçekleşmiştir<sup>28</sup>.

Karayolları taşımacılığının tüm dünya ülkelerinde en fazla kullanılan ulaştırma yöntemlerinden biri olmasının temel nedenlerinden biri gerek yolcu taşımacılığında gereksede yük taşımacılığında aktarma gerekmemesidir. Taşınacak mallar yada insanlar aktarmasız olarak direkt olarak istedikleri yere ulaşabilir, bunun dışında yükün boyutlarına ve taşınacak noktaların uzaklığına bağlı olarak değişmekle beraber karayolu taşımacılığının diğer taşıma biçimlerine göre daha düşük maliyetli olmasıdır. Ülkemizde de diğer dünya ülkelerinde de kara yolu taşımacılığının ortak kuvvetli yanları vardır, örneğin ülkemizde karayolu taşımacılığı özel firmalar tarafından yapıldığından ve 21.yüzyılın pazarlama anlayışı çerçevesinde özel firmaların müşteri odaklı çalışmasından dolayı işletmeler müşterilerin istek ve ihtiyaçlarını, taleplerini karşılamak için uğraşırlar buda karayolu taşımacılığının diğer ulaştırma yöntemlerine göre üstünlük sağlamasının nedenleri arasındadır.

Karayolu ulaştırması denizyolu, demiryolu ve havayolu ulaştırması gibi ulaştırma modlarına göre en eski ulaştırma yöntemidir, yüzyıllardır kullanılan karayolu ulaştırması yılların birikimiyle diğer ulaştırma modlarına göre daha fazla bilgi birikiminin oluşmasını sağlamıştır. Bu bilgi birikiminin yanı sıra karayolu ulaştırması uzun yıllardır kullanılan bir ulaştırma sistemi olduğu için diğer sistemlere göre daha geniş bir altyapıya sahiptir, özellikle de karayolu altyapısının kurulması diğer ulaşım modlarına göre daha az maliyetli olduğu için bu altyapı gelişiminin hızlanmasını sağlamıştır.

Ülkemizde ve dünyada Karayolu taşımacılığındaki gelişmenin yol açtığı çevresel olumsuzluklar yanında karayolu altyapısının bu gelişmelere cevap veremeyeceği beklenmektedir. Bu gün başta AB' de olmak üzere yük taşımacılığında demiryolu ve denizyolu modlarının artırılması çalışmaları yanı sıra birden fazla taşımacılık sisteminin kullanıldığı kombine taşımacılığın uygulanılmaya çalışılması benimsenmiştir. Ülkemizde de karayolu taşımacılığının çevresel olumsuz

---

<sup>28</sup> DPT, op. cit., s.22

etkilerinden korunmak için 1990 lı yılların başından beri politika geliştirmiş ve bu uygulanan politikaların sonucu olarak özellikle zararlı gazların emisyon oranında sürekli bir düşüklük yaşanmaya başlanmıştır. Ab nin karayolu taşımacılığına getirdiği standartlarında uygulanmaya başlanmasıyla Türkiye’de zararlı gazların emisyon oranı %35 ten %24 e düşürülmüştür.

Ülkemiz açısından karayolu ulaşımının çevreye verdiği zararlardan başka zararları da vardır, daha öncede belirtildiği gibi ülkemizdeki karayolu yolcu taşımacılığıda yük taşımacılığıda diğer ülkelere nazaran oldukça fazla kullanılmasına rağmen ülkemizin karayolu ağı diğer ülkelere özellikle ab üyesi gelişmiş ülkelere göre çok düşüktür. Karayolu taşımacılığında ülkemizde yaşanan diğer sorunlardan biride can güvenliğidir, özellikle kış aylarında iklim koşulları nedeniyle meydana gelen kazaların yanı sıra sürücülerin eğitimsizliği, yolların yetersizliği ve yetersiz denetim yüzünden çeşitli kazalar meydana gelmekte ve buda karayolu ulaşımının olumsuz yönlerine katkıda bulunmaktadır. Ülkemizde karayolu ulaşımı yada başka bir deyişle karayolu ulaşımı için yapılan yatırımlar siyasetçiler tarafından siyasi çıkar amaçlı kullanılmakta buda ülkemizde yapılan yolların yeterince kaliteli olmamasına, teknik açıdan uygun olmayan yolların yapılmasına neden olmaktadır, bunların üstüne bir de yüksek tonajlı araçlar eklenince yolların üst yapısı bozulmaktadır.

Uluslararası eşya taşımacılığında da karayolları büyük bir paya sahiptir, yurt dışı taşımalarda ikili ve çok taraflı anlaşmalarla ülkemize tahsis edilen geçiş belgelerinin, büyük kapasiteli taşıma sektörümüz için yetersiz kalması, sınır ve ülke geçişlerinde yapılan ödemelerin, formalitelerin çokluğunun, vize uygulamalarının, ihraç mallarının yabancı pazarlara gecikmeli olarak girmesine yol açması ve taşımacılar açısından haksız rekabete neden olması, bazı uluslararası konvansiyonlara henüz taraf olmayışımız (Örn. Tehlikeli maddelerin uluslararası karayollarında taşınması ile ilgili ADR sözleşmesi ve bozulabilir gıda maddelerinin karayolu ile taşınmasına ilişkin ATP sözleşmesi), uluslararası taşımalarda AETR hükümlerine uyulduğu halde ulusal taşımalarda sosyal hükümlerin uygulanmamasının, Türk Mevzuatındaki boşlukların taşımanın kalitesi ve güvenliği

üzerinde olumsuz etki yaratması karayolları taşımacılığının olumsuzluğunu arttıran diğer nedenler arasında sayılabilir.

## 2. Deniz Yolu Taşımacılığı

Tarihsel gelişimi içerisinde limandan limana deniz taşımacılığı günümüzde kapıdan kapıya teslimin yani tedarik zincirinin ayrılmaz bir parçası haline gelmiştir<sup>29</sup>. Dünya ticaretinin büyümesine ve küreselleşmenin artık azımsanamayacak bir boyuta gelmesinin etkisiyle deniz yolu taşımacılığı her geçen gün tüm dünyada büyüyen bir ivme kazanmıştır. Gerek sanayi ham maddesini oluşturan yükleri bir seferde büyük miktarlarda taşıma özelliği, gerekse taşıma maliyetinin demiryoluna göre 3.5, karayoluna göre 7 ve havayoluna göre 22 kat daha ucuz olması denizyolu taşımacılığının önemli avantajları arasındadır<sup>30</sup>. Deniz yolu yük taşımacılığı birleşenleri, taşıma araçları ve gemiler, terminal ve limanlar ve taşınacak yüklerdir.

Deniz yolu ulaştırmasını etkileyen çeşitli uluslar arası belirleyiciler bulunmaktadır; konteynır taşımacılığında yaşanan gelişmeler, envanter politikalarının farklılaşması, müşteri beklentilerinin değişmesi, küreselleşme ve dünya ticaretinin artması, sürdürülebilir kalkınma ve çevre etkenleri ile dış kaynak kullanımının artması deniz yolu ulaştırmasını etkileyen belirleyiciler arasındadır<sup>31</sup>.

Dünya üzerinde ve ülkemizde deniz yolu yolcu taşımacılığının aldığı pay oldukça düşüktür bunun en önemli etkenlerinden biri deniz yolu taşımacılığına gerekli yatırımların zamanlı bir şekilde yapılmamış olması ve genellikle karayolu taşımacılığına önem verilmesidir. Tüm dünya ülkelerinde ve Türkiye de bu sorunun farkına varılmış ve gerekli çalışmalar yapılmaya başlanmıştır ancak dengesiz ulaştırma sistemi artık çok kökleşmiş bir hal aldığından o dengesizliği gidermek pekte kolay bir iş değildir.

---

<sup>29</sup> Ceren Buket, Türkiye’de Çok Modlu Taşımacılık, AB Ulaşım Politikaları ve Uyum Sürecinin Değerlendirilmesi, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Gazi Üniversitesi Fen Bilimleri Fakültesi, s. 17

<sup>30</sup> DPT., 9. Kalkınma Planı Denizyolu Ulaştırması Alt Komisyon Raporu, 2006, s. 8

<sup>31</sup> Okan Tuna, Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, Türkiye İçin Lojistik ve Denizcilik Stratejileri: Uluslar arası ve Bölgesel Belirleyiciler, Cilt 3, Sayı 2 (İzmir, 2001 ) s.2

### a. Dünya Deniz Yolu Taşımacılığı

Dünyada da deniz yolu taşımacılığı yük taşımacılığında en fazla kullanılan ulaştırma yöntemlerinden biridir. Deniz yolu ulaşımının az maliyetli olması, büyük hacimli malların taşınmasının, yüklenmesinin ve boşaltılmasının diğer ulaştırma türlerine göre daha az maliyetli olması deniz yolu ulaşımının artmasına etki eden faktörlerin başında gelmektedir.

Denizyolu taşımacılığı tarifeli ve tarifesiz denizyolu taşımacılığı olmak üzere ikiye ayrılmaktadır. Dünyada dış ticaret hacminin yaklaşık değeri olarak 2/3, miktar olarak ¼'ü tarifeli olarak taşınmaktadır. Bunun nedeni, tarifeli denizyolu taşımacılığında taşınan malların kıymetli olması ve sunulan hizmetlerin tarifesiz denizyolu taşımacılığına göre daha düzenli ve iyi olmasındandır<sup>32</sup>.

**Tablo 4: Dünya Filo Gelişimi(DWT)**

Yıllar	Tankerler	Dökme Yükler	Kombine Taşıyıcılar	Diğerleri	Toplam
1993	268.1	215	31.0	125.4	633.5
1994	266.9	219	28.0	130.6	645.2
1995	270.9	225.5	25.0	157.2	661.5
1996	270.5	242.2	20.0	164.5	673.4
1997	275.2	252.1	17.0	171.8	691.5
1998	279.5	263.3	16.0	177.4	712.4
1999	285.2	263.3	16.0	183.3	722.6
2000	289.5	267.4	15.0	185.9	736.2
2001	296.4	276.3	14.0	191.3	754.3
2002	290	277.1	14.0	205.4	765.9
2003	294.2	284.1	12.0	214.3	783.0
2004	305.2	306.8	12.0	189.6	810.3
2005	322.1	325.5	11.0	200.5	855.0

**Kaynak : DPT,9. Kalkınma Planı,Denizyolu Ulaştırması Alt Komisyon Raporu,op.cit.,s. 11**

<sup>32</sup> Shipping Economics, "Transpacific Liner Trades"C.18 ,(London, No:2, 1996 February), s.8

Dünyada ki deniz yolu ulaştırma araçlarının gelişimine baktığımız zaman 1993 yılında 633.5 DWT<sup>33</sup> olan deniz yolu taşıması hacmi yıllar itibariyle düzenli olarak artarak 2005 yılında 855 DWT'ye ulaşmıştır. Son on yılda %2.7 lik bir filo artışı meydana gelmiştir. Toplam filonun %37.6'sı tankerler, %38'i dökme yük, %1.4'i kombine ve %23.4'ü ise diğer gemi türlerinden oluşmaktadır.

Dünya deniz taşımacılığının 1996-2006 tarihleri arasındaki 10 yıllık gelişimini inceleyecek olursak . Son 10 yılda %4.55'lik yıllık ortalama bir artışla taşınan toplam yük miktarı 2006 yılı itibariyle 7 milyar 138 milyon ton değerine ulaşmıştır.

Taşınan yükün %27.4'ü ham petrol, %7'si petrol ürünleri, %9.6'sı demir cevheri, %10'u kömür, %3.8'i tahıl, %1.1'i boksit ve alüminyum, %0.42'si fosfat ve %40.8'i diğer yüklerden oluşmaktadır.

**Tablo 5:Dünya Deniz Ticareti (Milyon Ton)**

	Ham petrol	Petrol Ürünleri	Demir Cevheri	Kömür	Tahıl	Boksit/Alümin.	Diğer	Toplam
1996	1466	404	391	435	193	51	1935	4906
1997	1519	410	430	460	203	54	2060	5168
1998	1535	402	417	473	196	53	2065	5172
1999	1550	415	411	482	220	53	2135	5296
2000	1608	419	454	523	230	53	2280	5595
2001	1592	425	452	565	234	51	2305	5653
2002	1588	414	484	570	245	54	2435	5820
2003	1673	440	524	619	240	63	2545	6133
2004	1800	465	590	650	250	67	2690	6542
2005	1870	485	640	685	260	70	2790	6830
2006	1960	500	685	710	270	73	2910	7138

**Kaynak: DPT,9. Kalkınma Planı,Denizyolu UlaştırmasıAlt Komisyon Raporu,op.cit.,s. 12**

### **b. Türkiye'de Deniz Yolu Taşımacılığı**

Türklerde denizciliğin gelişmesi Türklerin anadoluya yerleşmesinden sonra başlamıştır, anadoluya egemen olan Türkler kısa bir sürede deniz yollarına hakim

<sup>33</sup>DWT: Bir geminin taşıyabileceği en çok ağırlık olup, ham yükün, yakıtın, suyun, kumanyanın, yolcu ve gemi adamlarının kendilerinin ve eşyalarının ağırlıklarının toplamıdır

olarak , deniz ticareti ve nakliyatına başlamışlardır<sup>34</sup>. Osmanlıdan itibaren deniz ticareti dönemlerine baktığımız zaman; yabancı gemilerin taşıma yaptıkları dönem, yabancı gemilerin ve Türk gemilerinin birlikte taşıma yaptıkları dönem ve son olarakta sadece Türk gemilerinin taşıma yaptıkları dönem olmak üzere üç dönem görülmektedir.

Türkiye’de lojistik ve deniz yolu ulaştırmasının ulusal ve bölgesel belirleyicilerine bakacak olursak; ülkenin dış ticaret hacmi ve yapısı, Türkiye’nin batı Avrupa- Asya transit taşımacılığında köprü ülke konumunun avantajlarının artması ve ülkenin ab ile ilişkilerinin ivme kazanmaya başlaması önemlidir<sup>35</sup>. Ülkenin dış ticaret hacmi arttıkça yani, ülkenin ihracatı ve ithalatındaki gelişmeler fazlaştıkça ülkenin taşıma kanallarının da önemi artmaktadır, Türkiye’de de en fazla kullanılan ulaştırma kanalı denizyolu ulaştırması olduğu için bu ulaşım türünü ülkenin dış ticaret hacmi ve yapısı direkt olarak ilgilendirmektedir.

Ülkemiz Avrupa, Orta Asya ve Ortadoğu arasında doğal bir köprü olma konumu ile taşımacılık yönünden büyük bir potansiyele sahiptir. Türkiye üç kıtanın geçiş yollarında olan coğrafi konumu nedeniyle; Cebelitarık Boğazı ile Atlas Okyanusuna, Süveyş Kanalı ile Arap Yarımadası ve Hint Okyanusuna, Türk Boğazlarının Karadeniz-Akdeniz bağlantılarıyla Avrasya ve Uzakdoğu’ya uzanan bir ulaşım ağının odak noktasındadır. Bu durum kabotaj, uluslar arası ve transit taşımacılık yönünden ülkemizin önemini ortaya koymaktadır. Küreselleşmenin etkisi ile dünya üzerindeki ülkelerin sınırlarının kalkması ulaştırmanın önemini daha fazla arttırmıştır, ülkemiz yaptığı dış ticaretin büyük bir bölümünü deniz yolu ile yapmaktadır ancak, uluslar arası ve ulusal yolcu taşımacılığında deniz yolu taşımacılığı oldukça düşük seviyelerde kalmıştır. Türkiye de karayolu taşımacılığı konusunda da belirtildiği gibi 1950 li yıllara kadar demiryolu ve deniz yolu ulaşımına önem verilmiştir ancak, 1950 li yıllardan sonra gerek daha az maliyetli olmasından gerekse de bir siyasi koz olarak kullanılmasından sonra karayolu ulaşımına ağırlık verilmeye başlanmıştır, bu da ülkedeki ulaşım sisteminin dengelerinin bozulmasına yol açmıştır.1950 li yıllarda yük taşımalarında miktar (ton)

<sup>34</sup> <http://www.denizcilik.gov.tr/tr/dugm/dugm.asp> (15/02/2007)

<sup>35</sup> Tuna, op.cit., s.2

olarak demiryolu %55.1, deniz yolu %27.8 pay alırken, karayolunun payı %17.1 idi. Aynı dönemde yolcu taşımacılığında taşıma türleri arası dağılım %49.9 karayolu, %42.2 demiryolu, %7.5 deniz yolu ve %0.6 havayolu şeklindeydi ancak, 1950 li yıllarda uygulanan dengesiz politikalar sonucunda günümüzde deniz yolu yolcu taşımacılığının payı binde 1 lere kadar düşmüştür.

Deniz yolu taşımacılığı yurt içi, yurt dışı ve transit taşımalar olarak sınıflandırılabilir gibi, yakın yol veya uzak yol deniz taşımacılığı veya taşınan yükün türüne göre, sıvı yük, kuru yük taşımacılıkları gibi sınıflandırılabilir. Gemilerin işletme türüne göre deniz taşımacılığı tarifeli ve tarifersiz deniz taşımacılığı olarak sınıflandırılmaktadır<sup>36</sup>. Deniz yolu taşımacılığında oluşturulması gereken altyapıların taşınan malın türüne göre yada taşıyacak olan taşıtlara göre belirlenmesi gereklidir.

Türk deniz ticaret filosunun gelişimine baktığımız zaman 1995 yılında 1143 olan toplam deniz aracı sayısı 2005 yılında 1209 a çıkmıştır. Dünya üzerinde deniz yolu ulaşımında kullanılan konteynırların gelişimi Türkiye'ye de etkilemiş ve 1995 yılında 3 olan konteynır sayımız 2006 yılı başında 31 e çıkmıştır.

**Tablo 6 : Türk Deniz Ticaret Filosunun Sayısal Gelişimi**

<b>Gemi tipleri</b>	<b>1995</b>	<b>1996</b>	<b>1997</b>	<b>1998</b>	<b>1999</b>	<b>2000</b>	<b>2001</b>	<b>2002</b>	<b>2003</b>	<b>2004</b>
<b>Kuru yük</b>	476	475	469	465	465	460	445	417	402	404
<b>Dökme yük</b>	157	173	181	171	167	156	154	138	125	138
<b>OBO</b>	9	8	7	6	7	5	1	1	2	2
<b>Petrol tankeri</b>	99	103	98	98	105	119	125	119	120	123
<b>Kimyevi mad. Tankeri</b>	31	39	41	43	52	57	58	51	49	47
<b>Lpg tankeri</b>	7	5	5	5	5	7	6	6	6	5

<sup>36</sup> Tusiad, op. cit, s.142



<b>Asfalt tankeri</b>	5	5	5	5	4	3	3	3	2	2
<b>Su gemisi</b>	11	10	10	10	10	10	10	12	13	14
<b>Ro /ro</b>	22	24	25	29	28	30	29	26	28	21
<b>Ro/ro ferry/yolcu</b>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	13
<b>Konteyner</b>	3	7	11	18	25	28	34	39	37	31
<b>Feribot</b>	15	16	17	19	19	19	20	20	16	19
<b>Tren ferisi</b>	7	7	7	7	7	7	7	7	7	8
<b>Frigorofik</b>	1	1	1	1	1	3	3	2	1	1
<b>Balıkçı gemisi</b>	31	42	42	42	44	54	55	52	52	62
<b>Yolcu&amp;yolcu yük</b>	33	35	36	40	42	39	39	31	26	28
<b>Bilimsel araş.</b>	5	5	5	5	5	5	5	4	4	4
<b>Şeh.hat./den. Otobüs.</b>	71	68	72	73	72	73	74	76	76	75
<b>Seh. Hat. Arabalı</b>	26	25	26	26	26	28	28	20	20	20
<b>Yolcu motorları</b>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	47
<b>Römörkor / hizmet</b>	134	131	139	141	158	167	165	157	158	164
<b>Diğer</b>	-	-	-	-	-	-	-	4	8	4
<b>Toplam</b>	1,14	1,179	1,2	1,2	1,24	1,27	1,26	1,181	1,14	1,21

**Kaynak: Tusiad Kurumsal Yapısı Çerçevesi ve Yasal Göstergeleri, Ek Tablolar,**

**s. 49**

Türk deniz ticaret filosunun ulusal ve uluslar arası sicildeki durumlarına bakıldığında, toplam 1209 adet gemiden %55,7 sinin ulusal sicile, %44,3 ünün uluslar arası sicile kayıtlı olduğu görülmektedir.

Türk deniz ticaret filosunun yaş durumuna bakıldığında filonun %27,3 ü 0-9 yaş grubunda, %12,6 sı 0-19 yaş grubunda, %50,6 sı 20-29 yaş grubunda ve %9,4 ü 30 yaş ve üzerinde yer almaktadır.

**Şekil 2 : Türk Deniz Ticaret Filosunun Yaş Grupları İtibariyle Dağılımı**



**Kaynak: Tusiad, op.cit, s. 145**

Dünya üzerinde gemilerin yaşlarına ilişkin genel kabul görmüş kural her geminin ortalama olarak 25 sene ticari ömrü olduğudur, bu kurala dayanarak ülkemizin gemi yaşlarına baktığımız zaman gemilerimizin %9 unun teknik olarak kullanılmaması gerektiği, %51 inin ise kullanılmaması gereken ve yakında kullanılmaması gereken olan gemilerden oluştuğunu görürüz. Türkiye deniz ulaştırması potansiyelini henüz istediği gibi kullanamamaktadır. Uzun bir kıyı şeridine sahip olması kadar ana deniz ulaştırma rotaları üzerinde bulunması da Türkiye için avantaj yaratmaktadır. Denizcilik sektörü yüksek yatırım maliyetleri nedeniyle yeni yatırımlar için önemli bir finansman ihtiyacı içindedir. Türkiye'nin hem mevcut limanlarının kapasitesini arttırması, yeni liman yatırımlarının yapılması, yeni gemi siparişleri verilmesi ile ticari filosunun, hemde gemi inşaat sanayisinin güçlendirilmesi hususlarında geniş bir yelpazede yeni yatırım ihtiyacı bulunmaktadır.

Türkiye sahip olduğu coğrafi konum itibariyle limancılık açısından çok büyük avantajlara ve potansiyele sahiptir ancak, Türk kıyılarındaki limancılığın yeterince gelişmemesi, 1950 li yıllardan sonra yapılan dengesiz ulaştırma politikaları nedeniyle limancılık avantajlarını yeterince kullanamamaktadır.

**Tablo 7 : Türk Limanlarında Yapılan Yükleme Boşaltma Faaliyetleri (Ton)**

Taşıma cinsi		2000	2001	2002	2003	2004
Transit	Yükleme	30,761,285	28,718,044	23,435,730	-	4,826,449
	Boşaltma	8,721	5,7	-	-	-
	Toplam	30,770,006	28,723,744	23,435,730	-	4,826,449
İhracat	T.C gemisi	8,516,593	10,022,452	10,081,667	9,798,081	8,465,427
	Yab. Gemi	23,774,508	30,611,304	28,983,345	31,678,720	38,592,767
	Toplam	32,291,101	40,633,756	39,065,012	41,476,801	47,058,194
İthalat	T.C gemisi	27,565,778	25,174,302	31,096,923	29,946,962	26,452,733
	Yab. Gemi	58,391,177	47,606,300	55,082,917	68,726,675	78,244,387
	Toplam	85,956,955	72,780,602	86,179,840	98,673,637	104,697,120
Kabotaj	Yükleme	16,480,210	13,647,620	-	-	14,539,714
	Boşaltma	20,847,595	12,633,778	-	-	14,678,638
	Toplam	37,327,805	26,281,398	-	-	29,218,352
Toplam	Yükleme	79,532,596	82,999,420	62,500,742	41,476,801	66,424,357
	Boşaltma	106,813,271	85,420,080	86,179,840	98,673,637	119,375,758
	Toplam	186,345,867	168,419,500	148,680,582	140,150,438	185,800,115

**Kaynak: Tusiad,op.cit.,s.146**

Türkiye'nin dış ticaret taşımaları Türk limanlarından yüklenen ve boşaltılan ihracat ve ithalat yüklerinin yanı sıra, yine limanlarımızda yüklenen ve boşaltılan başka ülkelere ait transit yükleri içermektedir. ihracat taşımaları, ülke içinden gelen yükleri toplamak, konsolide etmek ve deniz yoluyla yurt dışına çıkmasını sağlamak amacıyla yapılır, ithalat taşımaları ülke dışından deniz yolu ile gelen yükleri teslim almak ve ülke içinde dağıtımlarını yapmak amaçlıdır, transit taşımalar ise, ülke dışından deniz yolu ile gelen ve bir başka ülkeye gönderilmesi planlanan yükleri teslim almak ve tekrar taşıma süreçleriyle ilgilenmek anlamına gelmektedir<sup>37</sup>.

Türkiye'nin deniz yolu ile yapılan yük taşımalarında miktar olarak taşımalar 1995 yılından 2004 yılına kadar neredeyse iki kat artış göstermişken, bu taşımalarda Türk bayrağının payı yarı yarıya düşmüştür(%23).Türk bayraklı gemiler1995-2004 döneminde dış ticaret yüklerinin taşınmasında ortalama %31 oranında pay almışlardır<sup>38</sup>.

**Tablo 8:Türkiye'nin Deniz Yolu Dış Ticaret Taşımaları ve Türk Bayraklı Taşımaların Payları**

Yıllar	Toplam	İhracat	ithalat	Türk bayrağı	Türk bayrağı %	Yabancı bayrak %
1995	84,181,116	20,174,562	64,006,554	35,157,163	41.8	58.2
1996	91,680,312	18,846,074	72,834,074	36,057,963	39.3	60.7
1997	112,373,431	37,009,695	75,363,736	31,935,901	29.3	70.7
1998	104,076,233	24,773,274	79,302,959	33,856,861	32.5	67.5
1999	110,901,420	32,923,267	77,978,153	31,792,427	28.7	71.3
2000	118,248,056	32,291,101	85,956,955	36,082,371	30.5	69.5

<sup>37</sup> Çancı, Erdal, op.cit., s.204

<sup>38</sup> Tusiad, op. cit,s.152

<b>2001</b>	113,414,358	40,633,756	72,780,602	35,196,754	31.0	69.0
<b>2002</b>	125,244,852	39,065,012	86,179,840	41,178,590	32.9	67.1
<b>2003</b>	140,150,438	41,476,801	98,673,637	39,745,043	24.8	75.2
<b>2004</b>	151,755,314	47,058,194	104,697,120	34,918,160	23.0	77.0

**Kaynak: Tusiad, op. cit, s.152**

Tablo incelendiği zaman Türk bayraklı gemilerdeki yıllar itibariyle büyük düşüş göz önüne çıkmaktadır bu düşüşün başlıca nedenleri vardır bunları sıralayacak olursak<sup>39</sup>;

- Türk Uluslararası Gemi Siciline kayıtlı gemilerin işletilmesinden ve devrinden doğan kazançların banka ve finans kurumlarında döviz cinsinden değerlendirilmesinde, elde edilen kazançların yanı sıra kur farklarının da vergi istisnası dışında tutularak Gelir ya a Kurumlar Vergisine tabi olması denizcilik sektörünü olumsuz etkilemektedir.
- SSK primlerinin mevcudiyeti ve yüksekliği, alternatif olan kolay bayrak gemilerine göre dezavantaj yaratmaktadır. Bu sorunun ortadan kaldırılması için SSK priminden gönüllü muafiyet ya da geçmişte uygulandığı gibi denizde bulunulan süre kapsamında SSK priminde indirim uygulanması sektör tarafından talep edilmektedir.
- Başta Paris MoU<sup>40</sup>,ya tabi ülkeler, liman devleti kontrolü sırasında Türk bayraklı gemilere daha hassas kontroller uygulamakta ve bu da gemilerin gecikmesine sebep olmaktadır.
- Türk Uluslararası Gemi Siciline kayıtlı gemilerin yurt dışına ihracı, genel ihracat hükümlerine tabi tutulmaktadır. Geminin ihracı için ihracatçı birliklerine satış bedelinin on binde 5'i kadar harç verilmesi ve ayrıca satış bedelinin kambiyo mevzuatına göre yurda getirilerek Döviz Alım Belgesine bağlanması zorunluluğu sıkıntı yaratmaktadır.

<sup>39</sup> DPT, 9. Kalkınma Planı, Deniz-yolu Taşımacılığı Özel İhtisas Komisyon Raporu,(İstanbul, 2006),s.22

<sup>40</sup>'MOU: Paris Memorandum of Understanding on Port State Control'

- Türk Bayraklı gemilerin Türkiye'deki tersanelerden almış olduğu, işçilik hariç, tamir-bakım hizmetlerinin Katma Değer Vergisine tabi olması tamir-bakım maliyetlerini yükseltmektedir.
- Kreditörler tarafından Türk bayraklı gemi projelerine daha çekingen davranılmakta ve kredi verilirse de maliyetler yükselmekte, vadeler kısalmaktadır.
- Deniz taşımacılığı konusunda yasal prosedürler ve kararlar yabancı finansörleri ve denizcilik firmalarını Türkiye'ye bakışta tereddütte bırakmaktadır. Bu da Türk bayrağı yerine kolay bayrak tercihinin neden olabilmektedir.

Dünya ülkelerinde uygulanan bazı istisnalar, vergi indirimleri ve denizcilik sektörünü teşvik eden ve bu sektörün kalkınmasını sağlayacak olan teşvikler ülkemizde henüz tam olarak kullanılmaya başlanmamıştır, bu da denizcilik sektöründe çalışan insanları olumsuz yönden etkilemektedir.

Yukarıda da belirttiğimiz gibi Türkiye gerek gemi filosunun geliştirilmesi gerekse de mevcut limanlarının geliştirilmesi ve yeni limanların açılması durumunda deniz taşımacılığında istenilen seviyeye ulaşacaktır. Dünya ülkelerinin taşımacılık şekillerine baktığımız zaman ro-ro gemilerinin deniz taşımacılığının önemli bir parçası haline gelerek kombine taşımacılığı tamamlayan bir unsur olduğunu görmekteyiz, 2006 yılı sonu itibariyle Türkiye'ye ait toplam 7 adet ro-ro gemisi bulunmaktadır, bunun yanı sıra konteynır taşımacılığı son yıllarda deniz taşımacılığında en çok rağbet gören taşımacılık şekillerinden biri olmuştur , tüm dünyada konteynır gemilerinin sayısı hızla artmıştır bu artışı Türkiye de izlemiş ve konteynır gemi sayısını arttırmıştır ancak, Türkiye de henüz ana konteynır limanı bulunmamaktadır.

Deniz yolu taşımacılığında diğer önemli bir konu yolcu taşımacılığıdır ülkemizde deniz yolu yolcu taşımacılığına maalesef gerekli önem verilmemiştir. Deniz yolu yolcu taşımacılığı konusunda örnek olarak gösterebileceğimiz tek ilimiz İzmir'dir çünkü deniz yolu yolcu taşımacılığında esas olan taşımacılığın tek bir kurum

tarafından yapılmasına dayanmaktadır İzmir de 2000 yılında İzmir belediyesi diğer deniz yolunda taşımacılık yapan işletmeleri satın almış ve onları birleştirmiştir. Türkiye denizcilik işletmeleri de ülkemizde deniz yolu yolcu taşımacılığını sağlayan kuruluşlardandır ancak ülkemizde deniz yolu ulaşımını seçen insanlar her sene azalmaktadır.

**Tablo 9 : TDİ'nin Yıllara Göre Yurt İçi Araç ve Yolcu Taşımaları**

Yıllar	Taşınan yolcu	Araç sayıları (oto eşdeğeri)
1996	397,595	46,431
1997	357,114	32,059
1998	376,526	9,758
1999	225,000	16,432
2000	204,577	15,372
2001	155,398	8,823
2002	135,495	9,758
2003	83,478	1,115

**Kaynak: Tusiad,op.cit, s.58**

Tabloya bakıldığında 1996 yılında 397,595 kişinin taşındığını ancak, bu rakamın 2003 yılına gelindiğinde 83,478 kişiye düştüğünü görmekteyiz. Bu düşüşün ana nedenlerinden biri deniz yolu taşımacılığının diğer taşıma türlerine göre daha uzun zaman aldığıdır.

Ülkemizde deniz yolu taşımacılığında olumlu gelişmelerde yaşanmaktadır deniz yolu ulaştırma filosu içinde konteynır gemilerinin sayısı, tonaj ve taşıdıkları yükler bakımından artması , ro-ro filosunun yaş itibariyle yeterli düzeyde olması ve filoya yeni katılan gemilerle güçlenmesi, Türk boğazlarında kurulan gemi trafik ve yönetim bilgi sistemi, bir çok sektörde meydana gelen ekonomik durgunluğun Türk iş adamlarını yeni açılımlara yönlendirmesi ve bu çerçevede denizcilik sektörüne ilginin artması, Türkiye'nin dış ticaretinin ve uluslar arası ticaretin giderek artması, bunun yarattığı taşıma ihtiyacının deniz ulaştırmasına büyük oranda yansması ve buna bağlı olarak navlunların yükselmesi, vergisiz akaryakıt kullanımının kabotaj hattında çalışan gemilere de uygulanması sonucunda deniz taşımacılığında girdi

maliyetlerinin azalması, liman tarifelerinde önemli indirimler yapılmış olması ülkemizin deniz yolu ulaştırmasında sahip olduğu güçlü yönlerdir.

Türkiye de deniz yolu ulaşımının zayıf yönlerine bakıldığı zamanda, Filonun büyük bölümünü teşkil eden dökme yük gemilerinin yaş ortalaması yüksek ve birçoğunun standart altı olması, Yolcu, ferry, kruvaziyer gemilerimizin sayısal ve/veya taşıma kapasitesi açısından yetersiz olması, Türk bankalarının uzun vadeli kredilendirme ve gemi alımına yönelik finansman modellerindeki eksiklik, Filomuzda yeterli sayıda ve tonajda LPG gemisi olmaması ve LPG ithalatımızın %80'den fazlasının yabancı bayraklı gemiler tarafından taşınması, İthalat/ihracat yüklerimizin % 75'inin yabancı bayraklı gemiler tarafından taşınması, Limanlarımızın, tehlikeli ve benzeri yükler için uluslar arası standartlara uygun depo antrepo ve muhafaza alanları hususunda yetersiz olması, Liman kapasitelerinin artan ihtiyaca cevap veremeyecek şekilde yavaş gelişmesi ve yeni limanlara olan acil gereksinim, Limanda görevli personelin eğitim ve nitelik açısından yetersizliği, Liman faaliyetlerine ilişkin düzenli bilgi akışının sağlanamaması , Gemi kaynaklı kirlenmenin önlenmesiyle ilgili uluslar arası taraf olunan sözleşmelerin ve ulusal mevzuatın nitelikli personel, ekipman, imkan ve kabiliyetlerdeki zafiyetler nedeniyle etkin uygulanamaması, ve acil durumlarda kirliliğe müdahaleye yönelik olarak görev ve sorumlulukların tam olarak belirlenmemesi ve kurumlar arası yetki karmaşası, Kent içi ulaşımda kullanılan şehir hatları gemilerinin hızlarının düşük, manevra kabiliyetleri, yolcu indirme bindirme ve usturmaça sistemlerinin yetersizliği, gemilerin yaşlı olması ve ekonomik çalıştırılmaması ve Türk Donatan tarafından genç ve iyi durumdaki pek çok gemimizin (ağırlıklı olarak konteynır – ürün tankeri – genç dökmeçiler ) ve yapımı yurtiçi ve yurtdışındaki çeşitli tersanelerde devam eden pek çok geminin çeşitli sebeplerden dolayı “Yabancı Bayrağı” tercih etmesi şeklinde bir eğilimin yaygınlaşması ülkemizde uygulanan deniz yolu ulaştırmasının zayıf yönleri arasında sayılabilir.



### **3- Demir Yolu Taşımacılığı**

Sınırların ortadan kalkması ile ulaşım sektörünün önemini dahada belirginleşmeye başlamıştır, demiryolu taşımacılığı her geçen gün ihtiyacı daha da fazla hissedilen kombine taşımacılığın önemli parçalarından biridir. Demiryolu taşımacılığı diğer taşıma türlerine göre daha güvenli ve daha az maliyetli bir taşıma şeklidir.

Demiryolu taşımacılığının temel altyapı bileşenleri, raylı sistemler ve donanım ürünleri, lokomotif ve vagonlar, aktarma istasyonları ve terminallerdir. Demiryolu taşımacılığında devlet tarafından yapılmakta olan bu altyapı yatırımları son derece maliyetlidir. Demiryolu başlangıç yatırımlarının devlet tarafından sağlanmasından sonra işletim maliyetleri ise son derece ekonomik olmaktadır. Ayrıca demiryolu yük taşımacılığı, uzun mesafeler arasında gerçekleştirilebilen güvenli ve çevre dostu bir taşımacılık türüdür.

#### **a. Dünya Demiryolu Taşımacılığı**

Gelişmiş ve gelişmekte olan tüm dünya ülkelerinde demiryolu taşımacılığının önemi fark edilmiş ve bu taşımacılık türünün gelişimi için yapılması gerekli olan atılımlar yapılmaya başlanmıştır. Yapısal değişim süreci içinde demiryollarının hem kendi yapıları hem de devletle ilişkileri sorgulanmakta ve yeniden düzenlenmektedir. Dünya demiryollarının hemen hemen tümünde yeniden yapılanma çalışmaları çeşitli biçimlerde sürdürülmektedir. Günümüzde, demiryolu sektörünün sadece diğer ulaştırma sistemleri karşısında rekabet gücünü arttırmaya değil, aynı demiryolu altyapısı üzerinde birden fazla işleticinin faaliyetine imkan vererek sektör içinde rekabet yaratılmaya çalışılmaktadır<sup>41</sup>. . Bu süreç içinde demiryollarının hem kendi yapıları, hem de ulaştırma politikaları içindeki konumu ve devletle ilişkileri sorgulanmakta ve yeniden düzenlenmektedir. Söz konusu düzenlemelerin temel amacı, demiryollarını amaca yönelik hizmet sunmaktan alıkoyan gereksiz devlet müdahalesinden kurtarmak ve yeni ulaştırma politikaları ve kurumsal yapılanmanın

<sup>41</sup> DPT 8. 5 Yıllık Kalkınma Planı, Demiryolları Taşımacılığı Özel İhtisas Komisyon Raporu, (Ankara, 2001),s.2

yeniden oluşturulması sayesinde etkinliğini artırmak suretiyle sübvansiyonları azaltmaktır. Günümüzde, demiryolu sektörünün sadece diğer ulaştırma sistemleri karşısında rekabet gücünü arttırmaya değil, aynı demiryolu altyapısı üzerinde birden fazla işleticinin faaliyetine imkan vererek sektör içinde rekabet yaratılmaya çalışılmaktadır

Demiryolu taşımacılığı ülkemizde her ne kadar uzun zaman alan bir taşımacılık türü olsa da dünya ülkelerinde demiryolu taşımacılığı teknolojiden tam anlamıyla yararlanılarak oluşturulan hızlı trenler sayesinde en hızlı ulaştırma araçlarından biri haline gelmiştir. Japonya da 30 yıl önce kullanılmaya başlanan hızlı trenler son yıllarda Avrupa ülkelerine de gelmiş ve kullanılmaya başlanmıştır. Yüksek-hız tren hizmetleri, demiryollarına önemli bir pazar imkanı yaratmıştır. Bu pazarda demiryolları, karayolu ve havayoluna göre tercih edilir bir alternatif haline gelmiştir. Genel olarak, yüksek-hız treni terimi saatte 200 kilometrenin üzerinde hız yapan yolcu trenleri için kullanılmaktadır

Avrupa Birliği'nde benimsenen demiryolu politikaları: demiryolu kuruluşlarının bağımsızlığı, işletme ile altyapının birbirinden ayrılması, yeni işleticilere hatlara erişim hakkı sağlanması, altyapı kullanım bedellerinin eşitlik ilkesine göre belirlenmesi, demiryolu kuruluşlarının mali yapısının düzeltilmesi esaslarına dayanmaktadır. Avrupa Birliği, demiryolu sektörünün yeniden yapılanmasını (veya yürütülmekte olan yapılanma çalışmalarının tamamlanmasını) öngörmektedir. Avrupa'daki birçok ülkede başlatılan yeniden yapılanma çalışmaları kapsamında gerek demiryolu sektörü içinde gerekse diğer sektörler arasında rekabet edebilme düzeyini yakalama gereğiyle demiryolu kuruluşlarının mali yapısını iyileştirmek öncelikli hale gelmiştir. Teknik değişim süreci içinde ülke demiryollarının birbirine entegrasyonu amacıyla teknik altyapının (özellikle sinyalizasyon, telekomünikasyon, çeken-çekilen araçlar ve ekipman) birbirine uyumluluğu sağlanmaya çalışılmaktadır<sup>42</sup>.

---

<sup>42</sup> Türkiye Vakıflar Bankası T.A.O Planlama ve İktisadi Araştırmalar Grup Yönetmenliği, Ulaştırma Sektörü(Ankara, 2001 ) s.10

## b. Türkiye’de Demir Yolu Taşımacılığı

Ülkemizde Cumhuriyetin ilk yıllarında benimsenen kendi kendine yeterli bir ekonomi oluşturulması politikası doğrultusunda ülkenin temel ulaştırma sistemi konumunda olan demiryolları; Milli Ekonominin. yaratılmasına hizmet eden bir araç olarak değerlendirilmiş, sanayinin yer seçiminde yönlendirici etken olmuş, sanayinin yurt düzeyine yayılması ve modern Türkiye’nin yaratılmasında önemli rol oynamıştır. Cumhuriyetin ilanında 1734 km si Ankara hükümeti tarafından yapılmış, 2352 km si yabancılar tarafından yapılmış toplam 4086 km.lik demiryolu ağı mevcuttu<sup>43</sup>. 1950’li yıllara gelindiğinde Türkiye’de ki toplam demiryolu ağı 10386 km. ye çıkmıştır. Ancak 1950 yılından sonra uygulanan dengesiz ulaştırma politikaları sonucunda, demiryollarına gerektiği gibi önem verilememiş ve 1950-1980 li yılları arasında yılda sadece 30 km.lik bir demiryolu yapılabilmektedir.

Ülke ekonomisinin gelişen uluslar arası standartlara uyumunun sağlanabilmesi için demiryolu ulaşımı oldukça önemlidir. Ülkemiz yolcu taşıma paylarına bakıldığında, karayolu yolcu taşıma payı %96, demiryolu yolcu taşıma payı ise yalnızca %2’dir. Ülkemiz ulaşım sistemi içerisinde karayolu- demiryolu yük taşıma paylarına bakıldığında, karayolu yük taşıma oranı %94, demiryolu yük taşıma payı ise %4 tür. Demiryollarının yük taşımacılığındaki payı son 50 yılda %60 oranında gerilemiştir<sup>44</sup>. Demiryolunun yük taşımacılığındaki payının %30’lara çıkarılması durumunda; on yıllık dönemde yaklaşık 1500 kişinin ölümden, 16000 kişinin yaralanmaktan kurtulacağı hesaplanmıştır<sup>45</sup>. Türkiye de 2006 yılı itibariyle kullanılan toplam araç filosuna baktığımız zaman; 586 adet dizel lokomotif, 68 adet elektrikli lokomotif, 93 adet elektrikli dizi, 58 adet dizelli dizi, 1046 adet yolcu ve 650 000 ton kapasiteli 16989 adet yük vagonunun olduğunu görüyoruz. Demir yolu ağı ülkemizdeki 81 il merkezinin 37 sinden geçmemektedir.

<sup>43</sup> [www.demiryollari.gov.tr](http://www.demiryollari.gov.tr) (15/03/2007 )

<sup>44</sup> tusiad,op. cit, s.117

<sup>45</sup> [www.tcdd.gov.tr](http://www.tcdd.gov.tr) (15/03/2007)

Ülkemiz etkin bir ulaştırma sistemine kavuşabilmek için demiryolu ulaşımına daha önem vermelidir, demir yollarının daha aktif hale getirmek için demiryollarının limanlarla olan %5'lik bağlantısını daha yüksek seviyelere çıkarmalıdır.

#### **4. Havayolu Taşımacılığı**

Havayolları taşımacılığı son yıllarda hızlı ve güvenilir olması nedeniyle tercih edilmeye başlanan ulaştırma biçimlerinin başında yer almaktadır. Küreselleşmenin getirdiği hızlılık zorunluluğu, coğrafi konumlar dolayısıyla ulaştırma yollarının giderek zorlaşması havayolu taşımacılığının bu şekilde gelişmesinin en önemli nedenleri arasında sayılmaktadır. Havayolu taşımacılığı birim taşımacılık maliyetlerinin en yüksek düzeyde yapıldığı taşımacılık türüdür, fakat bu olumsuz özeliğine rağmen ,günümüzde yaşanan uluslar arası rekabet bu türün gelişmesini hızlandırmakta; modern hava limanları , son teknoloji ürünü araçlar, geliştirilmiş kapasiteler, ileri depolama sitemlerinin varlığı havayolu taşımacılığının yaygın bir biçimde yapılmasına olanak tanımaktadır<sup>46</sup>.

Ülkelerin havayolu taşımacılığına önem vermelerinin çeşitli nedenleri vardır bu nedenlerden geçmişte en önemli olanlardan bir tanesi, ülkelerin sahip olacakları havayolları sayesinde diğer ülkeler arasındaki itibarlarının yükseltilmesi, kullandıkları yeni teknolojiler ile dünya ülkelerini etkilemek ve kendilerine iyi bir vitrin oluşturmak istemeleridir. Ancak şu anki piyasalara bakılacak olursa artık diğer tüm sektörlerde olduğu gibi havayolu ulaştırmasında devletin müdahalesinin gereksizliği tartışılmakta ve bunun içinde önceki konularda belirtildiği gibi deregülasyonlar yapılmaktadır. Uluslar arası havayolu taşımacılığına ülkelerin önem göstermesinin diğer bir nedeni de, diğer ülkelerle ilişkisi kısıtlı olan az gelişmiş ülkelerin, kuracakları havayolu şirketleri sayesinde turizm, ticaret ve yatırım ilişkilerinin gelişmesi beklmeleridir.

Her sektörde girişimcilerin risk alma düzeyleri sektörün gelişimini etkileyen önemli faktörler arasındadır, havayolu taşımacılığının en yüksek maliyetli

---

<sup>46</sup> Çancı,Erdal, op. cit, s. 26

sektörlerden biri olduğu düşünülürse , ülkedeki iş adamlarının bu riski alarak daha yüksek kar elde etme isteği havayolu taşımacılığının gelişmesinin nedenleri arasında sayılabilir. Diğer bir sebep ülkelerin politik bağlantılarıdır, ikinci dünya savaşına kadar olan periyoda , özellikle Avrupa ülkelerinin sahip oldukları kolonilerle ilişkilerini sağlamlaştırması için , bu bölgelere gerçekleştirdikleri havayolu hizmetleri örnek olarak gösterilebilir<sup>47</sup>.

Havayolu taşımacılığının gelişimi nedenleri gelişmekte olan ve gelişmiş ülkelere görece farklılıklar gösterebilmektedir, gelişmekte olan ülkeler için havayolu taşımacılığı gelirleri ülkenin toplam ekonomisi içinde belirleyici olabilir veya ülkenin dış ödemeler dengesini etkileyebilir buda küçük ekonomiyeye sahip olan ülkeler büyük havayolu şirketleri kurmak isteyebilirler. Gelişmiş ülkelerin uluslar arası alanda sağlayacakları başarılar, bu ülkelerin kullandıkları uçaklara olan talebi arttıracığından, uçak üretimlerini de etkileyecektir. Ülkelerin birbirleri arasında kurmak isteyebilecekleri dostluk ve iyi niyet göstergesi bir başka sebeptir. Ülke yöneticilerinin, kurulacak iyi bir havayolu hattı sayesinde küresel ekonomik alanda başarılı olunacağı görüşü diğer bir etken olarak söylenebilir. Bütün bunlar, ülkelerin uluslararası hava taşımacılığı piyasasına girmesindeki tüm sebepler olmamakla birlikte önemli etkenler arasında sayılabilir.

#### **D. Taşımacılık Modlarının Seçimini Etkileyen Faktörler**

Dünyanın insanların birbirleriyle devamlı iletişim kurabilecekleri küçük bir köy haline geliyor olması ulaştırma sektörünü ekonomik gelişmelerin merkezine oturtmuştur. Sağlık, eğitim, iş merkezleri ve diğer gereksinim noktalarına ulaşamadığı durumlarda yaşam kalitesi yara almakta, kaynaklara ve pazarlara ulaşamadığında ise büyüme zarar görmektedir. İyi planlanmayan ulaştırma stratejileri ve programları çevreye zarar vermekte, kullanıcıların gereksinimlerine çare olmamakta, düşük gelir gruplarında büyük sorunlara yol açmakta, kamu finansmanının verimliliğini olumsuz etkilemektedir. Ülkeler kalkınmanın temeli sayılan dış ticaretlerinin gelişimi açısından ulaştırmaya büyük önem vermektedirler,

<sup>47</sup> George Williams, "Will Europe's charter carriers be replaced mby "n-frills" scheduledairlines", Journal of Air Transport Management,(USA, 2001)s.17

bunun yanı sıra insanlar artık kişisel zevkleri için yapacakları seyahatlerde ulaştırma olanaklarından azami ölçüde yararlanmak istemektedirler.

Taşıma modunun seçimini etkileyen bir çok faktör vardır. Bu faktörlerin tamamı taşıma modunun kendi doğal yapısıyla ilgili hız, ortalama transit zamanı ve değişebilirliği- güvenilirliği- tutarlılığı – hasar yüzdesi gibi özelliklerle doğrudan bağlantılıdır. Yük taşımacılığında en önemli faktör güvenlikken, yolcu taşımacılığında en önemli faktörler güvenlik ve hız dır.

Taşıma modlarının operasyonel özelliklerini şu şekilde sıralanabilir<sup>48</sup>;

1. Hız(taşımada geçen zaman)
2. Bulunabilirlik(hizmete hazır olma)
3. Güvenilirlik( zamanında kalkış ve varış, düzenlilik)
4. Sıklık (transfer sayısı)
5. Kapasite(her türlü taşıma gereksinimlerini karşılama olanağı)
6. Maliyet

**Tablo 10: Taşıma Modlarının Operasyonel Özellikleri**

Özellikler	Demiryolu	Karayolu	Suyolu	Havayolu	Boru hattı
Hız	3	2	4	1	5
Bulunabilirlik	2	1	4	3	5
Güvenilirlik	3	2	4	5	1
Kapasite	2	3	1	4	5
Sıklık	4	2	5	3	1
Maliyet	3	2	5	1	4

**Kaynak: Baybars Tek, Pazarlama İlkeleri- Global Yönetimsel Yaklaşım Türkiye Uygulamaları, Geliştirilmiş 7. Baskı, (İzmir, Cem Ofset Matbaacılık,1997), s.678**

<sup>48</sup> Baybars Tek, Pazarlama İlkeleri- Global Yönetimsel Yaklaşım Türkiye Uygulamaları, Geliştirilmiş 7. Baskı, (İzmir, Cem Ofset Matbaacılık,1997), s.678

Tablodan da anlaşıldığı üzere karayolu taşımacılığı yolcu taşımacılığında da mal taşımacılığında da en fazla bulunabilen yani en yaygın kullanılan taşımacılık şekillerinden biridir. En hızlı taşıma sistemi havayolu taşımacılığıdır özellikle son yıllarda devletlerin havacılık şirketlerini desteklemesinin de etkisiyle havayolu taşımacılığı eskiye oranla daha kullanılır hale gelmiştir, hız faktöründe havayolu taşımacılığını karayolu taşımacılığı, demiryolu taşımacılığı, denizyolu taşımacılığı ve son olarak ta insan taşımacılığının mümkün olmadığı boru hattı taşımacılığı izlemektedir. Denizyolu taşımacılığı büyük ve hacimli malların taşınması için en ideal yoldur, taşımacılık türleri içerisinde birim taşıma maliyeti en düşük ve güvenli; büyük hacimli kitle tipi yükler(petrol, kömür, tahıl vb.) için en uygun tür denizyolu taşımacılığıdır. Denizyolu taşımacılığı havayoluna göre 22, karayoluna göre 7, demiryoluna göre 3,5 kat ucuz olmasından dolayı dünyada en çok tercih edilen ulaşım şeklidir<sup>49</sup>. Demiryolu taşımacılığı ,denizyolu taşımacılığından sonra en fazla kapasiteye sahip olan taşımacılık şeklidir. Çevre dostu olan bu taşımacılık türü, uzun mesafeli taşımalarda ciddi maliyet avantajı sağlamaktadır. Kitle taşımacılığına elverişli olması nedeni ile diğer taşıma türlerinden kaynaklanan yoğunlukları azaltıcı fayda yaratmaktadır.

Ulaştırma modlarının seçimi yurt içi ulaşımda da son yıllarda oldukça önem kazanmaya başlamıştır. 25 ükeli Avrupa birliğinin ve dünya üzerinden seçilmiş bazı ülkelerin yolcu ve yük trafiğinin modlar arasındaki dağılımını tablo ile özetleyecek olursak;

AB'deki ulaştırma büyüklüklerinin ve ulaştırmanın modlara göre dağılımının seçilmiş ülkelerle karşılaştırılması , gelişmiş ülkelerde karayolu taşımacılığının büyüklüğünü göstermekte, ayrıca Çin de iç su yolu taşımacılığının payının büyüklüğü dikkat çekmektedir.

Avrupa birliği ülkelerinde ulaştırma modlarının ülkelerin ticaretindeki paylarına bakıldığında , ihracatta değer olarak deniz yolunun %45 pay aldığını ve

---

<sup>49</sup>Çancı ,Erdal,op. cit.,s. 26

yine denizyolunun ağırlık olarak %76,7 ile ilk sırada yer aldığını görmekteyiz. Ab içi ithalatta ise karayolunun %47,6 ile öne çıktığı görülmektedir.

Türkiye'nin ulaştırma modlarına göre dış ticareti incelendiğinde en büyük payı denizyolunun aldığını, denizyolunu karayolu, demiryolu ve havayolunun takip ettiğini görülür.



**Tablo 11: AB-25 Ulaştırma Modlarına Göre Dış Ticaret, 2004**

Değer, milyar Euro				Ağırlık, milyon ton				
	AB-25 Dışı		AB-25 İçi		AB-25 Dışı		AB-25 İçi	
	İhracat	İthalat	İhracat+ithalat	İthalat	İhracat	İthalat	İhracat+ithalat	İthalat
<b>Denizyolu</b>	393,8 %45.0	465,3 %49.1	859,1 %47.1	225,9 %11.2	308,5 %76.7	1121,6 %70.5	1430,0 %71.7	284,5 %18.1
<b>Karayolu</b>	144,1 %66.5	115,6 %22.2	259,7 %4.2	957,5 %47.6	52,8 %13.1	48,0 %3.0	100,8 %5.1	489,9 %31.1
<b>Demiryolu</b>	15,4 %1.8	9,7 %1.0	25,1 %1.4	72,7 %3.6	20,1 %5.0	69,2 %4.3	89,3 %4.5	96,7 %6.1
<b>İç Suyolu</b>	3,3 %0.4	3,3 %0.3	6,5 %0.4	15,4 %0.8	6,8 %1.7	18,2 %1.1	24,9 %1.3	70,3 %4.5
<b>Boru yolu</b>	2,0 %0.2	51,4 %5.4	53,4 %2.9	27,0 %1.3	3,4 %0.9	275,6 %17.3	279,1 %14.0	121,1 %7.7
<b>Havayolu</b>	257,0 %29.4	216,7 %22.9	473,7 %36.0	47,1 %2.3	5,1 %1.3	4,7 %0.3	9,8 %0.5	1,1 %0.1
<b>Diğer Bilinmeyen</b>	590 %66.7	86,4 %9.1	145,4 %8.0	664,9 %33.1	5,3 %1.3	54,4 %3.4	59,7 %3.0	511,1 %32.5
<b>Toplam</b>	874,5 %100	948,4 %100	1822 %100	2010,6%100	402,0 %100	1991,7 %100	1993,6 %100	1574,6 %100
Türkiye'de Ulaştırma Modlarına Göre Dış Ticaret, 2004								
% Değer				%Ağırlık				
Demiryolu	Karayolu	Havayolu	Diğer	Denizyolu	Demiryolu	Karayolu	Havayolu	Diğer
1,1	31,8	10,1	2,2	87,4	1,2	10,3	0,1	1

**Kaynak: Tusiad, op.cit, s.15**

AB ülkeleri ve Türkiye'nin yurt içi yük taşımacılığı verilerine bakacak olursak, 1995-2004 yılları arasında AB ülkelerinin karayolu ulaştırması oranı ortalama olarak %43 ler seviyesindeyken Türkiye de bu oranın %89.9 olduğu görülür. Buna karşılık Türkiye de iç suyuolları ulaştırması hiç kullanılmamakta demiryolu ve boru yolu ulaştırması ab ülkelerinin altında kalmakta ve en önemlisi de denizyolu yurt içi yük taşımacılığı ab ülkelerinin çok çok altında kalmaktadır.

**Tablo 12 :Ulaştırma Modlarına Göre AB-25 ve Türkiye'de Yurt içi Yük Taşımacılığı**

Yıl	Karayolu	Demiryolu	İç Suyolları	Boruyolu	Denizyolu	Havayolu
1995	42.1	12.1%	4.0%	3.6%	38.2%	0.1%
1996	42.3	12.0%	3.9%	3.7%	38.0%	0.1%
1997	42.1	12.1%	4.0%	3.5%	38.2%	0.1%
1998	43.0	11.5%	3.9%	3.6%	37.9%	0.1%
1999	43.5	10.8%	3.8%	3.5%	38.3%	0.1%
2000	43.0	10.8%	3.8%	3.4%	38.8%	0.1%
2001	43.2	10.2%	3.7%	3.5%	39.4%	0.1%
2002	43.7	10.0%	3.6%	3.4%	39.3%	0.1%
2003	43.5	10.1%	3.3%	3.4%	39.6%	0.1%
2004	44.3	10.0%	3.0%	3.3%	39.0%	0.1%
Türkiye (2004)	89.9	5.4%	0,00%	1.6%	2.96%	0,00%

**Kaynak:Tusiad, op.cit,s.16**

**Tablo 13: Ulaştırma Modlarına Göre AB-25 ve Türkiye'de Yurt içi Yolcu Taşımacılığı**

Yıl	Otomobil	Otobüs	Diğer	Demiryolu	Tramvay Metro	Havayolu	Denizyolu
1995	74.1	2.3	9	6.3	1.2	6.0	1.1
1996	74.2	2.3	9	6.1	1.2	6.2	1.0
1997	74.2	2.3	8.8	6.1	1.2	6.4	1.0
1998	74.1	2.3	8.6	6.0	1.2	6.8	0.9
1999	74.0	2.3	8.4	6.0	1.2	7.1	0.9
2000	73.7	2.3	8.4	6.1	1.2	7.7	0.6
2001	74.0	2.3	8.1	6	1.2	7.6	0.6
2002	74.6	2.3	8.1	5.9	1.2	7.5	0.6
2003	74.4	2.4	8.1	5.8	1.2	7.5	0.6
Türkiye	95.5			02.Ağu		01.Tem	-

**Kaynak: İbid,s.16**

AB ülkeleri ve Türkiye'nin yurt içi yolcu taşımacılığı tablosu incelenecek olursa en göze batan farkın havayolu ve demiryolu taşımacılığı arasındaki farklar olduğu görülmektedir. AB ülkelerinde ortalama olarak %7.2 oranında demiryolu taşımacılığı uygulanırken bu rakam Türkiye'de sadece %2.8 civarındadır, havayolu taşımacılığı AB ülkelerinde 1995 yılından 2003 yılına kadar yaklaşık %1,5 oranında bir artış sağlamıştır, havayolu taşımacılığı ülkemizde de son yıllarda devletin havayolu şirketlerine verdiği teşviklerle artmaya başlamış olmakla beraber henüz ancak %1.7 seviyelerindedir.

Dünya ulaştırma sektörü, bütünleşen küresel ekonominin artan talepleri doğrultusunda gelişme gösteren uluslararası ticaretin önemli yapı taşlarından biridir. Bölgesel kalkınma stratejilerinin uygulanması, teknolojik gelişmeler, rekabetin devamlı artması gibi etkenler tüm dünya ülkelerinde yolcu ve ürün taşımacılığında önemli değişikliklere yol açmış ve ulaştırma modlarının birbirleriyle daha uyumlu hale getirilerek kullanılmasını zorunlu kılmıştır. Ulaştırma sektöründe trafik sıkışıklığı, hizmet kalitesindeki yetersizlikler, çevreye verilen zarar, emniyet kaygıları, bölgelerarası dengesizlik ulaştırma politikalarının oluşturulmasını gerekli kılmıştır, ülkemizde ulaştırma politikalarının önemliliği yüksek seviyelerdedir ancak daha öncede belirtildiği gibi maalesef şu anda Türkiye'de gerek yolcu gerekse de yük taşımacılığı ulaştırmasında büyük bir dengesizlik söz konusudur, bu dengesizliğin giderilmesi için en kısa zamanda demiryolları ağlarının genişletilmesi, üç tarafı deniz olan ülkemizde deniz yolu taşımacılığının istenilen orana ulaşmasını sağlamak ve havayolu taşımacılığına gerekli önemin verilmesi gerekmektedir.

## **II . Dünyada ve Türkiye’de Hava Taşımacılığı Sektörü**

### **A. Havayolu Yolcu Taşımacılığı Taşımacılığı Sektörü**

Havayolu ulaştırma sektörü kısa sürede çok hızlı teknolojik ve yapısal değişiklikler gösteren bir sektördür. Sektörde geniş kapasiteli, yakıt tasarrufu sağlayan, düşük gürültü ve emisyon seviyelerine sahip uçakların geliştirilmesi havayolu şirketlerinin faaliyetleri, yönetimi, hizmet kalitesi ve kapsamı üzerinde büyük ölçüde etkide bulunmuş, serbestleşme ve özelleştirme ile sektörün daha ticari bir yapıya dönüştürülmesi ve işbirliklerinin oluşması sektörün yapısını değiştirmiş ve sektörü tüketicilerin hakim olduğu bir pazara dönüştürmüştür. Havayolu taşımacılığının gelişmesinde en büyük etkenlerden biri küresel rekabetin her geçen gün biraz daha artmasıdır, bundan önceki dönemlerde ürünlerde kalite dendiği zaman tüketicilerin aklına sadece uzun süre kullanılabilir ürünler gelmekteyken artık kalite kavramı malların sadece uzun süre kullanılabilirliği değil, aynı zamanda ürünlerin en kısa zamanda tüketici hizmetlerine sunulması kavramını da getirmiştir.

İnsanlar seyahat amaçlı yada iş amaçlı kullanmak zorunda oldukları ulaştırma faaliyetlerinde havayolu taşımacılığına önem vermişlerdir bunun en önemli nedeni insanların ulaşmak istedikleri noktalara en güvenli ve en hızlı yoldan ulaşabilmek istemeleridir, havayolu taşımacılığı da mevcut yollar arasında en güvenli ve en hızlı yollar arasındadır.

#### **1- Dünyada Havayolu Yolcu Taşımacılığı**

##### **a. Dünyada Havayolu Yolcu Taşımacılığının Gelişimi Ve Hukuki Dayanakları**

Modern havacılık tarihinin 17 aralık 1903 tarihinde Wright kardeşlerin yaptığı ilk kontrol edilebilir uçuş denemesi ile başladığı söylenebilir, Wright kardeşlerin yaptığı bu uçuş denemesi 16 beygir gücündeki bir uçakla sadece 12 saniye sürmüş ancak insanların uçabileceklerinin göstergesi olarak önemli bir yer

elde etmiştir<sup>50</sup>. Bu girişimin ardından hava ulaştırmasına olan ilgi giderek büyümüştür . Birinci dünya savaşı'nın birkaç yıl öncesinden itibaren uçak, askeri bir araç olarak tanınmış ve savaş süresince önemli ilerlemelere neden olmuştur. Bu gelişmeler havacılığa olan ilgiyi arttırmış ve havacılığın ticarileşmesine neden olmuştur<sup>51</sup>.

1919 yılında imzalanan ve 1922 yılında yürürlüğe giren Paris sözleşmesi hava taşımacılık sektörünün dönüm noktalarından biri olmuştur, Paris sözleşmesi ile hükümetler hava taşımacılığın ülke kalkınmasındaki öneminin ve oluşabilecek sorunların farkında olduklarını belirtmişlerdir. Paris sözleşmesinin havacılığa sağladığı katkı, daha çok rota değişimleri, yolcu taşıma kapasiteleri gibi teknik konularda olmuştur, Paris sözleşmesinin önemi, daha önce herhangi bir uluslar arası hukuki temele dayanmayan hava taşımacılığının hak ve sorumluluklarını hukuki temele dayandıran ilk sözleşme olmasıdır. Paris Barış Konferansına katılan Devletler, devletlerin hava sahaları üzerindeki hükümranlık hakları, Milletlerarası uçuş hakkı ve Milletlerarası kayıt ve kısıtlamalar gibi Havacılığa ilişkin Milletlerarası Kamu Hukuku konularını görüşerek, mutabık kaldıkları hususları ilk Milletlerarası Sivil Havacılık anlaşması olan 13 Ekim 1919 tarihli Paris Sözleşmesi ile belgelemişlerdir<sup>52</sup>.

Sivil Havacılığa ilişkin, Milletlerarası Kamu Hukuku kurallarını düzenleyen Paris Sözleşmesini, 1926 yılında Madrid ve 1929 yılında Havana Sözleşmeleri takip etmiş ve bu Milletlerarası Kamu Hukuku kuralları, 17 Aralık 1944 tarihli Chicago Sözleşmesi kabul edilinceye kadar, yürürlükte kalmıştır.

İkinci dünya savaşı sırasında ve sonrasında ABD ,hava taşımacılık sistemini o zamanki şartlar doğrultusunda kullanabilen tek ülke haline gelmiştir, 1944 yılında düzenlenen Chicago konferansında ABD güçlü bir pozisyon elde etmiş ve konferansta kendi isteklerinin gerçekleşmesini istemiştir, uluslararası rota modelini

---

<sup>50</sup> Robert M. Kane, Air Transportation, 10. Basım, (Kendall/Hunt Publishing Company, 1990), S. 1-3

<sup>51</sup> Richard Y.Chuang, The International Air Transport Association: A Case Study Of A Quasi-Governmental Organization, (Netherlands, A.W. Sijthoff International Publishing Company,1971)s.16

<sup>52</sup> <http://www.utikad.org.tr/varsova.htm> (erişim tarihi: 01.03.2007)

oluşturmak, uçuş sayılarını düzenlemek, taşıma kapasitesini mümkün olduğunca kontrol altına almak, ekonomik ve politik konularda hakimiyet kurabilecek uluslar arası bir örgüt oluşturmak ABD'nin konferansta gerçekleştirilen istekleriydi<sup>53</sup>. Chicago konferansı sonunda imzalanan Chicago sözleşmesi ile geçici (Provisional) Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü (PİCAO) kurulmuştur,bu örgüt 1945 ten 1947 yılına kadar geçerli kalmış daha sonrada yerini Uluslar arası Sivil Havacılık Örgütüne (İCAO) bırakmıştır<sup>54</sup>.

1945'li yıllardan sonra yani ikinci dünya savaşından sonraki dönemlerde dünya havayolu taşımacılığı sürekli gelişen bir çizgi izlemiştir, diğer taşıma yollarından daha hızlı olması bu gelişimin temel nedenlerinin başında gelmektedir. Dünyada hava taşımacılığının gelişmesi ikinci dünya savaşı sırasında duraklama eğilimine girmiştir, kitle turizmi ile birlikte 1940'lı yılların sonunda 1950'li yılların başında başlayan havayolu yolcu taşımacılığı , özellikle denizaşırı veya uzak mesafeli seyahat imkanını geliştiren bir taşımacılık türüdür. Paket tur olarak adlandırılan ve yer hizmetlerini de içeren organize seyahatler, zaman faktörünü önemseyen tüketicilerin tercih ettiği bir ulaşım tarzı haline gelmiştir<sup>55</sup>. İnsanların turizm amaçlı seyahatleri başladığı andan itibaren havayolu taşımacılığı da insanlar açısından önem kazanmaya başlamıştır. Hava taşımacılığı sektöründe yaşanan serbestleşme eğilimi tüm dünyada hızlı bir şekilde yayılmaktadır. Serbestleşme, küreselleşme ve ticarileşme eğilimlerinin bir sonucu olarak hava taşımacılığında yolcu istek ve ihtiyaçlarına uygun hizmet çeşitliliğinin gelişimi sonucu yaratılan arza yüksek talep doğmuştur. Dünya genelinde kişi başına düşen gelirin artması, bölgeler arası ticaretin ve turizmin gelişmesi sektöre olan talepteki büyüme oranını hızlandırmıştır<sup>56</sup>. Dünya üzerinde havayolu taşımacılığının en fazla geliştiği ülke ABD'dir, ABD'nin bu şekilde gelişmesinin en büyük nedeni 1978 yılında yapılan havacılıkta serbestleştirme çalışmalarıdır. 1978 yılında ABD de gerçekleşen serbestleşme hareketleri Avrupa'yı da etkilemiş ve liberalleşme sürecini başlatmıştır.Serbestleşme hareketlerinin havayolu şirketlerine katkısı havayolu

---

<sup>53</sup> chuang, op. cit, s.22

<sup>54</sup> [http://tr.wikipedia.org/wiki/Chicago\\_Konvansiyonu](http://tr.wikipedia.org/wiki/Chicago_Konvansiyonu) (erişim tarihi: 15.02.2007)

<sup>55</sup> H. Suavi Ahipaşaoğlu, İrfan Arıkan, Seyehat işletmeleri Yönetimi ve ulaştırma sistemleri (Ankara, Detay yayıncılık,2003), s. 125

<sup>56</sup>Tubitak, Vizyon 2023 Ulaştırma ve Turizm ön Paneli “Ön Raporu”,(Ankara, Ocak 2003 )s.12

işletmelerinin her geçen gün büyüyen ve küreselleşen pazarda uçuş ağlarını genişletmek, diğer pazarlara girebilmek, Pazar paylarını ve uçuş sıklıklarını arttırmak olmaktadır<sup>57</sup>. Ancak serbestleşme hareketleri bir süre sonra havacılık sektörünün gelişebilmesi konusunda yetersiz kalmaya başlamış ve havayolu işletmeleri düşük maliyetli çalışan havayolu işletmeleri haline gelmeye başlamıştır.

## **b. Dünyada Havayolu Yolcu Taşımacılığının Mevcut Durumu**

Havayolu taşımacılığı, küreselleşen dünya üzerinde her geçen gün daha önemli hale gelmektedir, bunun farkına varan dünya devletleri de özelleştirmeler, serbestleştirme çalışmaları ve belirli ölçütlerde hava yolları şirketlerine verdikleri desteklerle havayolu ulaşımını desteklemeye çalışmaktadırlar. Havayolu taşımacılığı , 1903 yılında Wright kardeşlerin havayolu taşımacılığında attıkları tarihi adımdan itibaren her geçen gün gelişme göstermiştir, zaman zaman yaşanan ekonomik krizler nedeniyle hava yollarına olan talep bazı dönemlerde düşme eğilimi göstermiş olsa bile yakın gelecekte dünya üzerinde havayolu taşımacılık sektörünün diğer taşımacılık modlarıyla dengeyi sağlayabileceği tahmin edilmektedir.

Hava yolları taşımacılığının bölgesel olarak gelişimine kısaca göz atılacak olunursa<sup>58</sup>;

*a) Avrupa:* Avrupa pazarı serbestleşme çalışmalarını başarılı bir şekilde tamamlayarak hava taşımacılığına olan talebi giderek artırmaktadır. Düşük maliyetli taşıyıcılar turizm ve hava taşımacılığına olan talebin gelişiminde önemli rol oynamaktadırlar. AB kapasite yönetiminde başarısını kanıtlamış, 2006 yılında 2.6 milyar USD kar göstermiştir. Avrupa’da 20 yıl içinde yıllık GSMH’nın yüzde 2.1 oranında, bölgedeki hava trafiğinin de yüzde 4.3 oranında büyümesi tahmin edilmektedir.

*b) Kuzey Amerika:* Bölgedeki taşıyıcılar zor geçen bir dönemin ardından 5.6 milyar USD kayıp bildirmişlerdir. Etkinlik ve verimlilik çabaları yapısal sorunları

---

<sup>57</sup> Tusiad, op. cit., s. 169

<sup>58</sup> DPT 9. Kalkınma Planı, Havayolu Taşımacılığı Özel İhtisas Komisyon Raporu (Ankara, 2006) ss.3-4

çözememiş, personel maliyetleri yüksek kalıp, düşük maliyetli taşıyıcıların yol açtığı rekabet karlılığı düşürmüştür.<sup>8</sup> Tamamen serbestleşen bir pazarı temsil eden bu bölgede, artan ekonomik gelişme ve nüfus artışına paralel olarak havayolu trafiğinde 2024 yılına kadar her yıl ortalama yüzde 4.1 büyüme beklenmektedir<sup>9</sup>.

*c) Güney Amerika:* Bu bölgedeki taşıyıcılar 2006 yılını 0.5 milyar dolar kar ile tamamlamıştır. Bazı bölgelerinde taşıyıcılar para kazanırken, bir çoğunda teknik olarak iflaslar gündeme gelmiştir. Bölgede artan kaynak yönetimi, rekabetçi küresel ekonomik politikalar doğrultusunda havayolu trafiğinde 2024 yılına kadar her yıl ortalama yüzde 7.0 oranında bir büyüme beklenmektedir.

*d) Asya-Pasifik:* Geçen dönem bu bölgenin taşıyıcıları 1.9 milyar USD kar göstermiştir. Çin’de yaşanan ekonomik büyüme ve düşük işgücü maliyeti rekabetçi bir avantaj sunmaktadır. Hindistan’ın sektörün bir sonraki büyük pazarı durumuna geleceği beklenmektedir.<sup>12</sup> Güneybatı Asya’da yaşanan serbestleşme hareketlerinin devam edeceği ve önümüzdeki 20 yıl içinde havayolu trafiğinde ortalama yüzde 6.6 oranında bir büyüme olacağı tahmin edilmektedir.

*e) Afrika ve Orta Doğu:* Afrika’lı taşıyıcılar 2006 yılında 200 milyon USD kar kaydetmişlerdir. Bölgede önemli güvenlik sorunları yaşanmakta ve hükümetler alt yapının finansmanını gerçekleştirememektedirler. Buna karşın, Orta Doğu’daki taşıyıcılar 100 milyon USD kar sağlayarak trafikteki büyümeyi artırmışlardır.<sup>14</sup> Afrika’da başlatılan serbestleşme hareketleri, filo modernizasyon çalışmaları, bazı hükümetlerin girdiği özelleştirme çabaları bölgedeki ticaretin ve havayolu trafiğinin artışını hızlandıracaktır. Önümüzdeki yirmi yıl içinde havayolu trafiğinde yüzde 5.7 oranında bir büyüme tahmin edilmektedir.<sup>15</sup> Orta Doğu pazarı dini, kültürel, ve iş amaçlı yolcu trafiğinin odak noktası durumundadır. Özellikle Dubai eğlence, konferans ve vergisiz alışveriş imkanları sunarak trafik artışında önemli bir noktaya gelmiştir. Orta Doğu’da, 2024 yılına kadar yıllık havayolu trafiğinde ortalama yüzde 5.5 oranında bir artış beklenmektedir.



Günümüzde dünya üzerindeki bir çok hükümet havayolu taşıyıcılarının özelleşmesini desteklemektedirler, bu konuda özelleştirmenin desteklenmesinin en büyük nedeni havayolu yatırımlarının çok maliyetli olmasıdır.

Taşımacılık sektörü dünya üzerinde meydana gelen ekonomik krizlerden ve dalgalanmalardan direkt olarak etkilenen sektörlerin başında gelmektedir, özellikle de havayolu taşımacılığı sektörü ekonomik krizlerden oldukça fazla etkilenmektedir. 2002 yılında, dünya genelinde yaşanan ekonomik krizler, 11 Eylül olaylarının etkileri sonucu hava taşımacılığına olan talebi olumsuz etkilemiştir. Tarifeli yolcu trafiği rakamları taşınan ücretli yolcu trafiği açısından sadece yüzde 0.5 oranında bir büyüme göstermiştir. 2003 yılının ilk yarısında SARS ve Irak Savaşına bağlı olarak trafikte düşmeler yaşanmıştır. Yılın ikinci yarısında toparlanan sektör yüzde 0.9 oranında bir büyüme kaydetmiştir. Havayolu taşımacılığı endüstrisinde 2001- 2006 yılları arasında yaşanan kayıplar 41 milyar dolara kadar ulaşmıştır<sup>59</sup>, bu dönem içerisinde dünya üzerinde bir çok havayolu işletmesi kapanma durumuna gelmiştir.

Havayolu taşımacılığının dünya üzerindeki istihdam ettiği personel sayısında önemli derecede fazladır, havayolu sanayinde yani uçak üretiminde çalışan insanların sayısı yaklaşık olarak 730 000 civarındadır ve buda havayolu taşımacılığı ile ilgili direkt olarak çalışan yaklaşık 5 milyon insanın %14'ü yapmaktadır bunun dışında 2,1 milyon insan havayolu şirketlerinde (uçuş personeli, pilot v.b.) 330 000 insan havayolu yönetimi denetimi altında (hava yollarına sağlanan yer hizmetlerinde çalışan insanlar) ve 1.9 milyon insanda hava alanlarında ki mevcut işyerlerinde (restoranlar, büfeler, oteller v.b.) çalışmaktadırlar. Dolaylı olarak havayolunun istihdam ettiği personel sayısı ise yaklaşık olarak 29 milyondur. Dünyada toplam 900 uluslar arası havayolu şirketinin 22 000 uçağı bulunmaktadır ve 1670 hava alanı yer hizmeti vermektedir. Dünya üzerinde her yıl yaklaşık 2 milyar insan hava taşımacılığı ile taşınmaktadır bunun dışında taşınan malların değer olarak %40'ı havayolu ile taşınırken , uluslar arası turistlerin ise %40'ı hava taşımacılığını

---

<sup>59</sup> Brian Pearce,IATA, Future Challenges To Adding Value In Aviation Markets, ( 2007), s.5

seçmektedirler<sup>60</sup>. Havayolu endüstrisinin doğrudan ve dolaylı olarak dünya gayri safi hasılaya sağladığı katkı yılda yaklaşık olarak 880 milyar dolardır.

**Tablo 14:Dünyadaki Havayolu Şirketlerinin Gelir Tablosu Özeti**

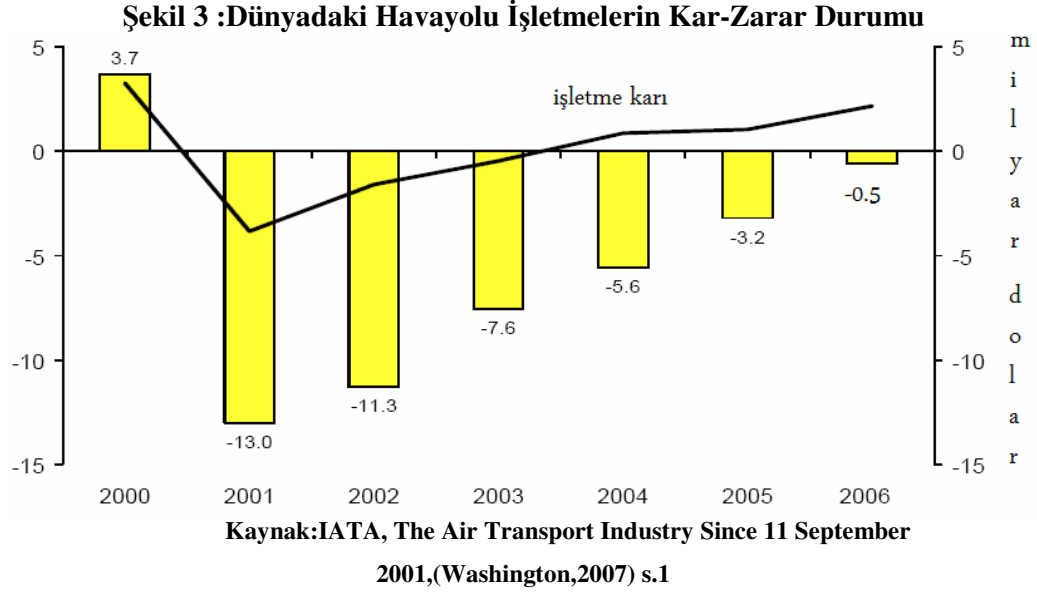
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007*	2008**
<b>Gelirler</b> (milyar dolar)	329	308	306	322	379	413	449	469	489
- Yolcu	256	239	238	249	294	325	358	375	394
- Kargo	40	39	38	40	47	50	54	56	59
- Diğer	33	29	30	33	38	38	37	38	36
<b>Giderler</b> (milyar dolar)	318	319	311	323	376	409	436	455	469
- Yakıt	46	43	40	44	61	91	111	117	112
<b>Brüt Kar-Zarar</b>	11	-11	-5	-1	3	4	13	13.9	19.6
<b>Net Kar-Zarar</b>	3.7	-13	-11.3	-7.6	-5.6	-3.2	-0.5	3.8	7.6

\* 2007 yılı mayıs ayından sonraki veriler tahmindir

\*\* 2008 yılı verileri tamamı tahmindir.

**Kaynak: İATA'nın 2007 Mart Ayında Yayınladığı Endüstri İstatistikleri Kullanılarak Hazırlanmıştır**

<sup>60</sup> The Economics & Social Benefits Of Air Transport, Air Transportation Action Group, 2007, S.3



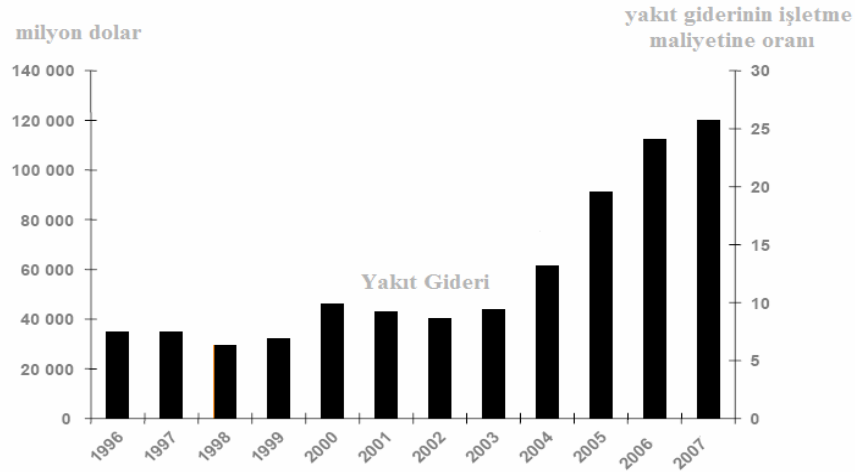
Dünyadaki havayolu sektörüne baktığımız zaman 2000 yılında elde edilmiş olan 3.7 milyar dolarlık kar geçen 7 yıl içerisinde ancak 100 milyon dolarlık bir artışla 2007 yılında 3.8 milyar dolar olması beklenmektedir, bu olumsuzluğun en büyük nedeni dünya üzerinde 2001 yılında yaşanan olumsuzlukların özellikle Amerika'ya yapılan 11 Eylül saldırılarının etkisidir. 11 Eylül saldırıları sonrası insanların havayolu taşımacılığına ilişkin güvenleri azalmış ve 2000 yılında elde edilen 3.8 milyar dolarlık kar, 2001 yılında büyük bir düşüş göstererek 13 milyar dolarlık bir zarar oluşturmuştur. 11 Eylül saldırılarından sonra yine dünyayı etkileyen sars virüsü ve buna benzer olumsuzluklar havayolu taşımacılık sektörünü bir darboğaz içine sokmuştur.

11 Eylül saldırılarının ve diğer olumsuz durumların etkisinin 2007 yılı sonu itibarıyla tam olarak ortadan kalkacağı ve daha sonraki dönemlerde de hava sektörünün artan bir ivme ile büyüyeceği beklenmektedir.

Havayolu sektörünün giderlerine bakıldığında ise en büyük gider kalemi uçakların kullandığı yakıtlardır, özellikle 2003 yılı sonunda ve 2004 yılında petrol fiyatlarının olağanüstü derecelerde artması zaten sıkıntıda olan havayolu şirketlerinin maliyetlerinin daha fazla artmasına neden oldu, petrol fiyatlarının 2004 yılında bu derecede artmasının çeşitli nedenleri vardı bunların başında Amerika'nın Irak işgali

sonucunda petrol arzının kısılması, Venezüella'daki petrol rafinerilerinde yapılan grevlerin etkisi ve dünya petroleri Amerikan dolarıyla satılırken, dolar değer kaybettiğinde petrolün değerini muhafaza etmek isteyen üreticilerin petrol fiyatlarını arttırmaları dünya petrol fiyatlarının artmasında etkili olan başlıca etkenler arasındadır.

#### Şekil 4: Havayolu Taşımacılık Maliyetlerinde Yakıt Giderlerinin Etkisi

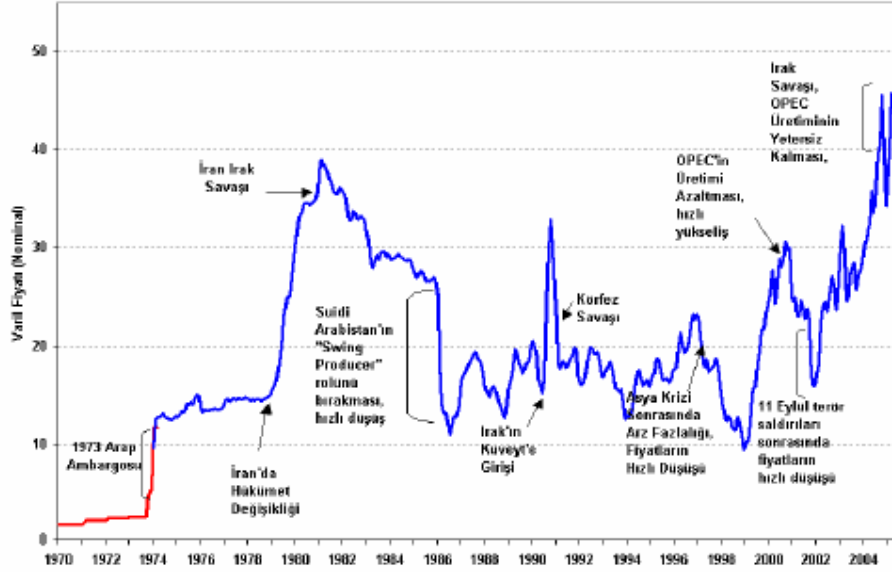


**Kaynak: Brian Pearce, Future challenges to adding value in aviation markets, (USA, Paul Hill Press, Ocak 2008) s.21**

1996 yılında yakıt giderleri havayolu şirketlerinin maliyetinin sadece %9'unu oluştururken bu oran 2006 yılında %24'e çıkmış ve 2007 yılında ise %26'ya çıkması beklenmektedir. Havayolu sektörü 2006 yılında 111 milyon dolarlık yakıt gideri yapmıştır.

2001 yılı 11 Eylül saldırılarıyla krize giren havayolu sektörü 2006 yılı sonuna kadar devamlı olarak zarar etmiştir, 2006 yılı sonunda net zararı 500 milyon dolar olan havayolu sektörünün, 2007 yılında 3.8 milyar dolar, 2008 yılında ise yaklaşık 7.6 milyar dolar kar elde etmesi beklenmektedir.

**Şekil 5 :Dünya Ham Petrol Varil Fiyatları Değişimi**



**Kaynak: Amerikan Enerji Enformasyon Kurulu**

1970 li yılların başında ABD'li havayolu şirketlerinin yakıt giderlerinin toplam maliyetlerine oranı %11.8 di, 1975 yılında havayolu şirketleri yeni gelişen teknolojiye ayak uydurarak toplam tükettikleri yakıt miktarını azaltmışlardır, ancak yakıt birim fiyatları 1973 yılında Arap ambargosu yüzünden yaklaşık olarak 3 kat artmıştır buda yakıt giderlerinin toplam faaliyet maliyetlerindeki oranının %18.3'e yükseltmiştir. 1980 ve 1981 yıllarındaki Irak- İran savaşı nedeniyle ham petrol fiyatları en yüksek seviyeye ulaşmıştır ve buda havayolu şirketlerini önemli derecede etkilemiştir. Bu dönemde yakıt giderlerinin payı %30'a ulaşmıştır. 1986'dan 2000 yılına kadar geçen sürede, ırakta yaşanan körfez savaşı dışındaki zaman dilimi içerisinde petrol fiyatları makul bir şekilde istikrarlı bir derecede artmışlardır.

1998 yılında havayollarının yakıt giderlerinin toplam maliyetler içindeki payının %10'a kadar indiği görülmektedir. 200li yıllarda OPEC yaşanan Asya krizi sonrasında ortaya çıkan arz fazlalığı sonucu petrol fiyatları düşmüştür, OPEC ülkelerinin petrol arzlarını kısımasıyla beraber petrol fiyatları hızla yükselmiş daha sonra ise 11 eylül saldırılarının petrol fiyatlarını hızlı bir şekilde aşağıya çekilmiştir,

son olarak 2004 yılında yaşanan 2. irak savaşının etkisi ve OPEC ülkelerinin üretiminin yetersiz kalması ile petrol fiyatları tekrar tırmanışa geçmiştir.

THY ile beraber dünyadaki bazı havayolları şirketlerinin yakıt giderlerinin toplam maliyetlerindeki payına bakılacak olunursa;

**Tablo 15 :Faaliyet Maliyetleri İçerisinde Yakıt Giderlerinin Payı**

Firma	Yolcu-km başına toplam faaliyet maliyeti (cent)	Yakıt giderleri	Yakıt giderlerinin oranı
THY	6,65	1,31	% 19,70
British airways	7,98	1,38	% 17,30
Iberia	7,81	1,28	% 16,40
Air france	9,05	1,33	% 14,70
Lufthansa	10,16	1,32	% 13,00
SAS	10,89	1,39	% 12,80

Kaynak:THY A.O ‘turkish airlines inc. Presentation- [www.thy.com.tr-TR/corporate/investorelations.aspx](http://www.thy.com.tr-TR/corporate/investorelations.aspx) 02.06.2007

THY yayınladığı bu tabloya göre daha öncede açıklandığı gibi havayolu şirketlerinin maliyetlerinin büyük bir kısmını yakıt giderlerinin oluşturduğunu görmekteyiz.

**Tablo 16 : Dünyadaki Havayolu Şirketlerinin Bölgesel Gelir ve Giderleri**

	2005	2006	2007*	2008**
Amerika	-7,7	-5,7	-0,6	2
Avrupa	1,9	2,6	2,4	2,8
Asya	2,3	1,9	1,7	2,3
Orta doğu	0,5	0,5	0,3	0,5
Latin Amerika	-0,1	0,5	0,3	0,5
Afrika	-0,3	-0,3	-0,3	-0,4
<b>Toplam</b>	<b>-3,2</b>	<b>-0,5</b>	<b>3,8</b>	<b>7,6</b>

Kaynak: İATA Endustry Statistics, 2007,s.18

Havayolu sektörünün bölgesel gelirleri ve giderlerine bakacak olursak, sektörün darboğaza girmesinin en fazla etkisini hissettirdiği bölgenin Amerika

bölgesi olduğu görülmektedir. 3.8 milyar dolar kar beklendiği 2007 yılında bile 11 Eylül saldırılarının merkezi konumundaki amerikan havayolu şirketleri 600 milyon dolar zarar beklemektedir. Afrika merkezli havayolu şirketlerinin ise 2006 ve 2007 yıllarında bile zarar etmeleri beklenmektedir, bunun en önemli nedeni Afrika bölgesindeki havayolu şirketlerinin ekonomik yetersizliklerden dolayı yapmaları gerekli olan altyapı çalışmalarında yetersiz kalmalarıdır.

Havayolu şirketlerinin gelirleri, maliyetleri ve sundukları hizmetlerin kalitesi üzerinde, üç önemli faktör rol oynamaktadır<sup>61</sup>.

**Doluluk oranı:** Bir uçuşun maliyetinin %65'i, yolcu sayısından bağımsız olarak uçağın işletme giderleridir<sup>62</sup>. Bilet ücretleri, ancak yükselen doluluk oranı sağlandığında düşük tutulabilir.

**Kapasite planlaması:** Havayolu şirketleri ellerindeki kapasiteyi hiçbir zaman taşıdıkları yolcu sayısına tam uyacak şekilde ayarlayamazlar. Kapasite esnek olmadığı için ya yeni bir uçağın sefere konulması ya da bir uçağın seferden kaldırılması gereklidir. Bunu sağlamak için belirli güzergahlar üzerindeki sefer sayıları artırılır veya azaltılır. Örneğin iş seyahatlerine yönelik hatlardaki uçuş sayısı cumartesi günleri daha azdır. Kapasite planlaması düşük sezonlara göre ayarlanırsa, bu seferde dolu sezondaki talebi karşılayabilmek için kiralanacak uçakların maliyeti yükselecektir. Bu nedenlerden dolayı optimum maliyeti sağlayacak filo büyüklüğü bu iki uç nokta arasından seçilir.

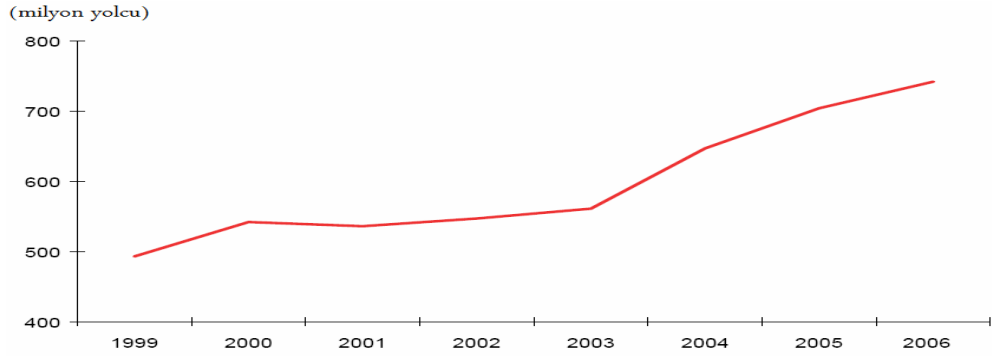
**Talep analizi:** Havayolu operasyonları için yapılan talep tahminlerinin amacı, eldeki bilgilerin gelecek yıllar için en iyi şekilde kullanılmasıdır.

---

<sup>61</sup> Arıkan,Ahişapoğlu ,op. cit.,s.131

<sup>62</sup> J.P. Nahlon, "Air Fares, Pricing and Tourism", (Birmingham,Paper Presented at Universty Birmingham, 1982) s.5

### Şekil 6: Uluslararası Tarifeli Yolcu Sayısı



**Kaynak: IATA, The Air Transport Industry Since 11 September 2001,op. cit,s.2**

Havayolu yolcu taşımacılığı sektöründe dünya üzerinde yapılan tarifeli uluslar arası yolcu sayılarına bakacak olursak bunun 2001 yılındaki krizin atlatılmasından sonraki dönemlerde devamlı olarak artmakta olduğunu görürüz. 1999 yılında 490 milyon, 2000 yılında 542 milyon, 2001 yılında 538 milyon, 2002 yılında 535 milyon, 2003 yılında 562 milyon, 2004 yılında 647 milyon, 2005 yılında 705 milyon ve 2006 yılında ise toplam olarak 750 milyon kişi tarifeli uluslar arası havayolu taşımacılığını kullanarak ulaşım faaliyetlerini gerçekleştirmişlerdir.

**Tablo 17: 2000-2007 Dünya Havayolu Ulaştırması Bilgileri**

Yıl		Mesafe	Kalkış sayısı	Uçuş saati	Yolcu sayısı
2000	Tarifersiz Ulusal	423,709	431,524	703	14,352,686
2000	Tarifersiz Uluslararası	1,042,176	464,56	1,448,775	516,32,400
2000	Tarifeli Ulusal	13,391,420	15,928,904	22,872,024	131,991,746
2000	Tarifeli Uluslararası	12,130,295	6,081,085	17,807,024	542090937
	<b>Toplam</b>	<b>26,987,600</b>	<b>22,906,073</b>	<b>42,831,381</b>	<b>1,740,067,769</b>
2001	Tarifersiz Ulusal	332,711	361,837	546,456	9269296
2001	Tarifersiz Uluslararası	1,067,210	495,153	1,513,228	58494141
2001	Tarifeli Ulusal	13,515,892	16,087,650	23,025,183	1116991242
2001	Tarifeli Uluslararası	12,226,949	6,172,768	17,986,742	538399243
	<b>Toplam</b>	<b>27,142,762</b>	<b>23,117,408</b>	<b>43,071,609</b>	<b>1,723,153,922</b>
2002	Tarifersiz Ulusal	281,858	321,032	481,717	7647427
2002	Tarifersiz Uluslararası	1,221,274	557,191	1760570	65481626
2002	Tarifeli Ulusal	13,328,412	15,018,426	22018289	1091813405
2002	Tarifeli Uluslararası	11,660,122	5,800,459	17213997	535437870



	<b>Toplam</b>		<b>26,491,666</b>	<b>21,697,108</b>	<b>41474573</b>	<b>1,700,380,328</b>
2003	Tarifesiz	Ulusal	221,247	268,012	406369	9,261,101
2003	Tarifesiz	Uluslararası	1,225,720	549,744	1748162	63963737
2003	Tarifeli	Ulusal	13,585,105	15,148,786	22488750	1102253842
2003	Tarifeli	Uluslararası	12,195,947	6,135,282	17943964	562866051
	<b>Toplam</b>		<b>27,228,019</b>	<b>22,101,824</b>	<b>42587245</b>	<b>1738344731</b>
2004	Tarifesiz	Ulusal	333,588	547,653	720678	15,501,576
2004	Tarifesiz	Uluslararası	1,531,163	695,844	2420600	84,443,381
2004	Tarifeli	Ulusal	15,292,826	17,028,380	25188082	1,241,274,731
2004	Tarifeli	Uluslararası	13,869,379	6,724,006	20251307	647,108,771
	<b>Toplam</b>		<b>31,026,379</b>	<b>24,995,883</b>	<b>48580667</b>	<b>1,988,328,459</b>
2005	Tarifesiz	Ulusal	333,649	478,127	715626	14,614,221
2005	Tarifesiz	Uluslararası	1,408,125	644,334	2225224	78,145,414
2005	Tarifeli	Ulusal	16,030,738	17,825,767	26496369	1,317,046,687
2005	Tarifeli	Uluslararası	14,812,582	7,076,459	21521086	705,069,526
	<b>Toplam</b>		<b>32,585,094</b>	<b>26,024,687</b>	<b>50958305</b>	<b>2,114,875</b>
2006	Tarifesiz	Ulusal	398,854	482,254	721,545	15,989,520
2006	Tarifesiz	Uluslararası	1,697,458	710,257	2,545,598	81,545,632
2006	Tarifeli	Ulusal	18,354,725	19,028,504	28,752,764	1,468,851,326
2006	Tarifeli	Uluslararası	16,654,843	8,325,478	25,703,057	749,812,720
	<b>Toplam</b>		<b>37,105,880</b>	<b>28,546,493</b>	<b>57,722,964</b>	<b>2,316,199,198</b>
2007*	Tarifesiz	Ulusal	-	-	-	-
2007	Tarifesiz	Uluslararası	-	-	-	-
2007	Tarifeli	Ulusal	-	-	-	-
2007	tarifeli	Uluslararası	-	-	-	800,000,000
	<b>Toplam</b>		<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>2,500,000,000</b>

i. 2007 yılı bilgileri tahmini değerler olduğundan dolayı detaylarına inilmemiştir.

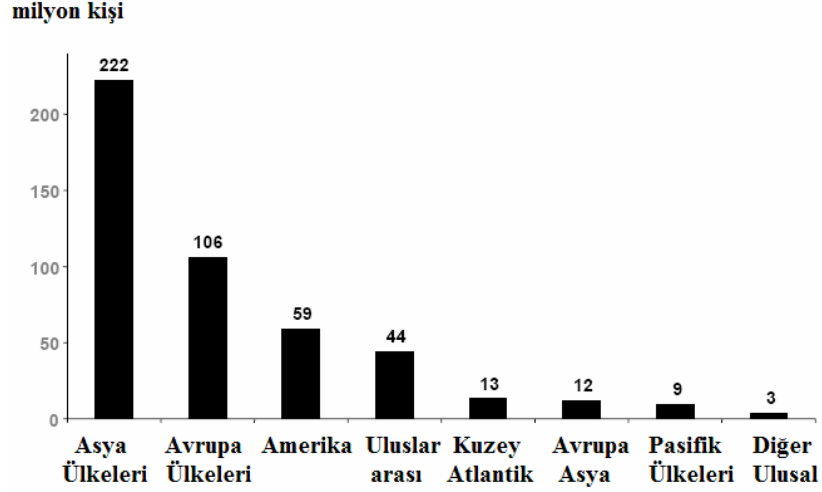
**Kaynak:** [www.icao.int](http://www.icao.int) ve Brian Pearce'ın **Future Challenges To Adding Value In Aviation Markets** kitabındaki bilgiler kullanılarak hazırlanmıştır.

Detaylı olarak dünya havayolu ulaştırma rakamlarına bakacak olursak, 2000 yılında tüm dünyada toplam olarak 1,740,067,769 kişinin havayolu taşımacılığını kullandığını görürüz. Bu rakamdaki en büyük pay 1,131,991,746 kişi ile tarifeli ulusal havayolu yolcularıdır. 2001 yılında daha önce belirttiğimiz nedenlere bağlı olarak dünya üzerindeki havayolu taşımacılığı sektöründe bir düşüş yaşanmıştır, buda 2001 yılı rakamlarının 2000 yılı rakamlarına göre daha düşük olmasına neden olmuştur. 2001 yılında havayolu taşımacılığını kullanan toplam yolcu sayısı 1,723,153,922 kişi olmuştur üşüşteki en büyük pay tarifesiz ulusal yolcu sayısında gerçekleşmiştir. 2002 yılında, 2001 yılı krizinin etkileri artarak devam etmiştir ve toplam yolcu sayısı 1,700,380,328'e düşmüştür. 2002 yılında tarifesiz uluslar arası

yolcular dışındaki bütün yolcu sayılarında düşüş yaşanmıştır. 2003 yılına gelindiğinde havayolu sektörü yavaş yavaş yollarını sarmaya başlamıştır, 2001 ve 2002 yıllarına göre yolcu sayılarında bir artış yaşanmaya başlamış olup, 2003 yılında taşınan toplam yolcu sayısı 1,738,344,731'e yükselmiştir, bu yükselişteki en büyük pay uluslar arası tarifeli yolcu sayısında yaşanan 27 milyon kişilik artıştır. 2004 yılında taşınan toplam yolcu sayısı, 1,988,328,459 kişiye çıkmıştır, bu yılda da tarifeli uluslar arası ve tarifersiz ulusal yolcu sayılarındaki artış göze çarpmaktadır. 2005 yılına gelindiğinde dünya üzerinde tarifeli-tarifersiz, ulusal, uluslar arası havayolu taşımacılığını kullanan insanların sayısı 2,114,875,848 kişiye yükselmiştir, tarifersiz uluslar arası yolcu sayısında bir düşüş yaşansa da bu yolcuların tarifeli uluslararası seferleri tercih ettiği düşünülmektedir. 2006 yılı toplam yolcu sayısı 2,316,199,198 kişiye yükselmiş ve artık havayolu taşımacılığı krizin üzerindeki son kalıntıları da atmaya başlamıştır. Havayolu taşımacılık sektörünün 2007 yılında kesin olmamakla beraber yaklaşık olarak 2,500,000,000 kişinin ulaşımında rol oynayacağı ve bu kişilerinde 800,000,000 uluslar arası tarifeli yolcu olacağı beklenilmektedir.

Havayolu taşımacılığı dünyada en hızlı büyüyen sektörlerin başında gelmektedir ve bu büyümenin küreselleşen dünyasında etkisiyle zaman içinde daha fazla hızlanacağı beklenmektedir. Zamanın her geçen gün daha önemli hale gelmeye başlamasıyla birlikte , insanlar da en hızlı ve en güvenilir ulaştırma yöntemi olan havayolu ulaşımına önem vermeye başlamışlardır. Uzmanların beklentisi havayolu taşımacılığının ileriki yıllarda dünyada en fazla kullanılan taşımacılık şeklini alacak olmasıdır, şu anda bile gelişmiş ülkelere bakılırsa , dünya üzerindeki havayolu şirketlerinin yaptıkları kampanyalarla ki bu kampanyalar ülkemizde de son yıllarda görülmeye başlanmıştır, havayolu taşımacılığını diğer ulaştırma modlarına göre daha üstün konuma getirmeye başlamışlardır. İATA'nın yaptığı araştırmaya göre havayolu taşımacılığının gelecek 10 yıldaki beklenen artış trendi grafikte verilmiştir;

### Şekil 7: 2007-2010 Yılları Arasında, Dünya Havayolu Yolcu Sayısındaki Artış Tahmini



Kaynak: Brian Pearce, op. cit, s.4

Grafiğe göre 2007 yılı ile 2010 yılı arasında Asya ülkelerindeki ek yolcu taşımacılığı yaklaşık olarak 222 milyon kişi olacaktır Asya ülkelerini, 106 milyon yolcu ile Avrupa ülkeleri ve 59 milyon yolcu ile Amerika izlemektedir. Uluslar arası seferlere bakılırsa şu anda havayolu ulaştırmasını seçen insanlara 44milyon kişi eklenecektir, kuzey Atlantik ülkelerinde 12 milyon kişilik bir artış, Avrupa Asya arasında seyahat edenlerde 12 milyon kişilik bir artış, Pasifik ülkelerinden 9 milyon kişilik bir artış ve diğer ulusal havayolu taşımacılığını seçenlerde de 3 milyon kişilik bir artış beklenmektedir. Havayolu şirketleri her geçen gün yaptıkları yeni kampanyalar ve düşük maliyetli uygulamalarla taşıdıkları insan sayısını yukarıya doğru çıkarmak istemektedirler, aslında grafiğe bakılırsa bu grafik mevcut durum için hazırlanmıştır, yani gelecekte havayolu şirketlerinin yapabilecekleri bazı faaliyetler göz ardı edilmiştir bu yüzden gelecek 10 yıl içerisinde havayolu taşımacılığını seçenlerin sayısının tablodan ortaya çıkan 500 milyon kişiyi de geçebileceği söylenilebilir.

Dünyada faaliyet gösteren birçok havayolu şirketi bulunmaktadır, bu şirketlerin bir kısmı sadece uluslar arası düzeyde çalışırken bir kısmı ise ulusal

düzye de yaşamlarını devam ettirmektedirler, küreselleşen ve her geçen gün rekabetin daha ağırlaştığı dünyamız ekonomisinde havayolu şirketlerinde asıl amaçları kaliteyi sağlayarak daha fazla yolcu taşımak , daha fazla kar ederek yaşamlarını devam ettirmektir.Uluslararası alanda en fazla yolcu taşıyan havayolu şirketlerine bakılırsa;

**Tablo 18: Havayolu Şirketlerinin Uluslararası Yolcu Sayıları**

Sıra	Havayolu şirketi	Yolcu sayısı
1	Ryanair	40,532
2	Lufthansa	38,236
3	Air France	30,417
4	British Airways	29,498
5	KLM	22,322
6	Easyjet	21,917
7	American Airlines	21,228
8	Singapore Airlines	18,022
9	Emirates	16,748
10	Cathay Pacific	16,667

**Kaynak: IATA, Annual Report 2007(Vancouver, Haziran 2007)s.41**

Uluslar arası piyasalarda en fazla yolcu taşıyan şirket 50,532 kişi ile Ryanair olurken onu 38,236 kişi ile Lufthansa havayolları izledi. Ryanair uyguladığı düşük maliyetli taşımacılık sayesinde son yıllarda kendini en iyi şekilde gösteren şirketlerin başında gelmektedir.

**Tablo 19:Havayolu Şirketlerinin Ulusal Yolcu Sayıları**

Sıra	Havayolu şirketi	Yolcu sayısı
1	Southwest Airlines	96,277
2	American Airlines Inc.	78,607
3	Delta Air Lines	63,446
4	United Airlines	58,801
5	Northwest Airlines	45,743
6	All Nippon Airways	45,328
7	China Southern Airlines	45,249
8	Japan Airlines International	37,154
9	Continental Airlines	35,852
10	US Airways	32,094

**Kaynak:IATA, Annual Report 2007, op.cit,s.42**

Ulusal havayolu yolcu taşımada ilk on a giren şirketlere bakarsak birinci sırada uluslar arası taşımada ilk on içine giremeyen Southwest havayollarının olduğunu görürüz, şu ayrıntıyı atlamamak gerekirken Southwest havayolları dünyada ilk düşük maliyetli havayolu stratejisini uygulayan şirkettir ve Ryanair gibi diğer düşük maliyetli şirketler örnek olarak Southwest hava yollarını almışlardır. Southwest havayolları 96,277 adet yolcu ile ulusal piyasalarda en fazla yolcu taşıyan şirket olmuştur. Ulusal yolcu taşıyan ilk on havayolu şirketi ile uluslar arası yolcu taşıyan ilk on havayolu şirketi kıyaslandığında amerikan havayolları dışındaki diğer tüm havayolu şirketlerinin ulusal listede yer almadığını görmekteyiz, bu havayolu şirketlerinin belirledikleri stratejiden kaynaklanan bir olgudur.

**Tablo 20: Havayolu Şirketlerinin Ulusal Ve Uluslararası Toplam Yolcu Sayıları**

Sıra	Havayolu şirketi	Yolcu sayısı
1	American Airlines Inc.	99,835
2	Southwest Airlines	96,277
3	Delta Air Lines	73,584
4	United Airlines	69,265
5	Northwest Airlines	55,925
6	Lufthansa	51,213
7	Air France	49,411
8	All Nippon Airways	49,226
9	Japan Airlines International	48,911
10	China Southern Airlines	48,512

**Kaynak: İATA, Annual Report 2007, op.cit,s.42**

Tabloya bakıldığı zaman toplam uluslar arası havayolu taşımacılığının, toplam taşımacılığının önemli bir kısmının dünyada en fazla faaliyet gösteren 10 şirket tarafından yapıldığı görülmektedir. Bu veriler bize aslında küreselleşmenin bir sonucu olarak yansımaktadır. Ulusal ve uluslar arası bazda en fazla yolcu taşıyan ilk on havayolu şirketinin 6. sıradaki Lufthansa ve 7. sıradaki Air France dışındaki tamamı ulusal uçuşlara ağırlık veren şirketlerden oluşmaktadır. Özellikle 2. sıradaki dünyanın ilk düşük maliyetli havayolu taşıyıcısı olan Southwest hava yolları taşıdığı yolcularının tamamı iç hat yolcularıdır.

**Tablo 21:Uluslararası Havayolu Taşımacılığının Ükelere Göre Dağılımı (2005)**

Ülkeler	Yolcu (yolcu-km)	Sıralama	Dünya Geneline Oranı
ABD	306.222	1	15,20%
İngiltere	173.205	2	8,60%
Almanya	161.750	3	8,00%
Çin	103.400	4	5,10%
Fransa	93.183	5	4,60%
Japonya	84.223	6	4,20%
Singapur	79.088	7	3,90%
Kore	59.280	8	2,90%
Hollanda	76.056	9	3,80%
Avustralya	54.212	10	2,70%

**Kaynak:İCAO journal , Vol.:59 no:6 tablo :3**

2005 yılı itibariyle uluslar arası havayolu taşımacılığını en fazla gerçekleştiren ülke Amerika birleşik devletleri olarak gözükmektedir, zaten havayolu taşımacılığı ile ilgili çeşitli düzenlemelerin ve havayolu taşımacılığına en fazla önem veren ülke olması nedeniyle bu devletin u konumda olması beklenen bir olaydır. Amerika birleşik devletleri tek başına uluslar arası havayolu taşımacılığının %15.2 sini gerçekleştirmiştir.

### **c. Dünyadaki Sivil Havacılık Kuruluşları**

Dünyada uluslar arası düzeyde önemli sivil havacılık kuruluşları bulunmaktadır. Bu kuruluşlar, bölgesel düzeyde olabildiği gibi tüm dünyayı da kapsayabilmektedir.

## ca. İATA (Uluslararası Hava Taşımacılığı Kuruluşu)

İATA 1919'da Hollanda'nın Hague şehrinde kurulan ATA'nın devamı niteliğindedir. Modern İATA 1945 yılında Havana Küba'da kurulmuştur. Birliğin üyeleri ticari faaliyetler gösteren havayollarıdır<sup>63</sup>

Dünya devletlerinin faydası ve güvenliği için düzenli ve ekonomik hava ulaşımının sağlanması ve geliştirilmesini amaçlamaktadır. Buna ek olarak hava taşımacılığını teşvik eden ve hava endüstri ile alakalı problemlerin çözümü için gerekli koordinasyonu sağlayan bir örgüttür<sup>64</sup>

Uluslararası tarifeli hava taşımacılığı şu anda, 1945 yılındakinin yaklaşık 100 katı kadar gelişmiştir. Kurulduğunda çoğu Avrupa ve Kuzey Amerika'dan olan 31 ülkeden 57 üyesi olan İATA şu anda 130 ülkeden yaklaşık 270 üyeye sahiptir.

İATA dünya uluslararası havayolu endüstrisinin ticari birliğidir. İATA üyesi havayolları şu anda dünyadaki tarifeli seferlerin %95'ini gerçekleştirmektedirler.

İATA'nın amaçlarını genel olarak:

- Güvenlik ve Emniyet - Güvenilir ve güvenli hava taşıma hizmetinin verilmesi
- Endüstriyel Tanınırlık - Dünya çapında sosyal ve ekonomik gelişme için başarılı ve büyük bir hava taşıma endüstrisinin oluşması gerekliliğinin kabul edilmesini sağlamak,
- Finansal Sorumluluk - Yeterli karlılık düzeyine ulaşmak için endüstriye yardım etmek,
- Ürün ve Servisler - Yüksek kalitede ve müşterilerin beklentilerini karşılayan, endüstrinin ihtiyaçlarına cevap verecek ürünler geliştirmek
- Uluslararası hava taşımacılığı operasyonlarının maliyetini düşürmesini kolaylaştırmak için çevreci, işbirlikçi standartlar ve prosedürler geliştirmek,

<sup>63</sup> <http://www.iata.org/about/mission> (21.04.2007)

<sup>64</sup> <http://www.iata.org/about/mission> (21.04.2007)



- Endüstrinin pazardaki konumunu belirlemek ve bu bağlamda ana problemlerin çözümlenmesi için destek vermek,
- Bağlı bir iş gücü oluşturmak, geliştirmek ve bu iş gücünü etkilemek için uygun çalışma çevresini sağlamaktır.

İATA' nın ana misyonu havayolu endüstrisini temsil etmek ve ona hizmet etmektir. İATA dünyada ona bağlı olan bütün havayolu şirketlerinin koordinasyonunu sağlamak amacıyla kurulmuştur.

Üçüncü taraflar için İATA havayolu ile kendileri arasındaki bir halka gibidir. Yolcu ve yük acenteleri pazardaki temsil yetkilerini İATA' dan alırlar ve bu yetkiyi İATA yolu ile kullanırlar. Böylelikle pazara sunulan hizmette bir standart sağlanmış olmaktadır.

IATA, hava taşımacılığının güvenilir, düzenli ve ekonomik bir yapıya kavuşmasını, ayrıca sektörün problemleri için bir danışma ve tartışma ortamı oluşturulmasını amaçlamaktadır. İATA bünyesinde fiyat tarifelerinin belirlenmesi ve koordinasyonu, bu birliğin önemini daha da arttırmıştır. Şu anda İATA merkezi Montreal Kanada' da bulunmaktadır. Türkiye 04.01.1957 yılında İATA' ya üye olmuştur<sup>65</sup>.

#### **cb. ICAO (Uluslararası Sivil Havacılık Organizasyonu )**

İCAO' nun üyeleri devletlerdir. 2. dünya savaşı ve sonrasında hava araçlarındaki teknolojinin gelişmesi ile beraber uygulamada pek çok sorunla karşılaşılmaya başlandı. 7 mart 1944 de bu problemlerin çözümlenmesi ve hava taşımacılığında güvenlik konularında Chicago konvansiyonu katılımcı devletler tarafından imzalanmış ve İCAO' nun temelleri atılmıştır<sup>66</sup>.

---

<sup>65</sup> Aydın Bartu, S.Nilüfer, Kargo Temel Satış Kitabı,(İstanbul,THY Akademisi, 2003) s.3

<sup>66</sup> [http://www.icao.int/icao/en/m\\_about.html](http://www.icao.int/icao/en/m_about.html) (27/04/2007)

İCAO'nun başlıca görevleri<sup>67</sup>;

- Uluslar arası sivil havacılığın güvenli ve düzenli bir biçimde büyümesini sağlamak
- Barışçıl amaçlara göre uçak tasarımı ve işletmelerin gelişmesini sağlamak
- Sivil havacılık için havayolları, havaalanları ve hava seyir tesislerinin gelişimini desteklemek;
- Uluslararası kamuoyunun güvenli, düzenli, verimli ve ekonomik hava taşımacılığı ihtiyaçlarını karşılamak olarak belirlenmiştir.

İCAO' nun ana amacı uluslar arası havacılık prensiplerini ve havacılık için teknolojiyi geliştirmektir. Ayrıca uluslar arası hava taşımacılık faaliyetlerinin planlanması ve gelişiminide destekler. İCAO' nun da genel merkezi Montreal dedir. Üyeleri İATA' dan farklı olarak devletlerdir. Paris, Bangkok, Kahire ve Lima' da bölgesel ofisleri vardır.

#### **d. Dünyadan Havayolu Taşımacılığı Örnekleri**

##### **da. Düşük Maliyetli Havayolu İşletmeleri**

Maliyetlerini mümkün olduğunca düşürerek, bu maliyet avantajını bilet fiyatlarına yansıtan havayolu taşımacılık firmaları literatürde düşük maliyetli şirketler olarak tanımlanmaktadırlar<sup>68</sup>.

İlk olarak Amerika'da 1971 yılında kurulan Southwest Airlines öncülüğünde başlayan düşük maliyetli havayolu işletmesi kavramı özellikle Avrupa'da havayolu taşımacılığındaki liberalizasyon sonrası çarpıcı şekilde kendisine yer bulmaya başlamıştır. Britanya adaları şirketleri olan Ryanair ve EasyJet çoğunlukla Southwest Airlines modelini benimseyerek günümüze kadar belirgin bir gelişme göstererek

---

<sup>67</sup> <http://tr.wikipedia.org> , erişim tarihi: 15.05.2007

<sup>68</sup> Peter Horder, Managing Aircraft Maintenance Costs Conferance, Konferans notları, Temmuz 2008

sektör ortalamasından bir hayli yüksek büyüme oranlarıyla Avrupa içi pazarda söz sahibi olmaya ve pazardan belirgin bir pay almaya başlamışlardır<sup>69</sup>.

Düşük maliyetli taşıyıcılar; diğer havayolu taşımacılık firmalarına göre, %70 satış maliyetlerinde,%50 yolcularla ilgili hizmet giderlerinde, %30 uçuş ve kabin ekibi giderlerinde, %5 konma ve boşaltma hizmetleri harçlarında ve %60 a varan oranlarda genel giderlerde maliyet avantajı sağlamaktadırlar<sup>70</sup>. Günümüzde düşük maliyetli havayolu işletmeleri Avrupa içi pazarın yaklaşık %20'sini oluşturmaktadırlar. Düşük maliyetli havayolu işletmelerinin ortalama %20-25 civarındaki büyüme oranı devam ederse, 2010 yılında pazar payının yaklaşık %33 olması beklenmektedir. Özellikle Britanya adaları ile Avrupa'nın ekonomik olarak gelişmiş bölgeleri arasında belirgin bir paya sahip olan düşük maliyetli havayolu işletmeleri, yakın gelecekte diğer Avrupa ülkelerini de etkisi altına alacak bir model olmaya adaydır. Bugün Avrupa'da 20 düşük maliyetli havayolu işletmesi 500 şehir çifti pazarında faaliyet göstermektedir<sup>71</sup>.

İşletmelerde her zaman işletmenin devamlılık sağlaması ve istenen oranda kar elde etmesi için her zaman müşteri memnuniyetine önem verilmesi gerektiği modern pazarlama yaklaşımının temel ilkelerinden biridir , ancak düşük maliyetli havayolu şirketlerine bakıldığında müşteri şikayetlerinin çeşitli nedenlerden dolayı çok olmasına rağmen dünyadaki en fazla tercih edilen havayolu şirketleri olduğu görülmektedir, bunun nedeni havayolu müşterileri için önemli olan noktanın kaliteden( bu noktada kalite standartları içinde güvenliği sayamayız) çok fiyatın önemli olmasıdır, özelliklede havayolu taşımacılığının gelişmekte olan etkenler arasında ve yüzölçümü geniş bir coğrafi bölgeye yayılmış ülkelerde bu çok daha önem kazanmaktadır. Düşük maliyetli havayolu uçakları genelde 1500 km.lik mesafelerden uzun olan uçuşlar için uygun değıllerdir. Düşük maliyetli havayolu şirketlerinin başarılı olduğu ülkelere bakacak olursak bu ülkelerin ortak özelliğinin nüfus yoğunluğu yüksek olan ülkeler olduğunu görürüz.

---

<sup>69</sup> DPT 9. kalkınma planı havayolu ulaştırması alt komisyon raporu,op. Cit, s. 12

<sup>70</sup> Peter Horder, op. cit

<sup>71</sup> DPT 9. kalkınma planı havayolu ulaştırması alt komisyon raporu ,op. Cit, s. 13

Düşük maliyetli havayolu taşımacılığının en büyük sorunu kendisini potansiyel müşterilerine iyi lanse edememesidir, tüketicilerin DMH taşımacılığının sunduğu fiyat avantajını anlamaları insan oğlunun doğasında olan alışkanlıklar nedeniyle zordur ,şimdiye kadar bizlere sunulan bütün havayolları taşımacılık şekilleri lüks sayıldığından düşük maliyet deyince insanların aklına acaba emniyet ve güvenlik maliyetlerinden mi kısıyor sorusu geliyor, ancak havacılık emniyet ve güvenlik standartları tüm dünya ortak, belirli denetimlere tabii olarak uygulanır. Yani düşük maliyetli havayolu taşımacılığının öncüsü olan Southwest havayolları ile herhangi bir geleneksel uygulatıcı havayolu şirketlerinin bakım standartları aynıdır. Dünyada Pazar payını arttırmakta olan DMH'lerinin farkı, iş planlarından kaynaklanır. Düşük maliyetli havayolu şirketleri biletlerini Internet aracılığı ile satarken diğer şirketlerin yaptığı gibi boy boy reklam vermek yerine reklam amacı ile uçakta belli sayıda koltuğu sembolik fiyatlarla satarlar, değişken maliyetlerini minimuma indirmeye çalışırlar, alternatif havalimanlarını kullanırlar ve en önemlilerinden biride yaratıcılıklarını kullanarak yeni gelir kalemleri yaratmaya çalışırlar.

Düşük maliyetli taşıyıcılarının ana özellikleri sıralınırsa<sup>72</sup>;

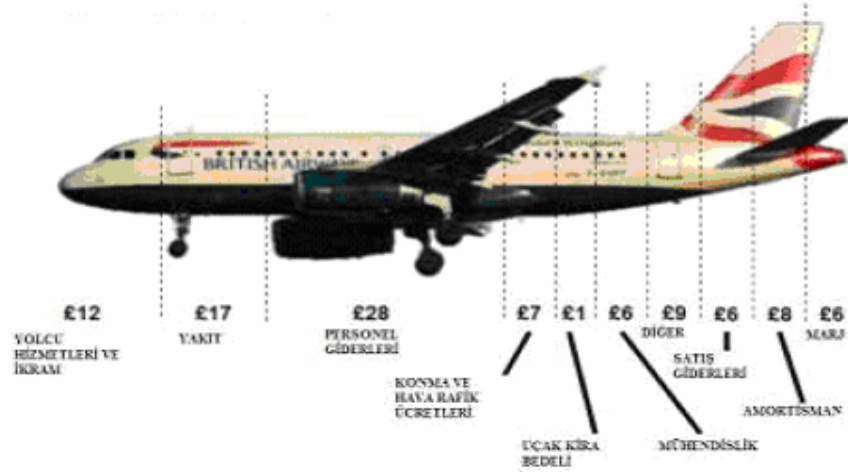
- Doğrudan satış
- Kapsamlı dış kaynak kullanımı
- Yüksek yoğunluklu oturma düzeyi
- Uçuş esnasında yemek hizmeti sunmamak
- Yalnızca noktadan noktaya trafiğe yoğunlaşma
- İkincil havaalanlarını kullanma
- Kısa mesafeye odaklanma
- Kısa tur süreleri ve yüksek uçak kullanım oranı
- Tek tip filo yapısı
- Tek sınıflı kabin sisteminin olduğunu görürüz

Düşük maliyetli taşıyıcılarla geleneksel taşıyıcılar arasında yapılan maliyetler açısından farklılıklar vardır,

---

<sup>72</sup> Williams, op.cit, s.24

**Şekil 8: Geleneksel Havayolu Taşıyıcısının Yaklaşık Giderleri**



Kaynak: British Airways Internal verileri kullanılarak hazırlanmıştır

Yukardaki örnekte bir geleneksel taşıyıcının örnek yaklaşık giderleri gösterilmiştir, şekle göre havayolu firmasının her 100 sterlin için yaptığı harcama tutarları, yolcu hizmetleri ve ikrama 12 sterlin, yakıt giderleri olarak 17 sterlin, personel giderleri 28 sterlin, konma ve hava trafik ücretleri 7 sterlin, uçak kira bedeli olarak 1 sterlin, mühendislik giderleri olarak 6 sterlin, satış giderleri 6 sterlin, amortisman 8 sterlin, diğer giderlerde 9 sterlindir, geleneksel havayolu taşıyıcıları her 100 sterlinden yaklaşık olarak 6 sterlin kar ederler.

**Şekil 9: Düşük Maliyetli Havayolu Taşıyıcısının Yaklaşık Giderleri**



Kaynak: [www.easyjet.com/financial.report](http://www.easyjet.com/financial.report) (15.02.2007)

Yukarıdaki şekilde de bir düşük maliyetli havayolu şirketinin her 100 sterlini nerede kullandığına dair bir şekil verilmiştir, bu örneğe göre yer hizmetleri, ikram ve havaalanı vergileri olarak 26 sterlin, yakıt gideri 10 sterlin, personel gideri 10 sterlin, hava trafik kontrol ücreti 7 sterlin, uçak kira bedeli 7 sterlin, mühendislik giderleri 9 sterlin, satış giderleri 3 sterlin, amortisman giderleri 2 sterlin ve diğer giderler 8 sterlindir, düşük maliyetli havayolu taşıyıcılarının kar marjı ortalama olarak her 100 sterlinde 17 sterlindir.

### **db. Bölgesel Havayolu Taşımacılığı**

Ticari bir amaçla büyük yerleşim yerleri ve küçük yerleşim yerleri arasında yolcu, kargo ve postanın tarifeli ve tarifersiz olarak nispeten küçük uçaklarla taşınması bölgesel havayolu taşımacılığı olarak tanımlanmaktadır. Bölgeler arasında ulaşımı kolaylaştırarak, turizm ve ticareti geliştirmeyi amaçlayan bu model, coğrafik nedenlerle ulaşılması zor olan bölgelerin büyük yerleşim yerleriyle ulaşımını sağlamakta, küçük yerleşim yerlerine ulaşımı kolaylaştırarak bölgesel gelişmişlik farklılıklarının en aza indirilmesinde rol oynamaktadır<sup>73</sup>.

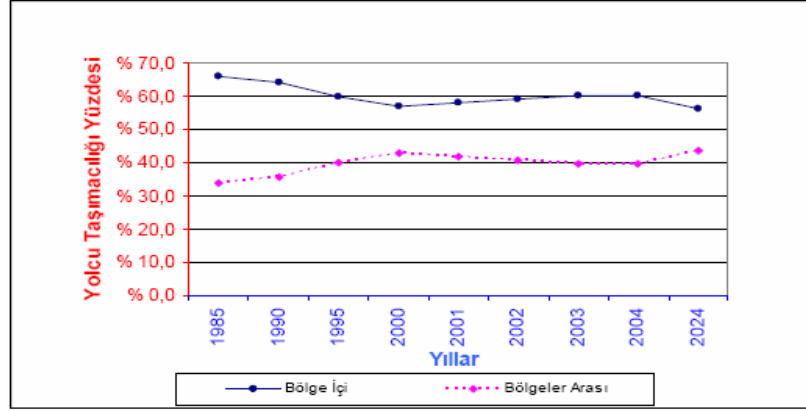
Bölgesel havayolu pazarı, küresel sivil havayolu taşımacılığında son yıllarda uygulanmaya başlanmıştır. Ortak havacılık alanı içinde yer alan ülkeler arasında ikili havayolu rotalarının alt takımlarını oluştururlar. İlk belirgin bölgesel havayolu piyasası 1992’de oluşturulan Avustralya – Yeni Zelanda ortak havayolu pazarıdır. Avrupa tek havacılık pazarı ise 1997’de tamamlanmıştır. Bu oluşum Avrupa hava yolları için Avrupa’daki hatlarda kademe kademe fiyat, yeni giriş, kapasite ve kabotaj serbestliklerine kadar yayılmıştır<sup>74</sup>.

---

<sup>73</sup>DPT 9. Kalkınma Planı Havayolu Ulaştırması Alt Komisyon Raporu ,op.cit., s.12

<sup>74</sup> Rauf Nicoletti, Giuseppe.Regulations, Market Structure And Performance İn Air Passenger Transportation, (OECD Economic Department Working Papers, No:254, 2000), s. 12

**Şekil 10: Dünyada Bölge İçi Ve Bölgeler Arası Havayolu Taşımacılığı**



**Kaynak:Boeing, Current Market Outlook,(2007, s.32)**

Dünyada bölge içi ve bölgeler arası havayolu taşımacılık faaliyetlerine bakıldığında 1985 yılında bölge içi taşımacılık oranı %66 iken, bölgeler arası yapılan taşımacılık faaliyetlerinin %34 seviyesinde olduğunu görüyoruz, bölgeler arası havayolu taşımacılığı ile bölge içi havayolu taşımacılığı 1985 yılından itibaren 2000 yılına kadar her sene düzenli olarak azalmıştır, bu azalma bölge içi faaliyetlerin azalması, bölgeler arası faaliyetlerin artması şeklinde meydana gelmiştir. Ancak 2000’li yılların başlarında yaşanan Asya krizi, 2001 yılında Amerika’ da meydana gelen terör saldırıları nedeniyle bölgeler arası taşımacılık yine biir darboğaza girmiş ve 2004 yılına kadar bu devam etmiştir. Boeing firmasının uzmanlarının tahminlerine göre 2024 yılında bu fark dahada kapanacak bölgeler arası yolcu taşımacılığının payı %44’ lere kadar çıkacaktır.

Bölgesel havayolu pazarının gelişmesi ülkeler açısından bazı avantajları doğurmuştur, bunlar;

- Stol hava alanlarının faal hale getirilmesi ve ekonomiye kazandırılması,
- Stol hava alanlarının bulunduğu bölgelerin özelliğine göre turistik ve ticari olarak geliştirilmesi,

- Küçük uçak ve küçük meydan imkanları ile ülkelerin içinde ve çevre ülkelerde daha çok noktaya daha ucuz imkanlarla ulaşımın sağlanması,
- Büyük gövdeli uçaklarla konvansiyonel hava alanlarına yapılan uçuşların doluluk oranının artırılması hedeflenmektedir.

Bölgesel havayolu taşımacılığının en önemli özelliği ekonomik açıdan gelişmemiş ve ulaşım şartlarının yetersiz olduğu bölgelere havayolu ulaşımının sağlanması bu tip bölgelerin refah seviyesini yükseltmektir. Bölgesel havayolu taşımacılığını başlatan Amerika’da bile büyük havayolu şirketlerinin bazı bölgelere uçuş zorunluluğunun koyulmasının nedeni budur.

#### **dc. Küresel ve Kesintisiz Uçuş Ağları**

Son yıllardaki gelişmeler dünya ölçeğinde küresel ve kesintisiz bir uçuş ağının oluşturulmasını gerekli bir hale getirmiştir. Dünya üzerinde ekonomik değerler, organizasyon yapısı ve uğraşları artık birbirine daha benzer duruma gelmiştir. Ülkelerin ekonomi programları bilginin, tüm malların, hizmetlerin ve hatta sermayenin serbest dolaşımı anlayışına dayanan ekonomik büyümeyi ve gelişmeyi uygun görmektedir. Ülkeler bölgesel değerler üzerinde bir birleşme platformunda birleşirken, bölgeler de daha geniş bir kavramda, küreselleşme kavramında birleşmeye çalışmaktadır.

Küresel iş ve eğlence hayatıyla mal ve yolcu transferinde dünya çapında bir ulaşım sağlayan hava yolları ülkelerin ekonomik ilerlemelerine büyük katkılar, sosyal hayata olumlu faydalar sağlamıştır, insanların her geçen gün daha hızlı olmak istedikleri, iş görüşmelerinin sadece ülke içinde yada bölgesel bazda sınırlı kalmadığı günümüzde aslında hava yollarının küresel alanda bir ağ oluşturmasını zorunlu kılmıştır. İnsanların ihtiyaçlarını en iyi , en hızlı , en kaliteli şekilde gidermeye çalışan işletmelerin kıyasıya rekabet etmesinin zorunlu olduğu günümüz ekonomik şartlarında havayolu şirketleri de bu kısıtlara uymak durumundadır. Bu gereklilikler karşısında küresel havayolu işletmeleri stratejik özelliklere sahip “küresel işbirliği gruplarını” oluşturmaktadır.



Küresel işbirliği gruplarının günümüzde geldiği noktalar dünyadan önemli bir “iyi uygulama örneği” olarak değerlendirilmektedir. Küresel işbirlikleri sayesinde yolcular kesintisiz bir hat üzerinde başka bir ulaşım moduna gerek kalmadan, en uygun bağlantı seçenekleriyle, dünyanın bir noktasından daha önceleri pek mümkün olmayan başka bir noktasına sanki tek bir havayolu işletmesini kullanıyorlarmış gibi ulaştırabilmektedirler<sup>75</sup>.

Bu küresel işbirliği gruplarından en önemlileri Star Alliance (Lufthansa, United Airlines, Thai, Varig, ANA vb), Oneworld (American Airlines, British Airways, Qantas, Cathay Pacific vb. ) ve SkyTeam (Delta Air Lines, Aeromexico, Alitalia, Korean Air vb.) ‘dır. Örneğin, Star Alliance 16 üye havayolu işletmesiyle 139 ülkede, 795 noktaya, 2800 uçaklık filosuyla günde yaklaşık 15.000 sefer düzenlemektedir<sup>76</sup>.

**Star Alliance:** 2006 Mayıs ayı itibariyle 18 tam üyelik bulunan grupta, Air Canada, Air New Zeland, All Nippon Airlines, Asiana Airlines, Austrian Airlines, BMİ, Lot Polish Airlines, Lufthansa, Scandinavian Airways International, United Airlines, US Airways ve Varig havayolu şirketleri bulunmaktadır.

1992 yılında, Air Canada ve United Airlines’ın anlaşmasıyla başlanan işbirliğine, son olarak şubat 2006’da South African Airways ve Mayıs 2006’da Swiss International Airlines katılmışlardır. Mayıs 2006 tarihi itibariyle, grup toplam 2800 uçaktan oluşan filosuyla, 152 ülkede, 842 havaalanında, toplam 360 çalışıyla hizmet vermektedir. Milli bayrak taşıyıcımız olan THY 2008 Nisan itibariyle bu birliğin üyesi olarak faaliyetlerini devam ettirmeye başlamıştır. Yıllık ortalama yolcu taşıma sayısı 425 milyondur.

**Skyteam Alliance :** Başlangıçta Wings Alliance adı altında Haziran 2000 tarihinde işbirliğine başlayan grubun ilk üyeleri, Aeromexico, Air France, Delta Air Linens ve Korean Air’dir. Daha sonra 2001 yılında bu işbirliğine Czech Airlines ve

---

<sup>75</sup> DPT 9. Kalkınma Planı, Havayolu Taşımacılığı Özel İhtisas Komisyon Raporu, op.cit., s. 14

<sup>76</sup> İbid.,s.15

Alitalia katılmıştır. 2001 yılının eylül ayında da Continental Airlines, KLM, Northwest Airlines ile yapılan anlaşma sonucunda, Skyteam Alliance adını alarak, yolcu taşımacılığında 2. konuma gelmişlerdir. 2005 yılında yolcu taşımacılığı piyasasının %20.7 'sine sahip olan grup, 3 kıtadan toplam 10 şirketten oluşmaktadır. 149 ülkede ve 728 havaalanında toplam 2151 uçaklık filosuyla hizmet vermektedir.

**One World** : küresel havayolu taşımacılığında %13.5'lik bir paya sahip olan bu işbirliğine sekiz havayolu şirketi üyedir. Yıllık ortalama 242 milyon yolcuya hizmet vermektedir. Air Lingus, American Airlines, British Airways, Cathay Pasific, Finair, İberia, LAN ve Qantas grubun tam üyeleridir. Gruba önümüzdeki dönemlerde de katılımlar beklenmektedir.

## 2. Türkiye' de Havayolu Yolcu Taşımacılığı

### a. Türkiye'deki Havayolu Yolcu Taşımacılığının Tarihi ve Gelişmesi

Osmanlı devletinde havacılık konusundaki çalışmalar, askeri alanda sınırlı olarak başlamıştır. 1911- 1912 Trablusgarp savaşında İtalyanların hava saldırısına uğrayan Osmanlılar havacılığın önemini kavrayarak askeri havacılık alanında ilk çalışmalarını yapmaya başlamışlardır. 1002 yılı ile 1980 yılı arasındaki Türk tarihi açısından havacılığın gelişmesinin önemli olaylarını incelersek aşağıdaki tabloya ulaşabiliriz.

**Tablo 22: Havacılık Kronolojisi**

1002 yılında Cevheri'nin uçuşu.
1159'da Bizans'ta bir Türk'ün (Sıraceddin) uçuşu
1600 Hazerfen Ahmet Çelebi yaptığı kanatlarla Galata'dan Üsküdar'a uçarak 6 km katetmesi ,51 km saat/hız a ulaşması ve 5 dakika havada kalması
1633 Lagari Hasan Çelebi fişek ile 20 saniyede 1000 feet e çıktı 125 km saat/hıza ulaştı ve kanat kullanarak denize indi.
1700 yıllarında Veli Direko'nun uçuşu
1785 türkiye'de ilk balon uçuşu
1789 balonla uçan ilk türk Polonya elçisi İbrahim paşa
1861 26 haziranda Atıf bey'in uçuş denemesi
1911 1 Haziran Türk Hava Kuvvetleri nin kuruluşu : Yurtdışına pilotaj eğitimine seçim için 1 haziran 1911 de sınav yapıldı. Fesa Bey ve Yusuf Kenan Fransaya gönderildiler. Havacılık işleri uğraşmak üzere Genelkurmay'dan Süreyya bey memur

edildi.
<p><u>1912</u> 1 Mart Amerikalı Albert Berry Jannus un kullandığı tayyareden paraşüt ile başarıyla atladı.</p> <p>1912 Rekorları</p> <p>Maksimum menzil 11 Eylül Farman 1010 km</p> <p>Maksimum hız 9 Eylül Deperdessin 174 km/saat</p> <p>Maksimum irtifa 11 Aralık Morone 5610 metre</p> <p>15 Ocak 1912 Havadan ilk beyanname atılışı. Türk-İtalyan Savaşı</p> <p>15 Ocak 1912 Havadan ilk beyanname atılışı. Türk-İtalyan Savaşı</p> <p>31 Ocak 1912 Havada ilk yaralanan Yüzbaşı Carlo Montu'dur.</p> <p>Mart 1912 İlk hava keşif fotosu (Piazza)</p> <p>15 Mart 1912 İlk Osmanlı tayyareleri 2 adet deperdessin</p> <p>11 Haziran 1912 İlk gece bombardımanı Yzb. Marengo</p> <p>26 Nisan 1912 İlk defa bir Türk pilotu Türk tayyaresi ile Türk toprakları üzerinde uçtu. ( Fesa Bey )</p> <p>25 Ağustos 1912 İlk hava harbi pilot kaybı (Asteğmen Manzini)</p> <p>10 Eylül 1912 Savaşta ilk tayyare kaybı. Türk İtalyan savaşı-Trablusgarp Aziziye. İtalyan yüzbaşı Riccardo Moizo'nun Nieuport tayyaresi yerden vuruldu. Mecburi iniş yapan pilot esir alındı.(Moizo daha sonra hava generali)</p> <p>Aralık 1912 Osmanlı'da 4 eğitim, 10 keşif ve bombardıman tayyaresi faal.</p>
<p><u>1913</u> 23 Eylül GARROS Morane Saulnier tayyaresi ile Fransa Raphael'den Tunus Bizerte'ye indi. 730 km. 7 saat 53 dakika</p> <p>Şubat 1913 Balkan savaşında ilk keşif Ütğm. Fethi, Bnb. Sedat (Doğruer)</p> <p>24 Ekim'de Pilot Nuri 3 saat 5 dakikalık ilk uzun uçuşu yaptı. 10 altınla mükafat.</p> <p>1914'te ilk Türkçe teknik uçuculuk kitabı (vasıtai Tayyare)</p> <p>22 Temmuz 1913 Edirne Bulgar'lardan kurtarıldı.</p> <p>29 Eylül 1913'te Balkan savaşı sona erdi.</p> <p>Harpten sonraki faaliyet</p> <p>24 Ekim 1913'te iki Türk pilotu (Tğm. Nuri, Tğm. Hami) bir Türk tayyarecisi olarak 3 saat 5 dakikalık ilk uzun uçuşunu yaptı ve mükafatlandırıldı.</p> <p>İlk uçan Türk gazeteci, 10 Kasım 1913'te uçtu Adı Vehbi Bey</p> <p>15 Temmuz 1913 HH 3 uçak Bleriot Mars REP. Bu uçaklar ile Fesa, Nuri, Salim, Fazıl, Fethi beyler uçtular.</p> <p>29 Ekim 1913 Pilot Salim Rasit Yzb. Kemal ile birlikte Bleriot ile Kırklareli-Yeşilköy uçuşunu yaparken, sis yüzünden bilmeden Marmara'yı ilk defa geçtiler ve Manyas'a indiler. Ertesi gün Bandırma üzerinden tekrar Marmara'yı geçtiler.</p> <p>26 Ekim 1913 Fransa'ya ismarlanan 2 bleriot Yeşilköy'e geldi.</p> <p>30 Kasım 1913 İlk Türk kadını uçtu. Belkis Şevket Hanım. Uçuran Fethi Bey. Deperdessin.</p>
<u>1914</u> Türk uçaklarının İstanbul - Kahire seferi 2500 km.
İnci Dünya Savaşı Türk Hava Harekatları 1914 - 1918
Türk Kurtuluş Savaşı Hava Harekatı 1919 - 1923
<u>1981</u> Haziran: Bursa Havayolları (BHY) uçuşlarını durdurdu.

**Kaynak:** [www.tayyareci.com/tarihce.asp](http://www.tayyareci.com/tarihce.asp) (21/04/07)

Türkiye’de ilk sivil havacılık çalışmaları 1912 yılında bugünkü Atatürk havalimanı yanındaki Sefaköy’de , tesis olarak iki hangar ve küçük bir meydanda başlamıştır. 1925 yılında daha sonra Türk hava kurumu adını alacak olan “Türk tayyare cemiyetinin” kurulması ile Türk havacılığının kurumsal temelleri atılmıştır<sup>77</sup>.

1933 yılında sivil hava taşımacılığı, 5 uçaklık bir filo ile Türk hava postaları adı altında yürütölmeye başlanmıştır. Türkiye cumhuriyetinin 10. yılında milli savunma bakanlığına bağılı olarak havayolları devlet idare işletmesi kurulmuştur, bu işletme Türkiye’de sivil havayolu işletmeleri kurmak, bu yollarla taşıma yapmak üzere devlet tarafından görevlendirilmiştir. Bu kurum bugün varolan Türk havayolları A.O nun ilk yapı taşlarını oluşturmuştur<sup>78</sup>. İlyas albayrak’ın düdüden bugüne türk hava yolları adlı kitabında 1933 ile 1955 yılları arasındaki dönem türk hava tarihinin ilk dönemi olarak kabul edilmiştir. 1933 yılında toplam 28 koltuk kapasiteli 5 adet uçak, 7’si pilot 24 kişilik personel ve 180.000 t’lik bütçesi ile faaliyete geçen işletmenin , ilk kuruluş maliyeti 116.512 tl, yıllık personel gideri 63.488 tl olurken, aynı yıl içerisinde 59.000 km’lik mesafede 460 yolcu taşınmıştır. 1933 yılı gelirleri toplamı 7.549 t’dir<sup>79</sup>. Türk hava postaları işletmesinin ilk kurulduğu yıllarda yurt dışı seferleri yapmasının yasak olduğundan dolayı başlangıçta İstanbul-ankara arasında gerçekleşen yolcu ve posta taşımacılığı daha sonra İstanbul ile Eskişehir,İzmir,Silifke ve adana arasında da yapılmaya başlanmıştır. 1945 yılında alınan 24-28 kişilik 6 tane uçakla Türk hava postaları orta doğunun en büyük havayolları işletmesi haline gelmiştir. 1945 yılında ABD’den kredili olarak alınan 33 adet uçakla Türk hava postalarının toplam 845 koltukluk yolcu kapasitesine ulaşmıştır. 1945-1946 yıllarında yolcu ve yük taşımacılığı%100 oranında artmış , iç hatların sayısı 19’a ulaşmıştır. Türk hava postaları, 1947 yılında Atina hattı ile yurt dışı uçuşlarına başlamıştır. 1955 yılında türk hava postaları teşkilatı adını Türk Hava Yolları anonim ortaklığı olarak değiştirmiştir bu aynı zamanda türk havacılık tarihinin 2. döneminde başlaması anlamına gelmektedir. Aralarında hazine, ptt işletmesi, TCDD işletmesi gibi kamu kuruluşları ile gerçek ve

<sup>77</sup> <http://www.ubak.gov.tr/ubak/tr/ilkler.php#hava> (06/04/07)

<sup>78</sup> Yusuf Bolayırılı, Kayseri 3. Havacılık Sempozyumu Kitapçığı,(Kayseri, Erciyes üniversitesi,2000),s.8

<sup>79</sup> İlyas Albayrak, Düdüden Bugüne Türk Hava Yolları,( İstanbul, 1983), s.24-25

üzel kişilerden (%6.5 oranında yabancı şirket sermayesi) oluşan toplam 28 ortaklı türk hava yolları a.o 1956 yılında İATA (international air transport association-uluslar arası hava taşımacılığı örgütü)' ne 78 nci üye olarak katılmıştır<sup>80</sup>.THY yeni ve modern uçaklar kiralamaya ve satın almaya devam etmesine rağmen hızlı gelişen talep karşısında yeterince gelişme gösterememiştir. 1960 yılında 1,000 koltuk kapasiteli 31 uçaktan oluşan filoya sahip olan THY A.O 1970 yılına kadar olan on yıllık sürede taşıma kapasitesinde fazla bir gelişme gösterememesiyle beraber bu on yıl Türk havayolu taşımacılığının uluslar arası piyasalarda kendini göstermesi açısından önemli bir yere sahiptir, 1960 yılında Frankfurt, 1961'de viyana ve Londra, 1963 yılında roma, 1964 yılında Brüksel, Münih ve Tel Aviv, 1965 yılında amsterdam, Belgrat ve Tebriz, 1967'de Zürich, Budapeşte ve Cenevre, 1968'de Paris, 1969'da köln' e tarifeli seferler başlatılmıştır<sup>81</sup>.

Üçüncü dönem, 9 kasım 1984 tarihinde, 18570 sayılı resmi gazetede yayınlanan bazı kırım ve kuruluşları hakkında 233 sayılı kanun hükmünde kararname ile kamu iktisadi kuruluşuna dönüştürülmesi ile başlar<sup>82</sup>.1980 li yılların sonunda yeni havaalanı yapımı yatırımlarından çok mevcut standartların geliştirilmesi üzerine yoğunlaştığı görülmektedir. 1980'lerin sonunda muhtelif yörelere mahalli idarelerinde katkılarıyla STOL (short Distance Take-off and Landing) tipte küçük havaalanları yapılmaya başlanmıştır. Askeri havaalanlarının sivil hava ulaşımına da açılması için Genel Kurmay Başkanlığı ile Ulaştırma Bakanlığı arasında 19 Kasım 1986 tarihinde bir protokol imzalanmıştır. Bu protokol kapsamında sivil ulaşım açılan askeri meydanlar aşağıda verilmiştir<sup>83</sup>.

---

<sup>80</sup> İbid.,s.86

<sup>81</sup> Albayrak,op.cit.,s.110

<sup>82</sup> THY A.O, 2003 yılı faaliyet raporu, İstanbul 2004, s.2

<sup>83</sup> Vildan Korul,Hatice Küçükonal,Türk Sivil Havacılık Sisteminin Yapısal Analizi,, Anadolu Üniversitesi Sivil Havacılık Yüksek Okulu, s.3

**Tablo 23 :Sivil Ulaşım Açılan Askeri Meydanlar**

İl Adı	Havaalanı Adı	Mülkiyeti	Özel Protokol Tarihi
Afyon	Afyon	Hava Kuvvetleri komutanlığı	15.10.1987
Amasya	Merzifon	Hava Kuvvetleri komutanlığı	15.02.1988
Balıkesir	Balıkesir	Hava Kuvvetleri komutanlığı	16.10.1987
Bursa	Bursa	Hava Kuvvetleri komutanlığı	30.11.1988
Bursa	Yenişehir	Hava Kuvvetleri komutanlığı	08.12.1988
Çanakkale	Çanakkale	Hava Kuvvetleri komutanlığı	15.01.1991
Çanakkale	Gökçeada	Hava Kuvvetleri komutanlığı	26.04.1991
Denizli	Çardak	Hava Kuvvetleri komutanlığı	11.02.1991
Diyarbakır	Diyarbakır	Hava Kuvvetleri komutanlığı	27.10.1987
Erzincan	Erzincan	Hava Kuvvetleri komutanlığı	07.07.1988
Erzurum	Erzurum	Hava Kuvvetleri komutanlığı	14.10.1987
İstanbul	Yalova	Hava Kuvvetleri komutanlığı	29.12.1988
İstanbul	Samandra	Hava Kuvvetleri komutanlığı	21.02.1989
Kayseri	Erkilet	Hava Kuvvetleri komutanlığı	15.12.1987
Kocaeli	Topel	Deniz Kuvvetleri komutanlığı	25.01.1989
Konya	Konya	Hava Kuvvetleri komutanlığı	16.10.1987
Malatya	Erhaç	Hava Kuvvetleri komutanlığı	26.10.1987
Manisa	Akhisar	Hava Kuvvetleri komutanlığı	11.03.1988
Muş	Muş	Hava Kuvvetleri komutanlığı	26.02.1992
Sivas	Sivas	Hava Kuvvetleri komutanlığı	25.11.1987
Tekirdağ	Çorlu	Hava Kuvvetleri komutanlığı	07.09.1989
Batman	Batman	Hava Kuvvetleri komutanlığı	17.02.1988

**Kaynak:** [http://www.ubak.gov.tr/ubak/tr/havacilik.php\(06.04/07\)](http://www.ubak.gov.tr/ubak/tr/havacilik.php(06.04/07))

1990 yılının ilk yarısına kadar gelişme trendini sürdüren sektör, 2 Ağustos 1990 tarihinde ortaya çıkan Körfez Krizi ve bunu izleyen sıcak savaş nedeniyle olumsuz yönde etkilenmiştir. Özellikle sıcak savaşın çıkmasıyla birlikte sigorta primlerinin yükselmesi, rezervasyon ve sefer iptallerinin önemli ölçüde artması 1991 yılında sektörün gerilemesine neden olmuştur. 1992 yılı havayolu sektörü açısından yeniden canlanma yılı olmuş ve sektörün gelişimi 1997 yılına kadar sürmüştür<sup>84</sup>. 1998 yılında, Uzak Doğu ülkelerindeki ekonomik kriz Türkiye'deki hava taşımacılığı sektörünü de olumsuz yönde etkilemiştir. Sektörde yaşanan bu olumsuzlukları telafi etmek için havayolu işletmeleri faaliyetlerini yeniden düzenleyerek, personel çıkararak ve filolarını yeniden planlayarak kendilerini toparlamak zorunda kalmışlardır. Bu dönemde THY'nin özelleştirilmesi gündeme gelmiş ancak özelleştirme çalışmaları bugüne kadar henüz bir sonuca ulaştırılamamıştır.

<sup>84</sup> DPT 8.beş Yıllık Kalkınma Planı, Havayolu Ulaştırması Alt Komisyon Raporu(Ankara,2001) s.3

2000'li yılların başlarında kendini yavaş yavaş toparlamaya başlayan hava taşımacılığı sektörü 2001 yılında ülkede yaşanan ekonomik kriz ve 11 Eylül 2001 tarihinde A.B.D.'de yaşanan terör eylemleri nedeniyle bir dar boğaza girmiş, yolcu ve uçak trafiğinde dramatik düşüslere neden olmuştur. Ülkedeki havayolu işletmeleri, bu krizden çıkabilmek için filo küçültmesine, personel çıkarımına ve uçulan bazı hatların iptal edilmesi ve bazı hatlarda uçuş frekanslarının azaltılması yoluna gitmişler. Irak Savaşı, SARS, ekonomik kriz ve petrol fiyatlarında yaşanan artış tüm dünya havayolu sektörünü etkilemiş, 2001 yılı için yolcu trafiğinde % 5.1'lik bir artış öngörülürken % - 2.1'lik bir azalma, kargo trafiğinde ise %5.4'lük bir artış beklenirken %-7.7'lik bir azalma gerçekleşmiştir<sup>85</sup>. Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü'nün 2003 yılı raporuna göre, 2002 yılını 11,32 milyar dolar ararla kapatan 188 tarifeli havayolu işletmesi sektördeki canlanmanın başlangıcı olarak da yorumlanan 2003 yılında net 6,57 milyar dolar zarar etmiştir. 2003 yılını kısmen gelişme içinde tamamlayan tarifeli havayolu işletmelerinin taşıdıkları yolcu sayısında bir önceki yıla oranla %1 dolayında artış yaşanırken, koltuk doluluk oranları da %71 seviyesinde gerçekleşmiştir. Uluslararası Hava Taşıyıcıları Birliği trafik verilerine göre, 2004 yılının ilk dokuz ayında tüm bölgelerde uluslararası tarifeli yolcu trafiğinde bir önceki yıla göre %17,7, kargo trafiğinde %14,1 oranında bir artış yaşanmıştır. Türkiye'nin de içinde bulunduğu Avrupa bölgesinde taşınan yolcu sayısında %8,2'lik bir büyüme gerçekleşmiştir.

### **b. Yolcu Taşımacılığı Artış Trendi ve Nedenleri**

Değişen ve gelişen dünya ekonomisi, hava taşımacılığı sektörünün büyük bir hızla ilerlemesine ve sektöre olan talebin artmasına neden olmuştur. Sivil hava taşımacılığı talebini etkileyen birçok olumlu ve olumsuz faktör bulunmaktadır. Olumlu faktörler; dünya ve bölgesel gayri safi hasıladaki büyüme, yeni teknoloji ve geniş gövdeli uçakların üretimi, yeni hizmet sunum süreçleri, işbirlikleri, yapısal gelişmeler, ulusal gelişim programları ile ticaretteki büyüme olarak sıralanırken, olumsuz faktörler ise; yakıt maliyetlerinin artması, pazardaki yoğun rekabet,

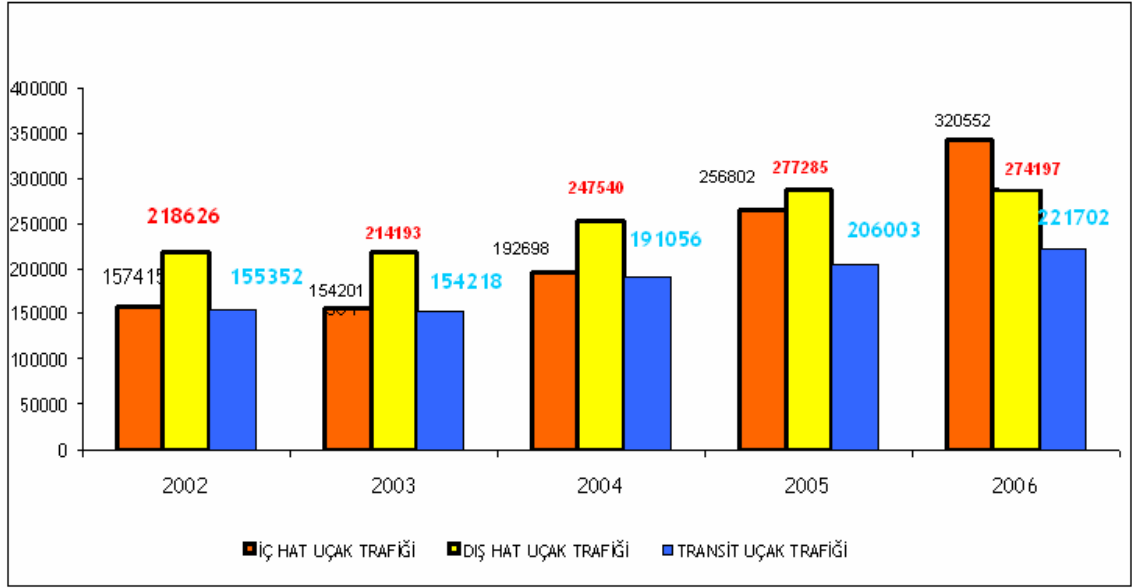
---

<sup>85</sup> IATA, Annual Report 2002(Vancouver, Mayıs,2002)s.3

vergilerin yüksekliği, savaşlar, ekonomik krizler, ticari kotolar ile son yıllarda artan terörist saldırılar biçiminde sıralanmaktadır<sup>86</sup>.

Havayolu taşımacılığı ölkemizde de yükselen bir ivmeyle gelişmektedir, devlet hava meydanlarının yayınladığı havayolu trafiği raporları incelenecek olursa;

**Şekil 11 : Türkiye Uçak Trafiği**



**Kaynak:** <http://www.shgm.gov.tr/doc3/genel.xls>

Tabloda da görüldüğü gibi havayolu trafiği her geçen yıl biraz daha artmaktadır. 2002 yılında ölkemiz hava yollarını kullanan iç ve dış hat uçuşları toplamı 376.041'dir bu uçuşların 157415 adeti iç hat uçak trafiğine, 218626 adeti dış hat uçuş trafiğine aittir, 2002 yılında ölkemiz hava yollarını 155.352 adet transit uçuş izlemiştir. 2002 yılı içerisinde iç hat, dış hat ve transit uçuşların toplamı 531.393 adettir. 2003 yılı verilerine bakılırsa daha önce bahsedilen çeşitli krizlerden dolayı ölkemizdeki havayolu taşımacılığının duraklama dönemine girdiği söylenebilir, 2003 yılında ölkemizdeki toplam havayolu trafiği 522,621 adet olmuştur, bu rakamın içinde 154.201 adet sefer ile iç hat uçak trafiği, 214.193 adet ile dış hat uçak trafiği ve 154.218 adet ile ölkemiz hava sahasını kullanan transit uçuşlar bulunmaktadır.

<sup>86</sup> DPT 9. Kalkınma Planı Havayolu Ulaştırması Alt Komisyon Raporu,op.cit., s. 20



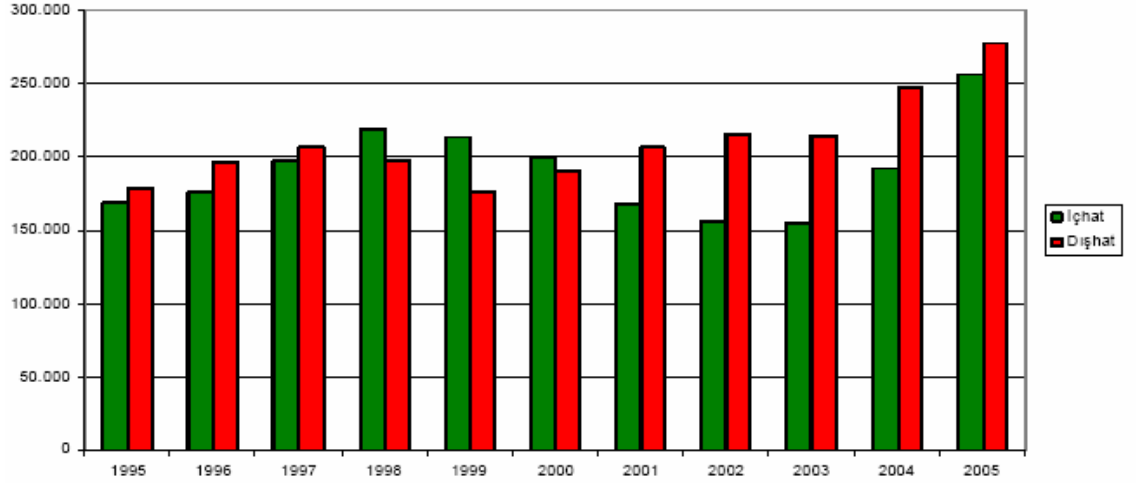
Ülkemizin 2004 yılı hava trafik verilerine bakılacak olursa geçmiş yıllara göre büyük bir artış yaşandığı görülmektedir, 2004 yılında iç hat uçak trafiği 2003 yılına oranla %24,9 oranında artarak 192.698 adete ulaşmıştır, 2004 yılında dış hat uçak trafiği 2003 yılına göre %15,5 oranında artarak 247.540 adete ulaşmıştır. Bu yıl içerisinde iç hatlarda ve dış hatlardaki uçak trafiği artışına paralel olarak transit uçuşlarda önemli derecede artış göstermiştir , 2004 yılında ülkemiz hava sahasını kullanan toplam 191.056 adet transit uçuş bulunmaktadır, bu yılda yapılan toplam uçuş sayısı ise 2003 yılına göre %20,7 lik bir artış göstererek 631.302 adete ulaşmıştır.

2005 yılında 2004 yılındaki hava trafiği artışı hız kazanarak devam etmiştir, bu yıl içerisinde iç hat uçak trafiği 2004 yılına oranla %33,2 oranında artarak 256.802 adet uçak seferine ulaşmıştır bu rakamı grafiğin başladığı sene olan 2002 yılıyla da kıyaslayacak olursak %63 oranında bir artış olduğunu görmekteyiz ki bu 3 sene içerisinde iç hat uçak trafiğinde çok yüksek bir gelişme hızını göstermektedir, dış hat uçak trafiğine bakılacak olursa 2005 yılındaki uçak trafiği artışı 2004 yılına oranla %12 oranında bir artış gözükmektedir bu artış sonucunda 2005 yılındaki toplam dış hat uçak seferleri 277.285 adete ulaşmıştır, 2005 yılında yapılan 206.003 adet transit uçuşla beraber ülkemizdeki toplam uçak trafiği 740.090 adete ulaşmıştır.

2006 yılında uçak trafiğindeki yükselen trend devam etmiştir, bu yıl içerisinde iç hat, dış hat ve transit uçuşların toplamı 816.451 adete ulaşmıştır bu uçuşların içerisinde en fazla payı alan 320.552 adet uçuşla iç hat uçak trafiği olmuştur, 2006 yılında iç hat uçak trafiği 2005 yılına göre %24,8 lik bir artış sağlanmıştır. 2006 yılı içerisinde dış hat uçak trafiği 3088 adetlik bir düşüş yaşanmıştır , transit uçuşlarda 221.702 adet olmuştur.

Grafik incelenecek olursa 2002 yılından 2007 yılına kadar olan ki süre içerisinde en büyük artış sağlanan bölüm iç hat uçaklarıdır, 2002 yılındaki iç hat uçak trafiği rakamı 157.415 iken bu rakam 2006 yılında %103,63 lük bir artış oranıyla 320.552 adete ulaşmıştır.

Şekil 12 :1995-2005 Yılları Arasında Uçak Trafikği



Kaynak: [http://www.shgm.gov.tr/doc3/genel.xls\(12/11/07\)](http://www.shgm.gov.tr/doc3/genel.xls(12/11/07))

Yukarıdaki grafiğe bakıldığında 1995 yılı ile 2005 yılı arasındaki iç ve dışhat uçak trafiğindeki artış daha net bir şekilde gözükmektedir. 1995 yılından 2003 yılına kadar olağan bir şekilde iniş çıkışlarını sürdüren uçak trafiği rakamları 2\*003 yılından sonra yükselen bir hızla artmıştır.

Hava alanlarımıza göre uçak trafiğine bakılacak olunursa;

Tablo 24: Türkiye’de Havaalanları Açısından Uçak Trafikği(2003-2004)

Havalimanları	2003 Yılı			2004 Yılı		
	İç	Dış	Toplam	İç	Dış	Toplam
Atatürk	56.372	105.455	161.827	72.479	115.008	187.487
Esenboğa	25.447	10.514	35.961	29.359	12.539	41.898
A.Menderes	14.308	11.284	25.592	16.991	11.744	28.735
Antalya	11.083	57.681	68.764	14.455	74.105	88.560
Dalaman	5.059	13.299	18.358	5.215	15.863	21.078
Adana	7.768	2.616	10.384	10.767	2.890	13.657
Trabzon	3.830	1.561	5.391	6.332	1.514	7.846
Milas-Bodrum	5.096	8.898	13.994	5.613	10.516	16.129
S. Demirel	270	29	299	219	35	254
Nevşehir	189	88	277	205	142	347
Adıyaman	40	-	40	1.275	-	20
Ağrı	196	-	196	441	-	235

Bursa	1.644	129	1.773	701	194	1.469
Çanakkale	497		497	874	4	445
Çardak	661	15	676	4.011	7	708
Çorlu	683	312	995	665	204	1.078
Diyarbakır	2.290	94	2.384	1.091	136	4.147
Elazığ	794	-	794	2.638	-	665
Erzincan	831	-	831	4.040	-	1.091
Erzurum	1.589	153	1.742	4	200	2.838
Gaziantep	2.597	271	2.868	986	329	4.369
Kahraman Maraş	33	2	35	2.876		4
Kars	909	-	909	1.539	-	986
Kayseri	2.034	1.163	3.197	637	1.340	4.216
Konya	1.586	130	1.716	1.756	149	1.688
Körfez	862	-	862	339	-	637
Malatya	1.096	-	1.096	416	-	1.756
Mardin	361	2	363	2.789	1	340
Muş	330	-	330	44		416
Samsun	1.906	478	2.384	226	600	3.389
Siirt	32	-	32	556	-	44
Sivas	32	-	32	2.904	-	226
Urfa	607	2	609	556	-	556
Ferit melen	3.169	17	3.186	2.904	20	2.924
<b>Toplam</b>	<b>154.201</b>	<b>214.193</b>	<b>368.394</b>	<b>192.698</b>	<b>247.540</b>	<b>440.238</b>

**Kaynak: DHMİ Verilerine Göre Hazırlanmıştır**

Havaalanlarına göre ülkemizde yapılan iç ve dış hat uçak seferlerine bakılacak olursa, 2003 yılında Türk hava yollarının toplama merkezi olan Atatürk hava limanının iç hatlarda 56.372, dış hatlarda 105.455 adet sefer olmak üzere 161.827 adet sefer ile en yoğun trafiğe sahip olan hava limanı olduğu görülmektedir. 2003 yılında ülkemizin uçak trafiği iç ve dış hatlar toplamı 363.394 adet olmuştur. Bu rakam 2004 yılında büyük bir artış göstererek 440.238 adet sefere ulaşmıştır, hava limanlarımızın yoğunluğuna göz atacak olursak Atatürk hava limanının 187.787 adet seferle yine en yoğun havalimanı olduğunu görmekteyiz, 2004 yılında Atatürk hava limanını Antalya ve Esenboğa havalimanları izlemektedir.

**Tablo 25: Türkiye’de Havaalanları Açısından Uçak Trafığı(2005-2006)**

Havalimanları	2005 Yılı			2006 Yılı		
	İç hat	Dış hat	Toplam	İç hat	Dış hat	Toplam
Atatürk	92.867	126.251	219.118	107.964	133411	241.375
Esenboğa	40.954	12.674	53.628	47.764	14.548	62.312
A.menderes	23.171	13.112	36.283	32.082	12.330	44.412
Antalya	19.971	84.606	104.577	24.732	74.414	99.146
Dalaman	6.676	18.046	24.722	6.136	15.015	21.151
Adana	17.355	4.212	21.567	20.393	5.528	25.291
Trabzon	9.412	2.153	11.565	11.753	2.312	14.065
Milas-bodrum	7.291	12.247	19.538	9.509	10.687	20.196
S. Demirel	129	31	160	330	215	545
Nevşehir	394	90	484	650	183	833
Adıyaman	158	-	158	552	-	552
Ağrı	236	-	236	409	-	409
Bursa	1.799	209	2.008	2.857	232	3.089
Çanakkale	618	8	626	1.327	11	1.338
Çardak	783	5	788	1.422	4	1.426
Çorlu	1.016	682	1.698	8.033	1.649	9.682
Diyarbakır	5.215	173	5.388	6.812	163	6.975
Elazığ	751	-	751	924	-	924
Erzincan	1.074	-	1.074	1.125	-	1.125
Erzurum	3.266	202	3.468	4.233	243	4.476
Gaziantep	2.157	56	2.213	4.265	348	4.613
Kahraman Maraş	177	-	177	553	2	555
Kars	1.512	-	1.512	2.352	-	2.352
Kayseri	3.336	1.360	4.696	4.278	1.608	5.886
Konya	2.234	274	2.508	2.511	413	2.924
Körfez	780	-	780	551	-	551
Malatya	3.587	4	3.591	3.878	-	3.878
Mardin	536	-	536	1.168	-	1.168
Muş	330	-	330	378	-	378
Samsun	3.064	855	3.919	3.758	846	4.604
Siirt	250	-	250	346	-	346
Sivas	672	-	672	280	-	280
Urfa	681	-	681	1.117	-	1.117
Tokat	-	-	-	172	-	172
Uşak	-	-	-	250	-	250
Ferit melen	4.350	35	4.385	5.688	35	5.723
<b>Toplam</b>	<b>256.802</b>	<b>277.285</b>	<b>534.087</b>	<b>320.552</b>	<b>274.197</b>	<b>594.749</b>

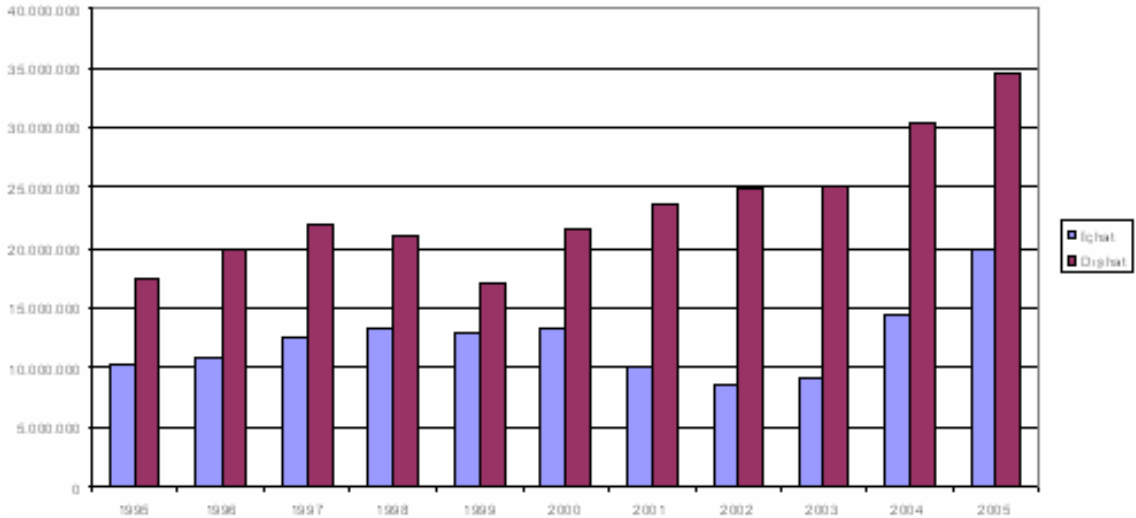
**Kaynak: DHMİ verilerine göre hazırlanmıştır**

2005 yılında hava limanlarımızda gerçekleşen toplam iç ve dış hat uçak seferleri sayısı 534.087 adet olarak hesaplanmıştır , Atatürk hava limanı yine bu rakamın 219.118’lik kısmına sahiptir. 2005 yılında faaliyete geçmeyen Tokat ve

Uşak havalimanları 2006 yılında iç hatlarda kullanılmaya başlanmış , tokat havalimanına 172 adet uşak havalimanına ise 250 adet iç hat seferi düzenlenmiştir. 2006 yılında toplam iç ve dış hat uçak seferleri 594.749 adete ulaşmıştır.

Anlaşılan üzere ülkemizdeki havayolu trafiğinin bu derece artması ülkemizde taşınan yolcu miktarlarının da benzer oranlarda artmasına neden olmuştur, Türkiye’de bundan sadece 7-8 yıl öncesine kadar uçağa binmek, uçak yolculuğu yapmak çok büyük bir lüks iken değişen çevre koşulları, yapılan düzenlemeler, ülkemiz havayolu taşıyıcılarının dünya ülkelerinin uzun süreden beri kullanmakta olduğu düşük maliyetli havayolu işletmecilerine benzer uygulamaları ve en önemlisi iç hatlarda yapılan özelleştirmeler sonucunda havayolu yolcu taşımacılığında her geçen gün büyümüştür.

**Şekil 13: 1995-2005 Türkiye Havayolu Yolcu Taşımacılığı**



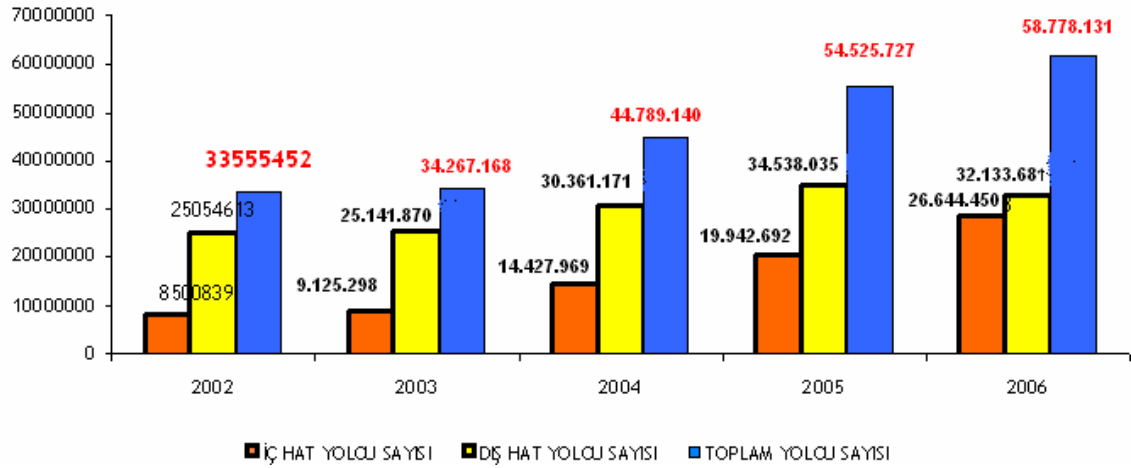
**Kaynak: <http://www.shgm.gov.tr/doc3/yolcu.xls> (04/05/2007)**

Ülkemizde 1995 yılları ile 2005 yılı arasında yapılan havayolu yolcu taşımacılığı grafiği bu büyümeyi daha açık bir şekilde gözler önüne sermektedir. 1995 yılında 10.000.000 adet olan yurt içi yolcu taşımacılığı yaşanan ekonomik kriz ve dünya piyasalarının dalgalanmasına neden olan 2000 li yılların başındaki olaylar sayılmasa her yıl biraz daha büyüyerek 2005 yılında 20.000.000 adet yolcu seviyesine gelmiştir. Dış hat yolcu sayısı da aynı şekilde 1995 yılında 17,5 milyon

seviyelerindeyken 2005 yılında 40 milyon seviyesine ulaşmıştır. Ülkemizde halen havayolu yolcu taşımacılığı tam etkin bir şekilde kullanılmamakla beraber gelecekte çok daha önemli rakamlara ulaşacağı beklenmektedir.

2003 yılında hava yolları hakkında Türkiye’de yapılan düzenlemeler sonucunda havayolu taşımacılığı daha büyük bir ivme kazanmıştır, bu yüzden Türkiye’nin 2002 yılından günümüze kadar geçen süre içerisindeki verileri daha açıklayıcı olacaktır.

**Şekil 14: 2002-2006 Yılları Türkiye Havayolu Yolcu Trafik**



Kaynak: <http://www.shgm.gov.tr/doc3/yolcu.xls> (04/05/2007)

2002 ile 2006 yılları arasındaki yolcu trafiğine bakılırsa özellikle 2003 yılında meydana gelen artışın 2006 yılı sonuna kadar devam ettiği görülmektedir, ülkemizde 2003 yılında havayollarının serbestleştirilmesi ile beraber özellikle iç hat yolcu taşımacılığında büyük bir artış sağlanmıştır. İç hat yolcu taşımacılığı 2002 yılında 8.500.839, 2003 yılında 9.125.298, 2004 yılında 14.427.969, 2005 yılında 19.942.692 ve 2006 yılında 26.644.450 olmuştur. 2002 yılından 2006 yılı sonuna kadar ülkemizde yolcu taşımacılığında %213 oranında bir artış meydana gelmiştir.

Türkiye’de 2003 yılında özel havayolu firmalarının devreye girmesi, turizmin gelişmesi ve ekonomik göstergelerin iyileştirilmesiyle birlikte Türkiye havacılık sektörü önemli gelişme kaydetmiş, iç hatlar pazarı büyümüş ve yolcu trafiği önemli ölçüde artış göstermiştir.

2002 yılında mevcut hava alanları %50 kapasiteyle kullanılırken bu rakam 2006 yılında %87 kapasite kullanımına ulaşmıştır. 2003 yılında uygulanmaya başlanan bölgesel havacılık politikası ile havacılık sektörünün özel havayolu şirketlerine açılması ile başlayan yükseliş sonucunda, Eurocontrol ve İATA gibi uluslar arası kuruluşların Türkiye için 2015 yılı itibariyle öngördüğü toplam trafik artışı 2005 yılında yakalanmıştır. Türkiye için 2015 yılı itibariyle tahmin edilen 50 milyon yolcu trafiği hedefi 2005 yılında gerçekleşmiş ve uluslar arası havacılık kuruluşlarının Türkiye tahminlerini değiştirmesine neden olmuştur.

Ülkemizde havaalanları bazında havayolu yolcu sayılarını incelenirse karşımıza yukarıda incelediğimiz hava trafiği rakamlarına paralel olarak gelişen veriler çıkmaktadır.

**Tablo 26: Türkiye’de Havaalanları Açısından Yolcu Trafiği (2003-2004)**

Havalimanları	2004			2003		
	İç	Dış	Toplam	İç	Dış	Toplam
Atatürk	5.430.925	10.169.676	15.600.601	3.126.074	8.978.268	12.104.342
Esenboğa	2.141.047	1.134.678	3.275.725	1.773.531	1.010.396	2.783.927
a.menderes	1.403.321	1.538.960	2.942.281	985.052	1.352.697	2.337.749
Antalya	1.092.858	12.563.195	13.656.053	615.420	9.756.180	10.371.600
Dalaman	189.877	2.557.577	2.747.454	166.072	2.089.002	2.255.074
Adana	805.105	342.378	1.147.483	498.996	287.859	786.855
Trabzon	718.735	56.964	775.699	374.439	54.608	429.047
Milas-bodrum	395.365	1.641.259	2.036.624	277.819	1.321.749	1.599.568
s. Demirel	92	3.769	3.861	-	2.883	2.883
Nevşehir	706	9.226	9.932	1.423	14.358	15.781
Adıyaman	-	-	-	-	-	-
Ağrı	9.576	-	9.576	8.307	-	8.307
Bursa	937	13.175	14.112	286	2.521	2.807

Çanakkale	132	-	132	-	-	-
Çardak	45.892	227	46.119	36.903	838	37.741
Çorlu	-	9.964	9.964		14.291	14.291
Diyarbakır	483.354	12.588	495.942	204.842	6.908	211.750
Elazığ	39.007	-	39.007	40.709	-	40.709
Erzincan	10.253	-	10.253	8.377	-	8.377
Erzurum	198.679	19.305	217.984	93.309	11.512	104.821
Gaziantep	371.762	39.451	411.213	186.846	36.457	223.303
Kahraman Maraş	-	-	-	-	-	-
Kars	86.281		86.281	54.312	-	54.312
Kayseri	293.795	173.533	467.328	180.001	144.958	324.959
Konya	73.967	20.709	94.676	62.160	14.002	76.162
Körfez	1.649	-	1.649	3.567	-	3.567
Malatya	140.230	-	140.230	89.645	-	89.645
Mardin	22.050	-	22.050	19.538	-	19.538
Muş	34.027	-	34.027	16.142	-	16.142
Samsun	242.806	51.910	294.716	134.069	41.171	175.240
Siirt		-	-		-	-
Sivas	7.934	-	7.934	1.061	-	1.061
Urfa	26.503	-	26.503	23.607	-	23.607
Ferit melen	160.917	2.627	163.544	142.791	1.212	144.003
<b>Toplam</b>	<b>14.427.969</b>	<b>30.361.171</b>	<b>44.789.140</b>	<b>9.125.298</b>	<b>25.141.870</b>	<b>34.267.168</b>

**Kaynak: SHGM verileri kullanılarak hazırlanmıştır**

Tablo incelenecek olursa uçak trafiğinde olduğu gibi yolcu trafiğinde de ilk sırada Atatürk hava limanının geldiği görülmektedir, Atatürk havalimanı 2003 yılı içerisinde 3.126.074 iç hat yolcusu ve 8.978.2686 dış hat yolcusu olarak toplamda 12.104.342 havayolu yolcusuna ev sahipliği yapmıştır. 2004 yılında da havaalanları açısından sıralamada herhangi bir değişiklik olmamış ve yine Atatürk havalimanı 5.430.925 adet iç hat yolcusu, 10.169.676 adet dış hat yolcusu ile toplamda 15.104.342 adet yolcuya hizmet vermiştir. 2004 yılında Atatürk havalimanını Antalya ve Esenboğa hava limanları izlemiştir.



**Tablo 27: Türkiye’de Havaalanları Açısından Yolcu Trafiği (2005-2006)**

Havalimanları	2005 Yılı			2006 Yılı		
	İç Hat	Dış hat	Toplam	İç hat	Dış hat	Toplam
Atatürk	7.512.282	11.781.487	19.293.769	9.091.693	12.174.281	21.265.974
Esenboğa	2.640.604	1.189.250	3.829.584	3.287.585	1.259.993	4.547.578
a.menderes	1.983.831	1.676.755	3.660.586	2.959.973	1.451.061	4.411.034
Antalya	1.608.749	14.256.114	15.864.863	2.406.626	12.235.417	14.642.043
Dalaman	288.548	2.882.680	3.171.228	359.663	2.348.319	2.707.982
Adana	1.276.694	432.258	1.708.952	1.679.522	537.225	2.216.747
Trabzon	1.019.438	61.251	1.080.689	1.406.929	66.028	1.472.957
Milas-bodrum	572.209	1.922.119	2.494.328	797.410	1.578.068	2.375.478
s. Demirel	150	3.898	4.048	7.141	31.117	38.258
Nevşehir	3.648	13.478	17.126	4.262	23.570	27.832
Adıyaman	6.864	-	6.864	37.669	-	37.669
Ağrı	12.736	-	12.736	22.884	-	22.884
Bursa	3.371	15.023	18.394	-	24.893	24.893
Çanakkale	150	-	150	3.479	221	3.700
Çardak	65.684	592	66.276	129.317	377	129.694
Çorlu	14	14.839	14.853		36.477	36.477
Diyarbakır	653.823	22.275	676.098	829.870	13.982	843.582
Elazığ	45.303	-	45.303	69.578	-	69.578
Erzincan	21.097	-	21.097	41.326	-	41.326
Erzurum	278.161	25.590	303.751	428.581	24.432	453.013
Gaziantep	204.657	5.882	210.539	447.954	18.630	466.584
Kahraman Maraş	6.005	-	6.005	33.787	-	33.787
Kars	162.158	-	162.158	270.052	-	270.052
Kayseri	360.607	181.349	541.956	485.441	195.666	681.107
Konya	134.242	33.010	167.252	218.016	44.545	262.561
Körfez		-		10.727	-	10.727
Malatya	304.565	-	304.565	406.425	-	406.425
Mardin	41.256	-	41.256	115.626	-	115.626

Muş	28.362	-	28.362	35.984	-	35.894
Samsun	322.053	62.381	384.434	416.274	66.815	483.089
Siirt	11.994	-	11.994	18.097	-	18.097
Sivas	39.413	-	39.413	18.716	-	18.716
Urfa	42.281	-	42.281	84.542	-	84.542
tokat	-	-	-	11.958	-	11.958
uşak	-	-	-	14.158	-	14.158
Ferit melen	291.743	2.804	294.547	493.185	2.564	495.749
<b>Toplam</b>	<b>19.942.692</b>	<b>34.538.035</b>	<b>54.525.727</b>	<b>26.644.450</b>	<b>32.133.681</b>	<b>58.778.131</b>

**Kaynak: SHGM verileri kullanılarak hazırlanmıştır**

Tablonun 2005 verilerine bakılacak olunursa 2005 yılında yolcu taşımacılığının artan seyri daha açık bir şekilde görülebilmektedir. 2005 yılında da yolcu taşımacılığında havaalanı sıralamaları değişmemiş ve Atatürk, Antalya ve Esenboğa havalimanları ilk üçü oluşturmuştur. 2006 yılında da yolcu taşımacılığındaki artış trendi devam etmiş, toplam taşınan yolcu sayısı 58.778.131 olmuş ve bu yolcuların 19.293.769 sı Atatürk, 15.864.863 ü ise Antalya hava limanını kullanmıştır.

Türkiye’de havayolu ulaşımında uçak sayısı 10 yılda %50 oranında artmıştır. SHGM verilerine göre 2006 yıl sonu itibariyle hava aracı sayısı, 235’i yolcu uçağı olmak üzere toplam 260’a ulaşmıştır. Toplam koltuk kapasitesi ise 42.740’dır. Türkiye’de ki havayolu şirketleri, en çok ABD’li Boeing firmasının uçaklarına ilgi göstermektedir. SHGM verilerine göre ağustos 2006 itibariyle 63 adet Boeing 737-800 Türkiye semalarında görev yapmaktadır. Avrupa çıkışlı olan Airbus ise A319, A320 ve A321 tipi 61 uçakla gökyüzündedir. En az uçak ise a adet olan Fokker F-28 dir.

Türkiye’de son yıllarda yaşanan yolcu sayılarındaki artışın en büyük nedenlerinden biride havayolu işletmelerinin yeni uçak alımlarıyla koltuk arzlarını fazlaştırmış olmasıdır, Türkiye’de ki en büyük yolcu uçağı, 7’si THY’nin işletmesinde olan 271 yolcu kapasitesine sahip olan Airbus A340’dır. Filosunda en

fazla uçak bulunan işletmeci olan Türkiye'nin milli firması THY'nin filosunda ağustos 2006 itibariyle 110 uçak bulunmaktadır.

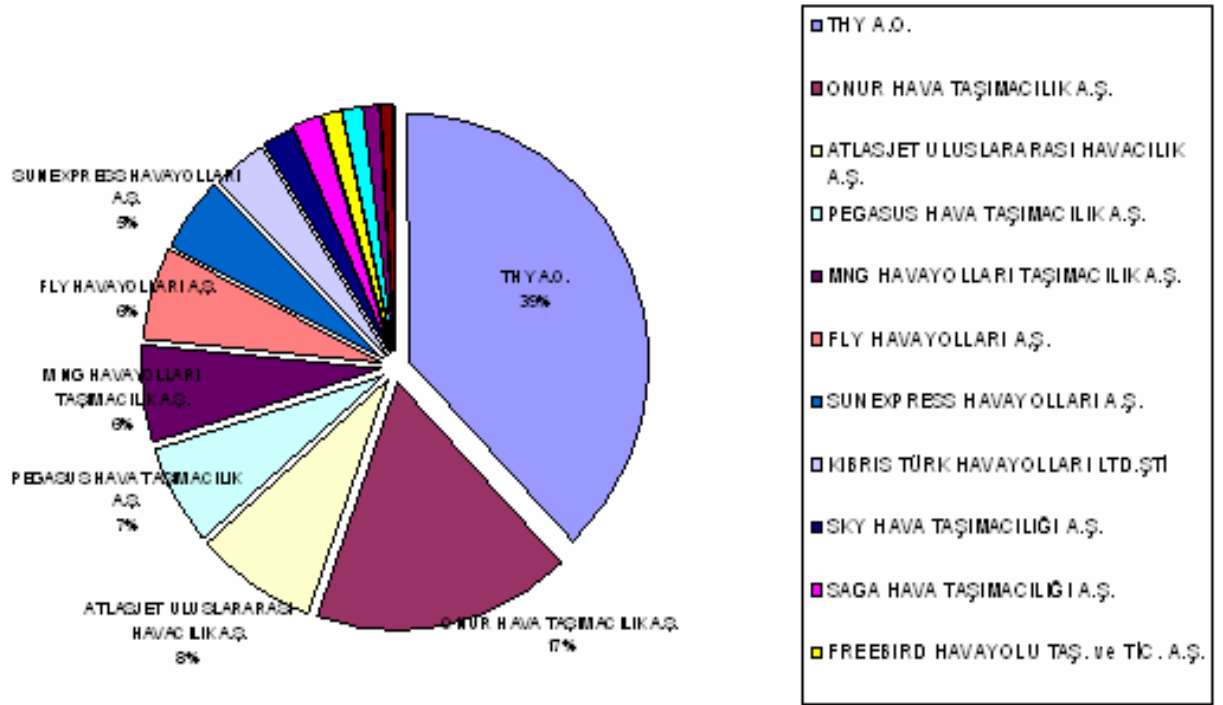
**Tablo 28:Türkiye'de ki Havayolu Yolcu Uçak Tipleri**

Tip	Adet	Koltuk Sayısı (adet)	Tip	Adet	Koltuk Sayısı (adet)
A300	17	5.136	DC9	2	323
A310	9	1.945	MD83	8	1.315
A319	8	1.022	MD88	5	860
A320	29	4.755	RJ100	2	198
A321	27	5.562	GULFSTREAM G-IV	1	17
A330	5	1.250	F 28 MK 0100	1	108
A340	7	1.897	CHALLENGER601-3A	1	9
B737	97	16.205	CRJ700	2	140
B757	8	1.719	CRJ 900	3	270

Kaynak: [www.sghm.gov.tr](http://www.sghm.gov.tr) (13.09.2006)

Ülkemizin milli kuruluşu olan thy yolcu taşımacılığında gelişen özel sektör havayolu şirketlerine karşılık hala üstünlüğünü korumaktadır, thy Avrupa'nın en hızlı büyüyen havayolu şirketlerinin başında gelmekle beraber verdiği eğitim, açtığı özel kurslar ve benzeri faaliyetleriyle özel sektör havayolu şirketlerine de personel yetiştirmektedir. Ülkemizdeki havayolu şirketlerinin yolcu koltuk kapasitelerine bakılırsa;

**Şekil15:Türkiye’de Hava Yolcu Taşımacılığının Şirketlere Göre Dağılımı**



**Kaynak: DHMİ Internet sayfası. [www.dhmi.gov.tr/statistics](http://www.dhmi.gov.tr/statistics)**

Grafiğe bakıldığında ülkemizde en fazla koltuk kapasitesine sahip olan şirketin %39'luk oranla Türk Hava Yolları olduğu görülmektedir özellikle Türk Hava Yolları'nın sahip olduğu 7 adet A340 uçağı şirkete yolcu taşımacılığında diğer şirketlere göre büyük bir avantaj sağlamaktadır, Türk Hava Yollarını %17 ile Onur Air izlemektedir. Yukarıda grafikte verilen hava yolları şirketleri arasında sadece birer adet uçakları bulunan tahran kule, tunca havacılık ve altın yolu taşımacılık adlı şirketleride bulunmaktadır.

### **c. Türkiye’de Havayolu Sektöründeki İnsan Kaynakları Trafığı**

Ülkemizde havayolu ulaştırmasında çalıştırılacak personelin sayısal olarak yeterliliği sektörde verilen taşıma hizmetinin en etkin biçimde gerçekleştirilmesi, yolcu beklentilerinin karşılanabilmesi bakımından son derece önemlidir. Havayolu operasyonlarının gerçekleşebilmesi için sadece bir pilota ihtiyaç yoktur, bunun

dışında kabin ekibi, arka planda hava trafik kontrolörleri, teknisyenler, yer hizmetleri veren personel, havaalanı personeli ile idari kısımda çalışan personelden, temizlik ve ikram işçilerine kadar uzanan geniş bir yelpazede kendini göstermektedir. Özellikle uçuşların uluslar arası nitelikte olduğu düşünülürse havayolu firmaları yukarıda belirtilen özellikleri ve bu özelliklerin uluslar arası standartlarda olma gereksinimi doğmaktadır. Tüm dünyada havacılık sektörü, teknolojik devir h>z>n>n en yüksek olduğu sektörlerin başında gelmektedir. Bu yoğunlukta teknolojiye bağımlı bir iş kolunda en büyük gereksinim doğal olarak nitelikli iş gücüne sahip olmaktadır<sup>87</sup>. Bu yüzden ileri teknoloji rünü araçların ve donanımların kullanılması, özel nitelikli haberleşme ve altyapı sistemlerinin bulunması, verilen hizmetlerde genelde uluslar arası kurallara ve mevzuatlara uyulması zorunluluğu, hizmet verilen yolcuların nitelikleri gibi etkenler nedeni ile hava ulaştırma sektöründe çalıştırılacak personelin gereken bilgi ve beceriyi taşımaları önemlidir.

**Tablo 29: 2005-2014 Yılları Arasında Türkiye’de İhtiyaç Duyulacak Olan Pilot Sayısı**

Yıl	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Pilot ihtiyacı	220	242	264	290	319	350	385	423	465	520

**Kaynak: Tusiad,op.cit.,s. 182**

Türkiye açısından insan kaynaklarına yönelik ihtiyaçlar Avrupa Havacılık Otoriteleri Birliğine (Joint Aviation Authority-JAA) üye olunması ile birlikte daha büyük önem kazanmıştır. JAA’in kuralları olan JAR’ların (Joint Aviation Regulations) getirdiği yeni standartlar insan kaynaklarının niteliğinin ve niceliğinin en kısa sürede arttırılmasını gerektirmektedir. Tüm sektör için kısa, orta ve uzun dönemli olarak kritik personel (pilot, hava trafik kontrolörü, teknisyen) ihtiyacının sektörel bazda belirlenebilmesi için ciddi bir çalışma yapılması gerekmektedir. İnsan kaynağı ihtiyacının giderilmesinde en önemli eğitimidir. Eğitim kurumları ile sektör arasında sıkı bir işbirliği ve eşgüdümün sağlanması, ortaya çıkabilecek sorunların en aza indirgenmesinde önemli bir yer tutacaktır<sup>88</sup>.

<sup>87</sup> Tusiad,op.cit.,s.181

<sup>88</sup> İbid.,s.182

## **d. Türkiye'deki Sivil Havacılık Kuruluşları**

### **da. Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü (SGHM)**

Ülkemizde havacılık çalışmaları, 1912 yılında bugünkü Atatürk Havaalanı'nın yakınındaki Sefaköy'de tesis edilen iki hangar ve küçük bir meydanda başlatılmıştır. 1925 yılında, daha sonra Türk Hava Kurumu adını alacak olan Türk Tayyare Cemiyeti kurulması ile kurumsallaşmanın temelleri atılmıştır. 1933 yılında 5 uçaklık bir filo ile "Türk Hava Postaları" adı altında ilk sivil hava taşımacılığı başlatılmıştır. Dünya Sivil Havacılığının hızla gelişmesi ve teknolojinin büyük önem taşıması karşısında, ulusal çıkarlarımızın korunması ve uluslararası ilişkilerimizin düzenli şekilde yürütülüp denetlenmesi için 1954 yılında Ulaştırma Bakanlığı bünyesinde kurulan "Sivil Havacılık Dairesi Başkanlığı", 1987 yılında "Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü" olarak günün koşullarına göre yeniden örgütlenmiştir. Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü, Ulaştırma Bakanlığı Ana Hizmet Birimi olarak 3348 sayılı Ulaştırma Bakanlığı Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun çerçevesinde görev yapmaktadır. Organizasyon olarak, Genel Müdür, 2 Genel Müdür Yardımcısı ve 4 Daire Başkanı ile biri geçici 11 Şube Müdürü'nden oluşmakta olup 2003 yılı itibariyle 95 personel görev yapmaktadır.

SHGM, sivil havacılık alanında en sorumlu ve yetkili kurum durumunda olup 3348 sayılı kanunla belirlenmiş görevleri<sup>89</sup>;

- Ülkemizde sivil havacılık faaliyetlerinin teknik, ekonomik ve sosyal gelişmelere, kamu yararına ve milli güvenlik amaçlarına uygun olarak kurulmasını ve geliştirilmesini sağlayacak esasları tespit etmek, belgelerini tanzim ederek sicilleri tutmak ve mürettebat ehliyetlerini mevzuata göre denetlemek,
- Türk sivil havacılık sahasında görev alacak personelin ehliyet şartlarını tayin etmek ve lisansların tanzim ederek sicillerini tutmak,
- Yurt içinde ve dışında hava ulaştırma faaliyetinde bulunmak isteyen Türk ve yurtdışında ulaştırma faaliyetlerinde bulunmak isteyen yabancı

<sup>89</sup> <http://www.shgm.gov.tr/misyon.xls> (30/10/2007)

gerçek veya tüzel kişilere verilecek izinlerin esaslarını ve şartlarını hazırlamak, faaliyetlerini denetlemek

- İlgili kuruluşların görüşlerini almak suretiyle, Türkiye hava sahasında sivil uçakların seyrüseferini, trafik haberleşmelerini kamu güvenliği bakımından düzenlemek, denetlemek, gerekli tedbirleri almak ve aldirtmak,
- Hava seyrüsefer güvenliği bakımından hava meydanlarının teknik niteliklerini ve işletme esaslarını tayin etmek ve uygulamaları denetlemek, Uluslararası sivil havacılık sahasındaki gelişmeleri takip ederek, ülkemiz sivil havacılık faaliyetlerinde bu gelişmelerin uygulaması için tedbirler almak, sivil havacılıkla ilgili planların hazırlanmasını sağlamak ve uygulaması ile ilgili faaliyetlerde Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatı (ICAO), Avrupa Sivil Havacılık Konferansı (ECAC), Avrupa Havacılık Seyrüsefer Güvenliği Teşkilatı (EUROCONTROL) ve Avrupa Havacılık Otoriteleri Birliği (JAA) gibi diğer uluslararası kuruluşlarla işbirliği yapmak,
- Türkiye hava sahasında hava arama ve kurtarma hizmetlerinin yapılması hususunda ilgili kuruluşlarla işbirliği sağlamak ve sivil havacılık kazalarını tahkik etmek, tahkikat sonuçlarına göre gerekli tedbirleri almak, Sivil havacılık eğitim müesseselerinin kuruluş ve çalışma esaslarını tayin etmek ve denetlemek,
- Sivil havacılık faaliyetleri ile ilgili olarak konulmuş mevzuat ve kurallara aykırı hareket eden gerçek ve tüzel kişiler hakkında kanuni yollara başvurmak,
- Hava ulaştırma konusunda uluslararası ikili ve çok taraflı anlaşmaların uygulanmasını takip etmek, bunlarla ilgili çalışmalara katılmak
- Bakanlıkça verilecek benzeri görevleri yapmaktır.

#### **db. Devlet Hava Meydanları İşletmeleri Genel Müdürlüğü**

Tüzel kişiliğe sahip, Ulaştırma Bakanlığı ile ilgili bir Kamu İktisadi Kuruluşu'dur. Faaliyetlerindeki temel amaç, sivil havacılık faaliyetlerinin gereği olan

hava taşımacılığı ve havaalanlarının işletilmesidir. Bunun yanında, havaalanı yer ve hava trafik kontrol hizmetlerinin yerine getirilmesi, seyrüsefer sistem ve kolaylıklarının kurulması ve işletilmesi, bu faaliyetler ile ilgili diğer tesis ve sistemlerin kurulması, işletilmesi ve modern havacılık düzeyine çıkarılması genel müdürlüğün diğer görevleridir<sup>90</sup>.

DHMD, üstlenmiş olduğu görevlerini uluslararası sivil havacılık kural ve standartlarına göre yapmak zorundadır. Bu doğrultuda olmak üzere basta Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatı (ICAO-International Civil Aviation Organization), EUROCONTROL (Avrupa Sivil Havacılık Teşkilatı), ECAC (Avrupa Sivil Havacılık Konferansı) olmak üzere, konu ile ilgili uluslararası kuruluşların üyesi olup çalışmalarını bu çerçevede sürdürmektedir.

#### **dc.Demiryolları, Limanlar Ve Havaalanları İnşaatı Genel Müdürlüğü**

DLH'nın başlıca görevleri devletçe yaptırılacak demiryolları, limanlar, barınaklar ve bunlarla ilgili teçhizat ve tesislerin, kıyı koruma yapılarının, kıyı yapı ve tesislerinin, havaalanlarının ve bunlarla ilgili tesislerin ilgili kuruluşlarla işbirliği yaparak plan ve programlarını hazırlamak, gerçekleştirilmeleri için gerekli tedbirler almak, araştırma, etüt, proje, kesif, şartname ve inşaatları ile bakım ve onarımlarını yapmak veya yaptırmak, yapımı tamamlananları ilgili kuruluşlara devretmek, yapılmış olanların bakım ve onarımlarının organizasyonu için esaslar hazırlamaktadır<sup>91</sup>.

#### **dd. Başbakanlık Devlet Meteoroloji İşleri Genel Müdürlüğü**

Meteoroloji işleri genel müdürlüğü, başbakanlığa bağlı olup meteoroloji istasyonları kurmak ve çalıştırmak, hizmetlerin gerektirdiği rasatları yapmak ve

---

<sup>90</sup> <http://www.dhmi.gov.tr/>

<sup>91</sup> <http://www.dlh.gov.tr/tarihce> iletişim adresli internet sayfası



değerlendirmek, çeşitli sektörler için hava tahminlerinde bulunmak ve meteorolojik bilgi desteği sağlamakla görevlidir<sup>92</sup>.

#### **de. Sivil Toplum Örgütleri**

Başta THK (Türk Hava Kurumu), TÖSHİD (Türkiye Özel Sektör Havacılık İşletmeleri Derneği), TALPA (Türkiye Havayolu Pilotları Derneği), TATCA (Türkiye Hava Trafik Kontrolörleri Derneği) olmak üzere UTED (Uçak Teknisyenleri Derneği), SİMED (Anadolu Üniversitesi Sivil Havacılık Mezunları Derneği), UHAP (Ulusal Havacılık Platformu), Hava-İş, Havacılık Tıbbi Derneği, TASSA (Havayolları Kabin Memurları Derneği), Türk Hava Yolları Mühendisler Derneği, TALDA (Türk Hava Yolları Dispeçleri Derneği), TALTA (Türk Hava Yolları Teknisyenleri Derneği) gibi sivil toplum örgütleri gerek çıkarmış oldukları yayınları, gerekse düzenlemiş oldukları sempozyum vb. çalışmalarını ile Türk Havacılık Sektörü'ne önemli faydalar sağlamaktadır. Bundan dolayı ülkemiz sivil havacılık sektöründeki karar verici organların faaliyetleri sırasında, yukarıda adları geçen sivil toplum örgütlerinin görüşlerine de yer vermeleri yerinde olacaktır<sup>93</sup>.

#### **df. Eğitim Kurumları**

Türkiye'deki hava taşımacılığında değişik alanlarda olmak üzere, destek veren başlıca eğitim kurumları olarak başta hava kuvvetleri komutanlığı olmak üzere DHMİ, Türk hava yolları A.O., Türk hava kurumu ile bazı üniversitelerdir. Hava kuvvetleri komutanlığı son yıllara kadar havayolu şirketlerine pilot desteği veren başlıca kaynak olmuştur. DHMİ, hava seyrüseferi, işletme, teknik ve idari konularda yurt içinde ve yurt dışında olmak üzere eğitim programları düzenlerken, THY'de başta yer hareket personeli ile bakım personelinin eğitimleri olmak üzere rezervasyon, satış, kargo hizmetleri gibi değişik alanlarda kendi personeli ile diğer kuruluşların personellerinin eğitilmelerine hizmet vermektedir.

---

<sup>92</sup> <http://www.meteor.gov.tr/> iletişim adresli internet sayfası

<sup>93</sup> DPT, 9.kalkınma planı,Havayolu ulaştırması Alt Komisyon Raporu,op.cit.,s.47

Ülkemizde havacılık konusunda mesleki eğitim veren üniversitelerin başında Anadolu üniversitesi bünyesinde açılan sivil havacılık yüksek okulu gelmektedir. Sivil havacılık yüksek okulu, Türk sivil havacılık sektörünün gelişim hızına paralel olarak artan uluslar arası sivil havacılık standartlarına uygun olarak yetiştirilmiş kalifiye eleman ihtiyacını karşılamak üzere, 1986 yılında kurulmuştur. Sektöre eğitilmiş personel temini konusunda önemli bir kaynak haline gelmiştir. İstanbul teknik üniversitesi'nde uçak mühendisi ve meteoroloji mühendisi, Ortadoğu teknik üniversitesinde ise havacılık mühendisi diploması verilmektedir. Ayrıca Erciyes üniversitesi'nde sivil havacılık yüksek okulu açılmış ve sektöre ara teknik eleman yetiştirmeye başlamıştır. Aynı zamanda milli eğitim bakanlığı'na bağlı Eskişehir teknik lisesi'nde uçak bakımı teknisyenleri yetiştirilmektedir.önümüzdeki yıllarda gelişen havayolu sektörüyle beraber eğitim veren kuruluşlarının sayılarının hızla artması beklenmektedir.

#### **e. Türkiye’de Hizmet Veren Havayolu İşletmeleri**

##### **ea. Türk Hava Yolları Anonim Ortaklığı**

Türkiye'nin bayrak taşıyıcısı olan THY'nin misyonu, aşağıdaki amaçlarla hava taşımacılık hizmetini sunmaktadır<sup>94</sup>.

- Ortaklığın uzun menzilli uçuş ağı yapısını büyüterek, küresel havayolu şirketi kimliğini geliştirmek,
- Ortaklığın teknik bakım ünitesini, bölgede önemli bir teknik üs haline getirerek teknik bakım hizmetleri sağlayıcısı olma kimliğini ve vasfını geliştirmek,
- Ortaklığın yer hizmetleri ve uçuş eğitimi dahil stratejik önemi olan her türlü sivil havacılık hizmeti alanında hizmet sağlayıcısı olma kimliğini geliştirmek,
- Ortaklığın yurtiçi hava taşımacılığındaki lider konumunu muhafaza etmek,

---

<sup>94</sup> Türk Hava Yolları A.O,Seri 9 no 29 Sayılı Tebliğe İstinaden Hazırlanmış Faaliyet Raporu,(İstanbul,1 Ocak 2008) s.1

- Ortaklığın yurt dışındaki imajını geliştirecek ve pazarlama imkanlarını yükseltecek şekilde kendi uçuş ağını tamamlayacak küresel bir havayolu ittifakı ile işbirliğine giderek kesintisiz ve kaliteli uçuş hizmeti sunmasını sağlamak,
- İstanbul'u önemli bir uçuş merkezi haline getirmek.

Türk hava yolları günümüzde dünyada işini en iyi yapan hava yolları şirketlerinden biridir, Türk hava yollarının gelecekte kendisini görmek istediği yer yani vizyonunuda şu şekilde açıklayabiliriz;

Türkiye'nin bayrak taşıyıcısı olarak, ortaklığın uzun menzilli uçuş ağı yapısını büyüterek, küresel havayolu işletmesi kimliğini geliştirmek, ortaklığın teknik bakım ünitesini, bölgesinde önemli bir teknik bakım üssü haline getirerek teknik bakım hizmetleri sağlayıcısı olma özelliğini geliştirmek, yurtiçi hava taşımacılığındaki lider konumunu muhafaza etmek, yer hizmetleri ve uçuş eğitimi dahil stratejik önemi olan her türlü sivil havacılık hizmeti alanında hizmet sağlayıcısı olma kimliğini geliştirmek, yurt dışındaki imajını geliştirecek ve pazarlama imkanlarını yükseltecek şekilde kendi uçuş ağını tamamlayacak küresel bit havayolu ittifakı ile işbirliğine girerek kesintisiz ve kaliteli uçuş hizmeti sunmasını sağlamaktır. Dış hat uçuş sayısını arttırarak Asya ve Avrupa'yı birleştiren İstanbul'u uçuş merkezi haline getirerek iç hatlarda hizmet veren özel havayolu işletmelerine potansiyel yaratmak ve bir devlet teşekkülü olarak ülkesine gerekli lojistik desteği sağlamayı hedeflemektedir.

Türk hava yolları günümüzde en hızlı gelişen havayolları arasında olma özelliğini korumaktadır önümüzdeki aylarda filosunu dahada genişleticektir, şu anda türk hava yolları filosunda toplam 101 adet uçak bulunmaktadır, türk hava yolları sunduğu hizmet kalitesini arttırmak için karını düşürmesine rağmen uçak içerisindeki koltuk aralıklarını yüksek tutarak bu konuda da dünyadaki sayılı havayolu şirketleri arasına girmeyi başarmıştır.

**Tablo: 30: THY Uçak filosu**

Uçak Tipi	Adedi
A340-300	7
A330-203	5
A310-300	6
A319-132	2
B737-400	17
B737-800	39
A320	15
A321	8
RJ100	2

**Kaynak: Türk Hava Yolları A.O,op.cir.,s.4**

Türk hava yolları filosunu büyütmek için Airbus firması ile gerekli anlaşmaları yapmış , siparişlerini vermiştir,, önümüzdeki aylarda bu siparişlerin teslim edilmesiyle THY nin yolcu taşıma kapasiteside uçak kapasiteside artacaktır.

#### **eb. Onur Hava Yolları**

29 uçaklık filosu ve 6682 kpltuk kapasitesi ile türkiyenin en büyük özel havayolu şirketi olan onur air 1992 yılından bu tarafa uluslar arası, 2003 yılından bu tarafa da tarifeli iç hat uçuşları ile havacılık sektöründe hizmet vermektedir.

Onur Havayolları Taşımacılık A.Ş. Türkiye Havacılık Sektöründe sürekli ilklere imza atmayı hedef edinmiştir. Onur Havayolları Taşımacılık A.Ş.'nin varoluş amacı, hizmet kalitesi ve müşteri memnuniyetini sürekli ön planda tutarak müşterilerine emniyetli, güvenilir, dakik ve ekonomik uçuş hizmeti sağlayabilmektedir.

Onur Havayolları Taşımacılık A.Ş hizmet kalitesi, uçuş emniyeti ve eğitime verdiği önem ile faaliyet gösterdiği tüm pazarlarda ilklere imza atan, Türk Sivil Havacılığı'nın önder kuruluşu olmayı amaç edinmiştir<sup>95</sup>.

<sup>95</sup> <http://www.onurair.com.tr/onurair/MisyonVizyon.aspx>

**Tablo 31: Onur Havayolları Uçak Filosu**

Uçak Tipi	Adedi
A320	2
A321	10
A300-600	6
A300-B4	4
MD88	5
MD-83	4

**Kaynak:** <http://www.onurair.com.tr/onurair/MisyonVizyon.aspx>

Genelde dış hatlarda tarifersiz uçuşlar yapan onur hava yolları iç hatlarda İstanbul merkezli 15 noktaya uçuş yapmaktadır<sup>96</sup>. Yaz sezonunda uçuşların yoğun olduğu zamanlarda Antalya merkezli uçuşlarda yapmaktadır. Haç zamanında çeşitli ülkelere uçak ve ekip kiralayarak Suudi Arabistan ve Türkiye arasında haç uçuşları yapan onur havayolları buna ek olarak Pakistan, Suriye,iran, yemen ve sudan gibi bir ok Müslüman ülkeyede uçmaktadır.

#### **ec. Atlas jet**

Atlas Jet Havacılık A.Ş. 14 Mart 2001 tarihinde Öger Holding tarafından kurulmuş, iç ve dış hatlarda tarifersiz seferlerle yolcu ve yük taşımacılığı yapmak üzere ruhsatlandırılmış ve ilk uçuşunu 1 Haziran 2001 tarihinde gerçekleştirmiştir. Uçuş operasyonuna 2 adet Boeing B-757-200 tipi uçak ile başlamıştır. Takip eden zaman içinde, Eylül 2001 de aynı tipte üçüncü ve Temmuz 2003 tarihinde yine aynı tipte dördüncü uçağını filosuna dahil etmiştir. Nisan 2004 tarihinde, turizm sektörünün güvenilir lider şirketleri ETS Tur'un ve Öger Tur'un güçlerini birleşirmesiyle Atlas Jet'te yeni bir yapılanmaya gidilmiştir. 14.06.2004 tarihinde, SHGM tarafından "İç ve dış hatlarda tarifeli ve tarifersiz seferlerle yolcu ve yük taşımacılığı yapmak üzere ruhsatlandırılarak, 01.07.2004 tarihinden itibaren iç hatlarda tarifeli seferlere başlamıştır. Tarifeli uçuş operasyonu gerçekleştiren noktalar ; İstanbul, Adana, Ankara, Antalya, Bodrum, Çanakkale, Dalaman, Edremit, Isparta, İzmir, Kıbrıs, Mykonos, Siirt, Tokat, Trabzon, Uşak yurtdışında tarifersiz uçulan noktalar ise ; Roma, Milan, Bologna, Venedik, Vienna, Linz, Salzburg, Klagenfurt, İsveç, Finlandiya, İspanya, Priştina, Niş, Üsküp, Sarayova vb. ülkeler

<sup>96</sup> Onair, Onur Air İletişim Dergisi, 01/05/08, s.3

gelmektedir. Turizm ve havacılık dünyasındaki son makro gelişmelerden sonra Atlas Jet havayolları, IATA üyesi olarak ve IOSA tescilini alarak, tarifeli havayolu olarak büyümeye ve yoluna devam etmeye, bu doğrultuda iç ve dış hatlarda tarifeli sefer sayısını %75-80'e çıkarmaya karar vermiştir. Öger grubu, mevcut yapısıyla 9'dan fazla havayolu ile uçmaktadır ve havayollarına eşit mesafede kalmak üzere karar almıştır. 01.02.2006 tarihi itibarıyla Öger Grubunun Atlas Jet'te bulunan % 45'lik hissesi, ETS grubu tarafından devir alınmıştır<sup>97</sup>.

2001 yılında kurulan ve Haziran 2004 tarihinden itibaren iç hat uçuşlarına başlayan Atlas Jet toplam 17 uçak ve yolcu kapasitesiyle operasyonuna devam etmektedir. Genç ve modern bir filoya sahip olan Atlasjet filosu genelde orta mesafeli dış hat seferleri için oluşturulmuştur.

**Tablo 32 : Atlas Jet Uçak Filosu**

Uçak Tipi	Adedi
B757	2
A320	10
CRJ-900	6
A319	4

**Kaynak:** [http://www.atlasjet.com/hakk\\_genelbilgi.asp](http://www.atlasjet.com/hakk_genelbilgi.asp) (02.02.2008)

Atlas Jet dış hat uçuşlarını ağırlıklı olarak charter olarak tur operatörleri adına gerçekleştirmektedir. 2006 yılı yaz sezonundan itibaren uçuş yaptığı dış hat noktalar, Vienna, Linz, Salzburg, Klagenfurt, Barcelona, KMadrid, Bilbao Sevilla, Valencia, Palma De Mallorca **İTALYA:** Rome, Milano, Bologna, Venedik **İSVEÇ:** Stockholm, Goteborg, Malme, Jönköping, Karlstad **FİNLANDİYA:** Helsinki, Kuopio, Vaasa **NORVEÇ:** Oslo, Trondheim, Bergen **ÇEK CUMHURİYETİ:** Prague **BULGARİSTAN:** Sofia **BALKANLAR:** Priştina, Niş, Üsküp, Sarayova **KAZAKİSTAN:** Astana, Karaganda **MİSİR:** Alexandria Sharm El Sheik olarak belirlenmiştir.

<sup>97</sup> [http://www.atlasjet.com/hakk\\_genelbilgi.asp](http://www.atlasjet.com/hakk_genelbilgi.asp)

### **ed. Fly Havacılık A.Ş.**

2002 yılında faaliyetine başlayan Fly Hava Yolları; bu tarihten itibaren Avrupa, Asya ve Afrika kıtalarındaki önemli uçuş noktalarına programlı ve özel charter uçuşları yapmaktadır. Türkiye’de yerli sermaye ile kurulmuş özel havayolu şirketleri arasında kısa dönem içinde önemli yol kateden Fly Hava Yolları, her geçen gün istikrarlı ve yükselen bir grafikte, filosunda, personeline, uçuş noktalarında ve taşıdığı yolcu adetine sağladığı sayısal artışla kısa sürede hedeflediği hizmet kalitesine ulaşmıştır. Fly air kuruluş sermayesi Karadeniz bölgesi olması nedeniyle merkezide Trabzon olarak seçilmiştir. Trabzon merkezli iç hat seferlerinin yanında dış hat seferleri için bodrum’u ikinci üs olarak kullanmaktadır<sup>98</sup>. Yer hizmet birimi olmayan Fly hava yolları , yer hizmetlerini handling firmalarından satın almaktadır.

Türkiye’de yerli sermaye ile kurulmuş özel havayolu işletmeleri arasında kısa dönem içinde önemli yol alan Fly havayolları her geçen gün istikrarlı ve yükselen bir grafikte filosunda, personeline, uçuş noktalarında ve taşıdığı yolcu adetine sağladığı sayısal artışla kısa sürede hedeflediği hizmet kalitesine ulaşmıştır.

Fly hava yolları, öncelikle Avrupa olmak üzere yılda yaklaşık bir milyon yolcu taşımaktadır. İç hat uçuş sayısı fazla olmayan fly habva yolları, genelde dış hat bağlantılı gelen seferlerinin devamında iç hat seferleri düzenlemektedir. Fly hava yolları toplam 10 adet uçağı ve 2438 koltuk kapasitesiyle hizmet vermektedir.

**Tablo 33 : Fly Hava Yolları Uçak Filosu**

Uçak Tipi	Adedi
A300-B4	4
A300-B2	3
B737-300	1
MD83	2

**Kaynak:** <http://www.flyair.com.tr/sirketimiz.asp>

Türkiye de hava yollarının serbestleştirilmesi sonrasında 20 ekim 2003 tarihinde istanbıl – Trabzon uçuşu ile başlayan ve ardından Ankara – Trabzon

<sup>98</sup> <http://www.flyair.com.tr/sirketimiz.asp>

uçuşlarını yapan fly hava yolları, 2006 yılı yaz sezonunda iç hatlarda istanbuldan Antalya, bodrum ve trabzona tarifeli seferleriyle hizmet vermektedir.

Dış hatlarda Hollanda, Belçika, Almanya, Fransa, İsviçre, İtalya, ispanya, Polonya, İsrail, iran, Ermenistan, kuzey Kıbrıs türk cumhuriyeti, birleşik arap emirlikleri, sudan, mısır, Tunus, Sırbistan ve makedonya'ya uçuşlar yapan fly hava yolları yolcu talebine göre uçuş noktalarını arttırmaktadır.

#### **ee. Sun Express Hava Yolları**

Sun Express, alman havayolu lufthansa ile türk hava yolları arasında 1989 yılının ekim ayında ankarada imzalanan anlaşmanın sonucunda kuruldu. Sun Express 5.7 yaş ortalamasına ve toplam 1917 yolcu kapasitesine sahip 10 uçaklık bir filoyla hizmet vermektedir<sup>99</sup>.

Sun Express dış hatlarda Almanya ağırlıklı olmak üzere 15 uçuş noktasına sahiptir. Bunlar; basel, shonefeld, tegel, dortmound, Dusseldorf, Frankfurt, hannover, köln, leipzig, Münih, münster, luxembourg, salzburg, viyana, zurih, stuttgart, sun express'in türkiyeye getirdiği yolcuların çoğunu almanlar oluşturmakta olup, yeni pazarlara yönelik çalışmaları devam etmektedir.

#### **ef. Pegasus Hava Yolları**

Pegasus Havayolları, 1990 yılında Aer Lingus, Silkar Yatırım ve Net Holding'in ortak girişimiyle İstanbul'da kuruldu. Mayıs 1990'da ilk uçuşunu gerçekleştiren Pegasus, iki uçakla başladığı yolculuğunu, bugün son model Boeing 737-800'lerin içinde bulunduğu 17 uçaktan oluşan bir filoya dönüştürdü. 17 yıllık başarılı geçmişiyle Türkiye'nin önde gelen charter şirketlerinden biri haline gelen Pegasus, 12 adet Boeing 737-800, 2 adet Boeing 737-400 ve 3 adet Boeing 737-500 tipi uçakla Türkiye'den 17 ülkedeki 100'ü aşkın farklı noktaya charter uçuşları

---

<sup>99</sup> <http://www.sunexpress.com.tr/>



yapıyor. Ayrıca, charter operasyonları dışında ekstra kapasite gerektiğinde diğer havayolu şirketlerine wet leasing (kiralama) hizmeti veriyor.

Yolcularına güvenli, rahat ve dakik uçuşlar sunmak için sürekli en yüksek operasyonel standartlara ulaşmaya çalışan Pegasus'un operasyonları, JAR-OPS 1 ve JAR- FCL'e uygun olarak Türkiye Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü tarafından onaylı. TUV Rheinland tarafından belgeli ISO 9001 sertifikasına sahip olan Pegasus bağımsız Fransız şirketi Bureau Veritas tarafından da denetleniyor. ESAS Holding, Ocak 2005'te Pegasus Havayolları'nın tamamını satın aldı. Ali Sabancı Yönetim Kurulu Başkanı, Sertaç Haybat ise Genel Müdür olarak görev yapıyor. Böylece, yeni Yönetimin oluşturmuş olduğu dinamizmin yanı sıra, müşteri beklentileriyle uyumlu olarak yeniden yapılanma süreci başladı. Bu çabaların ve müşterilerin talep ve beklentilerinin sonucu olarak, Pegasus Havayolları iç hat tarifeli uçuşlarına 1 Kasım 2005 tarihinde başladı. Pegasus, İstanbul Sabiha Gökçen Havalimanı'ndan Adana, Ankara, Antalya, Bodrum, Dalaman, Diyarbakır, Erzurum, Gaziantep, İzmir, Kayseri, Malatya, Samsun, Stuttgart, Trabzon ve Kıbrıs'a tarifeli uçuşlar gerçekleştiriyor. Stuttgart,Münih, Düsseldorf,Zürih, Kopenhag, Antalya'dan ise Stuttgart, Frankfurt, Hannover, Leipzig, Münih, Düsseldorf ise pegasus hava yollarının dış hat uçuş noktalarını oluşturmaktadır<sup>100</sup>.

Pegasus'un 12 adet b737-800, 2 adet b737-400 ve 2 adet b737-500 tipinde uçaklardan oluşan filosu bulunmaktadır. Yakın zamanda 3 adet 737-500 model katılacak olup, sipariş ettiği 12 adet yeni nesil b737 tipi uçaklarla filosu 2008 yılından itibaren daha da genişleyecektir.

**Tablo 34: Pegasus Hava Yolları Uçak Filosu**

Uçak Tipi	Adedi
B737-400	2
B737-500	2
B737-800	12

**Kaynak: <http://www.flypgs.com/pegasus.dunden.bugune.asp>**

<sup>100</sup> <http://www.flypgs.com/pegasus.dunden.bugune.asp>

İç hatlar da uçuş noktaları: İstanbul, sabiha gökçen, adana, Ankara, bodrum, Diyarbakır, Trabzon, van, Antalya ve dalamandır. Bu noktalardan bazı uçuşlar izair ile ortak gerçekleştirilmektedir.

### **eg. İzmir Hava Yolları**

İzmir hava yolları, izmirden türkiyenin bir çok şehrine ve avrupaya direkt uçuş imkanı sağlamak amacıyla İzmirli 114 işadamının katkılarıyla nisan 2005 te kurulmuştur. İzmir hava yolları, pegasus ile işbirliği protokolü imzalayarak, 26 haziran 2006 da uçuşlarına başlamıştır.

Ulusal ve uluslar arası havacılık kurallarının gereklerini tam olarak uygulayarak, can ve mal güvenliğinin sağlanmasını ana felsefe olarak görerek, sürdürülebilir şekilde bir şirket olmak için işletmenin her yerinde sürekli iyileştirmeyi amaçlamıştır.izmir hava yolları, yeni nesil 2005 model, 3 adet a319 uçağa sahip olmaktadır. İzmirin üç önemli ilçesinin isimlerinin verildiği uçaklar 132 koltuk kapasitesine sahiptir<sup>101</sup>.

İzmir hava yolları, izmirden İstanbul, Ankara, adana, Diyarbakır, Gaziantep,Erzurum,Mardin,samsun,Trabzon ve van a karşılıklı seferler düzenlemektedir. Ayrıca ankaradan Antalya ve bodruma, antalyadan ise adanaya direkt seferler düzenlemektedir.

### **eh. Anadolu Jet**

Anadolu Jet 2008 yılının mart ayında THY'nın alt kuruluşu olarak düşük maliyetli havayolu taşıyıcısı olarak havayolu piyasasına giriş yapmıştır. Filosunda 7 adet uçağı bulunan Anadolu Jet'in taşıma kapasitesi 1300 adet yolcudur ancak gelecek dönemlerde uçak filosunun büyümesi beklenmektedir.

---

<sup>101</sup> [http://www.izair.com.tr/hk\\_ucaklarimiz.htm](http://www.izair.com.tr/hk_ucaklarimiz.htm)

## **f. Türkiye'nin Havayolu Ulaştırması Konusunda Uluslararası Taahhütleri ve Yükümlülükleri<sup>102</sup>**

1944 yılında Chicago'da Türkiye'nin de aralarında bulunduğu 52 ülke temsilcisi tarafından hazırlanan "Uluslararası Sivil Havacılık Anlaşması" na Türkiye 5 Haziran 1945 tarih ve 4749 sayılı Kanun ile taraf olmuştur. Türkiye, ICAO üyesi olarak uygulamaya konulan ve konulacak tüm düzenlemelere uymakla yükümlüdür.

Aynı şekilde Türkiye kurucu üyesi olduğu ECAC'a 1955 yılında katılmış olup bugüne kadar 41 devlet bu kuruluşa üye durumundadır. Temel amacı emniyetli, verimli bir Avrupa hava ulaşım sisteminin gelişimini teşvik etmek olan ECAC'ın JAA ve Eurocontrol olmak üzere 2 ilgili kuruluşu bulunmaktadır. Bunlardan 1960 yılında kurulan ve 35 üyesi bulunan Eurocontrol'e ülkemiz 1 Mart 1989 tarihinde üye olmuştur. Üye devletlerin birbirinden farklı hava trafik kontrol sistemlerine sahip olmaları (Eurocontrol bünyesinde 73 Hava Trafik Merkezi ve 30 değişik sistem bulunmaktadır) ya da hava sahalarında kapasite sorunları (gecikmelerin %75'i Batı Avrupa Hava Sahasında bulunmakta ve genişleme problemi olan 10 havaalanı nedeni ile oluşmaktadır) yaşamaları, Eurocontrol'ün işlevlerini yerine getirmesinde önemli engeller oluşturmaktadır. Hava sahası kapasitesi açısından ülkemiz, diğer Eurocontrol üyesi ülkeler göz önüne alındığında çok daha az sorunla karşı karşıyadır. Ancak bu durum gelecekte sorunların olmayacağı anlamına gelmemektedir. Bundan dolayı dünya ve ülkemiz trafik artışları ön görülerek, Eurocontrol'ün Avrupa ATM Kapasite Planlama çalışmalarına paralel olarak gerekli düzenlemelerin yapılması gerekmektedir.

Türkiye'nin 4 Nisan 2001 tarihinde tam üye olduğu Avrupa Havacılık Otoriteleri Birliği JAA, 6'sı aday 33'ü tam üye olmak üzere 39 üyesi olan, Avrupa'da uçuş emniyetini en üst düzeye çıkararak, hava aracı kaza sayısını mümkün olan ölçülerde sıfıra indirmek üzere tamamen teknik konularda çalışmalarını yapan uluslararası bir teşkilat konumundadır. Tam üye olduktan sonra ülkemizde JAA tarafından tanımlanmış ve JAR adı verilen düzenlemeler kabul

---

<sup>102</sup> Dpt 9. Kalkınma Planı, „Havayolu Taşımacılığı Özel İhtisas Komisyon Raporu,op.cit., s.22

edilmiş ve bu doğrultuda sivil havacılık faaliyetleri yeniden yapılandırılmaya gidilmiştir. Yasal düzenlemelerin devam ettiği günümüzde otorite konumundaki Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü ilk olarak onaylı bakım kuruluşlarının standartlarını belirleyen JAR-145 konusunda tam yetki almış ve buna paralel olarak bazı havayolu işletmeleri de kendi bünyelerinde bakım merkezleri kurmuştur. İkinci adım olarak SHGM pilot lisanslama ve eğitimi ile ilgili standartları tanımlayan JAR FCL konusunda tam yetki almak için çalışmalarını sürdürmektedir.

Avrupa Birliği'nin bir alt kuruluşu olan EASA, Avrupa Parlamentosu tarafından 15 Temmuz 2002'de kurulmuştur. Geliştirilmekte olan uçakların havacılık emniyeti ve çevre koruma konularında sahip olması gereken kriterleri belirlemekte olan bu kuruluş, geçiş dönemi boyunca işletme ve lisanslama standartlarının sorumluluğu JAA'da olmak üzere, 1 Kasım 2004'den itibaren standartların koordinasyonunu gerçekleştirmektedir. EASA'nın oluşturulmasından önce hava aracı, donanımları gibi konularda her bir JAA üyesi ülke, JAA tarafından sertifikalandırılmakta iken, EASA ile birlikte sertifikalandırılma işlemi tek bir kuruluş, yani EASA tarafından yapılmaktadır. Şu an itibariyle JAA ile koordineli olarak faaliyetlerini sürdürmekte olan EASA, 1 Ocak 2007 tarihinden itibaren JAA'den tüm sorumluluğu alarak tek bir otorite olarak faaliyetlerini sürdürecektir. JAA'ye tam üye olmayan ülkeler, gerekli gördükleri takdirde üyeliklerini 31 Aralık 2006 tarihine kadar yaptırabileceklerdir. Ancak bu tarihten sonraki üyelikler, en geç 31 Aralık 2010'a kadar EASA bünyesinde gerçekleştirilecektir. 1 Ocak 2007 tarihinde sorumluluklarını devredecek olan JAA, Avrupa'da tam bir bütünlük sağlanana kadar (en geç 31 Aralık 2010 olmak üzere), faaliyetlerine devam edecektir.

EASA'nın görevlerini; sivil havacılık faaliyetlerinde kullanılan tüm araç ve teçhizatın, parçalarının, donanımlarının sertifikasyonu ve bakımları; ilgili kuruluş ve havacılık işletmelerinin yetkilendirilmesi, havacılık personelinin lisanslandırılması, havaalanı ve hava trafik işleticilerinin emniyet açısından denetimi şeklinde sıralamak mümkündür. JAA'a tam üye olan Türkiye'nin kısa bir süre içerisinde EASA ile görüşmelere başlayarak tam üye olması ve bu konuda gerekli düzenlemeleri yapması bir zorunluluk olacaktır. Bu yeni yapılanma ile Avrupa Konseyi ve Parlamentosu

tüm Avrupa ülkelerinin uymakla yükümlü oldukları standartları tanımlayıp tüm yetkileri tek bir kurum bünyesinde toplayarak ABD'deki FAA benzeri bir yapılanma hedeflemektedir.

### **g. Türkiye'den İyi Uygulama Örnekleri**

#### **ga. İç Hat Havayolu Taşımacılığının Serbestleştirilmesi**

Ulaştırma Bakanlığının aldığı bir karar ile iç hat havayolu taşımacılığında yaşanan yeniden serbestleşme 20 Ekim 2003'te Fly Havayolları'nın İstanbul-Trabzon uçuşuyla başlamıştır. Daha sonra iç hat uçuş izni alan diğer havayolu işletmelerince özellikle İstanbul çıkışlı olarak ülke içerisinde birçok noktaya THY dışında da hizmet verilmesi mümkün olmuştur. Özel havayolu işletmelerinin de iç hat havayolu taşımacılığı pazarına girmesiyle birlikte yolcu trafiğindeki büyüme 2004 yılında bir önceki yıla göre %59, 2005 yılının ilk 8 ayındaki büyüme de bir önceki yılın aynı dönemine göre %35 olarak gerçekleşmiştir. Yolcu trafiği bakımından iç hatlarda özel havayollarının payı 2004 yılı itibarıyla %30'a çıkmasına karşın pazarın büyümesiyle birlikte THY'de yolcu trafiği bakımından %15'lik bir büyüme gerçekleşmiştir<sup>103</sup>.

Türkiye'de iç hat havayolu taşımacılığında THY dışında 6 havayolu işletmesi faaliyet göstermektedir. Hâlihazırda rekabetin yaşandığı iç hat havayolu taşımacılığında, yakın gelecekte başka işletmelerin de pazara girmesi beklenmektedir. Bu havayolu işletmeleri THY'ye göre daha düşük fiyatlar sunmalarına karşın ve bazı özellikleri itibarıyla düşük maliyetli havayolu iş modelini uygulamakta olsalar da bunlara tam olarak "düşük maliyetli havayolu işletmesi" denilemez. Aynı zamanda charter/tarifesiz taşıyıcı olarak hizmet veren bu havayolu işletmeleri sahip oldukları filo yapıları da daha çok charter/tarifesiz hizmet vermeye uygun uçaklardan oluşmaktadır.

---

<sup>103</sup> [www.dhmi.gov.tr](http://www.dhmi.gov.tr) (25/05/2007)

Filoların daha küçük gövdeli bölgesel uçaklarla takviye edilmesi ile birlikte başlayacak çapraz uçuşlar, serbestleşmenin etkisinin daha da güçlenmesini ve belli başlı merkezlerin hava köprüsüyle birbirine bağlanmasını sağlayacaktır. Bu konuda bazı havayolu şirketleri aldıkları yeni bölgesel uçaklar ile çapraz uçuşlara başlamışlardır.

Uçak biletlerinden alınan vergilerde yapılan indirimin yanı sıra havayolu işletmelerinin yeni yapılan düzenlemeler ile bilet fiyatlarını kendilerinin belirleyebilme serbestisinin verilmesi THY dahil iç hatlarda faaliyet gösteren tüm havayolu işletmelerinin daha düşük fiyatlar sunmalarına olanak sağlamış ve pazarın büyümesiyle birlikte havayolu işletmeleri de bu trafik artışından faydalanarak hizmet miktarlarını ve gelirlerini artırmışlardır.

#### **gb. Havaalanlarında Kamu- Özel Sektör İşbirliği ve Dışa Açılım Uygulamaları<sup>104</sup>**

Bütçe kısıtları, kamu borçlanma gereksinimindeki olumsuz gelişmeler ve kamu kaynaklarının yetersizliği, altyapı yatırımlarının finansmanında yeni arayışlara neden olmuş; Yap-İşlet-Devret (YİD) ve benzeri kamu – özel sektör işbirliği modelleri bir çözüm olarak ortaya çıkmıştır. Havayolu taşımacılığındaki hızlı gelişmeler Türkiye’de havaalanlarında yatırım gereksinimini doğurmuştur. Bunun için fonların temin edilmesi ve yatırımların çok hızlı şekilde yapılması gerekmektedir. Dolayısıyla yatırımların hızlandırılması, hizmet kalitesinin artırılması ve bu yolla kamu yatırım stokunun çoğaltılması gibi amaçlarla, havalimanlarında YİD tercih edilen bir proje finansman modeli olarak ortaya çıkmıştır.

Havaalanlarındaki uygulamalar itibariyle özel sektör işletmecileri iyi birer yatırım ve işletme örneği oluşturduklarını düşünerek sektörde kalıcı olmayı hedeflemekte, birikimlerini ve dinamizmini ekonomiye aktarmayı ve farklılaşmayı istemektedirler. Devletin bu tesislerdeki rolünün ise “düzenleme ve denetleme” boyutunda kalması, işletmeciliğe girmemesi yönündedir.

---

<sup>104</sup> Dpt 9. Kalkınma Planı, Havayolu Taşımacılığı Özel İhtisas Komisyon Raporu,op.cit.,s. 15

Türkiye’de havaalanlarında ilk YİD uygulaması, yasal düzenlemeden önce gerçekleşmiştir. İlk uygulama örneği Antalya Havalimanı Dış Hatlar Terminali YİD projesidir. Sonraki ihaleler ise 3996 sayılı yasa ve 94/5907 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı çerçevesinde belirlenen yasal zemin üzerine oturtulmuştur.

Türkiye’de YİD modeli ile yapılmış ve işletilmekte olan iki proje halen uygulanmaktadır. Bunlar; Antalya Havalimanı Dış hatlar I. ve II. yolcu terminalleri projeleridir. Ayrıca Atatürk Havalimanı Dış Hatlar Yolcu Terminali ve Katlı Otoparkı YİD modeli ile yapılmış, işletilmiş ve Temmuz 2005’te DHMİ’ye devredilmiştir. 2004 yılından itibaren ihalesi yapılmış olup yapımı devam eden projeler ise, Dalaman Havalimanı Dış Hatlar Terminali, Ankara Esenboğa Havalimanı İç ve Dış Hatlar Terminali, İzmir Adnan Menderes Havalimanı Dış Hatlar Terminali YİD projeleridir. Havalimanlarında kamu özel-sektör işbirliğinin bir diğer örneği de Atatürk Havalimanı Dış ve İç Hatlar Terminal Binası, Katlı Otoparkı ve Genel Havacılık Terminalinin 15,5 yıl süreyle işletilmesinin, TAV Havalimanları Terminal İşletmeciliği A.Ş.’ne verilmesidir.

İşletici firmaların yurt içinde ve yurt dışındaki atılımları ise bu konuda gelecek vaat etmektedir. YİD projelerine birer inşaat şirketi olarak başlayan Türk şirketlerinin, havaalanı yapımı ve işletmeciliği gibi çok özel bir alanda deneyim kazanmalarına olanak sağlanmıştır. Bu hem işleticilerin yurtiçinde ve yurtdışında benzer yeni yatırımları gerçekleştirmeleri konusunda cesaretlenmelerine, hem de bu alanda bilgi ve sermaye birikimine neden olmuştur. Aynı zamanda yabancı işletmelerle işbirliği olanaklarını da artırmıştır. Böylece havaalanı yapımı ve işletmeciliği alanında uluslararası piyasada iş yapan ve bu yolla ülkeye döviz girdisi sağlayan deneyimli işletmeler kazanılmıştır. Örneğin TAV grubu bu birikimi Malezya, Mısır, Dubai, Ukrayna, İran gibi ülkelerde de kullanarak yeni projeler gerçekleştirmektedir.

### **gc. Hava Aracı Bakım Faaliyetlerinde Gelişmeler<sup>105</sup>**

Nisan 2001 tarihinde Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü'nün JAA'ya tam üye olması sonrasında yapılan hızlı çalışmalar ve düzenlemeler ile JAR-145 onaylı bakım kuruluşlarının standartlarını belirleyen yönetmelik tam olarak uygulanmaya başlamış ve bu konuda JAA'dan tam yetki alınması ülkemizde faaliyet gösteren havayolu şirketlerinin hava aracı bakımlarını kendi imkanları ile gerçekleştirmeleri sonucunda yurt dışına döviz çıkışı önlenmiş, başta THY olmak üzere bazı havayolu işletmeleri bakım altyapılarını geliştirerek yabancı havayolu işletmelerinin uçaklarına da bakım hizmeti vermeye başlamışlardır. Oluşan yoğun talep üzerine THY, Sabiha Gökçen Havalimanı'nda (SGH) yönetimi tamamen özerk yapıda olan bir bakım, onarım tesisi kurma konusunda bir çalışma başlatmıştır. 2005 yılından geçerli olmak üzere Milli Savunma Bakanlığından, SGH'de 80 hektarlık arazi yıllık 2 milyon dolardan 25 yıllığına kiralanmıştır. Kısa adı HABOM olan Havacılık Bakım Onarım ve Modifikasyon Merkezi projesinin toplam yatırım tutarı 300-400 milyon dolar olarak hesaplanmaktadır. THY, kendi uçakları dışında Türkiye'deki diğer havayollarının uçaklarına ve bölge ülkelerine ait uçaklara da bakım hizmeti verebilecektir. Bölgenin en büyük bakım, onarım ve modifikasyon merkezi olacak olan tesislerde ilk etapta 2000, uzun dönemde ise 5000 kişiye iş imkanı sağlanacağı ve 2006'da bitmesi planlanan tesislerden on yılda 1 milyar dolar gelir elde edileceği tahmin edilmektedir.

### **h. Türkiye'de Havayolu Yolcu Taşımacılığının Gelişimi İle Birlikte Doğan Avantajlar ve Dezavantajlar**

Türkiye'de havayolu ulaşımının payı karayolu ve demiryoluna göre bugüne kadarki gelişim ve yatırımlar dikkate alındığında oldukça düşük seviyelerde kalmaktadır. Dünyadaki gelişmiş ülkelere bakıldığında havayolu ulaşımının diğer taşımacılık modlarına göre daha yüksek bir paya sahip olduğu görülmektedir. 2003 yılı sonunda alınan bazı kararlar ile özel havayolu işletmelerine iç hatlarda uçabilme hakkının verilmesi ve bazı vergilerde indirimle gidilmesi doğrutusunda özellikle iç

---

<sup>105</sup> İbid.,s.18



hatlarda hızlı bir büyüme yaşanmıştır. Gelişim sürecinin devam ettiği Türkiye’de havayolu ulaşımının dünyadaki büyüme oranına göre çok daha hızlı bir seyir göstermesi önemli fırsatlar yaratacaktır. Ulaştırma bakanlığının ve ilgili birimlerin bu konudaki çalışmaları devam etmektedir, yakın tarihte Türk havacılık sektörüne girmeyi düşünen yabancı firmalarda bu olumluluğa katkıda bulunacaklardır.

Turizmin gelişmesi ve Türkiye’nin önemli bir turizm alanı olması havayolu taşımacılığını etkileyen diğer faktördür. Ülkemize seyahat amacıyla gelen turistlerin büyük çoğunluğu havayolunu kullanmaktadır, ayrıca yabancı ülkelerde yaşayan Türk vatandaşlarının hava yolu ulaşımını kullanarak ülkemize gelmektedirler.

Türkiye’de hava trafiğine açık veya açılacak yaklaşık 70 adet havaalanı bulunmakta olup bu havaalanlarının biri hariç tamamı devlet tarafından yapılmıştır. Özellikle engebeli bir topografik yapıya sahip doğu bölgelerimizde şu an için bir kısmı kullanılmasa da çok sayıda havaalanı bulunması, kısa bir süre içerisinde ortaya çıkan havayolu ulaştırmasındaki hızlı talep artışının karşılanması ve ülke çapında yaygınlaştırılması için önemli bir avantaj sağlamaktadır.

Türkiye’de havayolu ulaştırması henüz tam olarak gelişimini tamamlayamamıştır, havayolu sektörünün gelişimini sürdürmesi ülkemiz için yeni istihdam kaynakları yaratarak işsizlik oranının düşmesine neden olacak , ekonomik gelişmeye katkı sağlayacak, özellikle geniş bir coğrafi bölgeye yayılmış olan ülkemizin bölgeler arasındaki farklılığı azaltacaktır. Havayolu sektörünün gelişmesi ülkemizde bu sektöre yönelik eğitim veren kuruluşlarında ortaya çıkmasına neden olmuştur, ülkemizin genç nüfusunda düşünürsek havayolu ulaştırmasında ortaya çıkan hızlı büyüme doğrultusunda oluşacak insan kaynağı ihtiyacının yurt içinden karşılanmasında önemli bir faktördür. Bu konuda insan kaynağı ihtiyacını karşılayan önemli kuruluşlardan biri türk hava yollarıdır, türk hava yolları ülkedeki pilot ihtiyacının karşılanmasına yönelik çalışmalarını 2004 yılında başlatmıştır.

Son yıllarda gerek havayolu gerekse havaalanı terminal işletmeciliğinde özel girişimcilerin payı giderek artmaktadır. Geçmişte çok özel uzmanlık alanları olarak

görülen bu faaliyetler artık bilinir hale gelmiştir. Hatta Türkiye’de uzmanlaşan özel sektör elde ettiği özellikleri yurt dışında kullanabilir hale gelmiştir. Özel sektör yaratıcılığı ve dinamizminin sektöre girmesi sağlıklı bir büyüme ve rekabet gücü kazanılması açısından önemli bir fırsattır.

ülkemizdeki havayolu taşımacılığı daha öncede belirttiğimiz gibi yeni gelişen bir sektördür, sektörün yeni gelişmesi bu koudaki sorunlarında ortaya çıkmasına neden olmuştur, türkiye’de yukarıda sayılan avantajların yanında sektörü etkileyen olumsuzluklar ve giderilmesi gereken açıklarda vardır.

Ülkemizde havayolu taşımacılığı kurallarını düzenlemesi gereken sivil havacılık genel müdürlüğü dünyadaki örneklerinin nitelik ve nicelik açısından sahip olduğu özellikleri taşımaması havacılık güvenliğini ve emniyetini tehdit ederek türk sivil havacılığının gelişiminde önemli bir sorun teşkil etmektedir. Dünyada havayolu ulaşımının yapıldığı ülkelerde havayolu ile ilgili kuralları koyan , uygulanmasını denetleyen sivil otoriteler vardır ancak ülkemizde bu kurallar daha çok deniz ticareti kurallarından esinlenerek yapıldığı için önemli eksiklikler gözlemlenmektedir.

Türkiye’de 70’e yakın hava alanı bulunmaktadır ancak bu havalananlarının bazıları siyasiler tarafından seçim yatırımı olarak görüldüğünden gerçek görevlerini yapamamakla beraber geriye kalan diğer havaalanlarında bazıları STOL ( short take off and landing) nitelikte olup geniş gövdeli uçaklar ile sefer yapılmasına uygun değildir. Hava alanlarımızın diğer bir eksikliği uçakların görüşün düşük olduğu meteorolojik şartlarda emniyetle yaklaşmalarını sağlayan İLS’nin, coğrafi engeller nedeniyle 11 havaalanına kesinlikle kurulamayacağını ortaya çıkmasıdır. . DHMİ'nin raporu ILS'nin 10 havaalanına sorunsuz, beş meydana da tahditli kurulabileceğini ortaya koyuyor. Halen 19 havalimanında ILS bulunuyor. Sivas, Gaziantep, Malatya ve Diyarbakır'a bu yıl ILS takılması planlanıyor. İç hatlarda her yıl yüzlerce sefer özellikle kış döneminde hava şartları nedeniyle iptal oluyor, aksamalar yaşanıyor. Modern havalimanlarının standart donanımları arasında yer alan ILS, uçuş emniyetini yükseltiyor<sup>106</sup>. Ülkemizde İLS sistemini tam olarak kurmuş yada tahditli olarak kurmuş havaalanlarını sıralanırsa;

---

<sup>106</sup> Uğur Cebeci, Hurriyet Gazetesi, Kokpit, 18 mart 2007

### **ha. İLS'ye sahip havalimanları**

**Adana:** 05 pisti için CAT 1.

**İzmir Adnan Menderes:** 16 için CAT 1, 34 için CAT 1 ve 2

**Antalya:** 36R için CAT 1

**İstanbul Atatürk:** 18L, 06, 24 pistleri için CAT1, 36R için CAT 2.

**Dalaman:** 01 pisti için için CAT1.

**Ankara Esenboğa:** 03R, 21L, 03L, 21R pistlerinde CAT1 ve CAT2.

**Milas/Bodrum:** 11 ve 29 pistleri için CAT1 ve CAT2.

**Nevşehir Kapadokya:** 11 pisti için CAT1.

**Tekirdağ/Çorlu:** 05 pisti için CAT1

**Trabzon:** 11 pisti için CAT1

**Bursa/Yenişehir:** 25R pisti için CAT1.

**Eskişehir/Anadolu:** 09 pisti için CAT1

**Kars:** 06 pisti için CAT1

**İstanbul Sabiha Gökçen:** 06 ve 24 pistleri için CAT1

**Samsun Çarşamba:** 13 pisti için CAT1 ve CAT2.

**Denizli Çardak:** 24 pisti için CAT1

**Erzurum:** 26R için CAT1

**Kayseri Erkilet:** 25 için ILS CAT1

**Muş:** 29 için CAT1

### **hb.Tahditli olarak İLS Sisteminin Kurulabileceği Hava Limanları**

**Ağrı:** 16 pisti için pas geçme sahaları manialar nedeniyle uçaklar ILS ile en çok 165 metreye kadar alçalabilir.

**Edremit/Körfez:** 05 pistine manialar nedeniyle kurulacak ILS'de uçaklar en çok 200 metreye kadar alçalabilecek. Mevcut sistemlerle uçaklar halen 230 metreye kadar alçalabiliyor. Diğer pist 23'te ise manialar nedeniyle ILS kurulsa bile uçaklar 345 metreye kadar alçalabilecek. Bu ILS limitlerinin çok üzerinde

**Gaziantep:** 28 pistine kurulması durumunda uçaklar 165 metreye kadar alçalabilecek

**Sinop:** Hava trafiğine açık olmayan meydan için yapılan değerlendirmede, 23 pisti için pas geçme sahalarındaki ILS yüzeyleri manialar tarafından tahditleniyor. Bu piste yapılacak ILS yaklaşmalarında uçaklar en fazla 120 metreye kadar alçalabiliyor

**Uşak:** 26 pisti tarafındaki manialar nedeniyle uçaklar 200 metreye kadar alçalabilecek

#### **hc. İLS sisteminin kurulabileceği hava meydanları**

**Bahkesir:** 18 pisti için CAT1 ILS mümkün. 36 pistine kurulacak ILS'de manialar nedeniyle uçaklar pist başına göre 77 metreye kadar alçalabilecek. Askeri otoritenin onayı bekleniyor.

**Batman:** 02 pistine CAT1 ILS kurulumu mümkün. Askeri otoriteden onay bekleniyor.

**Çanakkale:** 04 pisti için CAT1 ILS kurulabilir

**Diyarbakır:** 16 ve 34 pisti için CAT1 ILS mümkün. Çalışmalar başladı

**GAP:** 04/22 pistleri için CAT1 şartlarında ILS mümkün.

**Konya:** 01 ve 19 pistleri için CAT1 ILS kurulabilir. Meydanda ILS tesisi askeri otoritenin iznine bağlı. Gerekli girişimlerde bulunuldu.

**Malatya/Erhaç:** 21 pisti için CAT1 ILS mümkün. Askeri otoriteden izin alındı, çalışmalar başladı.

**Şanlıurfa:** 33 için CAT1 ILS kurulabilir

**Selçuk/Efes:** 09 için CAT1 ILS mümkün.

**Sivas:** 01 pisti için CAT1 ILS kurulabilir.

#### **hd.İLS Sisteminin Kurulamayacağı Hava Meydanları**

**Adıyaman:** 05 pisti için CAT 1 ILS kurulabilir. Ancak pist sonuna göre 30 metre mesafede 60 metreye varan kot düşüklüğü nedeniyle localizer cihazı kurulamıyor

**Zonguldak Çaycuma:** Pistte çok yakın ve yüksek manialar nedeniyle tahditli bir meydan. Seyrüsefer cihazlarının yayın problemleri nedeniyle mevcut alçalma usulleri de direkt yaklaşma sağlanamıyor. ILS kurulumu mümkün değil.

**Elazığ:** Meydanın 13 ve 31 pistleri için yapılan çalışmada manialar nedeniyle ILS kurulsun bile uçaklar pist başına göre 459 metreye kadar alçalabilecek. Bu yükseklikten pist görüşünün sağlanması ve inişin gerçekleştirilmesi mümkün değil.

**Erzincan:** ILS sinyalleri maksimum 2 bin 660 metreye ulaşıyor. Ancak manialar nedeniyle uçaklar 3 bin 600 metreye kadar alçalabiliyor. Sinyal aşağıda kalacağından ILS alçalması mümkün değil.

**Antalya Gazipaşa:** Hava trafiğine kapalı olan Gazipaşa'nın 08/26 pistlerine manialar nedeniyle kara tarafından yaklaşma yapılması ya da kara tarafına kalkış yapılması mümkün değil. İniş ve kalkış için pistin ancak tek taraflı kullanılması (deniz tarafından) mümkün. 08 pisti için yapılan etütlerde yaklaşma ve pas geçme yüzeylerini delen yüksek manialar (pist başından 1.8 km'de 212 metre, pist sonundan 2.5-3.5 km mesafede yükseklikler 298-1072 metre arasında değişen manialar bulunuyor. ILS kurulumu mümkün değil.

**Kahramanmaraş:** 08/26 pistleri için yapılan değerlendirmede 15 km uzaklıkta 2726 metre yüksekliğindeki Milcan Tepesi nedeniyle uçakların süzülme açısı yayını yakalayamıyor. Ayrıca Ahır Dağı (2513 metre) gibi manialar nedeniyle ILS kurulumu mümkün değil.

**Mardin:** Suriye sınırına 13 km olması nedeniyle 03 pisti tarafı için ILS kurulumu mümkün değil. 21 pisti için 930 metrelik mania bulunması için bu yönde ILS nitelikleri sağlanamıyor

**Siirt:** Pistin yakınında Kırmızı Dağı (341 metre), Horoz Tepe (346 metre) ve meydan çevresinde yüksek dağlık arazi nedeniyle uçakların süzülüş rotasını yakalamaları mümkün değil.

**Süleyman Demirel:** 05/23 pistinin kuzey doğrultusunda 7.4-12 km mesafede 1148-1586 metre arasında değişen manialar nedeniyle ILS yüzeyleri deliniyor. Uçakların pist başında 330 metrenin altına alçalmaları mümkün olamıyor. ILS kurulumu mümkün değil.

**Tokat:** Her iki pist yönünde çok sayıda mania ILS kurulumunu engelliyor. Uçaklar ancak 660 metreye kadar alçalabiliyor.

**Van:** 03/21 pisti doğrultusunda yaklaşma ve pas geçme yüzeylerinde 5.5-12.5 km mesafede 492 metreye varan yüksek manialar nedeniyle ILS yüzeyleri deliniyor.

Tüm ulaşım modlarının gelişim süreçleri ve birbirleri ile olan etkileşimlerinin bütünleşik bir plan ve program dahilinde yapılması gerekir. Ancak son yıllarda havayolu taşımacılığı sektöründe yaşanan hızlı büyüme havayolu firmalarının plansız olarak büyümelerine neden olmuştur bu plansızlık hizmet kalitesinde, nitelikli personelin istihdamında ve en önemlisi uçuş emniyetinde ve havayoluna olan güvende tehdit oluşturmaktadır. Ayrıca Türkiye'deki havayolu sektöründeki firmalar ülkenin siyasi koşullarına da önem vermek zorundadır Ülkemizin Ortadoğu ülkeleri ile sınırı bulunmakta, bu ülkelerdeki savaş ortamı ile siyasi coğrafyasındaki belirsizlikler ise, bölgeye çok yakın konuşlanmış olan Türkiye'ye gerçekleşen hava trafiğini olumsuz etkileyebilecek, dolayısıyla turizm ve havayolu ulaştırmasındaki gelişimin önüne önemli bir tehdit olarak çıkabilecektir.

Yapılan araştırmalara göre havayolu ulaştırmasının diğer ulaşım modlarına göre tercih edilmesinin en önemli faktörü bilet fiyatlarıdır, ancak yükselen petrol fiyatları ve ülkemizde yakıt maliyetlerinin vergiler dolayısıyla diğer ülkelere göre daha yüksek olması bilet fiyatlarının düşmesini engellemektedir.

Ülkemizde havayolu sektöründe kullanılan niteliksiz personel ve bu sektörün yapı taşlarının henüz tam anlamıyla oturmamış olması havayolu taşımacılığında yolcuları en fazla etkileyen faktörlerden biri olan rötarları etkilemektedir. Türkiyede özellikle Atatürk Havaalanında meydana gelen rötarlar dünya ortalamasının oldukça altında kalmasına rağmen zaman zaman ülkemizde rahtsız edici gecikmeler yaşanabilmektedir. İstatistiklere göre dünyada havayolu şirketleri her 100 uçuşun 73'ünü zamanında geri kalanında rötarlı biçimde gerçekleştirmektedir. Dünya ortalamasına göre rötar nedenlerine bakacak olursak<sup>107</sup>;

---

<sup>107</sup> Cebeci, op.cit., 29.10.06

**Hava Trafiği:** Her 100 uçuştan 9'u, hava trafiğindeki sıkışma, uçak indiğinde havalimanında yeterli park yeri olmaması nedeniyle gecikiyor.

**Geç Gelme:** Uğağın seferden geç gelmesi yani bağlantılı yolcuların beklenmesi, uğuş ekiplerinin bir önceki seferden geç gelmeleri gibi faktörler her 100 uçuştan 8'ini rötara sokuyor

**Havayolunun rötari:** Teknik sorunlar, ikramın veya yakıtın geç gelmesi, idari aksaklıklar her 100 uçuşun 6'sını geciktiriyor kuyor.

**Diğer nedenler:** Bunlar arasında iptal edilen uçuşlar (yüzde 2), olumsuz hava şartları (yüzde 1), güvenlik kontrolündeki sıralar (yüzde 1) yer alıyor.

## **B. Hava Taşımacılığının Önemi**

### **1. Ekonomik Açıdan**

Hava taşımacılığının ekonomik açıdan bir çok yararı vardır, ölkemiz ekonomisini doğrudan etkileyen tarım sektörü, sanayi sektörü ve turizm sektöründe havayolu taşımacılığının etkisi tartışılmazdır.

Uluslararası havayolu taşımacılığı ölkemizde tarım sektörü üzerinde hiç kuşkusuz direk yada dolaylı etkileri bulunmaktadır. Tarımsal sulamanın bazı kesimlerde yapılması yada ekimlerin yapılması ancak havayolu sayesinde geręekleřebilmektedir bunun dışında havayolu taşımacılığı ve bununla birlikte gelişen turizm sektöründe tarımın büyük önemi vardır. Turizm gelirleri içerisinde en önemli kalemlerden birini de yiyecek ve içecek kalemi oluşturmaktadır. Havayolları tarımsal ürünlerin taşınmasında pek fazla tercih edilmemektedir , bunun en büyük nedeni maliyet olarak fazla tutması ve hacim olarak büyük olan tarımsal ürün ve malların taşınmasında uçakların uygun olmaması gelmektedir. Büyük miktarlarda olmayan fakat maddi olarak değerli olan bazı tarımsal ürünlerin taşınmasında ise

genellikle havayolları tercih edilmektedir. Turizmde yaşanan gelişme ve havayollarının bu gelişmedeki önemli etkisini birlikte alıp incelemekte yarar vardır. Turizmin gelişmesi ile gelirlerde olan artış dolaylı olarak tarım sektöründe üretim kalitesinde iyileşme ve standardisasyona da neden olur. Böylece daha kaliteli ve değerini bulan ürünler üretilmiş olur. Turizm sezonunda bölgesel olarak tarım ürünlerinin fiyatlarında da bir artış yaşanır<sup>108</sup>.

Havayolu taşımacılığının dikkat edilmesi gereken en önemli özellikleri ileri teknoloji gerektiriyor olması ve bu sektörde ana araç olan uçakların üretim maliyetlerinin çok yüksek olmasıdır. Bu nedenle dünyada bir çok ülkede büyük kuruluş ve firmalar birleşerek bu sektörde yatırım yapmaya çalışmaktadır. Böylece finansal olarak güçlü bir yapıya kavuşup kriz anlarında daha soğuk kanlı davranabilmek açısından kendilerini garantiye almaya çalışmaktadırlar. Avrupa'dan dünyaya uçan bir çok havayolu şirketi gruplar kurup yeni rekabet imkanları yaratmaya çalışmışlardır. Havayolu şirketlerinin ve bu sektörün bu derecede ileri teknoloji gerektiriyor oluşu sanayi sektörünün üzerinde önemli etkiler doğurmuştur, gerek uçak imalatı gereksede havayolu uçuşlarının yapılabilmesi için gerekli olan araç gereç imalatı büyük sanayi tesislerinde kurulmasını gerekli kılmıştır. Havayolu sektörü,tüketim malları üreten kişiler ve firmalar üzerinde de etkili olmaktadır. Gıda, içecek ve dokuma ile tekstil ürünlerinin üretiminde daha kaliteli ve ihracata dönük, yabancı tüketicinin beğenisini kazanacak ürünlerin üretilmesine özen gösterilir. Ara malı üreten sanayiler de hava yollarının gelişmesi sonucu önemli bir rol oynamaya başlamışlardır. Sanayi sektörü araştırma-geliştirme, yeniden tasarlama, yapılandırma, fabrikasyon işlemleri, uçak malzemelerinin ortaya çıkarılması gibi bir çok özelliği içermekte ve bu özelliklerin her birisinin ülke ekonomisine ayrı ayrı katkıları bulunmaktadır<sup>109</sup>.

Turizm-havayolu ilişkisi 1950 li yıllarda önem kazanmaya başlamıştır, insanlar gidecekleri ülkelere daha rahat ve çabuk gidebilmenin yollarını aramaya başlamışlar bununda en iyi yolunun havayolu olduğunu görmüşlerdir.

---

<sup>108</sup> H. Olalı,A.Timur,Turizm Ekonomisi,(İzmir, Ofis Matbaa,1988),s.156

<sup>109</sup> Kane ,op.cit., s. 1-6



Havayollarının turizm bakımından taşıdığı önem şu şekilde izlenebilir;

- Turizmde zamanın daha verimli kullanılabilmesi ve kısa zaman dilimlerinde daha fazla turistik faaliyette bulunabilmek için havayolları büyük avantaj sağlar.
- Havayolları konaklama sayısının artmasında etkili olur.
- Turistlerin bütün ihtiyaçlarının karşılanabildiği paket turların, gelişmesinde ve daha hesaplı olmasında havayollarının önemi çok büyüktür.
- Turizm mevsiminin uzamasında , ortak amaçlı, ortak ilişkili ve ödüllü gezilerin turizm mevsimi dışında da düzenlenerek sürmesinde, hava yollarının katkıları olmaktadır.
- Havayolları, uluslar arası turizm amaçlı seyahatlerde dikey ve yatay bütünleşmenin yaşanmasında diğer araç ve yolların kullanımının sağlanmasında ve daha kapsamlı turistik faaliyetlerin düzenlenmesinde mutlak bir üstünlüğe sahiptir.

## 2. Sosyal Açıdan

Filozofların söylediği “ulaşım medeniyettir” sözü düşünülecek olursa ulaşımın özellikle günümüzdeki en güvenli ve en hızlı taşımacılık türü olan havayolu taşımacılığının ne denli önemli olduğunu daha iyi anlayabiliriz<sup>110</sup>. Havayolu taşımacılığı coğrafik uzaklıkları yakınlaştıran, insanların görmek istedikleri yerleri daha rahat bir şekilde gitmelerine olanak veren bir olgudur. Ülkemizden örnek verecek olursak İzmir ile Mardin arası yaklaşık olarak 2000 km dir ve bu mesafe günümüz otobüsleriyle 23 saatte katedilebilirken havayolu ile 1.5 saatte gidilebilmektedir, bu da sosyal açıdan insanların gelişimini sağlamaktadır.

Havayolu taşımacılığı her ülkede olduğu gibi ülkemizde medeniyetin sembolü olma durumuna gelmiştir, insanların talepleri doğrultusunda da ülkemizde daha fazlada gelişeceği beklenmektedir.

---

<sup>110</sup> İbid., s. 1-20

### 3. Politik Açıdan

Havayolu firmaları ülkelerinin tarihi, turistik, kültürel değerlerini, farklılık arz eden özelliklerinin reklamlarını yapan kuruluşlardır. Havayolu firması, ülkenin resmi turizm örgütü ve ülke tanıtımında rol oynayan kurum ve kuruluşlarla beraber gerçekleştireceği dış tanıtım faaliyetleri ile ülkeye yönelik turizm talebinin artmasında rol oynayabilir. Türkiye'nin havayolu firmalarının ülke tanıtımına olumlu yönde katkıda bulunabilecekleri tanıtma faaliyetlerinin gerçekleştirilmesi sırasında izlenebilecek yolun belirlenmesi, kaçınılması gereken hataların tespit edilebilmesi açısından iyi dayanaklara dayandırılmış bir politikaya ihtiyacı vardır.

Türk havayolu firmaları doğrudan ülke tanıtımına yönelik faaliyetleri ağırlıklı olarak gerçekleştirememektedir. Havayolu firmaları temsilciliklerinin bulunduğu ülkelerde zaman zaman Türk geceleri, haftaları düzenlemekte veya düzenlenen bu tipteki etkinliklere sponsorluk yapmaktadırlar. Zaman zaman turizm bakanlığı tarafından ülke hakkındaki olumsuz propaganda faaliyetlerinin etkinliğini azaltmak ve yerine olumlularının bırakılmasını sağlamak amacıyla yabancı basın- yayın organlarının temsilcilerinin Türkiye'ye davet edilip, ağırlanmaları sırasında destek vermektedirler. Bu faaliyetlerin yanı sıra kendileri ile seyahat eden yolculara uçuş esnasında dağıttıkları dergiler ve broşürler yardımıyla ülke tanıtımına katkıda bulunmaya çalışmaktadırlar. Esas itibari ile ülke havayolu firmaları sundukları yüksek kaliteli hizmeti ile yabancı ülke vatandaşlarının zihninde ülke ile ilgili varsa olumsuz düşüncelerin ortadan kaldırılmasına, olumlu yöndeki düşüncelerin güçlendirilmesine önemli ölçüde etkide bulunabilirler.

Havayolunun politik etkilerinden biride ülke savunmasında aldığı önemden kaynaklanmaktadır. Havayolu askeri alanda en önemli bölgelerden biri olmakla beraber ülkelerin askeri güçleri sahip oldukları hava kuvvetleri gücü ile ölçülmektedir.

## C. Havacılık Sektörünü Kullanım Yerleri

### 1. Hava Taksi ve Kiralamalar Yoluyla

Hava taşımacılığının geçmişine bakıldığında zaman iş adamlarının ve havayolu ile sık ziyaret etmek zorunda kalan diğer imkanı olan insanların yaptıkları ilk şey uçak satın almaktı ancak günümüzde bunun yerini etkinliğin yükselmesi ve üst düzey yöneticilerin son dakika toplantılarının hızla artması onları uçak kiralamaya teşvik etmiştir. Geçmişte yöneticilerin uçak satın almasının bir çok nedeni vardı bunlar; işletmenin farklı yerleşim bölgelerindeki şube yöneticilerinin daha sık ilişki kurabilmesini sağlaması, yöneticilerin kullanabilir zamanlarının artırılması, yöneticilerin hareketliliklerinin artması sebebiyle daha az sayıda kadroyla işletme yönetimini mümkün kılması gibi nedenler sayılabilir, bu avantajlar değiştirilmeden işletme sahipleri ve yöneticileri uçak kiralama ya uçak satın almaktan daha fazla önem vermeye başlamışlardır.

Uçak kiralamada uçuş hizmetinde pilot sağlayan müşteriye uçak belirli bir süre yada mesafe için kiralanır, uçak kiralama işleminde yöneticinin özellikle ilgilendiği hususlar şunlardır;

- Kiralama ücretinin işletme maliyetini çok fazla arttıracak düzeyde olmaması
- Kiralamayla ilgili işlemlerin prosedürlerinin belirlenmesi
- Pilotun konusunda uzman ve güvenilir olması
- Sigortanın yapılmış olması

Uçak kiralamanın yanı sıra işletme yöneticileri son yıllarda hava taksilere de rağbet göstermeye başlamışlardır, hava taksiciliği genel havacılık işletmelerinin yarı programlı yada programsız uçuşlarını ifade eder. Bu taşıma türünde kişiler karayollarındaki taksiler gibi belirli bir mesafe yada süre için uçakla ulaşım hizmetini satın alırlar. Programlı uçuşların olmadığı yada talebin yeterli olmadığı küçük

yerleşim bölgelerindeki taksi uçakları yolcu ve kargo taşımacılığında kullanılmaktadır.

## **2. Finansal Kiralama**

Finansal kiralama , yatırımcının ihtiyaç duyup, tercih ettiği, fiyat ve kullanım süresi konusunda pazarlığını yapıp, kendi faaliyetleri için tüm teknik özelliklerini uygun gördüğü makine, teçhizat, ekipman, yatırım malı veya diğer malların, leasing şirketi tarafından yatırımcının (yani kiracının) anlaştığı 3. şahıslardan kiralanarak, kiracıya malın kullanım hakkını veren bir sistemdir<sup>111</sup>.finansal kiralamanın havacılık sektöründe kullanımıda benzer bir şekilde olmaktadır, kendi uçağına sahip olan şirketler uçaklarını finansal kiralama yolu ile havacılık sektöründeki hizmet işletmelerine devretmekte kendilerinin uçağı ihtiyaçları olduğunda da bu uçağı ilgili işletmelerden kiralamaktadırlar. Bu yöntem genellikle uçağı olan ama bu uçağı her zaman gereksinim duymayan işletmeler için uygundur, bu yolla hizmet firmaları uçağına büyük paralar bağlamamak imkanını ve filolarında son model uçak bulundurma üstünlüğünü sağlamış bulunmaktadır, bunların yanında uçak kiralayana da kiralatana da çeşitli vergi avantajları sunulmaktadır.

## **3. Tarımsal Havacılık**

Tarımsal havacılığın günümüz çağdaş tarımındaki yeri hiç kuşkusuz ki azımsanamayacak kadar büyüktür. Globalleşen dünyanın “kısa zamanda verimli, ekonomik ve kaliteli çok iş” ilkesinin gereğı olarak tarımsal havacılık; geometrik olarak hızla artan dünya nüfusunun tarımsal ihtiyaçlarını çağdaş tarımın ışığında karşılayabilmesi açısından önemlidir. Giderek artan tarımsal havacılık uygulamaları; ilaçlama uçuşunun diğer uçuş dallarından çok daha farklı ve riskli olması sebebiyle meydana gelen ciddi kazalar ve çevre kirlenmesi olasılığı nedeniyle, beraberinde tarımsal havacılıkta uçuş güvenliği ve pilot sorumlulukları konusunu gündeme getirmiştir<sup>112</sup>.

---

<sup>111</sup> <http://www.kobitek.com/makale.php?id=5>

<sup>112</sup> Wood,op.cit.,s.54

Tarımsal amaçlı uçuşlarda uçakların özellikleride önemlidir. Bu yüzden tarımsal uygulamalarda kullanılmak üzere özel uçaklar geliştirilmiştir. Temel özellikler şöyle olmalıdır:

- Küçük dar parçalardan yapılmış olması
- Saatte 60 ile 100 mil arasında güvenli hareket hızına sahip olması
- Manevra yeteneğinin yüksek olması
- Pilot emniyetinin sağlanmış olması
- Bakım onarım kolaylıkları.

#### **4. Hava Reklamcılığı**

Uçuş hizmetlerinde gelir sağlama potansiyeli olan ve mevcut uçaklardan daha fazla yararlanma imkanı yaratan faaliyetlerden biri hava reklamcılığıdır, hava reklamcılığı açık hava reklamları içinde kabul edilmektedir, hava reklamcılığında önemli olan seçilen uçak, uçağın hızı ve yüksekliğidir.

#### **5. Havayolu Kargo Taşımacılığı**

Hava kargo taşımacılığı havacılık sektörünün önde gelen işlemlerinden biridir bir çok havacılık firmasının gelirlerinin büyük bir kısmı sadece kargo bölümünden sağlanabilmektedir. Kargo kapsamına, posta yada yük bağlamında ticari mallar, iptal edilen çekler, ekspres paketler ve aklımıza gelebilecek her türlü mal girebilir. Türkiye’de havayolu kargo işletmesi uygulamalarının gelişimi kısa bir geçmişe sahiptir, ancak bu alanda faaliyet gösteren bir çok firma bulunmaktadır. Sektörün sorunlarıyla ilgili her geçen gün yeni uygulamalar getirilmekte ve hayata geçirilmektedir. Havayolu kargo taşımacılığının gelişimine paralel olarak istihdam edilen personel sayısında gözle görülür bir artış göstermektedir. Kalite anlayışında ki bu artış sektörü muadili firmalara karşı pahalı duruma getirse de ileriki yıllarda hız ve zaman tasarrufu nedeniyle bu sektörün gelişimi ulusal ekonomi için hayati önem

taşıyacaktır<sup>113</sup>. Bir sonraki bölüm havayolu kargo taşımacılığı olduğu için burada bu konu hakkında çok fazla detaya inilmeyecektir.

Havayolu yukarıda sayılanların dışında bir çok alanda daha kullanılabilir , petrol boru hattı, enerji hattı, orman, otoyol ve sınır denetlemede uçak yada helikopter kullanımı büyük ölçüde yaygındır, ancak uçuş hizmetlerinden yararlanabilme coğrafya ve mevsim koşullarıyla sınırlıdır. Örneğin orman denetimleri belirli bir ağaçlandırılmış alanı kapsar ve genellikle yağışsız mevsimlerde yapılır. Bütün havacılık faaliyetleri için havayolu şirketlerinin dikkat etmesi gereken temel noktalar uçak tipinin seçimi, pilot seçimi, programlama, eğitim, sigorta işlemleri olmalıdır.

---

<sup>113</sup> Ayfer Doğan,Hava Kargo Taşımacılığının Türkiye Ekonomisindeki Yeri, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi,(Eskişehir, Anadolu üniversitesi 2003) s.s 80-84

### III. Havayolu Kargo Taşımacılığı

#### A.Hava Kargo Tanımı ve Kapsamı

Kargo, posta ile gönderi veya uluslar arası posta antlaşmaları şartlarında taşınan eşyalardan ve taşıyıcının yada yolcunun beraberinde taşıdığı bagajdan ayrı bir yükür. Diğer bir ifade ile eşlik edilmeyen ve konşimento düzenlenerek taşınması sağlanan bagajlar kargo olarak tanımlanmaktadır<sup>114</sup>. Havayolu kargo taşımacılığı da katı kurallar içinde faaliyetini devam ettirir, ICAO ve IATA kuralları bu sektörde de kendini göstermekte malların paketlenmesi , etiketlenmesi, evrakların uygun şekilde hazırlanması ve bir hava aracı ile sevk edilmesi gibi bütün işlevler bir kurallar bütününe bağlı kalarak uygulanılabilmektedir.

Hava kargo taşımacılığı diğer taşıma türlerine oranla kargo akışını çok daha hızlı şekilde yerine getirmekle; bozulabilir kargoların piyasa değerlerini korumakta, envanter maliyetlerini azaltmakta ve taşıma süreci boyunca iletişim çok daha etkin bir biçimde gerçekleşmektedir.

Son yıllarda , havayollarının asıl kar kalemi yolcu taşımasından yavaş yavaş kargo taşımasına dönmeye başlamıştır. Hava kargo piyasasında bir genişleme söz konusudur. Diğer taraftan artık hava kargo müşterilerinin beklentileri de sadece malların hava alanından hava alanına ulaştırılması değildir. Beklentileri daha da artmış ve çeşitlenmiştir. Artık malların kapıdan alınması gümrüklenmesi kapıya teslim edilmesi ya da çeşitli sürelerde ara depolama faaliyetlerinin yapılması gibi beklentiler söz konusudur<sup>115</sup>.

Havayolu ile taşınacak olan mal taşıma işlemi öncesinde bazı sınıflamalara tabi tutulmak zorundadır, bunun en önemli nedeni havayolu taşımacılığındaki

---

<sup>114</sup> Zübeyde Öktem. "Sivil Havayolu Kargo Taşımacılığında Fiziksel Dağıtım ve Sorunlara Çözüm Önerileri (İstanbul,yüksek lisans tezi , Marmara Üniversitesi ,Sosyal Bilimler Enstitüsü, 1992)s.49

<sup>115</sup> Efstathiou, Efstathios, Anderson, Niclas, The swedish Air Freight Industry Graduate Business School, School of Economics and commercial Law Göteborg Universty,(Göteborg,2000)s.91

güvenlik sistemleridir, aynı zamanda bu sınıflandırma malın düzenli ve zararsız bir şekilde gideceği yere ulaşmasını da sağlar. Sınıflandırma genel ve özel kargolar adı altında aşağıda belirtilen sıralamada yer alan işlemler çerçevesinde taşınmaktadır.<sup>116</sup>.

- i. Rezervasyon
- ii. Kabul
- iii. Depolama
- iv. Yükleme
- v. Boşaltma

Malların niteliğine göre depolama işlemleri , yükleme işlemleri ve yukarıdaki diğer işlemler değişiklik gösterebilmektedir, taşıyıcıların tehlikeli olmayan bir maddeyi taşıırken gösterdikleri tutumu tehlikeli madde taşıırken göstermeleri düşünülemez.

### **1.Genel Kargolar**

Özel bir hizmet veya depolama gerektirmeyen, tehlikeli madde, bozulabilir gıda veya hayvan sınıfına girmeyen kuru ve temiz kargoya “genel kargo” adı verilir<sup>117</sup>. Genel kargoların taşınması esnasındaki uygulamalar bir alt başlıkta açıklanacak olan özel kargolara benzer, genel kargolarla özel kargolar arasındaki en büyük farklılıklardan biri genel kargoların rezervasyonunda daha esnek davranıla bilinebilmesidir.

### **2.Özel kargolar**

Özel kargolar, taşınması ve depolanmasında özel işlem gerektiren kargolardır. Bu kargoların taşınabilmesi için kabul, etiketleme, yükleme ve istif edilmelerinde özel bir takım kuralla uygulanması gerekmektedir<sup>118</sup>.

---

<sup>116</sup> Leyla Dinçeli, Havayolu Kargo Taşımacılığının Genel Kuralları,( İstanbul, 2003), s.1

<sup>117</sup> Metin Çancı, Murat Erdal, Uluslararası Taşımacılık Yönetimi,(İstanbul,Utikad, 2003)s.45

<sup>118</sup> İbid.,s.46



Özel kargoların taşınması sırasında uçakta bulunan diğer kargolara zarar verilmemesi ve özel kargonun en iyi şekilde gitmesi gereken yere ulaşması için dikkat edilecek hususlar vardır, bu hususlar aşağıda açıklanmıştır<sup>119</sup>;

1. TACT (the Air Cargo Tarif) Rules 7.3 ‘teki ‘‘information by Country’ bölümünde gideceği ülkenin o kargo için bir kısıtlamasının olup olmadığı kontrol edilir.
2. Tact Rules 8.3 teki ‘Information by Carrier’ bölümünde taşıyıcının o kargo için bir kısıtlamanın olup olmadığı kontrol edilir.
3. Yürürlükte olan ambargolar dikkate alınır
4. Kargo canlı hayvan ise , ‘live animal regulation’ kitabından ilgili kurallar kontrol edilir.
5. Kargo tehlikeli madde ise , tehlikeli maddeler sertifikası olan bir kargo memuru tarafından ‘dangerous Goods Regulation’ kitabına uygunluğu kontrol edilir.
6. Uçağa yüklenmeden önce NOTOC (Special ;Load Notification To Captain) doldurulur.uçağın kargo kompartımanına yüklenecek tehlikeli maddeler dahil, özel kargoların hepsi için bu bilgi formu doldurularak kaptana bilgi verilir, NOTOC hukuken gerekli bir dokümandır.
7. Uçak yükleme kartına göre yükleme yapılır.
8. Uçak kalktıktan sonra varış/transittransfer merkezlerine mesaj çekilerek bilgi verilir.

Özel kargolar da kendi içinde sınıflandırılmaya gider, bunların önemli olanları incelenecek olunursa;

#### **a. Tehlikeli maddeler**

Fiziksel ve kimyasal özelliklerinden dolayı, taşıma için kabullerinde, etiketlenmelerinde, yüklenmelerinde, istiflendirilmelerinde özel birtakım kuralları gerektiren kargolara denir.

---

<sup>119</sup> THY Akademisi,Özel Kargolar Kitabı, (İstanbul,THY eğitim merkezi, İstanbul 10/01/2002), s.4

Bunların fiziksel özellikleri,

- Katı
- Likit (Sıvı)
- Gaz olmak üzere üç başlıkta toplanabilir.

Kimyasal özellikleri ise,

- Çürütücü
- Yanabilir
- Zehirleyici
- Polimeri
- Okside
- Patlayıcı
- Işın yayıcı olmak üzere yedi başlıkta toplanabilir.

Tehlikeli maddelerin bazıları yolcu ve kargo uçaklarında taşınabildiği gibi çoğuda havadan taşıma için kabul edilmeyebilir. Bu nedenden dolayı böyle maddelerin hava kargosu ile taşınmaları için IATA tarafından yayınlanan yönetmelikler dikkate alınmalıdır.

Bu tip maddelerin taşınması sırasında kapsamlarına uygun etiketler alıcı adresinin hemen yanına, eğer yer yeterli değil ise her paket üzerine ayrı ayrı gönderici veya taşıyıcı tarafından yapıştırılmalıdır. tehlikeli maddelerin yüklenmeleri ve depolanmaları sırasında uyulması gereken kurallar;

- IATA yönetmeliklerine uygun olarak, yolcu uçağına yüklenebilir tehlikeli madde miktarı hiçbir zaman aşılmamalıdır.
- Radyo aktif maddeler aynı uçakta bulunan canlı hayvan, film ve yiyecek maddelerinden ayrı kargo ambarlarına yüklenirler veya en az on metre uzaklarına istiflenirler.
- Tehlikeli maddelerin yüklenmesi ve boşaltılması sırasında özel bir dikkat gösterilmelidir.
- Uçağın kaptan pilotu yapılan istiflemeden haberdar edilmelidir.
- Eğer tehlikeli maddelerin paketlerinde hasar veya sızıntı görünürse , gönderinin sevki durdurularak uzak ve güvenli bir yere taşınması can

ve mala herhangi bir zarar vermemesi için ön tedbirler alınmalı ve meydana gelen bu durum hemen üst amirliğe bildirilmelidir.

Koşullar ne olursa olsun hiçbir şekilde uçakla taşınması için kabul edilmeyecek tehlikeli maddeler ve özellikleri şöyledir<sup>120</sup>;

- -75 C bir ısıda, 48 saat süre ile maddede yanma ve yapısal değişim olması
- Maddenin yapısında klor ve amonyum tuzlarının bulunması
- Maddenin şok karşısında patlama özelliğine sahip katı ve sıvılar olması
- Mekanik şok karşısında patlama özelliğine sahip katı ve sıvılar içermesi
- Maddenin anormal şartlar altında bir yerden bir yere taşınırken ısınıyor veya gaz çıkarıyor olması
- Gönderici tarafından mal cinsi tanımlanamayan veya mal tanımında tereddüt bulunan kargolar hiçbir şekilde kabul edilemezler.

## **b. Canlı Hayvanlar**

Canlı hayvanlar, VIC (Very Important Cargo) kapsamında oldukları için sevkiyat işlemlerinde öncelikli kargolardır. Gideceği ülkenin ve taşıyıcının o kargo için kısıtlamaları olup olmadığı , yürürlükteki ambargoların ilgili kargoyu etkileyip etkilemediği kontrol edilmelidir. Taşıyıcı, hayvanın uçuşta önlenemeyen, değişken , fiziksel çevreye ve şartlara dayanamamasından , boğulmasından , diğer hayvanlarca boynuzlanıp yaralanmasından veya kendi kendine zarar vermesinden dolayı doğacak yaralanma ve ölümlerden meydana gelen hasar ve kayıplardan sorumlu değildir<sup>121</sup>.

---

<sup>120</sup> Çancı,Erdal, Uluslararası Taşımacılık Yönetimi,op.cit.,s.47

<sup>121</sup> Samettin Akbaş, Suat Ericikli, Hümeysra Pirinççi,Havayolu Kargo Taşımacılığı,(Ankara,THY A.O. Kargo Müdürlüğü,2002), s.81

Canlı hayvanın taşınacağı kafesin üzerine canlı hayvan etiketi, konumlandırma etiketi, sıcaklık uyarı etiketi ve eğer varsa besleme talimatı yapıştırılmalıdır. Canlı hayvan taşımacılığında göndericinin sorumlulukları;

- Kargo beraberinde sevk edilecek tüm gerekli belgelerin (giriş, çıkış, sağlık sertifikalarının, lisansların yada izinlerin) alınması,
- Canlı hayvanların IATA kitabına uygun olarak sınıflandırılması, tanımlanması, paketlenmesi, işaretlenmesi ve etiketlenmesi
- Canlı hayvanlar için IATA tarafından kuralları belirlenerek hazırlanan gönderici sertifikasının doğru olarak doldurulması
- Hamile hayvanlar için taşınmasına bir sakınca olmadığına ve sevkıyat sırasında herhangi bir doğum riskinin olmadığına dair veterinerlikten sertifika alınması, olarak sıralanabilir.

### c. Değerli kargolar

Değerli kargolar;kilogram başına 100 USD veya daha fazla beyan edilen kargolar olarak tanımlanabilir.altın sikke, külçe , altın ile kaplanmış sikke, altın bozuk para, platin, platin metalleri ve alaşımları, granüle, sünger, kanunen yürürlükte olan kağıt paralar, bono, senet, hisse senetleri ve kuponları, seyahat çekleri ve pullar, elmaslar ve endüstriyel pırlantalar dahil, yakut, zümrüt,safir, opal ve gerçek inciler değerli kargolara örnek olarak verilebilir.

Değerli kargonun sevkıyatında dikkat edilecek olan konular<sup>122</sup>;

- Kargonun gideceği ülkede bu tür kargo için herhangi bir kısıtlama olup olmadığı kontrol edilmelidir.
- Taşıyıcının bu cins kargonun taşınmasında bir kısıtlamasının olup olmadığı belirlenmelidir.karışık kargo içerisinde kıymetli kargo varsa kargo kabul edilmemelidir. Bu tip kargolar konsolide edilemezler ve tek başlarına konşimento düzenlenmelidir.
- Kargonun üzerinde kargonun kıymetli olduğuna dair herhangi bir etiket yapıştırılmamalıdır , normal kargo etiketi yapıştırılır.

<sup>122</sup> Çancı,Erdal, Uluslararası Taşımacılık Yönetimi,op.cit.,s56

- Konşimento üzerindeki 'handling information' bölümüne kargonun ambalaj türü, ebatları, rengi ve her bir parçanın ağırlık bilgisi yazılmalıdır.
- Kargonun her parçası üzerine alıcı, gönderi bilgileri, varış yeri, parça toplamı ve ağırlığı, transfer ise transfer istasyonu açıkça belirtilmelidir.
- Sevkiyatlarda işlemleri öncelikli yapılmalıdır.
- Kıymetli kargolarda kullanılan ambalajda meydana gelecek herhangi bir hasar anında fark edilecek cinsten olmalıdır.

#### **d. İnsan Cesedi ve Artıkları**

Cenaze, lehimlenmiş metal , çinko veya kurşun tabut; ya da sağlam bir tahta kutu içerisine konulur ve üzeri çuval veya kanvas ile örtülür. Kül halindeki cenaze tahta kutuda veya sandıkta kabul edilir. Çıkış noktasından varış noktasına kadar rezervasyonu yapılır. Konsolide edilmez, ayrı AWB düzenlenir. Ara nokta ve varış noktası ile ilgili taşıma ve ülke kısıtlamalarının olup olmadığı kontrol edilir<sup>123</sup>. Cenaze ,VIC (very Important Cargo) kapsamında olduğu için sevkiyat işlemlerinde önceliklidir. Kargo üzerinde 'this way up' etiketi olmalıdır. Kargo hakkında NOTOC düzenlenmeli ve özel ısı gerekiyorsa bu belge üzerinde belirtilmelidir<sup>124</sup>. Bunların taşınması sırasında şu şartların yerine getirilmesi gerekmektedir;

- Ölüm sertifikası
- Çıkış ve varış noktalarından cenaze taşınmasını kapsayan hükümet emir ve yönetmelikleri, kanunlara ve diğer mevzuatlara uygun olmalıdır.
- Cesedin bozulmaması ve kötü kokuların dışarıya sızmaması sağlanmalıdır.
- Başkaları tarafından tabut olduğu anlaşılmayacak şekilde tabutun üzeri tekrardan tahta ile ambalajlanmalıdır.
- Varış noktalarına kadar rezervasyonları konfirme edilmektedir.

---

<sup>123</sup> İbid,s57

<sup>124</sup> Akbaş,Ericekli,Pirinççi,op.cit., s. 103

Yakılmış insan artıkları veya küllerinin kabulünde ise çıkış ve varış yerlerindeki hükümet kanun ve kurallarını kapsayan formaliteleri tamamlamış ve konfirme olmuş rezervasyonlu küllerin , diğer taşıyıcıların kuralları incelendikten sonra kabulünde hiçbir sakınca yoktur.

#### **e. Ağır ve Anormal Ebatlı Kargolar**

150 kilo ve daha ağır parçalar bu sınıfta ve bu kurallar içinde işlem görürler. Havayollarındaki kargo memurlarının ellerindeki uçakların tiplerine göre kargo ambarlarının kapasitelerini çok iyi bilmeleri gerekmektedir. Ağır ve anormal ebatlı kargoların kabulünde kargo memuru gönderinin varış noktasına kadar çeşitli sektörlere kullanılacak uçakların tiplerine göre yüklenebileceklerini garanti etmelidir.

Bu sınıfa giren kargoların yüklenmesinde , indirilmesinde ve bağlanmasında uçağa hasar verebilecek , uçağı geciktirebilecek ağır ve anormal ebatlı kargoların taşınması kabul edilmez.

Kabulü yapılan bu kargoların alıcılarına haber verilebilmesi için her zaman rezervasyonlu olarak gönderilmeleri ayrıca ön ihbar yazısının da gönderilmesi gerekir.

Kabulü yapılan gönderiler kargo ambar zeminine yerleştirilirler, metre kareye düşen ağırlığı uçak ambarı çekerliliğini ihlal ediyorsa , altına dönecek kalın kaslar ile ağırlık merkezi dağıtılır. Oynamayacak şekilde yerleştirildikten sonra üzerlerine ve yanlarına diğer kargo ve yolcu bagajları yerleştirilir. Ayrıca uçağın ve yolcuların emniyetlerini sağlamak için ağır yükler mutlaka bağlanmalıdır.

#### **B. Hava Kargo Taşımacılığının Ekonomik Sektörlere Olan Etkileri**

Havayolu kargo yolu ile genellikle önemli üretim öğeleri taşındığından dolayı piyasada ki bir çok sektörle yüksek oranda ilişki içindedir. Dünya üzerindeki üretimde kullanılan mamullerin %40'ı havayolu ile taşınırken geriye kalan %60 lık

kısım diğer taşıma modları kullanılarak taşınmaktadır. Havayolu ile taşınan bu üretimde kullanılan mamüllerin değeri 2004 yılında yaklaşık olarak 1,750 milyar dolardır ki buda dünya ekonomisini önemli ölçüde etkilemektedir<sup>125</sup>.

Havayolu ektörünün ve havayolu taşımacılığının büyümesi hemen hemen tüm sektörler üzerinde etkili olabilmektedir, yapılan tahminlere göre 2006 yılı ile 2026 yılı arasında hava kargo taşımacılığının büyüme oranı %6.1 olacaktır, aynı tahminlerin dünya ekonomisinin aynı süreler içinde büyüme oranını %3.1 olarak gösterdiği düşünülürse , havayolu kargo taşımacılığının büyük bir hızla gelişme göstereceği ve mutlak suretle bu gelişmenin diğer sektörlerle etki edeceği varsayımını çıkarmak mümkündür.

### **C. Kargo Taşımacılığında Malzeme Aktarımı( Elleçleme)**

Elleçlemenin sözlük anlamı, gümrük gözetimi altındaki eşyanın asli niteliklerini değiştirmeden istiflenmesi, yerinin değiştirilmesi, büyük kaplardan küçük kaplara aktarılması, kapların yenilenmesi veya tamiri, havalandırılması, kalburlanması, karıştırılması ve benzeri işlemleri ifade eder.

### **D. Havayolu Kargo Piyasası**

Havayolu taşımacılık sektörü özellikle son yıllarda hızla gelişim gösteren sektörlerin başında gelmektedir. Sektörün büyüme nedenleri arasında küreselleşme, ekonomik gelişmeler, firmaların kullanmak zorunda oldukları stratejiler ve bu taşımacılık tipinin maliyetlerinin gelişen teknoloji ile her geçen gün düşmesi sayılabildiği gibi , sektörün önünü tıkayan faktörler olarakta ekonomik durgunluk, yasal kısıtlamalar ve yönetmelikler olarak kabaca sıralayabiliriz.

Havayolu kargo taşımacılığı hiç şüphesiz ki diğer sektörler gibi ekonomik koşullarla yakından ilgilidir, özelliklede havayolu kargo taşımacılığının maliyetli bir taşımacılık şekli olduğu düşünülürse ekonomik gelişmelerle havayolu kargo

---

<sup>125</sup> Air Transport Drives Economic and Social Progress,The Economic&Social Benefits of Air transportation (Air Transportation Action Group , 2007),s.15

taşımacılığı arasındaki bağ daha da güçlendirilebilir. Hava kargo, dünyadaki ekonomik büyümeden direkt etkilenen dünya ticaretinin bir alt koludur. Ticaret geçtiğimiz yıllarda çok önemli bir büyüme kaydetmiştir ve bu büyüme havayolu ticaretinin de gelişmesine neden olmuştur.

Hava ticareti, hacim ve tonaj kavramları göz önüne alındığında, gemilerin pazardaki payından alarak daha hızlı bir büyüme kaydetti. Hava kargo kıtalararası toplam ticaret hacminin %1'ini oluşturduğu için, pazardaki çok küçük hareketler hava kargo için çok büyük değişim anlamına gelmektedir.

Havayolu yolcu taşımacılığında ve diğer taşımacılık şekillerini açıklarken değindiğimiz küreselleşme kavramı havayolu kargo taşımacılığı içinde büyük öneme sahip olmuştur. Her geçen gün, dünya ekonomisi daha entegre ve daha bağımsız bir hal almaktadır. 1990'lardaki mali krizler, ve süregelen "küresel etkileşim" bu gerçeği gösteren etkenlerdir. Bugün dünyanın en geniş ekonomisine sahip olan Çin'in ekonomik olarak dışı açılımı çok olumlu olarak yorumlanabilir. Devamlı ekonomik entegrasyon ve devletlerin korumacılık politikalarındaki belirli azalmalar bütün ticaret hareketini etkilemesi ve bu etkinin de kendini hava kargo trafiğinde de göstermesi beklenmektedir<sup>126</sup>.

Ticaret yapan firmalar artık sadece ürettikleri ürünleri yada hizmetlerini tüketicilere beğendirmekle sınırlı kalmamaktadırlar, rekabetin her geçen gün kendini biraz daha fazla hissettirdiği günümüzde tam zamanlı üretim kavramı gibi çeşitli stratejiler uygulanmaktadır "Sipariş Döngü Zamanının Kısaltılması" stratejisi de günümüzde gitgide önemini arttırmaktadır. Ürünlerin tedarik zinciri içerisinde daha hızlı dolaşması şirketlere büyük avantajlar sağlamaktadır. Müşteriye daha kısa zamanda ulaşma, envanter masraflarının azalması gibi, şirketlerin rekabetçi güçlerini arttırabilecek bu avantajlar göz ardı edilemez bir konuma gelmiştir. Sunduğu hızlı ve güvenli servis ile hava kargo endüstrisi bu stratejilerin uygulanmasında önemli bir yere sahiptir.

---

<sup>126</sup> Milan Janic, Air Transport System Analysis and Modelling, (Transportation Studies Volume 6, Gordon and Breach Sciences Publishers, Netherlands), s.78



Havayolu kargo taşımacılığı hala en pahalı taşımacılık türü olmasına rağmen ,enflasyona bağlı olarak son 30 yıldır hava kargo navlunları düşmektedir. Düşük taşıma bedelleri hava kargo talebini olumlu etkilemektedir. Gelecekte taşıma bedellerinin daha da düşecek olması yönündeki tahminler, sektöre olumlu şekilde yansımaktadır.

Yukarıda sayılan ekonomik değişmeler, şirketlerin izlemek zorunda olduğu stratejiler, küreselleşme ve azalan taşıma bedelleri havayolu taşımacılık piyasasını olumlu yönde etkileyen faktörlerdir ancak bu piyasa çok hassastır , 2001 yılında ikiz kulelerin saldırıya uğramasında görüldüğü gibi olumsuz şartlar altında her an gerileyebilecek bir piyasadır. Yukarıda saydığımız olumlu etkenlerin yanında birde olumsuz etkenler yani kısıtlamalar vardır.

Dünya ekonomisindeki herhangi bir düşüş hava kargonun gelişimine zarar vermektedir. Günümüzde A.B.D. örneğinde yaşadığımız üzere finansal piyasalarda yaşanan sorunların, işletmeler ve müşteriler üzerinde olumsuz etkisi çok güçlü olmuştur. Gelişimi itibariyle A.B.D. de gerçekleşen ekonomik durgunluk kısa zamanda uluslar arası piyasalarda da hissedilmiş ve hava taşımacılığı da bu durumdan etkilenmiştir.

Ticari koruma politikaları ekonomik entegrasyona zarar vermektedir. Ticari bariyerler çeşitli şekillerde bazı alanlarda her zaman var olacaktır. Burada dikkat edilmesi gereken konu ticari bariyerlerin toplam etkisi zaman içinde arttığında oluşabilecek sonuçlardır. Örneğin geniş kapsamlı bölgesel bloklar (NAFTA gibi), bloklar arası ticareti teşvik etmek yerine caydırıcı bariyerler kullanırsa kıtalararası hava taşımacılığı akışı düşecektir.

Hava taşıtları kaynaklı gürültü güvenlikle ilgili yönetmelikler hava kargo kapasitesinde kayda değer bir düşüğe neden olabilir. Bunların içinde gürültü kamuoyunda en gündemde olanıdır. A.B.D. Avrupa ve diğer önde gelen ülkeler, taşıyıcıları oldukça masraflı modifikasyon veya filo yenileme programlarına yönelmeye zorlamaktadır. Aynı zamanda A.B.D ve Avrupa'daki hava elverişliliği ile

ilgili otoriteler, izin verdikleri hava kargo uçak modifikasyon programlarını tekrar tekrar denetlemektedirler. Sonuç olarak yönetmeliklerdeki değişiklikler sektör ekonomisini derinden etkilemektedir.

Yukarıda değinilen havayolu kargo piyasasının gelişimini yada tam tersine gerilemesini yakından etkileyen faktörlerdir, bunların yanında havayolu kargo piyasasının elemanları yani başka bir deyişle havayolu kargo piyasasını oluşturan elemanları vardır. Bu elemanları havayolu kargo arzcuları ve havayolu kargo talepçileri olarak iki gruba ayırmamız mümkündür.

### **1. Havayolu Kargo Piyasası Arzcuları**

Havayolu kargo taşımacılığı piyasasında piyasa arzıcısı olarak tanımlanabilecek kesim havayolu kargo taşıma şirketleridir. Ancak havayolu kargo şirketlerini tek grupta ele almak yanlış olur çünkü kendi aralarında genel olarak taşıyıcılar ve taşıyıcı araçları olarak iki gruba ayrılırlar.

#### **a Taşıyıcılar**

Çeşitli havayolu şirketleri havayolu kargo piyasası hizmetinin önemli arz edicileridir, bu hizmeti sunarken bir çok yardımcı şirketlerden yararlanabilirler, ayrıca havayolu şirketi ticari amaçla kargo taşımacılığı yapmasa bile kendi ürünlerini taşıırken, yolcuların eşyalarını taşıırken bir şekilde kargo hizmeti vermek durumundadır.

#### **b Taşıyıcı araçları**

Kargo taşımacılığında havayolu işletmesinin seçimi aracıya (acente veya taşımacılara) bırakılmış olup genellikle gönderici bile bu konuda söz sahibi olamamaktadır. Bu nedenle taşımacılık sektöründe rekabet en fazla aracı firmalar üzerinde odaklanmaktadır.

### c. Freight Forwarder

Freight Forwarder; kara , hava, deniz, demiryolu, nehir yolu, boru hattı veya kombine taşımacılık gibi bütün taşıma türlerinde; sevkıyat, dağıtım,depolama, gümrükleme ve sigorta hizmetlerini gerçekleştiren aktif bir işletme ağına sahip olan ve anahtar teslim lojistik hizmeti veren organizatör bir kuruluştur. Bir eşyanın göndericisinden alıcısına teslimine kadar lojistik ile ilgili yapılan tüm faaliyetleri gerçekleştirir. Freight Forwarder işletmesi klasik olarak Pazar deneyimi yüksek, kendi ülkesinde malların lojistik hizmetlerini yerine getirirken , günümüzde bu anlayış köklü değişim göstermiş, küresel çapta hareket eden firma vizyonu ağırlık kazanmıştır<sup>127</sup> .

Bugün hava kargo sektöründeki asıl rekabet forwarder'lar ile entegre olmuş şirketler arasında yaşanmaktadır. Genel olarak, forwarder'lar entegrasyon sağlamış taşıyıcı şirketlere göre daha esnek bir yapıya sahiptir. Çünkü forwarder'lar birden çok taşıyıcı ve değişik taşıma modelleri sunabilirler. Bununla birlikte forwarder'lar antrepo hizmetleri gibi taşıma dışı hizmetlerde sunabilmektedirler. Havayolu forwarderları IATA tarafından onaylanmış ve IATA kargo acente listesinde IATA taşıyıcısının yetkisiyle mal alma AWB(Air Way Bill) düzenleme, ücretleri tahsil etme yetkisinde olan aracılardır. Gönderici açısından;malın kabulü hava kargo gönderisinin toplanması gibi imkanlar sağlamak, havayolu ve gümrük dokümanlarını hazırlamak, ithalat ve ihracat lisanslarının ülke kurallarına uygunluğunu kontrol etmek, taşıma, yer ayırma, ve gönderici için sigortalama gibi hizmetleri vermektedirler<sup>128</sup> .

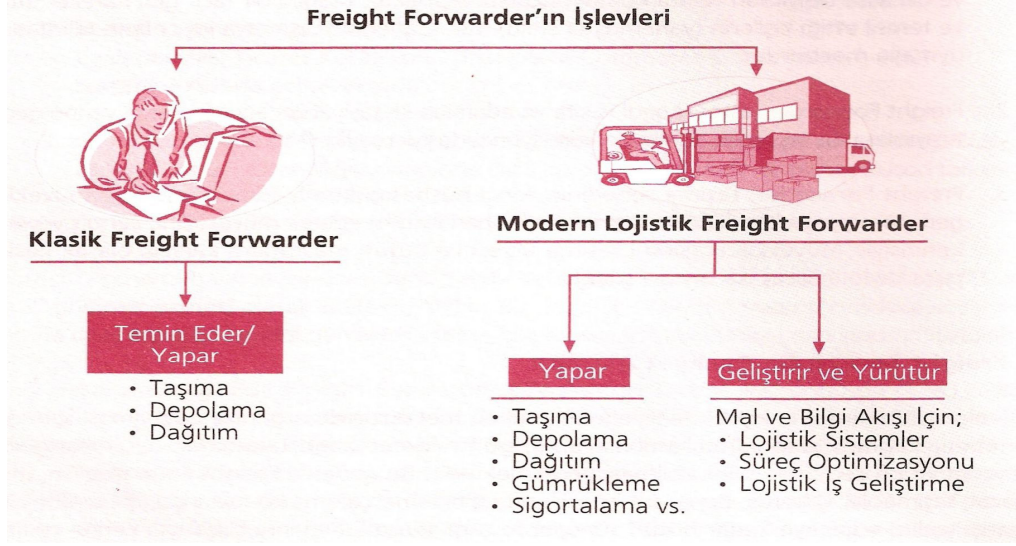
Taşımacılıktaki formalitelerin çokluğu acenteleri kullanma gereğinin zorunluluğunu ortaya çıkarmaktadır. Forwarder tarafından havayolu taşıma firmasına kargolar bütün işlemleri eksiksiz olarak teslim edilmekte ve kargonun taşıyıcı firma açısından güvenli ve düzenli bir şekilde taşınmaya hazır hale gelmesine katkıda bulunmaktadır.

---

<sup>127</sup> Çancı,Erdal, Uluslararası Taşımacılık Yönetimi,op.cit.,s.4

<sup>128</sup> IATA kargo acentası,Türk Hava Yolları Eğitim Merkezi Ticaret ve Yer Hizmetleri Eğitim Müdürlüğü, (İstanbul, Kargo Satış İleri Kursu Yayını,2002)s.2

## Şekil 16: Freight Forwarderların İşlevleri



**Kaynak: Çancı,Erdal, Uluslararası Taşımacılık Yönetimi,op.cit,s.5**

IATA taşıma şartnamesine göre göndericinin ve taşıyıcının hak ve sorumlulukları şunlardır<sup>129</sup>;

- Gönderici, taşıma şartlarıyla ilgili kural ve yasalara uygun olarak ödenmesi gereken tüm taşıma ücret ve giderlerini taşıyıcıya ödetmek zorundadır
- Gönderici, yükün paketlenmesi,taşınması ve dağıtılmasıyla ilgili tüm kurallar dahil olmak üzere kargonun çıktığı,transit geçtiği veya varış ülkelerinde yürürlükte bulunan yasalara ve hükümet uygulamalarına riayet etmek , gerekli tüm bilgileri sağlamak belirtilen yasa ve kararların gerektirdiği tüm bilgileri havayolu konşimentosuna eklemek zorundadır. Aksi halde gönderici bu hükme uyulmaması nedeniyle meydana gelebilecek zarar ve kayıplardan sorumludur.
- Gönderici, kargonun kaybolması , hasar görmesi, gecikmesi veya teslim edilmemesi halinde taşıyıcıya aşağıdaki süreler içerisinde yazılı olarak başvurmalıdır.

<sup>129</sup> The Air Cargo Tarif (TACT) Rules,(Issue 48,Bölüm 2, IATA yayınları,Nisan 1999)s.2

1. Kargonun görülebilir şekilde hasara uğraması halinde, durumun gönderici tarafından anlaşılmasından itibaren 14gğn;
2. Gecikmede, kargonun teslim almaya yetkili kişinin emrinde hazır duruma gelmesinden itibaren 21 gün;
3. Kargonun teslim edilmemesi halinde , konşimentonun tanzim edildiği tarihten itibaren 120 gün;
4. Kargonun varış yerine ulaştığı, uçağın varmış olması gerektiği veya taşımanın durmuş olduğu tarihten itibaren 2 yıl içinde dava açılması gerekmektedir.

Havayolu kargo taşımacılığında kullanılan taşıyıcı kavramı , sözleşme uyarınca kargoyu iki nokta arasında havayolu vasıtasıyla taşınmasından sorumlu işletmedir. Türkiye’de Pazar payının büyük bölüme sahip ulusal havayolu işletmesi olan Türk Hava Yolları (THY) taşıyıcıya örnek gösterilebilir.

- Uluslar arası havayolu kargo taşımasıyla ilgili Varşova Konvansiyonu ile bu konvansiyonu değiştiren LaHay Protokolü’nün hangisinin sözleşmede uygulanacağı belirtilirse , o kurallar geçerli olur.
- Taşıyıcı, varış yerine ulaştırdığı kargoyu, alıcıya konşimentoda belirtilen talimatlar doğrultusunda teslim eder.
- Taşıyıcı, malın hasara veya kayba uğramasından yada gecikmesi halinde , gönderici , alıcıya veya taşımaya katılan üçüncü kişilere karşı sorumludur.
- Sözleşmede aksi belirtilmedikçe taşımacının hizmetiyle ilgili kusur, kayıp veya gecikme, taşıyıcının ihmalkarlığı yada kasti hareketi dolayısıyla oluşmadığı durumlarda alıcı yada üçüncü kişilere karşı sorumlu değildir.
- Kargo kayıp yada hasarı doğal felaketlerden ya da malın doğasındaki , kalite veya kusurundan kaynaklanıyorsa taşıyıcı sorumlu değildir.
- Canlı hayvan taşımalarında;

1. Hayvanın kaybı ya da doğal yollardan olsun veya olmasın telef olması,

2. Hayvanın kendisine zarar ya da başka hayvanların ısırma, tekmeleme , boğma gibi yollarla verdiği zarar yada telefler,
3. Hayvanın kafeslenme biçimi veya doğal ortamlardan ayrılmasından kaynaklanan şekil değişiklikleri nedeniyle telef olması halinde taşımacı sorumlu tutulamaz.

- Bilgisi dahilinde gelişmediği sürece hasar veya kayıpla sonuçlanan durumlarda taşıyıcı sorumlu değildir.
- Hasara sebebiyet veren fiiller tazminat alma hakkına sahip kişinin ihmalkarlığı yada kusurlu hareketinden kaynaklanıyorsa, getirdiği taşıyıcı hasarın sorumluluktan tamamen ya da kısmen kurtulur.
- Taşıyıcının ücret tarifelerinde ve taşıma şartlarında aksine bir hüküm yok ise , gönderici değer beyanında bulunur, sigorta primini de öder; AWB üzerinde de bu durumu belirtir ve sigorta primi hava taşıyıcısının kendisine ek ücret olarak ödenirse Varşova Konvansiyonu'nda belirtilen kargonun her kilosu için en fazla 20 ABD Doları sınırlaması ortadan kalkar.
- Kargonun bir bölümünün kaybolması, hasara uğraması veya gecikmesi durumunda taşıyıcının sorumluluk sınırının saptanması için yalnızca kaybolan, hasara uğrayan ya da geciken parça veya parçaların ağırlığı esas alınır.
- Sorumluluğun kaldırılması veya sınırlandırılmasına ilişkin olarak taşıyıcıya uygulanabilecek tüm kurallar taşıyıcının acenteleri, personeli ve temsilcileri ile taşıyıcı tarafından taşıma için uçağı kullanan herhangi bir kişiye veya onun acenteleri, personeli ve temsilcilerine uygulanır. Bununla ilgili olarak taşıyıcı tüm bu kişilerin acentesi olarak hareket eder.
- Havayolu konşimentosunun ön yüzünde “taşıma için biçilmiş değer” olarak yazılan tutar taşıma şartlarında belirtilen sorumluluk sınırını aşiyor ve gönderici taşıyıcının ücret tarifelerinde ön görülen değerle ilgili ek ücreti ödemişse , taşıyıcının sorumluluğu beyan edilen değerle sınırlıdır.

#### **d. Lojistik Firmaları**

Lojistik firmalarında havayolu kargo taşımacılığının piyasa arzcuları arasındadır, günümüz iş dünyasında uluslar arası rekabetin savaş taktikleri kadar incelik gerektirdiği, mühimmatın yerini mal, teknoloji ve varlıkların almakta olduğu düşünülürse bu konuda başarıya ulaşmak için mal ve hizmetin doğru zamanda doğru yerde ve yeterli miktarda bulundurmaya gereğinin önemi dolayısıyla lojistiğin önemi kaçınılmaz bir gerçek olarak karşımıza çıkmaktadır ve bu önem giderek artmaktadır. Lojistik firmalarının bir çoğu IATA üyesi acente faaliyetlerini de yürütmektedirler. Tezimizin ilk kısmında lojistik firmalarının görevlerinden ve yaptıkları işlerden bahsettiğimiz için burada bu konuya yeniden değinmeyeceğiz ancak lojistiğin ve lojistik firmalarının günümüz ekonomisinde firmaların başarıya ulaşması için kullanmaları gereken zorunlu araçlar olduğu unutulmamalıdır.

#### **2. Piyasa talepleri**

Havayolu kargo taşımacılığının tercih nedenleri aynı zamanda talebi etkileyen faktörler olarak incelenebilir<sup>130</sup>;

##### **1. Malın Niteliği;**

- Dayanıklı değilse (çabuk bozuluyorsa)
- Kullanımdan çabuk çıkabilir özellikteyse
- Taşınma süresi kısa olmak zorundaysa
- Ağırlığı oranında değerliyse
- Elde tutmak veya depolamak maliyetliyse.

##### **2- Talep Açısından;**

- Önceden tahmin edilemediğinde,
- Nadir olduğunda,
- Yerel malzemeler ile karşılanmadığında,
- Mevsimlik olduğunda,

---

<sup>130</sup> Alexandr T Wells, Air Transportation, A management Perspective, (Wadsworth Publishing Company, Belmont, USA, 1994) s.376

### 3- Dağıtım Aşamasında;

- Çalınma, kırılma ve bozulma riski varsa
- Uzun ulaşım süresinde yüksek sigorta maliyetleri gerektiriyorsa
- Hariçten nakil yapılacaksa ve bunun için ağır ve pahalı ambalajlama gerekliyse
- Özel muhafaza ve özen gerekli ise,
- Ambarlama ve depolama işlemlerinin gerekenden fazla oluşu durumlarda, havayolu kargo taşımacılığına olan talep artmaktadır.

Bu çerçevede havayolu kargo taşımacılığını kullanan kesimleri, bağımsız gönderici olarak tercih yapan bireyler, devlet kuruluşları, ordu , üniversite ve araştırma kurumları gibi olan devlet kuruluşları ve ithalat-ihracat firmaları yada lojistik firmaları gibi özel kesim olanlar olmak üzere üç ana gruba toplayabiliriz.

## **E . Havayolu Kargo Dokümanları**

### **1. Konşimento**

Havayolu konşimentosu, bir noktadan başka bir noktaya hava taşınması ile gönderilen kargoyu ve bu kargonun taşıyıcı, gönderici ve alıcısını, hangi şartlarda bu kargonun taşındığını, taşıma değerini; değerli kargo, canlı hayvan, cenaze, tehlikeli madde veya bozulabilir kargonun taşıma şeklini; işgal ettiği hacim ve ağırlığını belirleyen, düzenleyen bir hava taşıma senedidir, AWB aynı zamanda bir fatura ve sigorta poliçesidir<sup>131</sup>.

Havayolu konşimentosu (AWB) genellikle üç asıl, yedi kopyadan meydana gelmektedir, bunlar ;

1. Birinci nüsha (Yeşil) : Hava taşıyıcısı,
2. İkinci nüsha (Kırmızı) : Alıcı,
3. Üçüncü nüsha (Mavi) : Gönderici için düzenlenmektedir.

---

<sup>131</sup> Çancı, Erdal, Uluslararası Taşımacılık Yönetimi, op.cit., s14



İlk nüsha gönderici tarafından imzalanmalıdır. İkinci nüsha kargoyla birlikte gider, bu nüsha gönderici ve havayolu taşıyıcısı tarafından imzalanmalıdır. Üçüncü nüsha taşıyıcı tarafından kargonun kabulünü teyit ederken imzalanmalıdır. Bu nüsha teslimin kanıtıdır ve taşıma sözleşmesinin sonuçlandırıldığı anlamını taşır.

Her havayolu konşimentosu onu düzenleyen havayolu şirketinin seri numarası ve üç basamaklı kodu ile tanımlanmaktadır. IATA şartlarının 3. maddesine göre havayolu konşimentosu, gönderici tarafından doldurulmalıdır. Gönderici bu belgeyi daha sonra taşıması yapılacak gönderi ile birlikte taşıyıcıya teslim eder. Uygulamada göndericiler, havayolu konşimentosunu IATA acentelerine ve bazı durumlarda da taşıyıcıya tanzim ettirmektedir.

- Havayolu konşimentosu taşıyıcı ve kargo acentesi tarafından yayımlanan en önemli kargo belgesidir. Bu belgenin hazırlanış amacıyla temel özellik ve nitelikleri şunlardır<sup>132</sup>:
- Kargo sözleşmesinin imzalandığının ve taşıma şartlarının taraflarca tanındığının kanıtıdır.
- Kargonun teslim alındığına dair ihbar belgesidir. Varşova konvansiyonu'nun 5. maddesinde belirtildiği gibi aksi kanıtlanıncaya kadar sözleşmenin varlığı, şartları ve kargonun teslim alındığı hakkında karine teşkil eder. Konşimentoda belirtilen kargonun ağırlığı, boyutları , ambalaj ve parça sayılarına ilişkin kayıtlar aksi ispat edilinceye kadar doğru sayılmaktadır.
- Kargoya eşlik eden ve taşıma işinin yapılmasında önemli talimatları içeren bir belgedir. Konşimento, göndericinin taşımanın yerine getiriş biçimine ilişkin olarak taşıyıcıya yönelen talimatları da kapsamaktadır.
- Konşimento, talimat belgesi olmasını niteliğin sonucu olarak kargoya eşlik etme özelliği yani refakatte bulunmaktadır. Bütün taşıma boyunca göndericinin talimatları göz önünde tutulabilmesi için konşimentonun kargo ile birlikte seyahat etmesi gerekmektedir. Taşıyıcının çalışanları ancak bu sayede sözleşmenin gerçekleşme biçimi hakkında bilgi sahibi olmaktadır.

---

<sup>132</sup> İbid.,s15

Türk sivil havacılık kanununda taşıyıcının sorumluluğu , kargoyu tarafından teslim anından , Varşova Konvansiyonunda ise sorumluluğun sınırlandırılması kargonun uçağa yüklenmesinden itibaren ele alınmaktadır.

## **2. Ara Konşimentolar**

Konsolidasyon yüklemelerde gerçek ve yükleyici adına düzenlenen hava taşıma senedidir. Temel formatı ana konşimentodan pek farklı değildir. Ara konşimento, havayolu taşımacılığında IATA kargo acentesi Freight Forwarder tarafından düzenlenen , kargoların teslim alındığını da gösteren sözleşme niteliğindedir.

Ara konşimento tek başına bir sevk belgesi değildir. Taşıyıcının b, it taşıma sorumluluğu vardır. Ara konşimento üzerinde en az iki yere ana konşimento numarasının yazılması gerekmektedir. Bu numara yazılmadığı takdirde IATA kargo acentesi yada Freight Forwarder taşıyıcıya karşı rücu hakkını kullanamaz.

Havayolu konşimentosu örneği ve içeriği bir akreditif talimatında sevkıyatın uçakla yapılması talep ediliyorsa vesaik beyanında “3” numaralı kopyanın (sevk eden için orijinal nüsha) ibraz edilmesi gereklidir.

## **3. Kargo Manifestosu**

Hava kargosu ile yapılan taşıma sırasında nakli yapılan malların özelliklerini, gereken taşıma şartlarını, teslim yerlerini ve şekillerini gösteren kargo manifestosu hazırlanır. Kargo manifestosu konşimentoya uygun olarak düzenlenir. İngilizce olarak ve büyük harflerle tam ve okunaklı olarak düzenlenir.

Gönderiler indirilecekleri noktalara göre gruplandırılır. Transfer manifestosunun sol üst sırasına yükleme yapılan şehir ve ülke adı açık ve tam olarak yazılır. Tek nokta uçuşu ise, sağ üs sıraya kargonun indirileceği şehrin ve ülkenin adı

yazılır. Uçak birçok noktaya uğruyorsa “as stated below” ibaresi konulur. “nature of goods” hanesine iniş sırasına göre manifesto düzenlenir.

Kargo manifestosunda yükleyicinin adı, soyadı, adresi, şehir, ülke ve telefon numarası yazılmalıdır. Gönderilen malı alanın tam adı, adresi, şehri ve telefon numarasıda yazılmalıdır. Malın hareket ettiği havaalanının adı yazılmalıdır. Teslim edileceği. Havaalanı, bulunduğu şehir belirtilmelidir. Eğer ilgili şehir bünyesinde birden fazla havaalanı bulunuyorsa, gidilecek olanın tam adı yazılmalıdır. Gönderiyi yapanla özel bir rota isteminde bulunmadığı sürece havayolu kendi rotasını uygular.

Taşınacak olan mallarla ilgili olarak ta uyulması gereken bazı noktalar vardır. Bunlar, yükleyicinin ihracat bildirimini, ticari faturalar, konsolosluk izinleri, ithal ruhsatları gibi gönderilen mal ile birlikte giden belgelerdeki ibarelere uyulması gerekmektedir. Eğer taşınan mal tehlikeli maddeler içeriyorsa o zaman malın özellikleri ile miktarlarının da ayrıntılı olarak bildirilmesi gerekir. Navlun veya taşıma bedelleri, çıkıştaki diğer masrafların peşin veya senet ödemesi şeklinde olup olmadığının da bildirilmesi gerekmektedir. Eğer yüklemeyi yaptıktan sonra bu ibarelerden birisi bildirilmemişse mallar peşin ödeme şekli ile gönderilir. Taşınan malın bedeli yüklemeci tarafından yapılan deklarasyonlarla beraber belirtilmelidir.

#### **4. Kargo Transfer Manifestosu**

Ambargo konuşmamış her hat üzerinde, IATA Uluslar arası Cargo Handling anlaşmasına göre üye bulunan taşıyıcılar, konşimento üzerinde bulunan yol düzenine, kendi tarifelerinin kaide ve kurallarına uygun olarak kabul etmek zorundadırlar. Transfer edilen taşıyıcı, daha ilerilerdeki transferleri ve gecikmeden dolayı olacak olan tüm sorumlulukları üstlenir. Transfer manifestosu, iki şirket arasında kargonun transfer edildiğini gösterir yazılı belgedir. Bu belge şu şartlardan herhangi birisinde kullanılır<sup>133</sup>.

- Kargoyu alan şirket talep ettiği zaman,
- Hasarlı gönderileri başka bir taşıyıcı şirkete transfer edilirken,

---

<sup>133</sup> Bartu, Nilüfer, op.cit., s.28

- Ödemeli kargoların ilk veya daha sonraki taşıyıcı şirkete transferinde, Transfer manifestosunun en büyük yararı gecikme , hasar ve kaybolmadan dolayı çıkacak sorumluluğun kime ait olduğunu belirtmesidir.

### **5. Kargo Masraflarını Düzeltme Bildirisi**

Hesap hatalarından ağırlığın çok veya az gösterilmesinden hatalı navlun ücretlerinden ve başka tarifelerin uygulanmasından doğacak yanlışların düzeltilmesinde, yanlışlığın fark edilmesinde çıkış yada varış istasyonlarının birbirlerini ve muhasebelerini ikaza yarayan dokümana denir.

### **6. Kargo Muhasebe Bildirisi**

Kargo muhasebe bildirisi aşağıdaki konularda muhasebeye yardımcı olması için düzenlenir.

- Konşimentoda gösterilmemiş, fakat gönderici tarafından ödeneceği belirtilmiş bazı masrafların göndericiden tahsil edilmesinde
- Konşimentoda gösterilmemiş fakat alıcı tarafından ödeneceği belirtilmiş bazı masrafların alıcıdan tahsil edilmesinde,
- Teslimi mümkün olmayan ödemeli kargoların, masraflarının konşimento sahibi taşıyıcı tarafından tahsil edilmesinde kullanılır.

### **7. Teslim Edilmedi Bildirisi**

**IATA** resolution 603' e göre son taşıyıcı tarafından konşimento sahibi taşıyıcıya en kısa zamanda verilmek üzere düzenlenir. Göndirelene şu konularda bilgi verir:

- Gönderinin varış noktasında 14 gün içerisinde alınmadığı durumlarda ortaya çıkacak aksaklıklarda,
- Gönderinin alıcı tarafından alınmaktan imtina edilmesinde,
- Gönderinin teslimi ve hareketini önleyen diğer sebeplerin ortaya çıkmasında,

## **8. Kargo Hasar Raporu**

Bu rapor gönderilen kargonun konşimentoda belirtilen kıymetinin düşmesine sebep olan harici veya dahili hasarsın belirtilmesini ve gerekli işlemlerin yapılmasını sağlayan bir formdur. Bu form şikayeti yansıtan bir belge değildir.

## **9.Kargo Araştırma Raporu**

Üç hafta içerisinde bulunamayan kayıp kargolar için bu rapor düzenlenir. Rapor kayıp kargolar için yapılacak son araştırmadır. Düzenlenen bu raporun dağılımı şu şekilde yapılır.

- Aslı konşimento sahibi taşıyıcıya ,
- Kopya raporu tanzim eden istasyonun dosyasına,
- Kopya kayıp kargo şefliğine
- Kopya son taşıyıcının genel müdürlüğüne
- Kopya teslim alan taşıyıcıya,
- Kopya ekstra.

## **F. Havayolu Kargo Ücretlendirme Şekilleri**

Havayolu kargo ücretlendirmesi, yolcu bilet ücretlendirmesi ile benzeşmektedir, her piyasada her mala normal veya temel fiyatlar uygulanmakta ve buna takribi mal ücreti denilmektedir. "ücretlendirme gönderinin ağırlığına göre değişmektedir. Ağırlık arttıkça birim fiyat düşmektedir.

Takribi mal gönderilen ağırlıklarına göre ücretlendirilmektedir eğer gönderi hafifse, kabaca boyut ağırlığına göre ücretlendirme yapılır. Gönderinin. ağırlığı arttıkça pound başına fiyat düşer. İki komşu şehir arasında yapılan gönderilerde en düşük fiyat uygulanır. 30yutsal ağırlık gönderinin kübik ölçüleri hesaplanarak bulunur (uzunluk x yükseklik x genişlik) ve her cm<sup>3</sup> ölçüye bir pound ağırlığa

uygulanan fiyat uygulanır. Burada bir istisna vardır Örneğin çiçekler ve fidanların iç hat nakliyesinde 250 cm<sup>3</sup> bir pounda karşılık gelir Eğer bir kargo bölmesi 20 poundluk plastik kaplarla doldurulmuş ise kapladıkları verin ölçüsüne göre ücretlendirme yapılır<sup>134</sup>.

Çoğu tarifeli havayolu kargo pazarında bulunan oran çeşitleri altı ana kategoriye bölünebilir Bunlar;

1. Genel Kargo Oranları: Minimum gönderme ölçüsü aranmaksızın her türlü mala uygulanabilir. Bazı durumlarda belirli kilolara kadar olan mallara uygulanan indirimlere rağmen bu oranların dezavantajı, fiyatlarının çok yüksek oluşlarıdır.
2. Minimum Fiyatlar: Genel kargo oranları çoğunlukla minimum fiyat-koşuluyla uygulanmaktadır. Yani mal ne kadar küçük olursa olsun en az 4 kg. olarak kabul edilerek işlem yapılmaktadır. Bazı rotalarda bu minimum ağırlık 8 kg.a çıkabilir. Bu durumun sebebi evraklama ve gümrükleme maliyetlerinin malın büyüklüğüne bakılmaksızın her mal için sabit olmasıdır.
3. Tür Oranları: Tür oranları, genel kargo oranları tarifesine uygulanan diğer oranlardır ve pek çok havayolu tarafından kullanılırlar. Türüne göre oranlamada bazı mallara indirim uygulanır. Örneğin, gazeteler genellikle normal fiyatın yarısına taşınırlar, bazı diğer mallara ise ek ücret uygulanır, bunlar riskli ve yüksek değerdeki mallardır.
4. Özel Mal Oranları: Tür oranları gibi, özel mal oranları da önceden belirtilmiş mallara uygulanırlar. Bununla birlikte bunların fiyatlandırılması diğerlerinden farklıdır. Özel mal oranları daima genel kargo oranlarından düşüldür ve bunlar sadece önceden belirlenmiş mallar için geçerlidir. 5000'in üzerinde mal türüne özel mal oranları uygulanır. Burada da minimum gönderme ücreti vardır. Burada minimum gönderme ücretine baz olarak alınan ağırlıklar 100, 300, 500 ve 1000 kg. gibi ağırlıklardır.

---

<sup>134</sup> Wells,op.cit.,s.376

5. Hacim Birleştirme Oranları: Hacim birleştirme oranları düşük birimli oranlardır Özel mal oranlarının tersine, bütün mallar için geçerlidirler Ancak bu oranlar sadece önceden belli boyutlara uygun olarak paketlenerek hazırlanmış mallara uygulanır.
6. Bütün Kargo Türleri için Geçerli Olan Oranlar Bir çok pazarda kargo fiyatlandırmanın yapısı son yıllarda köklü değişikliklere uğramıştır Bu değişiklikler özellikle düzenlemelerin daha liberal olduğu rotalarda gerçekleşmiştir Bu rotaların çoğunda geleneksel kargo fiyatlandırması geçerlidir Bununla birlikte, bu yöntemle her geçen gün daha az mal gönderilmektedir Bunun yerine havayolları şimdi konteynerlenmiş mallara önemli indirimler yapmaktadır.

Bazı durumlarda bu indirimler, her yıl minimum bir tonajda mal gönderme garantisi veren işletmelere yapılmaktadır. Bu birleştirilmiş hacim oranları her türlü kargo için uygulanmaktadır. Dolayısıyla sadece önceden tespit edilerek isimlendirilmiş mallarla kısıtlandırılmamıştır<sup>135</sup>

### **1. Havayolu Kargo Taşımacılığının Ücretlendirmesini Etkileyen Faktörler**

Ücretlendirmeyi dolaylı ve doğrudan bir çok faktör etkilemektedir. Bunlardan havayolu kargo hizmetleri ilk sırayı almaktadır. Yük hacmi, piyasa şartları ve dolaylı olarak özel durumlar ücretlendirmeyi etkilemektedir.

#### **a. Hizmet Ücretleri**

Ücretlendirme yapılırken temel alınması gereken, hizmetin karşılığının alınması ve makul bir karın eklenmesidir. Hava taşımacılığında ücretlendirme genellikle kargo uçakları işletimindeki gibi yapılmaktadır, yük yolcu uçaklarının kargo bölümünde taşınıyor olsa da bunun genelde iki nedeni vardır. Bunlar;

- Kombine (yolcu ve yük taşıyan) uçaklarda ücretlerin tayini genellikle zordur.

---

<sup>135</sup> Eyüp Turşucu, Türkiye’de Havayolu Kargo Taşımacılığı Pazarlaması Sorunları ve Çözüm Önerileri, (Ankara, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Gazi Üniversitesi 1995),s.38

- Havayolu kargo endüstrisinin maksimum gelişimi için ücretleri birbirini tutan kargo uçaklarının işletilmesi gereklidir.

Önceki başlıklarda da bahsedildiği gibi yolcu ücretlerine oranla kargo ücretleri düşük kar oranı içermektedir çünkü kara taşımacılığı ile karşılaştırıldığında hava taşımacılığının avantajları gözle görülür oranda belirginleşmemiştir.

### **b. Yük hacmi**

Havayolu kargo ile taşınacak bir maldan alınabilecek en yüksek kazancı belirlemede yük potansiyeli anahtar faktördür. Yük hacmi taşınacak malın kapsadığı ve ağırlığına göre değişmektedir. Pamuğun taşınmasında kapsadığı alanın cm 3 'ü önemliken, demirin taşınmasında ağırlık esas alınmaktadır. Bu nedenle ücretlendirme hesaplanırken büyük gönderilerden düşük ücretler alınması esastır. Hesaplama oranlarını etkileyen birkaç ücretlendirme yöntemi vardır. Bunlardan bir tanesi, bir nakliyecinin bazı özel hesaplama yöntemi ile taşıyabileceği yeni yük miktarı hacmidir.

### **c. Piyasa Şartları**

Uygulanan iktisadi sistem (Liberalizm) çerçevesinde hedef alınacak önemli olgulardan biri de uzmanlaşmadır. Havayolu Kargo Taşımacılığının işleyişi çerçevesinde kargonun paketlenmesi, etiketlenmesi ve depolanması gibi aşamalarda iyi bir uzmanlık anlayışı var olan iktisadi sistemi güçlendirecektir.

Havayolu kargo taşımacılığında piyasanın yapısı ücretlendirme politikasını etkilemektedir. Havayolu kargo taşımacılığı yapan söz konusu firma piyasada monopol ise ücretlendirmeye giderken monopol gücünden destek alarak, kargo taşımacılığında yüksek ücret talep edebilecektir. Havayolu kargo taşımacılığında çoğunlukla coğrafi, yasal ve siyasi koşullar belirli ülke ve bölgelerde monopolu oluşturmaktadır.



Havayolu kargo taşımacılığında piyasaya tek büyük firma ve onun yanı sıra çok sayıda küçük firmaların hakim olduğu piyasa yapısına hakim ise, büyük firmanın belirlemiş olduğu ücret esas alınmaktadır. Küçük firmaların ücretlendirme politikası piyasa fiyatını çok fazla etkileyemeyecektir. Çünkü firmaların güçleri ve piyasa şartları buna engel teşkil etmektedir.

Az sayıda büyük firmanın bulunduğu havayolu kargo taşımacılığı piyasasında ücretlendirme tek bir firma tarafından belirlenmemektedir. Firmalar belli bir fiyat üzerinde anlaşma yoluna gidebilirler veya piyasa fiyatına yakın düzeyde bu fiyatın altında veya üstünde kalabilirler. Taşıma ücretini belirlerken bir firma kendi taşıma ücretini piyasa fiyatının altına indirmesi diğer firmaların da taşıma ücretlerini aşağıya çekmesine neden olabilir

Oligopolistler fiyatı yada arz miktarını tek başına kendi kararlarıyla. kesin bir biçimde belirleyemezler. Bu konuda büyük Ölçüde birbirlerinin gösterecekleri davranış ve tepkilerine bağlıdırlar<sup>136</sup>. Eksik rekabette, rekabet eden firma sayısı nispeten az ise ve/veya bunların aralarında anlaşma yapmaları mümkün ise fiyatlar monopol fiyatına yaklaşır .Eğer rekabet eden firma sayısı çok artar ise ve/veya firmaların aralarında anlaşma yapma/arı zor ise, fiyatlar tam rekabet fiyatına daha yakın olur.

Tam rekabet piyasasında firmaların piyasa fiyatlarını belirleme şansları olmadığı için piyasa fiyatları veridir (Sabit). Havayolu kargo taşımacılığında günümüzde tam rekabet koşulları mevcut değildir. Günümüzde Havayolu kargo şirketlerinin piyasa koşulları daha çok oligopol bir yapıya uymaktadır.

Havayolu taşıma şirketlerinin sayısının az olması önemli bir unsur olmakla birlikte taşıma fiyatının firmalar tarafından daha çok anlaşarak bir piyasa fiyatı oluşturmaları söz konusudur. Sunulan hizmetin yanı sıra yeni bir firmanın piyasaya girmesi yüklü bir ekonomik külfetle karşılaşması demektir. Bu yüzden piyasa şartlarına uyum sorunu, pazardan pay alması ve iktisadi maliyetin fazla olması

---

<sup>136</sup> Ergül Han, İktisada giriş 1,(Eskişehir, Nobel Yayınları 1999), s.249

piyasayı oligopol bir yapıya yaklaştırmaktadır.

#### **d. Özel Durumlar**

Yukarda sayılan faktörler dışında kalan bazı özel durumlar ve hizmet çeşitleri ücretlendirme politikasını dolaylı olarak etkilemektedir. Bunlar birleştirme hizmetleri, dağıtım hizmetleri ve gece hızlı paket taşımacılığıdır.

#### **e. Birleştirme Hizmeti**

Hava yolları göndericilerden paketleri toplar ve bunlar bir araya getirilerek toplam ağırlık üzerinden taşıma ücretini belirler, burada ağır gönderiler için birim fiyat düşürülür. Birden fazla gönderi aynı adrese gönderiliyorsa birleştirme hizmeti gönderici için tasarruf sağlar.

Birleştirme, saat 0001 'de başlar ve 235<)'da biter. Bu 24 saatlik periyotta birleştirme hizmeti talep eden gönderici havayolu kargo ofisine dilediği kadar paket i gönderebilir ve havayolu da bu gönderileri son parça gelene veya birleştirme süresi dolana kadar bir araya getirilerek gönderilmeye hazırlanmaktadır.

#### **f. Dağıtım Hizmeti**

Havayolu kargo uçurları yapan havayollarının sunduğu bir diğer hizmet de, göndericilerden gönderileri alarak gideceği yerde bunları ayırıp değişik müşterilere dağıtmaktır. Burada da birleştirme hizmetinde olduğu gibi aynı şehirdeki müşterilere yapılacak toplu gönderilerde ağır yükler için düşük fiyat avantajı sağlanabilir. Fakat nakliyeciler genelde birleştirme ve dağıtım hizmetini aynı anda sunmazlar<sup>137</sup>.

---

<sup>137</sup>Wells,op.cit.,s.287

### **g. Gece Hızlı Paket Taşımacılığı**

Gece Hızlı Paket Taşımacılığının amacı küçük paketlerin kapıdan kapıya bir gecede taşınarak ulaştırılması hizmetini sağlamaktır. Buradaki anahtar kelime "gece taşımak" tır. Önceden hızlı paket servisleri çoğunlukla gündüz vakitlerini yolcu taşımaya ayınmaktaydılar. Mesai saatinden sonra alınan paketler bir sonraki sabaha kadar havaalanında bekletilmekte ve ancak ikinci gün yerlerine ulaştırılabilmekteydiler.

Gece Hızlı Paket Taşımacılığına öncü olan "Federal Express" ise bu iş için tahsis ettiği uçaklarla gece uçuşları yaparak paketleri bir sonraki iş gününe yetiştirebilmiştir. 1973' de her gece ortalama 500 civarında paket taşıyan Federal Express dikkate değer bir oranda büyüyerek ABD'inin paket trafiği kapasitesinin yarısını taşımaya başlamış ve uluslararası hizmette de önemli bir yere gelmiştir. Federal Express, hızlı paket servisinde ön plana geçmiş, bu bayrağı gerçekten yükseklere taşımıştır.

1973' de her gece ortalama 500 civarında paket taşıyan Federal Express dikkate değer bir oranda büyüyerek ABD'nin paket trafiği kapasitesinin yarısını taşımaya başlamış ve uluslararası hizmette önemli bir yere gelmiştir.

Bu sistemde hava- araçları ve dolayısıyla tüm gönderiler bir merkeze yönlendirilerek, merkezi dağıtım sistemi oluşturulmuştur. Bu da işletimsel olarak havacılık sanayisinde büyük bir değişikliğe yol açmıştır.

### **G. Dünyada Havayolu Kargo Taşımacılığı**

Gerçek anlamda havayolu kargo taşımacılığının başlangıcı 10 Kasım 1910'da , ilk hava kargo taşımacılığı hatırası olarak ipek kurdeleler satmak isteyen bir şirket için Wright firmasının yolcu koltuklarında 5 top ipek kumaş Dayton' dan Ohio Columbus'a 65 millik bir uçuşla götürmesi olarak kabul edilir.

Ama yukarıdaki başlangıç düzenli kargo taşımacılığının başlangıcı olarak kabul edilememektedir, bunun için üç tarihsel olay –havadan posta, havadan hızlı paket ve havadan yük naklieleri incelenmelidir. Havadan posta adından anlaşıldığı gibidir , ancak günümüzde “hava kargo” denilen taşımacılık türünü de kapsayan “havadan hızlı paket” terimi sadece kargo nakli için kullanılan hava araçlarının üretilmesi ile kullanılmaya başlanmıştır.

Bir çok kişi hava araçlarının yolcu taşımacılığı için önemli olduğuna inanır ancak bilimsel araştırmalar önümüzdeki yüzyılda hava araçlarının yolcudan çok yük taşıyacağı görüşünde birleşmişlerdir.

Havayolu ile kargo taşımacılığının ilerlemesi açısından ikinci dünya savaşı sonunda sivil havacılık idaresi tarafından alınan iki karar dönüm noktası olmuştur, bunlardan ilki, Nisan 1948’de yetkili havayolu kargo araçlarına , yani gönderici ile havayolu şirketleri arasında aracılık yapan kişilere, münferit gönderileri birleştirerek havayolu nakliyecilerine ulaştırması hakkının verilmesidir. Buna birçok havayolu nakliyecisinin karşı çıkmasına rağmen, aracı firmaların resmileşmesi piyasaya yeni bir hareketlilik ve çeşitlilik katmıştır.

1960’larda hava kargo taşımacılığı için durgun günler başlamıştır. Ekim 1962’de “American Airlines” ilk kargo uçağının siparişini vermiştir. “United Airlines” da buna karşılık 1964’de 727 QC leri sipariş etmiştir. Bu uçakların yolcu koltukları çabuk ve kolayca sökülebilmekte ve böylece gündüz yolcu gecede yük taşıyabilmekteydiler. 1969’da “American Airlines” 39 adet 707’ye sahip bir filo işletirken, “United airlines” in 15 adet DC-8 ve 30 adet 727 QC si vardı.

Havayolu ile hızlı paket (air ekspres) nakliyecilerin umdukları gibi önemli bir gelir kaynağı olamamıştır. Havayolu yönetimleri tüm konsantrasyonlarını demiryollarından müşteri kapabilmek için harcarken, Demiryolu Ekspres Şirketi ve havayolu kargo personeli tüm mesailerini havadan hızlı paket taşımacılığı (air ekspres) için harcamışlardır.

12 Kasım 1971 'de Demiryolu Ekspres Şirketi iflasını açıklamıştır. Böylece önceden Demiryolu Ekspres Şirketi tarafından ülke çapında sağlanan koordine görevini yerine getirebilmesi için her havayolu nakliyecisi kendi bağımsız hızlı paket servisini oluşturmuştur<sup>138</sup>.

Havayolu kargonun tahmin edilen yerini alamamış olmasına; piyasanın ve uçak dizaynlarının bu iş için yeterli olmamasına rağmen, havayolu kargo taşımacılığı hala vardır ve iyi durumunu korumaktadır. Havayolu taşımacılığının avantajlarını gören birçok firma havayolu kargo hizmetinden yararlanmaktadır. Son 20 yılda havayolu kargo taşımacılığı hızlı bir şekilde büyüme kaydetmektedir. Taşınan yük ve paketlerin ton başına mesafesi üç kat artarken gelirlerdeki artış altı kat olabilmektedir..

ABD yer taşıyıcılarının gelirlerinin yüzde 5 ila 10 'unu oluşturan kargo taşımacılığı uluslararası rotalarda Kombi hava araçları kullanan yabancı bandıralı taşıyıcılar için önemli bir gelir kaynağı teşkil etmiştir ve etmektedir. Lufthansa, Japon Havayolları ve Air France gibi havayolu şirketleri bazı seferlerinde kazançlarının üçte biri ve hatta yarısını havayolu kargodan sağlamaktadır.

Kuzey Atlantik, Transpasifik, Avrupa-Uzakdoğu ve Amerika Birleşik Devletleri iç hatlar gibi önemli pazarlar havayolu kargo taşımacılığı cirosunun dörtte üçünü oluşturmaktadır. Son yıllarda uluslararası uçuşlar, ABD'de yapılan iç hat uçuşlarına oranla daha fazla artmıştır.

Bu süre zarfında ABD iç pazarının şekli dramatik bir şekilde değişmiş ve sektördeki gelişimin tamamı' sadece havayolu ile kargo taşıyan firmalarca sağlanmıştır. Günümüzde hızlı paket taşıyıcıları piyasanın üçte ikisini ellerinde tutarken iç hat kargo gelirlerinin yüzde 80'inden fazlasını da kazanmaktadırlar.

Taşıyıcılar en uygun fiyatla en üstün hizmet stratejisini başarıyla uygulamış bulunmaktadır. Zamanında, garantili ve kapıdan-kapıya hizmet sunan bu şirketler

---

<sup>138</sup> İbid.,s.291

iç hat nakliyelerde kargonun teslim takibini de yaparak pound başına 2-2,5 \$ ücret almışlardır.

En önemli rakipleri olan kombine taşıyıcılar (yolcu ve kargoyu aynı anda) ise havaalanından - havaalanına alanda teslim prensibi ile çalışmakta, herhangi bir garanti sunmadan, kargonun teslimini takip etmeden iç hat nakliyelerde pound başına 0,30-0,40 \$ ücret almaktaydılar.

Kombine taşıyıcıların son 20 yıldaki yükselişe ayak uydurması ve pazardan daha fazla pay alma şansları çok az olmuştur. Ancak, sürekli kaliteli hizmet sunan havayolu kargo taşıyıcıları yük nakliyecilerinin beklentilerini de yükseltmişlerdir.

Yolcu taşıyan havayollarının yük çeşitliliği geçen 20 yılda çok az miktarda değişmiştir ve sundukları hizmet ile piyasanın beklentileri arasındaki boşluk bir hayli genişlemiştir. Son zamanlardaki değişiklikler yolcu hizmetlerindeki karlılık oranının artmasına neden olmuştur, bunlar arasında büyük gövdeli uçaklar ve hızlı ulaşım sağlamak temel olmuştur. Bunlara ek olarak kamyon kullanımındaki artış karşısında kargo taşıyıcıları, günaşırı veya başka firmalara devir gibi daha ucuza mal olan hizmetler sunmuşlardır.

Hizmet alternatifleri yüzünden kombine taşıyıcılar, kargo taşıyıcılarının sunduğu hizmetleri sunmaya çalışırken fiyatlarını da kırmak zorunda kalmışlardır. ABD de kombine taşıyıcılarının havaalanı kargo servisleri ile anlaşmalarını feshetmeleri bu süre zarfındaki en önemli tepki olmuştur. İşçi masraflarında azalmaya sebep olan bu durum kar oranında bir artış sağlamış olabilir fakat kombine taşıyıcıların pazardaki yerlerini yeniden elde etmelerini sağlamamış hatta hizmet kalitelerinin düşmesi nedeni ile daha da gerilemişlerdir.

Var olan süreç beklendiği gibi devam ederse kargo taşıyıcılarının iç hat piyasasındaki yükselişi hızla sürecektir. Bu da Amerika Birleşik Devletler havaalanlarında önemli karışıklıklara yol açacaktır. Çünkü bütün kargo taşıyıcıları iç hat trafiğinde kargo uçakları ile taşımacılık yapmakta ve kargo işlemleri artmaktadır.

Sabahın erken saatlerinden geceye kadar park eden bu uçaklar için park sahası talebi artmaktadır. Kargo taşıyıcıları, kargo ambarları konusunda kombine taşıyıcılara göre daha esnektiler. bu yüzden ambarlara duyulan talep uçak park sahalarına olan ihtiyaca göre daha az önem arz etmiştir.

Havaalanlarının yolcu terminallerine geçiş için uygun olmayan ve kombine taşıyıcıların amaçlarına tam hizmet sağlamayan kısımlan kargo taşıyıcıları için uygun yerler olabilmektedir. Sessizlik için alınan tedbirlere rağmen havayolu kargo seferlerinin çoğunlukla gece yapılmasından dolayı kargo uçaklarının gürültüyü arttıracığı da ayrı bir gerçek olarak düşünülmektedir.

ABD havaalanlarında yapılan yükleme aktivitelerindeki artış, kargo uçuşları için rotaların belirlenmesine yol açmıştır. Bir çok havaalanı kapasite ve kullanımlarına göre havayolu kargo taşıyıcılarının merkezleri olmuştur. Memphis, Indianapolis, Anchorage, Oakland ve Dallas-Fort Worth "Federal Expres" için; Louisville, Anchorage, Newark, Dallas-Fort Worth, Philadelphia ve Ontario "UPS" için; Dayton "Emery Worldwide" için; ve Toledo da "Burlington Air Express" için birer merkezdirler.

Havayolu kargo taşıyıcıları bu merkezlerde birinci sınıf bina ve tesisatlar kurduğundan kargolar büyük bir dikkatle işlem görmektedir. Atlanta, Chicago, Denver, Bonolulu, Phoneix ve Boston gibi büyük havaalanları kargoya gereken önemin verilmeyeceği ve kargo taşıyıcılarına yeterli imkanı sağlayamayacakları için birer merkez olamamışlardır.

Bunlara ek olarak, Avrupa'da tam bir ekonomik birliğin oluşması dünyanın her yerinden Avrupa'ya olan hava trafiğini arttıracaktır. Avrupa birliği pazarı 330 milyon kişiden oluşmaktadır ve bu ABD pazarından daha büyüktür

Ayrıca gümrük işlemlerinin basitleşmesi ve taşıyıcılara daha esnek işletim haklarının verilmesi ile ticari engeller ortadan kalkmaktadır ve hava kargo trafiğinin gelişmesi teşvik edilmektedir<sup>139</sup>.

Hava kargo trafiği sağlıklı bir gelişme göstermekle birlikte 1930-40'lı yıllarda öngörülen havayolu şirketlerinin en önemli gelir kaynağı olma hedefine henüz ulaşamamıştır. Hava kargo taşımacılığında elde edilen gelirin, yolcu taşımacılığında elde edilen gelirden daha az olmasının birkaç temel nedeni bulunmaktadır. Bunlar<sup>140</sup>;

- Diğer taşıma sistemleri ile karşılaştırılınca daha pahalı olması
- Günümüzde kullanılan uçakların özel olarak kargo taşıma amacıyla dizayn edilmemesi
- Yöneticiler arasında hava kargonun karlı bir yatırım olmaması düşüncesinin yaygın olmasıdır.

Dünya ekonomisinin küreselleşmesi sonucu, müşterilerin daha hızlı ve güvenilir teslimat beklentileri, raf ömrü kısa olan ürünlerin (elektronik, moda ürünler ve bozulabilir kargolar, vs...) hava kargoya yönelmelerine, yük ve acil trafik alanında rekabetin artmasına ve hava kargonun gelişimine yol açmıştır. Hava kargodan elde edilen gelirin yolcu trafiğinden elde edilen geliri aşamasa da, gelecekte, aradaki farkın kapanmasını sağlayacak faktörler arasında;

- Dünya ekonomisinde gelişme,
- Nakliye oranlarının düşmesi,
- Kargo taşımacılığına uygun yeni uçakların hizmete girmesiyle yeni kapasitenin sağlanması,
- İşgücünün daha verimli kullanımına bağlı olarak işçilik ücretlerinin düşmesiyle beraber fiyatların aşağıya çekilmesi,

---

<sup>139</sup> İbid.,s.292

<sup>140</sup>Brian Clancy, World Air Freight Forecast,( Merge Global Inc. 2001,Air Cargo World, May 2001),s.18



- Avrupa Birliği ile A.B.D arasında yaşanan entegrasyon ile trafiğin artması sayılabilir.

1980'lerde dünya ticaretindeki gelişmeyle birlikte hava kargo endüstrisi büyük bir gelişim sürecine girmiştir. Tahminlere göre hava kargo ile taşınan tonaj yıllık ortalama %6 artmaktadır. ( 1995'teki 22.5 milyon tonluk toplam hacim, 2000 yılında 30.12 milyon tona ulaşmıştır.)

Ancak bu büyüme oranı aldatıcı olmamalıdır çünkü hava taşımacılığı ekonomik olaylardan doğrudan kolayca etkilenebilmektedir. 1998'deki Asya mali krizi ile birlikte bölgeye havayoluyla yapılan ithalat önemli ölçüde dşmştir. Fakat 1999'daki hareketlenme ile hava kargo endüstrisi toparlanma sürecine girmiştir.

Buğn Amerikan ekonomisindeki durgunluk ile birlikte Japonya ve Avrupa'daki durgunluk hava kargo trafiğini bir kez daha etkilemeye başlamıştır.

2000 yılında dünya çapındaki toplam taşımanın %60'ı dünyanın en büyük ekonomisine sahip olan Amerika'dan yapılan ve Amerika içinde yapılan taşımalar oluşurmaktadır. Diğer yandan 1997-1998 krizinden sıyrılmayı başarmış olan Asya-Pasifik bölgesi, hava kargo trafiğindeki belirgin artışı, önümüzdeki 5 yıl içerisinde de artırmaya devam edecektir.

Son yıllarda sektörde yaşanan önemli gelişmelerden birisi Avrupa'daki havayolu sektörünün tamamen liberalleştirilmesidir. Avrupa'da yaşanan serbestleşme hareketi kademe kademe yapıldığı için ABD'de olduğu gibi ani değişimler yaratmamıştır. Bununla birlikte, sektöre giriş koşulları kolaylaştığı için yeni havayolu işletmeleri kurulmuş, bilet fiyatları düşmüş ve yolcu trafiği de artmıştır. Bunların bir sonucu olarak Avrupa'daki rekabet daha da kızışmıştır. Gelecekte serbestleşme eğiliminin Avrupa'nın yanı sıra diğer pazarlarda da devam edeceği düşünülmektedir. Böylece sektördeki yoğun rekabetin gelecekte de aratarak devam edeceği söylenebilir. Bunun en önemli sonuçlarından birisi ise, havayolu işletmelerinin zelleştirilmelerinin bir gereklilik haline gelmesidir. Havayolu

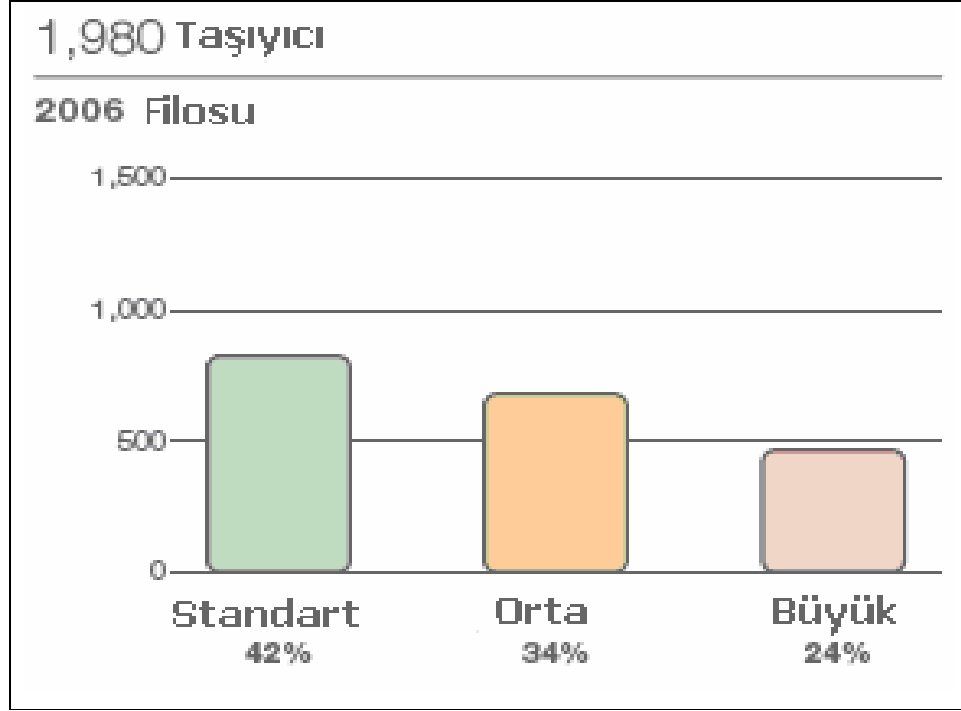
işletmelerinde farklı alt sistemler tarafından yürütölen faaliyetlerin tamamı birbirine karşılıklı olarak bağlı olduğundan dolayı, yoğun teknoloji kullanan havayolu işletmeleri, teknoloji ve pazardaki değişim hızının yüksek olduğu dinamik ve karmaşık bir çevrede faaliyet göstermektedir. Bu çevresel özelliklere sektördeki yoğun rekabet unsuru da eklenince, havayolu işletmelerinin organik bir örgüt yapısı kullanarak çok çabuk karar alabilen ve değişen çevre koşullarına çok çabuk ayak uydurabilen esnek bir yapıda olmaları gerekmektedir.

Liberalleşmenin diğer bir etkisi ise, havayolu işletmelerinin globalleşen pazarda uçuş ağlarını genişletmek, diğer pazarlara girebilmek, pazar paylarını ve uçuş sıklıklarını artırmak ve maliyetlerini azaltmak amacıyla stratejik ortaklıklar kurma eğilimlerinin artmış olmasıdır. Bu eğilimin gelecekte de devam etmesi beklenmektedir.

Özellikle Avrupa'da ortalama uçuş uzunluğu diğer dünya pazarlarına göre daha az olduğu için (ABD'de 1200 km olmasına karşın Avrupa'da 900 km) demiryolu havayoluna önemli bir rakip olmaktadır. Son yıllarda hızlı trenlerin (Fransa'da Train A Grand Vitesse ve Almanya'da ICE) üretilmesi ve demiryollarının bu trenlere uygun hale getirilmesi sonucunda HUB şehirlere ulaşım süresi kısalmıştır. Lufthansa'ya göre Avrupa'da demiryolu, 300 millik mesafelere kadar havayoluna göre önemli bir rekabetçi üstünlük kazanmış durumdadır.

2006 yılı verilerine bakıldığında dünyada ki havayolu kargo taşımacılığı yapan şirket sayısı 1980 adettir.

**Şekil 17: 2006 Yılı Dünya Taşıyıcı Filosu**

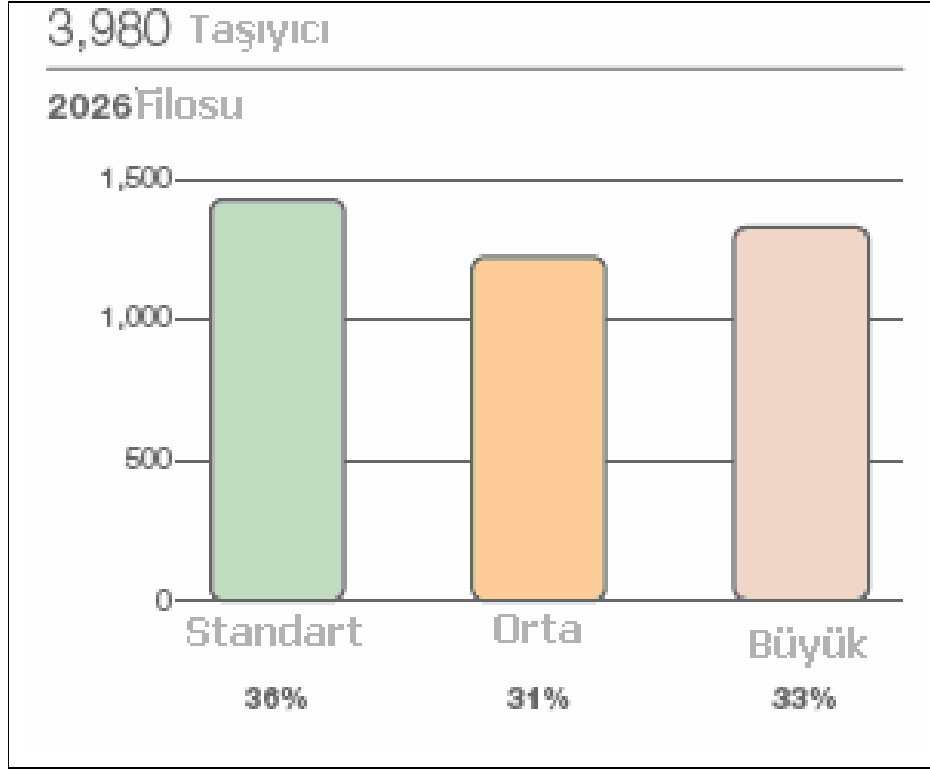


**Kaynak: Boeing,op.cit,s.26**

2006 yılı verilerine göre faaliyet gösteren 1980 adet taşıyıcının %42'si standart büyüklükteki uçakları, %34'ü orta büyüklükteki uçakları ve %24'ünde büyük kargo uçaklarını kullanmaktadır.

Boeing'in geleceğe yönelik yaptığı tahminlerde 2026 yılı tahminlerine göre dünya üzerinde faaliyetlerini sürdüren toplam taşıyıcı sayısı ;

**Şekil 18 : 2026 Yılı Dünyadaki Toplam Havayolu Taşıyıcı Sayısı**

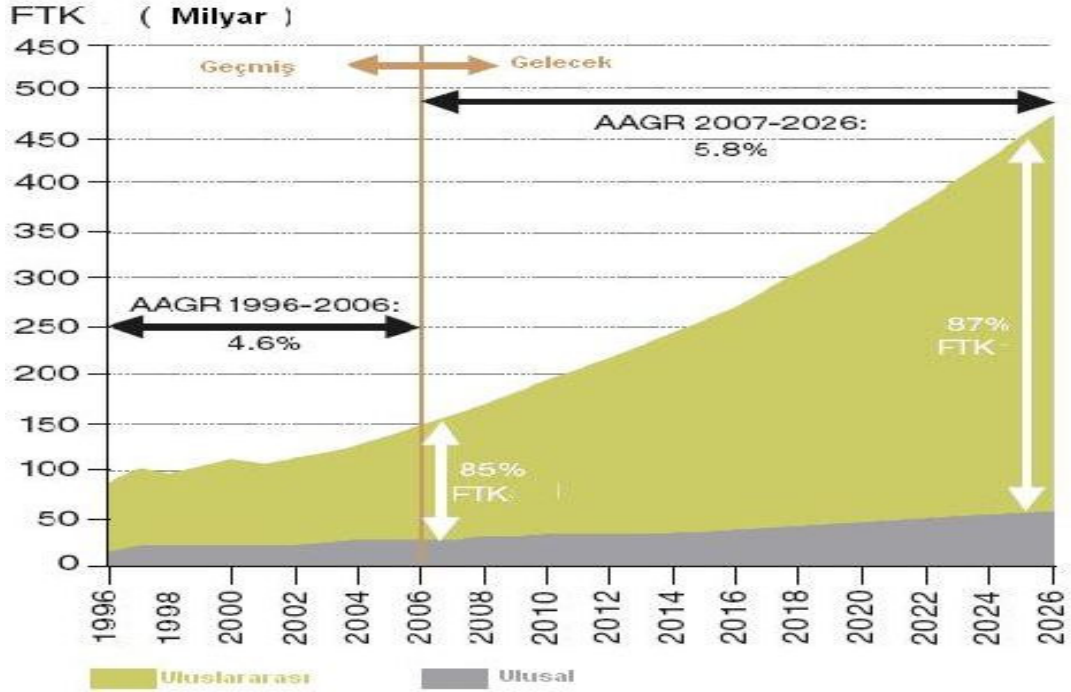


**Kaynak: Boeing,op.cit,s.26**

Boeing'in araştırmalarına göre 2006 yılında 1980 tane olan havayolu taşımacılığı şirketleri 20 yıl sonra %200'den fazla artarak 3980'e ulaşacaktır . Yukarıdaki grafik ışığında büyük ölçekli filo yapısına sahip olan taşıyıcıların önümüzdeki 20 yıl içerisinde standart ve orta ölçekli filolara sahip olan şirketlere nazaran daha fazla artacağı çıkarılabilir.

Daha öncede söz ettiğimiz gibi havayolu kargo taşımacılığı her geçen gün daha da açık piyasa haline gelen dünya için gelecekte vazgeçilemez taşımacılık şekillerinden biri olacaktır, özellikle değerli ürünlerin taşınmasında havayolu taşımacılığının güvenilirliği ve hızı çok önemlidir. Airbus firmasında çalışan araştırmacılara göre havayolu taşımacılığı 2006 yılı baz olarak alındığında kilometre başına taşınan ton oranı olarak %5.6 oranında artacaktır

**Şekil 19: Dünya Havayolu Kargo Taşımacılığı Artış Trendi**



\*AAGR:Yıllık Ortalama Büyüme Oranı

\*\*FTK: Kilometre Başına Taşınan Ton Miktarı

**Kaynak : Airbus,Global Market forecast 2007-2026,(2007)s.4**

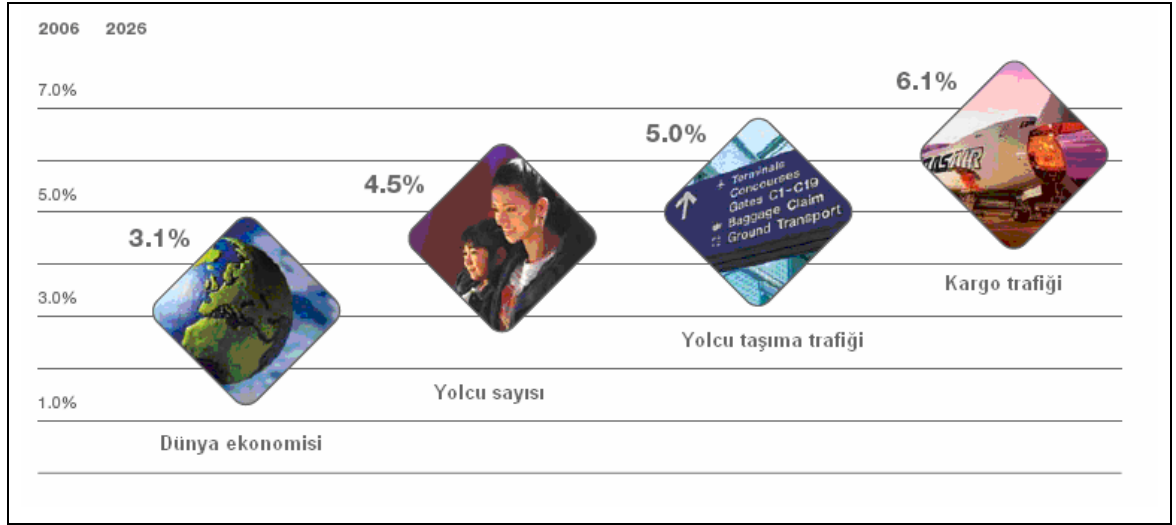
Airbus'ın hazırlamış olduğu grafiğe göre 1996 yılında uluslar arası piyasalarda kilometre başına yaklaşık 80 milyar ton yük taşınırken bu rakam yıllık ortalama %4.6 oranında büyüyerek 2006 yılında 150 milyar tona ulaşmıştır, 2026 yılına ilişkin tahminlere göre kilometre başına taşınan ton miktarı 2026 yılında 470 milyar ton civarında olacak ve yıllık ortalama artış miktarı %5.8'e çıkacaktır.

Havayolu kargo taşımacılığının 1960 yılından 2006 yılına kadar olan süreçte yani 46 yıllık süreçte 50 kat büyümüştür<sup>141</sup>. Bu büyümenin ileriki yıllardada devam edeceği beklenmektedir, ancak günümüzde giderek artan yakıt fiyatları havayolu taşımacılığı açısından en büyük sorunu oluşturmaktadır, yakıt fiyatlarının bu denli artması karşısında havayolu taşımacılığının büyüme oranının düşeceği düşünülse bile , en hızlı, en güvenilir taşıma olanağı olduğu için yine de tercih edilmesi kaçınılmazdır. Havayolu taşımacılığı gerek kargo taşımacılığı gereksede yolcu

<sup>141</sup> Boeing,op.cit.,s.12

taşımacılığı açısından diğer sektörleride önemli derecede etkilemektedir, Boeing'in araştırmasına göre hazırlanan aşağıdaki grafikte havayolu taşımacılığının sektörlere ve ekonomiye olan dolaylı etkisi yada tam tersi düşünüldüğünde ekonominin havayolu taşımacılığına olan etkisi gözlemlenebilmektedir.

**Şekil 20: Havayolu Kargo Taşımacılığının Dünya Ekonomisi ile İlişkisi**



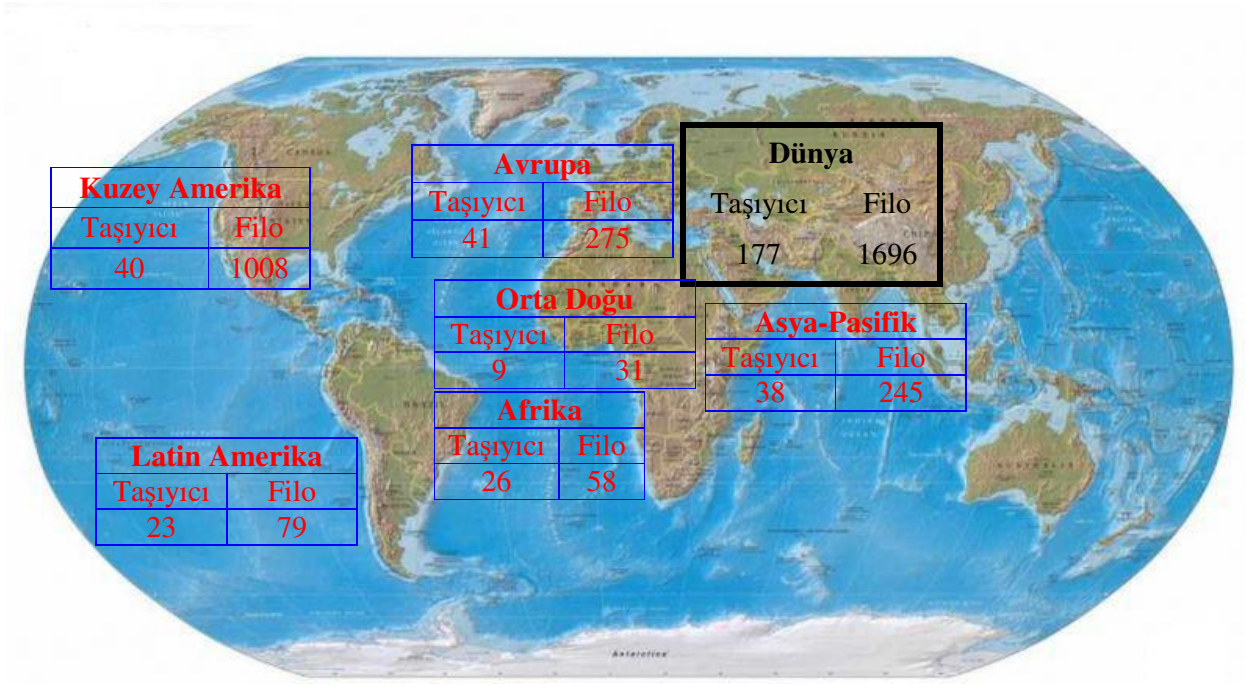
**Kaynak: Boeing,op.cit.,s.14**

Yukarıdaki tabloya göre 2006 yılı ile 2026 yılları arasında dünya ekonomisi tahmini olarak %3.6 oranında artarken havayolu yolcu sayısı %4.5 , yolcu taşıma trafiği %5 ve kargo trafiği %6.1 oranında artacaktır. Havayolu taşımacılığı ile dünya ekonomisi ve bu ekonominin seyri çok yakındır, 2000 li yıllarda meydana gelen Asya krizi dünyadaki tüm sektörleri vurmakla beraber etkisini en fazla hissettirdiği sektör hava taşımacılığı sektörü olmuştur yani dünya ekonomisinin büyümesi hava taşımacılığını büyütürken, tam tersi olması durumunda hava taşımacılığı bundan olumsuz olarak etkilenecektir. Dünya ekonomisi ile havayolu taşımacılığı arasındaki ilişkiyi örneklendirecek olursak 2006 yılında dünya genelinde salgın bir hastalık olan kuş gribinin en fazla vurduğu sektörlerin tavukçuluk , turizm ve havayolu sektörleri olduğunu belirtebiliriz.

Hava taşımacılığı sektörünün ekonominin işleyişi ile yakından alakalı olduğunu gösteren başka bir örnekte havayolu taşımacılığını kullanan ülkelerin

ekonomik durumlarıdır, havayolu taşımacılığı sermaye yoğun bir sektör olması ve uzmanlaşmış işgücünün kullanılması zorunluluğu olması nedeni ile ekonomisi iyi durumda olan gelişmiş ülkeler tarafından daha fazla kullanılmaktadır, dünyada henüz karayolu taşımacılığını kusursuz bir şekilde yapabilmek için yeterli yolları olmayan ülkelerin havayolu taşımacılığını kullanmaları zaten beklenemez, Airbus firmasının yaptığı dünya üzerindeki havayolu kargo taşıyıcılarının dağılımını gösteren tabloya göre dünyada toplam 177 adet havayolu kargo taşımacısı bulunmakta ve bu 177 taşıyıcının 1696 adet uçağı bulunmaktadır ki bu sayının gelecek yıllarda oldukça artması beklenmektedir.

**Şekil 21: Dünyadaki Havayolu Kargo Taşıyıcılarının Bölgesel Dağılımı**

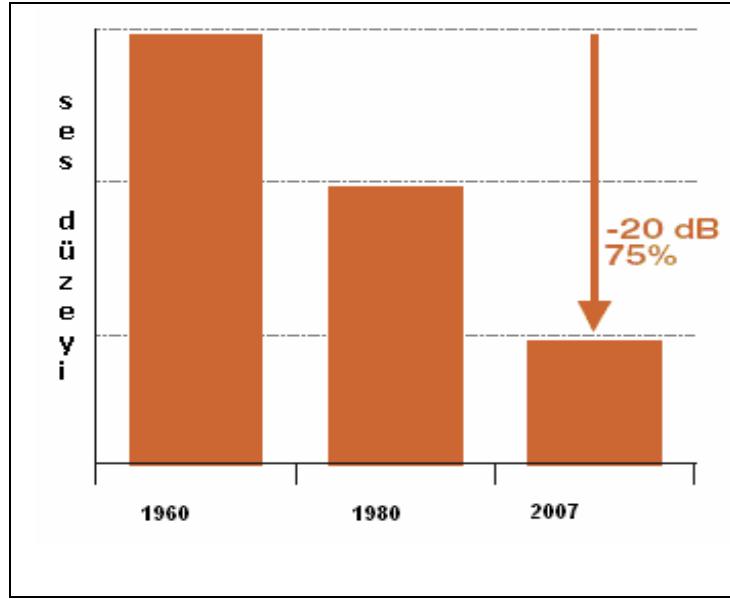


**Kaynak:Airbus,Global Market forecast 2007-2026 verileri kullanılarak  
Hazırlanmıştır**

Şekilde de gözüktüğü gibi havayolu kargo taşımacılığı yapan şirketlerin büyük çoğunluğu Amerika ve Avrupa kıtasında toplanmıştır, az gelişmiş ülkelerin oluşturduğu Afrika ve Orta doğu ülkelerinde ise diğer bölgelere göre daha az havayolu taşımacılığı yapan şirket bulunmaktadır.

Dünyada havayolu taşımacılığı sektörünün bu derecede gelişmesi , yan sektörlerinde gelişmelerine neden olmuştur, uçakların yüklerini boşaltırken kullanılan araçların üretimi ağır sanayiye güç katmış ve gelir kapısı oluşturmuştur, kargo uçakları yolcu uçaklarına göre daha büyük, daha farklı dizayn edilmiş uçaklardır , kargo uçakları hakkında en büyük negatif düşünce havayı diğerlerine göre daha fazla kirlettikleri ve çıkardıkları gürültünün insan sağlığına olan tehditleriydi, ancak Airbus , Boeing gibi dünya üzerindeki büyük uçak üreticisi firmalar bunların önüne geçebilmek için havayolu yolcu taşımacılığında da olduğu gibi kargo taşımacılığında kullanılan uçakların daha az gürültülü ve daha fazla çevre dostu olmalarını sağlamışlardır.

**Şekil 22: 1960-2007 Uçakların Ses Düzeyi**



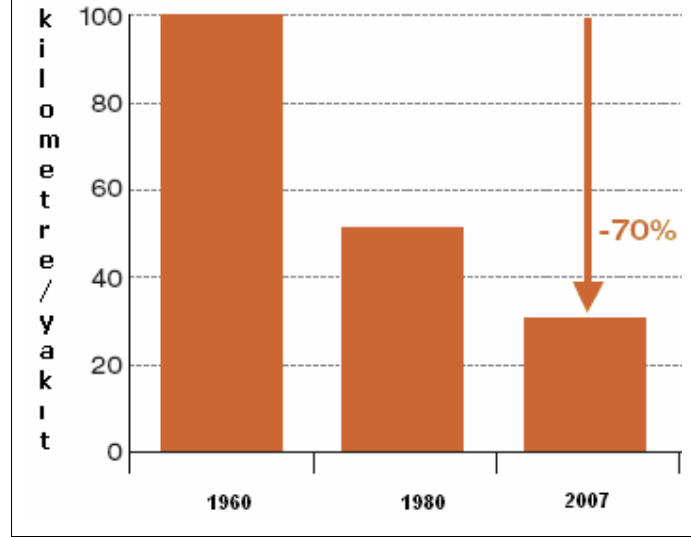
**Kaynak: Boeing,op.cit.,s.22**

1960 yılında uçakların meydana çıkardığı desibel seviyesi ile 2007 yılındaki uçakların çıkardığı desibel seviyeleri arasında %75 oranında bir azalma vardır, zaten bir çok gelişmiş ülke belirli desibelin üzerinde ses çıkartan uçakların kendi ülkelerinin havasahalarındaki havalimanlarına iniş kalkışlarını yasaklamışlardır, ülkemizden örnek verecek olursak şu anda Türkiye'nin en büyük özel havayolu



şirketi olan Onur Air'in filosunda bulunan MD-83 tipi uçaklar bazı Avrupa ülkelerinde iniş kalkış yapamaktadırlar.

**Şekil 23: 1960-2007 Uçakların Çevreyi Kirletme Oranı**



Kaynak: İbid.s.22

Uçakların çevreye verdikleri zarar kullandıkları yakıt ile doğru orantılıdır, 1960 yılından 2007 yılına kadar geçen sürede uçakların kullandığı yakıt miktarı %70 oranında azalırken çevreye olan zararı da bu derecede azalmıştır. Uçak üreticileride çevre kirliliği üzerinde hassasiyet ile durmaktadırlar, Airbus'ın başlattığı özel programla hurda uçaklar dönüşüm projesiyle çevreye verdikleri zarar en aza indirilirken kullanılabilir parçalar da yeniden havacılığa dönüyor. Airbus'ın başlattığı özel programla hurda uçaklar dönüşüm projesiyle çevreye verdikleri zarar en aza indirilirken kullanılabilir parçalar da yeniden havacılığa dönüyor. PAMELA'nın ilk denemesi iki yıl önce Türk şirketi Fly Air'e ait A300B2 üzerinde yapıldı. Deneysel çalışmada uçak güney Fransa'daki Tarbes Havalimanı'nda çevre uzmanları ve Airbus mühendislerinin eşliğinde parçalandı. Yaklaşık bir ay süren çalışmalarda parçaların yüzde 85'i geri dönüştürüldü. İniş takımı, hidrolik sistemler, bazı elektronik sistemler yetkili bakım kuruluşları tarafından yeniden kullanılmak üzere elden geçirildi. Yeniden sertifikalandırılarak sıfırlandı. Uçak gövde ve kanatlarının önemli bir kısmını oluşturan dur alüminyum ise parçalanarak eritildi. Çok değerli alüminyum,

titanyum gibi metaller, yeniden uçak imalatında kullanılabilir hale getirildi. Bu metal parçalarından bir kısmı Airbus'un iki katlı yolcu uçağı A380'in imalatında kullanıldı<sup>142</sup>.

## H. Türk Havayolu Kargo Taşımacılığı

Havayolu sektörü 1980'lerin ikinci yarısından itibaren belirgin bir gelişme içine girmiştir. Bu dönemde Türk bayrak taşıyıcısı THY'nin modernizasyonu ve hizmet standartlarını geliştirmesinin yanı sıra, özel sektör havayollarının sayılarında, filo kapasitelerinde ve sektörden aldıkları paylarda önemli artışlar olmuş ve 1990'lı yıllardan itibaren de THY ve özel şirketlerin gayretleri ile uluslararası pazarda alınan pay %50'lerin üzerine çıkmıştır. (SHGM, 1998; 17) Yeniden yapılanma çalışmaları ile maliyetlerini azaltan havayolu işletmeleri ekonomilerini düzenlemiş, 1995-98 yıllarını yüksek doluluk oranını sağlayarak karlı bir şekilde kapatmışlardır. 1999 ve 2000 yılları, Asya'da ve Türkiye'de yaşanan ekonomik kriz nedeniyle olumsuz geçmiştir.

Bunun sonucunda, havayolu işletmeleri hem iç hem de dış hatlarda rekabet üstünlüğünü elde edebilmek için 5-10 yıla kapsayan filo yenileme ya da yeni uçuş hatlarının açılması gibi uzun vadeli stratejiler yerine, 3-12 aylık bir dönemi içeren uçuş tarifelerinin yeniden düzenlenmesi, uçuş sıklıklarının artırılması ve yolcu hizmetlerinin geliştirilmesi gibi kısa vadeli, hatta sezonluk stratejiler geliştirerek pazar içinde ayakta kalmaya çalışmışlardır<sup>143</sup>.

Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü'nün ilan ettiği 2000-2005 verileri karşılaştırmalı olarak incelenirse, son altı yıl içerisinde sektörde gerçekleşen büyüme açıkça görülmektedir. Türkiye'de 2000-2005 yılları arasında kat edilen toplam mesafede %148.1, kalkış sayısında %276.2, toplam uçuş süresinde %156.1, taşınan yolcu sayısında %330.99 ve taşınan toplam yük miktarında ise %58.3 artış gözlenmiştir. 2004-2005 yılları arasında, kat edilen mesafede %9.9, kalkış sayısında

---

<sup>142</sup>Cebeci,op.cit., 18/05/2008

<sup>143</sup> Vural, 2001 s.66

%15.6, toplam uçuş süresinde %13.1, taşınan yolcu sayısında %13.3 ve taşınan toplam yük miktarında ise %8 artış gözlenmiştir(bknz Tablo .

2000-2006 yılları arasında, dünya genelinde toplam mesafede %20.7, toplam kalkış sayısında %13.6, uçuş süresinde %19, taşınan toplam yolcu sayısında % 21.5 ve taşınan toplam yük miktarında %14.3 artış gözlenmiştir. Veriler bize Türkiye deki büyümenin, dünya genelindeki artıştan çok daha yüksek olduğunu göstermektedir

**Tablo 35: 2000-2005 Yılları Arası Türkiye Havayolu Ulaştırması Bilgileri**

Yıl			Mesafe	Kalkış sayısı	Uçuş saati	Yük Miktarı(ton)
2000	Tarifersiz	Ulusal	423,709	431,524	703	15,054
2000	Tarifersiz	Uluslararası	1,042,176	464,56	1,448,775	18
2000	Tarifeli	Ulusal	13,391,420	15,928,904	22,872,024	162
2000	Tarifeli	Uluslararası	12,130,295	6,081,085	17,807,024	38,955
	<b>Toplam</b>		<b>26,987,600</b>	<b>22,906,073</b>	<b>42,831,381</b>	<b>89,896</b>
2001	Tarifersiz	Ulusal	332,711	361,837	546,456	39
2001	Tarifersiz	Uluslararası	1,067,210	495,153	1,513,228	220
2001	Tarifeli	Ulusal	13,515,892	16,087,650	23,025,183	27,215
2001	Tarifeli	Uluslararası	12,226,949	6,172,768	17,986,742	83,366
	<b>Toplam</b>		<b>27,142,762</b>	<b>23,117,408</b>	<b>43,071,609</b>	<b>110,84</b>
2002	Tarifersiz	Ulusal	281,858	321,032	481,717	47
2002	Tarifersiz	Uluslararası	1,221,274	557,191	1760570	790
2002	Tarifeli	Ulusal	13,328,412	15,018,426	22018289	28,899
2002	Tarifeli	Uluslararası	11,660,122	5,800,459	17213997	94,054
	<b>Toplam</b>		<b>26,491,666</b>	<b>21,697,108</b>	<b>41474573</b>	<b>123,79</b>
2003	Tarifersiz	Ulusal	221,247	268,012	406369	39
2003	Tarifersiz	Uluslararası	1,225,720	549,744	1748162	1,06
2003	Tarifeli	Ulusal	13,585,105	15,148,786	22488750	30,27
2003	Tarifeli	Uluslararası	12,195,947	6,135,282	17943964	92,958
	<b>Toplam</b>		<b>27,228,019</b>	<b>22,101,824</b>	<b>42587245</b>	<b>124,327</b>
2004	Tarifersiz	Ulusal	333,588	547,653	720678	43
2004	Tarifersiz	Uluslararası	1,531,163	695,844	2420600	2,01
2004	Tarifeli	Ulusal	15,292,826	17,028,380	25188082	32,363
2004	Tarifeli	Uluslararası	13,869,379	6,724,006	20251307	97,368
	<b>Toplam</b>		<b>31,026,379</b>	<b>24,995,883</b>	<b>48580667</b>	<b>131,783</b>
2005	Tarifersiz	Ulusal	333,649	478,127	715626	4,385

2005	Tarifersiz	Uluslararası	1,408,125	644,334	2225224	1,734
2005	Tarifeli	Ulusal	16,030,738	17,825,767	26496369	32,594
2005	Tarifeli	Uluslararası	14,812,582	7,076,459	21521086	103,565
	<b>Toplam</b>		<b>32,585,094</b>	<b>26,024,687</b>	<b>50958305</b>	<b>142,278</b>

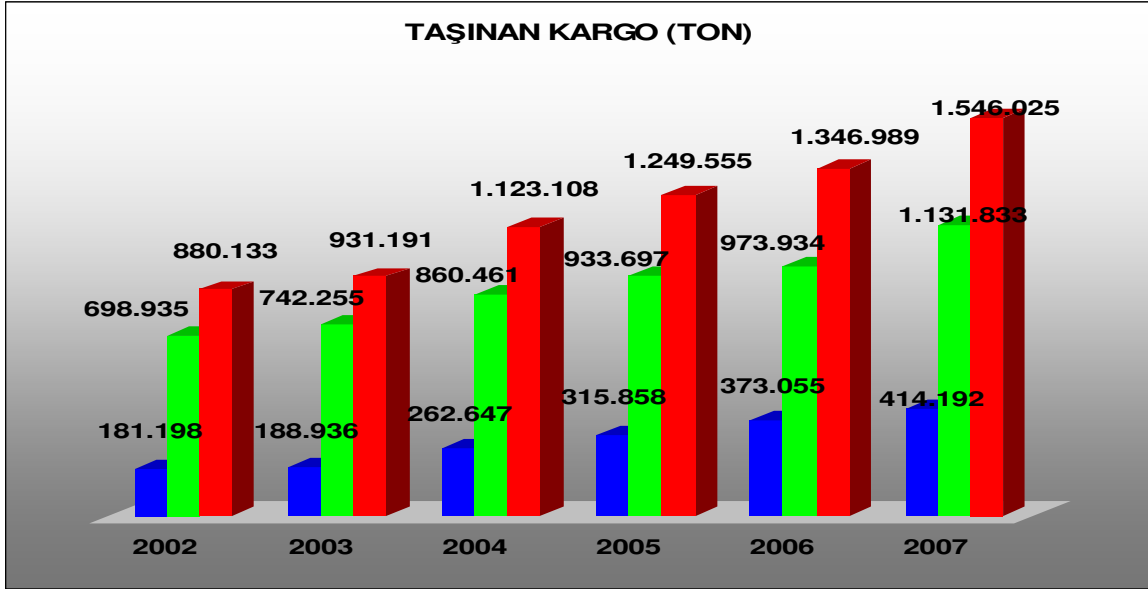
Kaynak: [www.icao.int](http://www.icao.int) ve Brian Pearce'ın Future Challenges To Adding Value In Aviation Markets kitabındaki bilgiler kullanılarak hazırlanmıştır.

Sektörde yolcu ve uçak trafiğinde yaşanan artış, yük taşımalarında da kendini göstermiştir. Devlet hava meydanları işletmesi verilerine göre 2003 yılındaki kargo, posta ve bagaj trafiği 931.191 iken bu rakam 2005 yılında 1.249.55'e yükselmiştir.

Türkiye'de havayolu kargo taşımacılığı her geçen gün büyümektedir, piyasaya yeni giriş yapan firmalar sayesinde ve yani alınan kargo uçakları ile bu büyümenin devam edeceği beklenmektedir, geçtiğimiz günlerde adını World Focus'tan Ankair olarak değiştiren havayolu şirketimizin aldığı sadece kargo taşımacılığı için kullanılacak olan Airbus A300-600 uçağı bu büyümeye güzel bir örnektir, ancak dünya genelindeki bütün havayolu kargo taşımacılığı yapan firmaları etkileyen ve sektörü ilerde de olumsuz yönde etkileyebileceği düşünülen petrol fiyatlarındaki artış ülkemiz içinde büyük bir risk oluşturmaktadır.

Devlet Hava meydanları İşletmelerinin 2002-2007 yılları arasındaki havayolu kargo taşımacılığının oranları hakkında yaptığı araştırmaya bakacak olursak aşağıdaki grafikte karşılaşabiliriz;

Şekil 24:2002-2007 Havayolu Kargo Taşıma Miktarları



Kaynak: D.H.M.I

Tablo 36 : 2002-2007 Havayolu Kargo Taşıma Miktarları

YIL	İÇ HAT KARGO	DIŞ HAT KARGO	TOPLAM KARGO
2002	181.198	698.935	880.133
2003	188.936	742.255	931.191
2004	262.647	860.461	1.123.108
2005	315.858	933.697	1.249.555
2006	373.055	973.934	1.346.989
2007	414.122	1,131.833	1.545.955
Değişim yüzdesi (2002-2007)	128,6	61,9	75,7
Değişim yüzdesi (2007-2008)	11	16,2	14,8

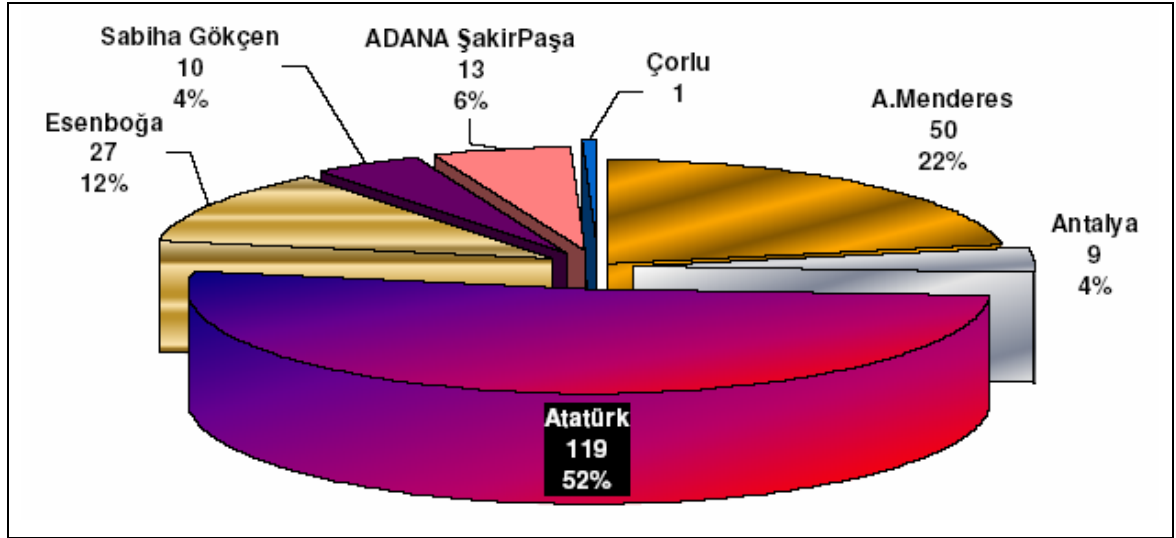
Kaynak: SHGM

Yukarıdaki 2002-2007 havayolu kargo taşıma miktarları grafiği ve tablosundan görülebileceği gibi 2002 yılında iç hat kargo taşımacılığı 181.198 ton , dış hat kargo taşımacılığı 698.935 ton olarak gerçekleştirilerek toplamda 880.133 ton

luk havayolu kargo taşımacılığı yapılmıştır, bu rakamlar her yıl belirli miktarlarda artış göstermiş ve 2007 yılına gelindiğinde iç hat kargo taşımacılığı 414.122 ton , dış hat kargo taşımacılığı 1.131 833 ton olmak üzere toplamda 1.545 955 ton olmuştur. 2002 ile 2007 yılları arasındaki değişim yüzdesi iç hatlarda %128.6 , dış hatlarda %61.9 toplamda da %75.7 oranında artış göstermiştir.

Türkiye’de havayolu kargo taşımacılığı yapan şirketler (acenteler) genellikle ülkemizde bulunan uluslar arası hava limanları çevresinde toplanmışlardır,

**Şekil 25: Hava Kargo Acentelerinin Hava Limanlarına Göre Dağılımı**



**Kaynak:** 2005 Değerlendirme Raporu,Türkiye’de Ulusal ve Uluslararası Ticari Eşya Taşımacılığın, Taşımacılık Türlerine Göre Mevcut Durumu, Sorun ve Fırsatların Analizi,(İstanbul,Utikad)s.28

Sivil Havacılık Genel Müdürlüğüne düzenlenen hava kargo acentesi yetki belgesi sayısı 230’dur. Yetki belgeleri 123 farklı acenteye düzenlenmiştir. Sivil havacılık yetki belgesine sahip acentelerden %45,5’i sadece bir, %30,9’u iki, 15,5’i üç, %7,3 dört ve %1’i bes havaalanında faaliyet göstermektedir.

Sivil havacılık yetki belgesine sahip 123 hava kargo acentesinden 100’ü UTIKAD üyesidir. UTIKAD üyesi hava kargo acentelerinin sahip olduğu yetki belgesi sayısı 200’dür. Sivil havacılık yetki belgesine sahip firmaların %52’si (119 adet) İstanbul Atatürk Hava Limanı’nda faaliyet göstermektedir.

Hava kargo acentelerinin %22'si İzmir, %12 Ankara, %6'sı Adana'da faaliyet göstermektedir. Sivil havacılık yetki belge sahiplerinin tamamına yakını IATA kargo acentesi yetki belgesine de sahiptir. IATA verilerine göre kargo acenteleri 2005 yılında 110.000 tona yakın kargo elleçlemiştir.

## **İ . Hava Kargo Taşımacılığının Sorunları, Çözüm Önerileri, Hedefleri**

Ülkemizde havayolu kargo taşımacılığının sorunlarını 4 ana başlık altında toplayabilmek mümkündür,

- Mali
- Teknik Sorunlar
- Personel Sorunları
- Organizasyon Sorunları

### **1. Mali ve Teknik Sorunlar**

Sivil havacılık sektöründe işletme maliyetini doğrudan etkileyen en önemli kalemlerden biri akaryakıt gideridir. Yurt içi uçuşlarda kullanılan jet yakıtın fiyatı KDV dahil rafineli gümrük.lü satış fiyatı, yurt dışı uçuşlarda jet yakıtının fiyatı ise gümrüksüz rafineli çıkış fiyatı esas alınarak tespit edilmektedir. Akaryakıt dağıtım şirketleri her iki durum içinde nihai satış fiyatı belirlerken, rafineli fiyatları üzerine sigorta, taşıma masrafı, umumi fire, şirket payı vb. gider kalemlerini ilave etmektedirler. Bu durumda ülkemizde yurt dışı uçuşlar için uygulanan jet yakıt fiyatları aşağı-yukarı dünya hava alanlarında görülen fiyatlar düzeyinde seyrederken yurt içi uçuşlarda uygulanan jet yakıt fiyatları dünya fiyatlarının yaklaşık %100'ü üzerinde oluşmaktadır. Bur durum yurt içi uçuşlarda hava. yolu kargo şirketlerinin işletme maliyetini yükseltmekte ve sektörün gelişimini olumsuz yönde etkileyen bir faktör olarak ortaya çıkmaktadır

Havayolu şirketleri Türkiye'deki hava limanlarından yurt dışına yapacakları seferde herhangi bir petrol şirketinden yakıt alabilmekte, ancak yurt içi seferlerde sadece petrol ofisinden ikmal yapabilmektedirler

Ayrıca, Türkiye'de iki yere uğrayan dış hat seferlerinde İstanbul'dan yakıt alımı petrol ofisi dışında bir kuruluştan yapılmamaktadır (Örneğin İstanbul-İzmir-Münih) İstanbul-İzmir seteri yurt içi uçuş olduğu için gümrüklü fiyat üzerinden yakıt alınmakta, İzmir-Münih seferi için ise İzmir'den gümrüksüz fiyatlı yakıt ikmali yapılmaktadır

Bu tür mali sorunlar yanında teknik sorunlarda boy göstermektedir. Mali sorunlar teknik yapıyı doğrudan etkilediğinden birlikte ve aşağıdaki alt başlıklarda incelenecektir<sup>144</sup>:

#### Kuruluş Aşamasında Finansal Sorunlar

- Faaliyet Esnasındaki Finansal Sorunlar
- Teknik Sorunlar
- Uçuş Menzili Yönünden Performans Sorunları
- Kargo
- Kapasitesi Yönünden Performans Sorunları

## 2. Finansal Sorunlar

### a. Kuruluş Aşamasında Finansal Sorunlar

Yeterli kuruluş sermayesi ile işe başlanılamaması, zaman içerisinde havayolu kargo taşımacılığı hizmeti üretecek olan işletmenin gerekli sermaye yatırımlarını gerçekleştirememesiyle, işletmeyi büyük dar boğazlara sokacak sonuçlar doğuracaktır. Öncelikle amaca uygun uçak filosu teşkil edilemeyecektir. Bu durum daha işin başında, işletmeyi sadece tarifersiz seferleriyle faaliyetini yürütme zorunluluğunda bırakacak ve ülkemizdeki yüksek kargo potansiyelinden yeteri kadar faydalanma imkanından yoksun bırakacaktır.

Ayrıca kuruluş aşamasındaki finansal sorunlar, potansiyel kargo çeşitliliğine

---

<sup>144</sup> Rijan Yanigh, Ken Fleming, Thomas Tacker, Introduction to Air Transport Economy, (Ashgate, London, 2007) s.144



uygun uçak filosunun da teşkil edilmesini engelleyecektir. Ülkemizdeki en önemli potansiyel kargo çeşitleri üç başlık altında toplanabilir:

- a) Taze sebze, meyve ve kesilmiş çiçek,
- b) Tekstil ve sanayi ürünleri,
- c) Taze et ve kesilmiş kümes hayvanları

Farklı Özelliklerdeki kargoların taşınabilmesi, farklı Özellikteki uçaklardan oluşan bir uçak /filosuna sahip olmayı gerektirir. Bu sağlanamadığı takdirde pazar potansiyelinden yararlanamama tehlikesi ortaya çıkacaktır.

Bir havayolu kargo taşıma işletmesinin kargo pazarı dilimlerine göre sahip olması gereken uçak sayısını aşağıdaki şekilde hesaplaması gerekir<sup>145</sup>.

<u>Taşınacak Kargo Türü</u>	<u>Uçağın Menzili</u>	<u>Uçağın Kapasitesi</u>
Kısa ömürlü yiyecek	Kısa	Düşük
Tekstil	Orta	Orta
Taze beyaz ve kırmızı et	Uzun	Yüksek

Yukarıdaki şekle göre pazar potansiyelinden tam anlamıyla yararlanabilmek için 27 kargo uçağına ihtiyaç vardır.Bu oluşum hemen hemen en büyük havayolu işletmelerinin bile finansmanında güçlük çekeceği çok pahalı bir yatırım olacaktır. Bu yüzden havayolu kargo taşıma işletmeleri belli pazar dilimleri üzerinde yoğunlaşmakta ve genel olarak yaş sebze, meyve, kesme çiçek ve taze et,tavuk taşımacılığında aynı tip kargo uçakları, tekstil ve diğer kuru kargo yükleri içinde diğer bir tip kargo uçakları kullanılmaktadır.

Menzil ve kapasite yönünden ise, uçuş işletme maliyetleri birbirine yakın olmasından dolayı kısa menzilli ve düşük kapasiteli uçaklar yerine orta menzilli ve orta kapasiteli uçaklar tercih edilerek uçak sayısını tespit etmede kullanılacak şikil

---

<sup>145</sup> İbid.,s.158

aşağıdaki şekle dönüşmektedir<sup>146</sup>.

<u>Taşınacak Kargo Türü</u>	<u>Uçağın Menzili</u>	<u>Uçağın Kapasitesi</u>
Yaş sebze,meyve, et, tavuk	Orta	Orta
Tekstil, kuru Kargo	Uzun	Yüksek

Bu yeni oluşuma göre işletmenin uçak ihtiyacı 8'e düşmektedir. Bu ihtiyaca uygun uçak filosunun oluşturabilen işletmeler Pazar potansiyelinden azami şekilde yararlanabilecektir. Finansal bakımdan bu filoyu oluşturamayacak işletmeler ise belli Pazar dilimleri (sadece tekstil ve kuru kargo taşımacılığı gibi) üzerinde faaliyetlerini yoğunlaştıracaktır.

Bu yapılmadığı takdirde havayolu kargo pazarının tamamından yeteri kadar pay al am mümkün olmayacaktır. Ülkemizde bu sorunla sık sık karşılaşmaktayız, ülkemizdeki havayolu kargo taşınması işletmeleri çok az sayıda uçakla faaliyete başlayabildiklerinden , tarifeli kargo taşımacılığı yapamamakta ve aynı şekilde havayolu kargo pazarında özel taşıma gerektiren ürün çeşitlerini taşıyamamaktadırlar.

### **b. Faaliyet Esnasındaki Finansal Sorunlar**

Bir havayolu taşınması işletmesi çok kısıtlı bir işletme sermayesi ile faaliyete başlamışsa , faaliyeti esnasında karşılaşılabileceği herhangi bir kriz durumunda (yakıt fiyatlarında ani yükseliş, hava sahası kullanım ve konma-konaklama, iniş-kalkış ücretlerindeki ani artışlar) finansal desteğe ihtiyacı olacaktır. Bu desteği sağlayamaz veya kriz dönemini atlatacak imkanları yaratamaz ise maalesef faaliyetlerini durdurmak zorunda kalabileceklerdir. Ülkemizde ve diğer bir çok ülkede, 1970'lerdeki petrol krizi ve 1991 yılındaki Ortadoğu krizi sonucu, bir çok havayolu taşınması işletmesi faaliyetini durdurarak ya diğer bir havayolu işletmesi ile birleşmek zorunda kalmış yada sektörden tamamen çekilmişlerdir.

---

<sup>146</sup> İbid.,s.159

### **c. Teknik Sorunlar**

Kuruluş aşamasında finansal sorunları olan havayolu işletmelerinin, uçak filosunu teşkil ederken, olması gereken uçak karmasını oluşturamadıklarından dolayı karşılaştıkları sorunları içerir. Konu performans sorunlarının alt başlığı içerisinde incelenecektir. Havayolu taşımacılığında performans sorunları, genel olarak iki teknik konuda ortaya çıkmaktadır<sup>147</sup>.

- Uçuş Menzili Yönünden Performans Sorunları
- Kargo Kapasitesi Yönünden Performans Sorunları

#### **ca Uçuş Menzili Yönünden Performans Sorunları**

Uçuş menzili yönünden, uçak filosu oluşturulurken, havayolu kargo taşımacılığı yapılacak potansiyel uçuş noktaları dikkate alınarak, uygun oranda kısa-orta-uzun menzilli uçaklara yer verilmesi gerekir. Uzun menzilli uçakların filoda olmaması durumunda, ya uzun menzilli uçuş noktalarından vaz geçilecek, ya da o noktaya uçabilmek için yakıt ikmali yapılabilecek ara meydanlara iniş kalkış yapılması gerekecektir. Bu durum, uçuş maliyetlerini Önemli Ölçüde arttıracığından, işletmenin havayolu kargo pazarındaki rekabet gücünü azaltacaktır.

Aynı şekilde, filodaki bütün uçakların uzun menzilli uçaklardan oluşturulması halinde, bu oluşum da aynı şekilde, kısa menzilli uçuşlar için maliyeti arttırıcı bir unsur olacaktır.

Son yıllarda havayolu kargo işletmelerimiz uçak filosunu teşkil ederken, maliyetinin ucuz olması nedeniyle doğru bloğu kargo uçaklarını, satın alma veya kiralama yoluyla filolarını oluşturmayı tercih etmişlerdir. Doğru bloğu uçakları ise çok fazla yakıt harcadıklarından, orta menzilli uçuşlarda dahi, ya alacakları kargo miktarını asgaride tutma, ya da kargo miktarını yüksek tutup ikmal için ara nokta seçmek zorunda kaldıklarından uçuş maliyetleri çok yüksek olmaktadır. Dolayısıyla havayolu kargo

---

<sup>147</sup> Janic,op.cit.,s.101

işletmesinin kuruluş aşamasında, potansiyel kargonun taşınacağı noktalar çok iyi analiz edilerek uygun uçak filosu teşkil edilmelidir.

### **cb. Kargo Kapasitesi Yüzünden Performans Sorunları**

Uçak filosu teşkil edilirken, uçakların menzili önemli bir etken olurken, uçakların taşıyabileceği kargo miktarı da düşünülmesi gereken diğer bir etkidir. Havayolu kargo taşımacılığında 40 tonluk bir uçağa talep olabileceği gibi, herhangi bir gidiş noktası için 10 tonluk kargo talebi de olabilecektir. Şayet işletmenin elinde sadece 40 tonluk uçaklar mevcutsa, bu durumda 10 tonluk kargo için 40 tonluk bir uçak tahsis edilmesi gerekecektir. Böylesi bir durum maliyetleri artırıcı rol oynayacaktır. Bu yüzden uçak filosu teşkil edilirken, işletmenin uzun dönemde karlılığı yönünden, yukarıda açıklanan her iki faktör de dikkatle incelenmeli ve elde edilen verilere göre uçak filosu oluşturulmaya gayret sarf edilmelidir.

Bunların dışında diğer teknik ve mali sorunları şöyle özetlemek yerinde olacaktır;

Havayolu şirketlerinin maliyetleri içinde önemli yer tutan, DHMİ tarafından hava meydanlarında uygulanmakta olan kanma, konaklama vb. ücretlerinin, 6 tona kadar olan uçaklarda muaf tutulması 6-60 ton olan uçaklarda ise haksız ödemelere sebep olması nedeniyle, ton başına bir baz fiyat oluşturulmalı ve bu baz fiyatın uçağın maksimum "take of waight" ile çarpılarak konma, konaklama Ücreti alınmasının haksızlıkları önleyeceği kanaatindeyiz Ayrıca aynı hava limanına 24 saat içerisinde birden çok iniş-kalkış yapan uçaklardan yalnızca bir defa kanma. konaklama Ücreti alınması veya daha az bir ücret uygulaması bir teşvik unsuru olabilir

Ulaştırma Bakanlığı-DLH İnşaatı Genel Müdürlüğü ile mahalli idarelerin birlikte hareketi ile STOL tip hava alanlarının çeşitli illerde inşası sağlanmalıdır Ayrıca askeri hava alanlarının sivil havacılığa açılmasında koordinasyon sağlanmalı ve bu hava alanlarının işletmecisi hususundaki ciddi tereddütler giderilmelidir.

Yedek parça ve komponent alımı, değişimi, bakım-onanımı gibi konularda sürat, kolaylık ve ucuzluk sağlamak açısından havayolu şirketlerinin Atatürk Hava Limanında

mevcut serbest bölgeden yararlandırılması faydalı olacaktır.

Helikopter taşımacılığında ciddi bir denetleme mekanizmasının bulunmaması ve bu şirketlerin istedikleri yerlere konup kalkmaları, herhangi bir kontrol olmaksızın eşya ve insan taşıdıkları gözlenmektedir. Bu nedenle helikopter şirketlerinin Ulaştırma Bakanlığı Sivil Havacılık Genel Müdürlüğüne denetlenmesi ve kural dışı hareket eden şirketlere ciddi ölçülerde yaptırımlar uygulanması güvenlik açısından gerekli görülmektedir.

Bu nedenle havacılık şirketlerinin özellikle yeni jenerasyon uçak alımı ve/veya kiralanması konusunda teşvik edilmeleri gerekli görülmektedir.

Özelleştirme kapsamına alınan kuruluşlara; yatırım ve işletme faaliyetlerinin aksamaması, personelin kararsız ve huzursuz olmaması açısından mümkün olduğunca özelleştirmenin süratle yapılması gerekmektedir.

Ancak, her şeye rağmen özelleştirme yaklaşımından kaçınılması, özelleştirme neticesinde serbest piyasa koşullarında daha verimli ve etkin çalışacak bir yapı oluşturmak yeni teknoloji transferine imkan sağlamak hisselerin halka açılması vb. durumların sağlanmasının yanı sıra yeni monopolların yaratılmamasına da özen gösterilmelidir.

#### **d. Personel Sorunları**

Ülkemizde 1985 yılına kadar, hava taşımacılığı sadece THY tarafından gerçekleştirildiğinden, hava taşımacılığı konusunda eğitilmiş personel talebi oldukça kısıtlıydı. 1985 yılından itibaren hava taşımacılığının, Özendirilen ve teşvik edilen bir sektör haline gelmesiyle, çok kısa bir sürede bir çok havayolu işletmesi sektöre katılmıştır. Havacılık konusunda eğitim verecek kurumların çok kısıtlı olması nedeniyle, eğitilmiş personel talebi hala karşılanamamaktadır.

Yeterli, eğitilmiş personelin hava taşımacılık işletmelerinde istihdam edilemeyişi, bu hizmet sektöründe, hizmet kalitesinin arzu edilen seviyeye

gelmesini geciktirmektedir Eğitimli personel açığı, THY eğitim birimlerince ve havacılık konusunda eğitim verme yetkisine sahip özel eğitim kurumlarınca kapatılmaya çalışılmaktadır.

Hızlı bir gelişme içinde bulunan sektörün bütün. faaliyet alanlarında ihtiyaç duyulan kalifiye eleman ihtiyacının karşılanması için bu konuda kurulacak eğitim tesislerinin teşvik edilmesi yararlı olacaktır.

Anadolu Üniversitesi Havacılık Yüksek Okulunda sivil havacılığın çeşitli bölümlerinde istihdam edilecek personel için eğitim verilmektedir. Bunlar içerisinde hava taşımacılığı ile ilgili eğitim programının dahil edilmesiyle gerekli eğitilmiş personel sektöre kazandırılabilir.

#### **e. Organizasyon Sorunları**

Havayolu kargo taşımacılığında faaliyet süresince karlılığını devam ettirebilmesi ve uzun dönemde karlılığını arttırabilmesi için, gidiş noktalarından dönüşte, uçakların mutlaka kargo almış olarak dönmeleri gerekir. Bunu sağlayabilmek için uçulan noktalarda, dönüşte kargo temin edecek, pazarlama personelinden oluşmuş bir organizasyonun kurulması gerekir. Bu organizasyon, acentelikler vermek suretiyle veya işletmeye ait pazarlama organizasyonunun ilgili noktalarda kurulması ile gerçekleştirilebilecektir<sup>148</sup>.

Ulaştırma Bakanlığı - Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü'nün, sivil havacılık kuruluşlarının kontrol, murakabe ve yol gösterme görevlerini, dünya sivil havacılık otoritelerinin örgüt yapısı ve çalışma şekillerini dikkate alarak geliştireceği örgüt ve personel yapısı ile yerine getirmesi gereklidir.

Özel havayolu şirketlerinin yıllık ortalama verimliliğinin artırılması ve işletme maliyetinin düşürülmemesi açısından kış sezonu boyunca yerde tutulan uçakların uçuş sürelerinin artırılarak kış aylarında %40 olan kapasite kullanımının

---

<sup>148</sup> Janic,op.cit.,s.113

yükseltilmesi Türk Turizminin mevsimlik olmaktan çıkarılması, Kongre, Golf ve Kış Sporları turizminin yaygınlaştırılması gibi tedbirlerle mümkün olabilecektir.

Erzincan, Kars, Sivas, Şanlıurfa, Manisa, Kastamonu, Tokat ve sivil hava trafiğine de açılmış olan askeri havaalanlarında akaryakıt tesislerinin bulunmaması bu meydanlara sefer yapan hava yollarının dönüş için gerekli yakıtlarını da beraberinde taşımaları ve bağlantılı uçuş yapmaları zorunluluğunu doğurmaktadır. Bağlantılı uçuşlarda ve gidiş dönüş yakıtının depolanması yolcu sayısını yarıya düşürmektedir. Bu ise koltuk maliyetini yükseltmektedir.

Charter uçak şirketleri karlarının büyük bir bölümünü uçakta yolculara sattıkları gümrüksüz sigara, viski vb. faaliyetlerden elde etmektedirler. Gümrüksüz mal antrepo olarak temin edilen yerlerden, uçaklarda yapılacak söz konusu ikram ve satışlar için madde ve malzemelerin alımında gerekli kolaylıkların gösterilmesi hususunda mevzuat değişikliklerinin yapılması icap etmektedir.

Batıda oluşan çevre bilinci neticesinde, gece belli bir saatten sonra hava alanlarının çoğu hava trafiğine kapatılmaktadır. Türkiye' de böyle bir uygulama olmadığından yabancı havayolu şirketleri Türk şirketlerine göre avantajlı duruma gelmektedir. Bu durumun önlenmesi açısından gece yasağı uygulanan hava limanlarından kalkan ve Türkiye'ye uçan yabancı hava yollarına " karşılıklılık" ilkesi uyarınca Türkiye' de gece iniş izni verilmemesi yararlı olabilir. Böylece işçi pazarında akşam saatlerinde bu şirketlerden doğacak boşluk Türk Charter şirketlerince doldurulacak ve bu nedenle doğması muhtemel ekonomik kayıplar önlenecektir.

Sivil havacılığımızda bakım-onarım tesislerinin yetersizliği bilinmektedir. Bu konudaki açığın giderilmesi ve yurt dışında yapılan bakım-onarım nedeniyle kaybolan dövizin yurt içinde kalmasının sağlanması açısından bu konuda yatırım yapacak şirketlerin teşvik edilmesine devam edilmelidir.

Organizasyon oluşumunda düşünülmesi gereken diğer bir konu da, havayolu

kargo işletmesinin diğer taşımacılık (kara, deniz, vb) işletmeleriyle entegrasyonunun sağlanmasıdır. Müşteri, artık, malının üreticiden kendi deposuna kadar taşınması esnasında bir tek işletme ile muhatap olmak istemektedir. Hizmet pazarlamasında da amaç, müşteriye en üst düzeyde tatmin sağlamak olduğuna göre, havayolu kargo işletmeleri de bu talebe cevap verebilecek şekilde yani, kapıdan-kapıya taşımayı sağlayacak hizmet organizasyonunu kurmak zorundadırlar. Bu entegrasyonu sağlayan havayolu kargo işletmeleri, sektörde en karlı kuruluşlar listesinde en üst sıralarda ver almaktadırlar.

Ülkemizde dış hat kargo trafiği pazarını analiz edersek . havayolu işletmelerimizin kargo pazarındaki payının böylesine düşük olmasının sebebi, havayolu işletmelerimizin bünyesinde yeterli sayıda ve tipte kargo uçağı bulunmayışıdır. Havayolu kargo taşımacılığına talebi olan müşteriler yüklerini, gidiş noktalarına tek bir uçakla veya kargo miktarına bağlı olarak partiler halinde topluca göndermeyi tercih ederler. Yolcu uçaklarıyla yapılan kargo taşımacılığında taşınabilecek kargo kapasitesi sınırlı olduğundan, bu kapasitenin üzerinde kargo yükü olan işletmeler için. kargonun bölünmesi ve değişik uçak ve zamanlarda taşınabilecek olmasından dolayı yolcu uçaklarıyla kargo taşınması şekli tercih edilmez,

Ülke ekonomimiz açısından da arzu edilmeyen bu durumu Türk işletmeleri lehine çevirebilecek çözüm önerilerimiz şunlar olacaktır; havayolu işletmelerimiz finansal güçlerini arttırıp uçak filolarına kargo uçakları dahil ederek pazardaki payını arttırabilirler veya tek başlarına bu güce erişemiyorlarsa, aynı durumdaki birkaç havayolu işletmemiz bir araya gelerek gerçek anlamda hava kargo taşımacılığı yapabilecek bir organizasyonu gerçekleştirebilirler.

Ayrıca, araştırma yapılarak finansal yapı bakımından güçlü, yaygın dağıtım kanallarına sahip yabancı havayolu işletmeleri ile birleşerek (Joint- Venture) faaliyete devam etmek daha akılcı bir yol olabilecektir.

Bu organizasyonlar kurulabildiği takdirde, havayolu kargo taşıma



işletmelerimizin rekabet gücü ve kalırlılığı artacağı gibi, havayolu kargo taşımacılığındaki döviz çıktılarını azaltıp girdileri arttırarak ülke ekonomimize önemli katkı sağlayacaktır.

Yukarıda sayılan sorunlara rağmen ülkemizde havayolu taşımacılığı korunan bir sektör olma özelliğini taşımaktadır. Devletin havayolu taşımacılığına sağladığı ayrıcalıkları şu şekilde sıralamak mümkündür.;

- Havayolu taşımacılığı yapacak işletmelerin ithal edecekleri hava araçları için % 100 gümrük muafiyeti tanınmaktadır.
- Yatırımla ilgili ithalat işlemlerinde vergi, resim ve harçlardan muafiyet sağlanmıştır.
- İhracatı teşvik etmek amacıyla bazı ihracat kalemlerinde (tekstil. yaş sebze ve meyve, et ve kesilmiş tavuk vb), ihracatçının taşıma masraflarının belli bir yüzdesini karşılayarak, endirekt olarak havayolu kargo taşımacılığını da desteklemektedir.

Ülkemizde faaliyet gösteren havayolu kargo taşıması işletmelerinin, kuruluş aşamalarından itibaren karşılaştıkları sorunlar için ilgili havayolu işletme yöneticilerinin görüşlerini de yansıtan "çözüm önerileri" şunlardır;

Sivil Havacılık Otoritesi'nce, kurulacak havayolu işletmelerinin, öz sermayelerinin ve işletme sermayelerinin çeşitli kriz dönemlerini atlatabilecek yeterlilikte olmasını sağlayacak tedbirlerin alınması.

Buna rağmen çok ağır ekonomik şartların hüküm sürdüğü dönemlerde, devlet tarafından işletmeleri destekleyici tedbirlerin alınması.(Yakıt fiyatlarında indirim,konma konaklama ücretlerinde indirim ve DHMİ' ne hizmetleri karşılığında ödenen ücretlerde indirim vs. gibi)

Havayolu işletmelerinde istihdam edilen personelin, uluslararası düzeyde hizmet verebilecek şekilde eğitilmeleri için ilgili havayolu işletmelerince gerekli

kurumsal tedbirlerin alınması.

Yakın bir gelecekte, ülkemizin hava aracı çöplüğü haline gelmemesi ve havayolu işletmelerinin ülke ekonomisine katkı sağlayacak hava araçlarına sahip olabilmeleri için, devlet tarafından teknik ve finansal destek sağlanması. (Teknik destek, hangi uçakların daha ekonomik ve rekabet şartlarına uygun olduğu konusunda SHGM tarafından, finansal destek ise, işletmelerin ihtiyacı olan uçakların satın alınabilmesi için ucuz kredi ve devlet garantisi ile dış kredi temini ile devlet tarafından sağlanabilecektir.

Havayolu kargo taşıması işletmelerinin, hizmetlerini, uluslararası arenada rekabet edebilecek düzeye çıkaracak, diğer taşımacılık işletmeleriyle entegrasyonu çalışmalarına devletçe öncülük edilmesi.

Havayolu kargo taşıması işletmelerinin, kargo pazarındaki paylarını arttırmak amacıyla, tarifersiz seferlerinin yanı sıra, tarifeli sefer yapabilecek filo ve organizasyon yapısına ulaşacak şekilde finansal yapılarını güçlendirici tedbirleri almaları. Gerekirse bir veya birkaç işletmenin bir araya gelerek tüm kargo pazarına cevap verebilecek daha güçlü bir havayolu işletmesi oluşturmaları, Türk bayraklı işletmelerin pazar payının büyük kısmına sahip olabilmelerini ve ülke ekonomimize katkısını arttırıcı bir seçenek olacaktır

Gelecekte kargo potansiyelini etkileyecek "tam zamanında (just-in-time) teslim" gibi yeni teknoloji ve yönetim tekniklerinin yaygınlaşması kargonun, kargo uçaklarıyla taşınması talebini arttıracaktır. Artan talebi karşılayabilecek şekilde büyük gövdeli kargo uçaklarını filoya kazandırma çabalarını başlatmak gerekecektir.

Yukarıda bahsedilen Türkiye’de hava yol kargo taşımacılığı sorunları yanında ayrıca bu sektörün belkemiği olan havayolu kargo forwarderlarında yaşadıkları sorunlar vardır, bu sorunları Türkiye’de bulunan büyük hava limanları bazında özetlenecek olunursa;

- Atatürk Hava limanı Kargo Tesisleri ;

Kargo tesislerinden kaynaklanan sorunlar

- Tesisin depreme dayanıklı olmadığı \_İstanbul Teknik Üniversitesi raporuyla sabittir.
- Tesisin yangın çıkışları yoktur.
- Güvenlik zafiyeti vardır. Tesislere giriş çıkış kontrol altında değildir.
- Hijyen şartları yetersizdir. Tesisler çöp merkezinin hemen yanındadır. Temizlik yetersiz, çağdışı görünüm vermektedir. Haşarat hastalık saçmaktadır.
- Tesisleri büfeler, kebabçılar ve seyyar satıcıların işgali altındadır.
- Teknik altyapı yetersizdir. Tesisteki ofisine bir telefon hattı çekirmek için bir buçuk ay beklenmektedir.
- Tesiste ısıtma sisteminin de düzgün çalışmamaktadır.
- Fiziki şartları son derece düşük olan tesislerin kiralari Akmerkez seviyesindedir.
- Kargo acenteleri DHM\_'ye ayrıca genel giderlere katkı payı verdiği de unutulmamalıdır.
- Kargo acenteleri işyerlerinin önündeki otoparka para vermek zorundadır. Otoparkın yeri kargo operasyonlarını engellemektedir.

AHL' de gümrükle ilgili sorunlar:

- Gümrük memurlarının kayıt dışı ödeme talepleri sürmektedir.
- Veri salonundaki bilgisayarlar bozuk, sayı ve teknik açıdan yetersizdir.
- Gümrükler 24 saat hizmet vermemekte, mesai ücretleri çok yüksektir. Mesai ücretlerinin yatırılmamasına rağmen memurların görev basına gelmediği ifade edilmektedir
- Antrepo isleticileri, acentelerin kargo bilgeleri üzerinde değişiklik yapmalarına izin vermemektedir.

- AHL' deki antrepolarda ambar değişikliği yapmak son derece güç olduğu gibi uzun süre almaktadır. Hafta sonu ambar değişikliği yapılmamaktadır.

- Adnan Menderes Havalimanı Kargo Tesisleri;

- DHMI giriş kartı sahibi forwarder personelinin kargo ihraç ambarlarına girişlerinin yasaklanması veya kısıtlanması.
- Gümrük özet beyan salonunu bakımsızlığı ile kötü görüntü vermektedir.
- Bilgisayarlar bakımsız, arızalı, verimsiz çalışır durumdadır. Bu olumsuzlukların, hizmette aksama, gecikmelere sebebiyet vermektedir.
- Hava limanı X-ray cihazlarının sayısı yetersizdir. Bu durum özellikle transit kargoda gecikmelere yol açmaktadır.

- Esenboğa Havalimanı Kargo Tesisleri

Ankara'yı hava kargo acentelerinin hava limanı kargo tesisleri ile ilgili sorunları bulunmuyor. Zira Esenboğa Hava Limanı'nda bir hava kargo tesisinin var olduğundan bahsetmek mümkün değil.

Ankara'nın hava kargo açısından potansiyelin düşük olması, hava kargo trafiğinin düşük seviyelerde kalması şüphesiz bu konuda yatırımların önündeki en büyük engel. Ancak yeni yolcu terminalinin devreye girmesi ve Ankara hava trafiğinin artması ile hava kargo miktarında önemli ölçüde canlanma beklenmektedir. Bu nedenle gelecekteki potansiyel göz önünde önüne alınarak, Esenboğa'ya bir hava kargo tesisinin kazandırılması gerekmektedir.

Yukarıda açıkça ortaya konulduğu son 3-4 yıldır gibi ülkemizin gerek iç hat gerekse dış hat seferlerinin artmasına bağlı olarak yolcu ve kargo miktarında ciddi artışlar el edilmiştir. Bu artışın önümüzdeki 5 yıl hızını azaltmakla birlikte devam edeceği kaydedilmektedir. Bu koşullarda mevcut hava limanlarımızın yolcu ve yük

terminalleri azami kapasiteye hızla yaklaşmaktadır. Bu nedenle mevcut altyapının iyileştirilmesi için harekete geçilmek mecburiyeti doğmuştur. Hava kargo acentelerinin sektörde oynadığı rol her geçen gün artmaktadır. Ancak kargo acenteleri birçok sıkıntı ile boğuşmaktadır. Sıkıntuların başında hava kargo tesislerinin fiziki altyapı sorunları gelmektedir. Hava kargo acentelerinin ikinci önemli sıkıntısı ise gümrük yetersizlikleri ve uygulamalarıdır. AHL kargo tesisleri yukarıda sıralanan yetersizlikleri sebebiyle verimlilikten uzaktır. Tesislerin iyileştirilmesi israfa yol açacaktır. En önemli çözüm hava limanı yanındaki mevcut araziye bir hava kargo köyünün kurulmasıdır. İzmir Adnan Menderes ve Ankara Esenboğa Hava Limanı kargo tesislerinde operasyonlarını yürüten hava kargo acentelerinin sorunları benzerlik göstermektedir. Acenteler özellikle fiziki altyapı ve gümrük işlemleri açısından sorunlarla boğuşmaktadır. Hava kargo sektörü ülkemiz açısından geleceği olan bir sektördür. Bu nedenle sektörün önünü açacak düzenlemeler geciktirilmeden yapılmalıdır.

#### IV. HAVAYOLU YOLCU VE KARGO TAŞIMACILIĞINA İLİŞKİN UYGULAMALAR

##### A. Araştırmanın Amacı, Önemi ve Kapsamı

###### 1. Araştırmanın Amacı

Ülkemizde ve dünyada havayolu taşımacılığı en fazla gelişen sektörlerin başında gelmektedir, ancak gerek kargo taşımacılığında gerekse de yolcu taşımacılığında bu gelişimin beraberinde getirdiği birçok sorun vardır. Küreselleşen dünyada insanların daha hızlı, daha konforlu seyahat etme çabaları ve malların gideceği yere daha çabuk ve kolay yoldan ulaşımının sağlanmak istenmesi havayolu taşımacılığını geliştirdiği gibi, artan yakıt fiyatları, her geçen gün artan rekabet, kişilerin havayolu taşımacılığına dair önyargıları gibi nedenlerden dolayı havayolu taşımacılığı henüz istenilen seviyeye ulaşamamıştır.

Bu bölümde dünyada ve Türkiye'de faaliyet gösteren bazı havayolu taşımacılık şirketlerine ve havayolu taşımacılığı ile ilgili şirketlere anket yöntemi kullanılarak bazı sorular yöneltilmiş ve onların analizi yapılmıştır. Bu araştırmanın genel amacı, havayolu sektörünün önemli sorunlarını göz önüne sermek ve bunlara getirilebilecek çözüm önerilerini bulmaktır.

###### 2. Araştırmanın Önemi

Hava taşımacılığı sektörü ülkemizde, iç hat uçuşların özel havayolu işletmeleri tarafından gerçekleştirilmesine izin verilmesi, dünyada ise Amerika Birleşik Devletlerinde 1970'lerde yaşanan deregülasyonlarla beraber gelişme göstermiş; şirket kurmanın kolaylaşması, uçak ve personel temininde kolaylık, devlet desteği, teşvikler ve indirimler ile hızlı bir büyüme trendine girmiştir. Bu büyüme trendi aynı zamanda yük ve yolcu talebinin de artmasını sağlamıştır. Büyüme trendi ile beraber havayolu işletmelerinin kapasite, kaynak, zaman planlaması önem arz

eder hale gelmiştir. Bunların yanında havayolu taşımacılığında yaşanan yakıt fiyatlarındaki artış, organizasyon sorunları gibi sorunlar oldukça büyük yatırımlarla kurulan havayolu işletmelerini zor durumda bırakmış ve bu sektör içinde bulunan firmaları bu sorunları çözüme yoluna gitmeye zorlamıştır.

### **3.Araştırmanın Kapsamı**

Araştırma, Türkiye Ulaştırma Bakanlığı Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü'ne bağlı olan THY, Onur, Pegasus,Atlasjet gibi havayolu firmaları ve Türkiye dışında faaliyetlerini devam ettiren Lufthansa Kargo, Qatar Airways, Iberia, Tulair (Forwarder), Avgo Express(Forwarder), Aerotrans (Forwarder) gibi forwarder şirketlerinin çalışanları üzerinde yapılmıştır. Söz konusu şirketlerin tam listesi Ek 2'de verilmiştir.

### **4. Araştırmanın Yöntemi**

Veri toplama aracı olarak anket formu kullanılmıştır, Olayda örnekleme yöntemi kullanılmış olup anketler 10 Temmuz – 5 Ağustos 2008 tarihleri arasında uygulanmıştır. Hatalı ve eksik doldurulan anketler elendikten sonra toplam 25 farklı şirketten 29 adet anket değerlendirmeye alınmıştır.

Uygulanan anket üç bölümden oluşmaktadır, birinci bölümde anketi dolduran kişinin içinde bulunduğu firma bilgileri, ikinci bölümde kişinin havayolu yolcu ve kargo taşımacılığı ile ilgili sorunlara bakış açısı ve çözüm önerileri , üçüncü bölüm ise kişinin kişisel bilgilerinden oluşmaktadır .

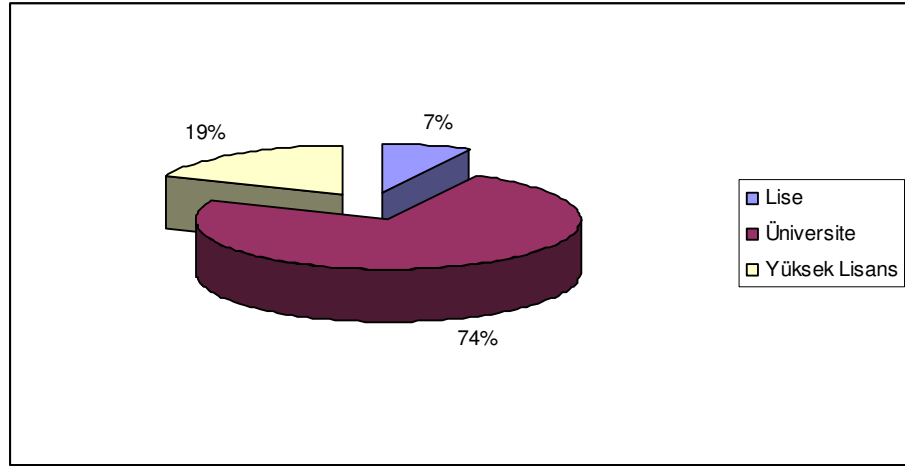
### **5. Araştırmada Elde Edilen Bulgular**

Yapılan anket araştırması sonucunda aşağıdaki veriler elde edilmiştir. Veriler tablolar halinde özetlenerek ve grafiklerle gösterilerek anlatılmaya çalışılmıştır.

Tablo 37: Araştırmaya Katılan Kişilerin Eğitim Durumu

Eğitim Durumu	Kişi Sayısı	Yüzde
Lise	2	7%
Üniversite	20	19%
Yüksek Lisans	5	74%
Toplam	29	100%

Şekil 26 : Araştırmaya Katılan Kişilerin Eğitim Durumu

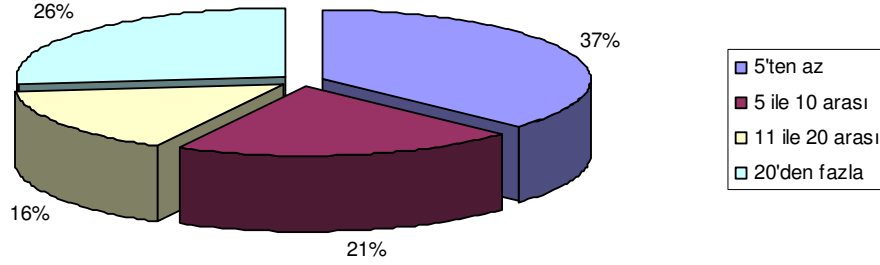


Araştırmaya katılan 29 katılımcıdan 20 tanesi üniversite mezunu, 5 tanesi yüksek lisans mezunu ve 2 tanesinde lise mezunudur, bu sonuç bize havayolu taşımacılık sektöründe çalışanların , havayolu şirketlerinin ileri teknoloji kullanması ve kalifiye eleman kullanmak zorunda olduğunu göstermektedir.

Araştırmaya katılan 25 adet şirketin filolarındaki uçak sayıları aşağıdaki gibidir,



Şekil 27: Araştırmaya Katılan şirketlerin Filolarındaki Uçak Sayıları



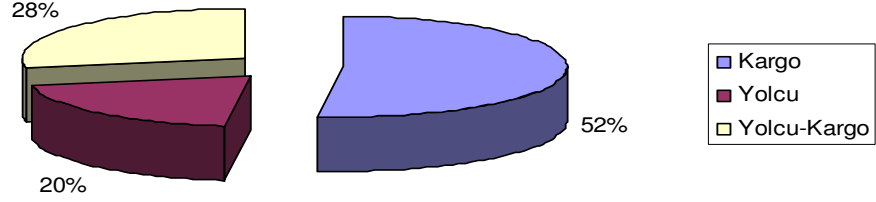
Araştırmaya katılan 25 adet şirketten 7 tanesinin uçak sayısı 5 adetten azdır, 4 şirketin 5 ile 10 arasında uçağı bulunurken, 3 şirketin 11 ile 20 arasında uçağı bulunmakta ve 5 şirketinde 20'den fazla uçağı bulunmaktadır , geriye kalan 6 şirket forwarder olup kendi adlarına faaliyet gösteren uçakları bulunmamaktadır.

Araştırmaya katılan 25 adet şirketin tamamı hem iç hatlarda hem dış hatlarda hizmet vermektedir, günümüzde yüksek derecede artan rekabetin getirdiğı sonuçlardan biride havayolu şirketlerinin karlarını arttırmak ve atıl kapasitelerini değerlendirmek amacıyla iç piyasadada dış piyasalardada faaliyetlerini sürdürmeleridir.

Türkiye'de ve dünyada havayolu taşımacılığının kargo taşımacılığı ile başladığını söyleyebiliriz, günümüzde havayolu taşımacılık gelirlerinin büyük bir kısmını hava kargo taşıyıcısı şirketler sağlamaktadır, dünyanın küreselleşmenin etkisine girmesi ve kçk büyük her ülkenin şirketlerinin dünya pazarlarına açılması havayolu kargo şirketlerinin gelişmesine neden olan en büyük faktördür.

Aşağıdaki şekilde araştırmaya katılan şirketlerin faaliyet alanları gösterilmiştir,

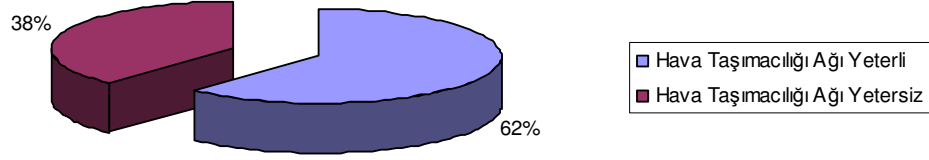
Şekil 28 : Araştırmaya Katılan Şirketlerin Faaliyet Alanları



Araştırmaya katılan 25 adet şirketin 13 tanesi sadece kargo taşımacılığı yaparken , 5 tanesi yolcu taşımacılığı yapmakta ve geriye kalan 7 tanesinde hem kargo hem yolcu taşımacılığı yapmaktadır, araştırmaya giren 6 şirket forwarder şirketler oldukları için yukarıdaki grafikte kargo taşımacılığı yapan şirketler arasında dahil edilmişlerdir.

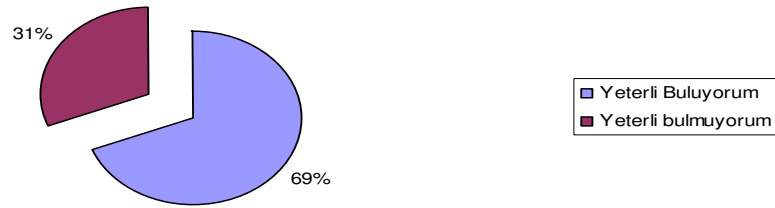
Ankette yer alan havayolu taşımacılığı sorunlarına ilişkin sorulardan ilki olan “faaliyette bulunduğunuz ülkedeki havayolu taşıma ağını yeterli buluyormusunuz” sorusuna katılımcılardan 18 tanesi yeterli bulurken , 11 tanesi yetersiz bulmuştur. Hava taşıma ağına ilişkin görüş bildiren katılımcıların ortak noktalarının ülkelerindeki ağına yeterli olduğu ancak havayolu taşımacılığının sorunlarının başka noktalarda aranması gerektiğidir. Hava taşımacılığı ağına yetersiz bulan katılımcılarda bazı büyük illerde havaalanı bulunmamasını yada yeterli miktarda bulunmamasını eleştirmişlerdir.

Şekil 29 : Katılımcıların Hava Taşımacılığı Ağı Hakkındaki Görüşleri

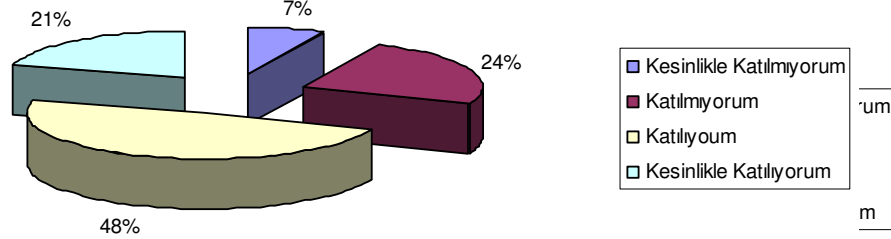


Ankette yer alan “faaliyette bulunduğunuz ülkedeki havayolu taşıma ağıının geliştirilmesi ile ilgili çalışmaları yeterli buluyormusunuz” sorusuna 29 adet katılımcının 20 tanesi olumlu yanıt vermiştir, özellikle Türkiye merkezli çalışan firmaların çalışanları son yıllarda iç hat yolcu trafiğinin serbestleşmesi ve yeni havaalanı yatırımlarının sektöre büyük ölçüde katkı sağladığı görüşünde birleşmişlerdir.

Şekil 30 : Katılımcıların Havayolu Taşıma Ağına ilişkin Faaliyetler ile İlgili Görüşleri



Şekil 31 : Petrol Fiyatlarının Havayolu Taşımacılığına Etkisi



Araştırmaya katılan 29 adet katılımcının 14 tanesi havayolu işletmelerini olumsuz yönde etkileyen en büyük nedenin petrol fiyatlarındaki artış olduğuna katılmışlar, 6 tanesi kesinlikle katılmış, 7 tanesi bu görüşe katılmamış ve 2 tanesinde bu görüşe kesinlikle katılmamıştır. Şekildende anlaşılacağı gibi petrol fiyatlarının havayolu taşımacılık şirketleri üzerinde olumsuz etki yarattığını düşünen kişilerin oranı % 69'dur, günümüzde petrol fiyatlarının dahada yükseleceği beklentisinin olduğu düşünülürse, havayolu şirketlerinin bu olumsuz durum için gerekli önlemleri alması gerekliliği ortaya çıkar. Petrol fiyatlarındaki artışın getirdiği olumsuz etkileri asgariye indirebilmek için havayolu şirketleri ellerindeki eski yani yüksek miktarda yakıt tüketen uçakları ellerinden çıkarmaya başlamışlar yada uçurmamaya başlamışlardır.

Tablo 38: Havayolu Taşımacılığını Olumlu Yönde Etkileyen Etkiler

	Havayolu Taşımacılığını Olumlu Yönde Etkileyen Etkiler				
	1%	2%	3%	4%	5%
İç Hat Havayolu Taşımacılığının Serbestleştirilmesi	2 7.0	4 14.0	4 14.0	6 21.0	13 44.0
Havaalanlarında Kamu-Özel Sektör İşbirliği	1 3.0	5 17.0	9 31.0	8 28.0	6 21.0
Hava Aracı Bakım Faaliyetlerinde Yaşanan Gelişmeler	5 17.0	10 35.0	6 21.0	7 24.0	1 3.0
Turizmin Gelişmesi	4 14.0	5 17.0	6 21.0	7 24.0	7 24.0
Yeni Havaalanlarının Kurulması	17 59.0	5 17.0	4 14.0	1 3.0	2 7.0

Anket katılımcıları üzerinde Likert ölçeği kullanılarak yapılan havayolu taşımacılığını olumlu yönde etkileyen etkenler sorusuna katılımcıların %44'lük çoğunluğu iç hat havayolu taşımacılığının serbestleştirilmesi cevabını en önemli etken olarak seçmişlerdir, ikinci sırada turizmin gelişmesi, üçüncü sırada havaalanlarında kamu-özel sektör işbirlikleri, dördüncü sırada yeni hava alanlarının kurulması ve son sıradada hava aracı bakım faaliyetlerinde yaşanan gelişmeler olmuştur.

Tablo 39: Havayolu Taşımacılığının Sorunları

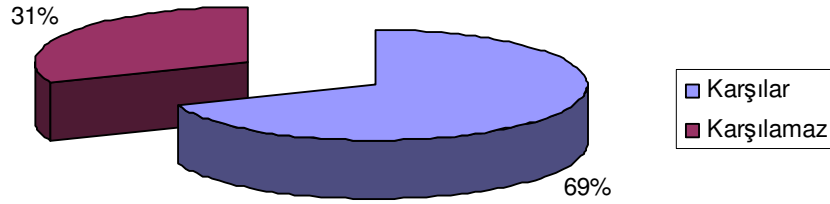
	Havayolu Taşımacılığının Sorunları			
	1 %	2 %	3 %	4 %
Mali Sorunlar	4 14.0	5 17.0	6 21.0	14 47.0
Teknik Sorunlar	9 31.0	10 35.0	7 24.0	3 10.0
Personel Sorunları	3 10.0	9 31.0	10 34.0	7 23.0
Organizasyon Sorunları	13 45.0	5 17.0	6 21.0	6 20.0

Ankete katılanlara göre havayolu taşımacılığının en büyük sorunu mali sorunlar, özellikle kuruluş aşamasının yüklü miktarda yatırım gerektirmesi. Mali sorunları personel sorunları izlemekte, havayolu sektöründe çalışan personelin kalifiye personel olması gerekliliği, ülkemizde havayolu ile ilgili personel yetiştiren eğitim kurumlarının azlığı ve yetersizliği bu sorunu ön plana çıkarmakta . Personel sorunlarını %20'lik bir payla organizasyon sorunları izlemekte, havayolu şirketlerinin yaptığı uçuşlardan geri dönerken boş olabileme riski organizasyon sorunları ile yakından alakalı, son olarakta teknik sorunlar var, teknik sorunlarda havayolu sektörünü etkileyen büyük sorunlar arasında yer almakla birlikte mali, personel ve organizasyon sorunlarına göre payı daha düşük .

Ankette yer alan havayolu taşımacılığının gelişiminin hızlandırılması için yapılması gerekenler sorusuna , en önemli etken olarak devlet tarafından havayolu işletmelerine teknik ve finansal destek sağlanması olmuştur. Özellikle ülkemiz gibi havayolu sektörünün henüz gelişme aşamasında olan ülkelerde devletin havayolu işletmelerine öncülük etmesi yada en azından gelişme sürecinin belirli bir süresine kadar yol göstermesi gereklidir.

29 katılımcının 20 tanesi havayolu sektöründe verilen eğitimlerin ihtiyacı karşılayıp karşılamadığı sorusuna olumlu yanıt vermiştir ancak, uluslar arası düzeyde tam anlamda rekabet edebilmek için sektörel eğitimlerin daha sık ve daha geniş kapsamlı olarak verilmesi gerektiğini, mevcut eğitimlerin sadece günümüz için yeterli kaldığını ancak ileride yetersiz kalabileceğini bildirmişlerdir.

Şekil 32 :Katılımcıların Sektörel Eğitimlerin İhtiyacı Karşılabilme ile İlgili Görüşleri



**Tablo 40: Havayolu Kargo Taşımacılığının Sorunları**

	Havayolu Kargo Taşımacılığı Sorunları			
	1 %	2 %	3 %	4 %
Gümrükler ve Bürokratik Yapı	-	6 21.0	11 38.0	12 39.0
Kargo Tesislerinin Altyapısının Yetersiz Olması	4 14.0	10 34.0	7 24.0	2 7.0
Hava Kargo Taşımacılığının Diğer Taşımacılıklar ile Entegrasyonu	2 7.0	7 24.0	8 28.0	11 38.0
İşletmelerde Yeterli Sayıda Hava Aracı Bulunmaması	23 79.0	6 21.0	3 10.0	4 14.0

Araştırmada yer alan havayolu kargo taşımacılığına ilişkin soruda katılımcıların %39'u en büyük sorunun gümrüklerdeki geçikme ve bürokratik yapının çokluğu olduğunu belirtmişlerdir, günümüzde havayolu kargo ile ülkemize giren bir malzemenin çekiminin en az 2 iş günü gerektirdiği düşünülürse katılımcıların neden bunu büyük bir sorun olarak gördüğü daha iyi anlaşılabilir.

İkinci büyük kargo sorunu neredeyse gümrükler ve bürokratik yapı ile aynı değere sahip olan hava kargo taşımacılığının diğer taşımacılık türleri ile olan entegrasyon problemdir, gerek ülkemizde gerekse tüm dünyada her ilde yada her yerleşim yerinde bir havaalanının olması imkansızdır , havayolu kargo ile gelen malların karayolu, denizyolu, demiryolu gibi taşımacılık yöntemleri ile gideceği noktaya ulaştırılması gerekmektedir ancak bu maalesef şu an itibarıyla tam anlamıyla yapılamamaktadır, özellikle coğrafi yapısı engebeli olan yerlerdeki havaalanlarından sağlanan hava kargo taşımacılığının diğer taşımacılık türleri ile tam entegrasyonunun sağlandığı söylenemez.

İşletmelerde yeterli miktarda ve kapasitede hava aracı bulunmaması havayolu kargo taşımacılığının diğer bir sorunudur, özellikle büyük ebatlı ürünlerin taşınmasında , firmalar gerekli büyüklükteki hava araçlarını bulmakta zorluk çekebilmektedirler, son olarakta kargo tesislerinin alt yapılarının yetersiz olması havayolu kargo sektörünün önemli sorunları arasında yer almaktadır.

Tablo 41 : Havayolu Yolcu Taşımacılığının Sorunları

	Havayolu Yolcu Taşımacılığının Sorunları				
	1 %	2 %	3 %	4 %	5 %
Bilet Fiyatlarının Yüksek Olması	1 3.0	1 3.0	7 24.0	6 21.0	14 49.0
İnsanların Önyargıları	6 21.0	6 21.0	4 14.0	6 21.0	7 24.0
Uçak Sayısının Az Olması ve Filonun Yaş Ortalamasının Yüksek Olması	14 49.0	5 17.0	8 28.0	1 3.0	1 3.0
Yetişmiş Personelin Bulunmasının Zorluğu	5 17.0	8 28.0	10 34.0	4 14.0	2 7.0
Kesintisiz Uçuş İmkanının Olmaması	3 10.0	9 31.0	-	12 41.0	5 17.0

Havayolu yolcu taşımacılığının sorunları ile ilgili anket sorusuna katılımcıların %49'u bilet fiyatlarının yüksek olmasını en büyük sorun olarak gördüklerini belirtmişlerdir. Dünyada ve ülkemizde bazı havayolu şirketleri düşük maliyetli taşıyıcı sınıfına girmek isteseler bile son günlerde yaşanan petrol fiyatlarındaki artış buna izin vermemektedir, işletmeler biletleri ucuzlatabilmek için maliyetlerden kısmaktadırlar buda yolcunun uçuştan yeterli kadar memnun kalmamasına neden olmaktadır, ülkemizde olduğu gibi havayolu taşımacılığının yeni gelişmeye başladığı ülkelerde insanların havayoluna bakış açıları ve önyargıları havayolu yolcu taşımacılığını olumsuz yönde etkileyen ikinci önemli faktör olmaktadır , üçüncü önemli neden ise kargo taşımacılığında olduğu gibi yolcu taşımacılığında yeterli miktarda entegrasyonun sağlanamamasından kaynaklanan ve havaalanlarının yeterli miktarda ülke geneline yayılmamış olmasından dolayı ortaya çıkan kesintisiz uçuş imkanının bulunmamasıdır.

Ankete katılan 29 katılımcı genel olarak havayolu taşımacılığının en büyük sorununun yakıt fiyatlarındaki dolayısı ile maliyetlerdeki artıştan kaynaklandığını ve şirketlerin bu maliyetleri karşılaması gerektiğinden bahsetmişlerdir, katılımcıların çözüm önerileri arasında alternatif yakıtların bulunması, havayolu şirketlerinin arasında olması gereken koordinasyonun sağlanması ve havayolu şirketlerinin yakıt maliyetleri, inme-kalkma maliyetleri gibi yüksek kalemlerinin devlet tarafından subvansede edilmesi gibi önerileri vardır.



## SONUÇ

Dünyanın Özellikle son yıllardaki baş döndürücü hızlı değişimi, bölgeler arası pazarları bütünleştirmiş, üretim sürecinde mal çeşitliliğini artırırken, mal faktör ve finans piyasalarının ulusal sınırları aşmasına imkan tanımıştır. İşte bu küreselleşme sürecinde, taşımacılık faaliyetleri büyük önem kazanırken, taşımacılık küreselleşmenin hem bir ürünü hemde motoru haline gelmiştir.

Küreselleşme sürecinden etkilenen sektörlerin başında , havayolu taşımacılığı gelmektedir. Havayolu taşımacılığının faaliyetleri açısından uluslar arası alana en açık sektörlerden bir tanesidir. Küreselleşme sürecini etkileyen faktörler, havayolu şirketlerinde küreselleşmesini hızlandırırken, havayolları da küreselleşme sürecinde etkili olmaktadır.

Havayolu taşımacılık sektöründe , serbestleşme ve özelleştirmelerin yaşanmaya başlaması ile birlikte, iç hat yolcu taşımacılığı 1978 yılına kıyasla 2007 yılında % 180 oranında ve iç hat kargo taşımacılığı aynı tarihler arasında % 184 oranında artarken, uluslararası yolcu taşımacılığı aynı yıllar arasında % 441 ve uluslararası kargo taşımacılığı ise %590 oranında artış göstermiştir. Bu artışlar havayollarının deregülasyon hareketlerinin başladığı dönemden itibaren, ülke sınırlarını aşarak uluslararası arenayada kaydığının ifadesidir. Havayolu taşımacılığı sadece ülke sınırlarını zorlamamakta, havayollarının bölgesel bir taşımacılık olmaktan daha ileri giderek, küreselleştiğini göstermektedir. 1985 yılında toplam uluslar arası yolcu taşımacılığının %66'sı bölge içi, %34'ü ise bölgeler arası gerçekleşirken 2004 yılında bu oran %39.8'e yükselmiştir. Yapılan öngörüler, önümüzdeki yirmi yıl sonunda bölgelerarası taşımacılığın %43.6'ya yükseleceğini göstermektedir.

Sektörün bu şekilde büyümesi ile birlikte , farklı bölgelerde yaşanan krizlerden tüm sektör etkilenmektedir. 2001 yılında ABD'de yaşanan terör olayları ve 2003 yılında uzak doğu da yaşanan SARS salgını, küresel olarak hemen hemen bütün havayolu faaliyetlerini etkilemiştir. Bu aşamada, özelleştirme tersine hareketlerin yaşandığı, ülkelerin kendi bayrak taşıyıcılarını finansal olarak destekleme kararları

aldıkları görülmüştür, firmalar yaptıkları işbirlikleri ile küresel boyutlardaki rekabet güçlerini arttırmaya ve kabotaj kısıtlamalarını engellemeye çalışmaktadırlar. Firmalar, sermaye, teknoloji, işgücü, eğitim teknikleri ve araçları gibi tek başlarına verimli kullanamadıkları bir takım unsurlarda bir araya gelerek, işbirlikle oluşturmaktadırlar. Yer hizmetlerinin ortak kullanılması, uçuş kodlarının paylaşımı, kabin personelinin karşılıklı değişimi, ortak reklam ve promosyonlar bunlara örnektirler.

Havayolu yolcu ve kargo taşımacılığını günümüzde etkileyen en önemli faktörlerin başında yakıt fiyatlarındaki artış gelmektedir, havayolu taşımacılığı yapan işletmelerin maliyetlerinin yaklaşık %20'sini yakıt giderlerinin oluşturduğunu düşünürsek yakıt fiyatlarının ne derecede önemli olduğu ortaya çıkacaktır, yakıt fiyatları ile beraber havayolu taşımacılığının diğer taşımacılık türleri olan entegrasyonunun tam olarak sağlanması gereklidir.

Sonuç olarak, gün geçtikçe gelişen hava taşımacılığı sektörünü rekabeti, rekabette havacılıkta birtakım kalite standartları uygulamayı, değişen müşteri ihtiyaçlarına ayak uydurmayı zorunlu hale getirmiştir. Bu uygulamalar sektördeki rekabetin doğurduğu başlıca sorunlardır. Ancak havayolu lirketleri rekabete ayak uydurmaya çalışırken global düzeydeki sorunlarınada çözüm bulmaya çalışöaldırlar.

## KAYNAKÇA

2005 Değerlendirme Raporu,Türkiye’de Ulusal ve Uluslararası Ticari Eşya Taşımacılığın, Taşımacılık Türlerine Göre Mevcut Durumu, Sorun ve Fırsatların Analizi,(İstanbul,Utikad).

AHİPAŞAOĞLU, H. Suavi, İrfan Arıkan, Seyehat İşletmeleri Yönetimi ve ulaştırma sistemleri (Ankara, Detay yayıncılık,2003).

Air Transport Drives Economic and Social Progress,The Economic&Social Benefits of Air transportation (Air Transportation Action Group , 2007).

Airbus,Global Market Forecast 2007-2026,(2007).

AKBAŞ, Samettin, Suat Ericekli, Hümeyra Pirinççi. Havayolu Kargo Taşımacılığı,(Ankara,THY A.O. Kargo Müdürlüğü,2002).

AKTAN, C. Can. Etkin Devlet, (Konya, Konya Çizgi kitabevi, 2003 ).

ALBAYRAK, İlyas. Dünden Bugüne Türk Hava Yolları,( İstanbul, 1983).

BARTU, Aydın, S.Nilüfer. Kargo Temel Satış Kitabı,(İstanbul, THY Akademisi, 2003).

BİRDOĞAN, Baki. Lojistik Yönetimi Ve Lojistik Sektör Analizi ( Trabzon, Lega Yayınevi, 2004).

Boeing, Current Market Outlook,(2007).

BOLAYIRLI, Yusuf. Kayseri 3. Havacılık Sempozyumu Kitapçığı,(Kayseri, Erciyes üniversitesi,2000).

BOWERSOX, Donald J., D.J.Closs. Logistical Management: The Integrated Supply Chain Process (USA, Mc-Graw Hill, 1996).

CASSANI, Barbara,Go:An Airline Advanture, Time Warner Boks, 2003

CHUANG, Richard Y. The İnternational Air Transport Association: A Cade Study Of A Quasi-Governmental Organization, (Netherlands, A. W. Sijthoff İnternational Publishing Company,1971).

CLANCY, Brian, World Air Freight Forecast,( Merge Global Inc. 2001,Air Cargo World, May 2001).

CZINKOTA, M.R. -M.Kotabe-D.Mercer. Marketing Management ( Blackwell, 1997).

ÇANCI, Metin - Murat Erdal. Lojistik Yönetimi,2. baskı (İstanbul, Erler Matbaacılık Utikad, Ekim 2003).

ÇANCI, Metin, Murat Erdal, Uluslararası Taşımacılık Yönetimi,(İstanbul, Utikad, 2003).

ÇANCI, Metin. Taşımacılığın Gelecekteki Rolü, Dünya Gazetesi, 18.10.2005

DİNÇELİ, Leyla. Havayolu Kargo Taşımacılığının Genel Kuralları,( İstanbul, 2003).

DOĞAN, Ayfer. Hava Kargo Taşımacılığının Türkiye Ekonomisindeki Yeri, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi,(Eskişehir, Anadolu üniversitesi 2003).

DPT 8. 5 Yıllık Kalkınma Planı, Demiryolları Taşımacılığı Özel İhtisas Komisyon Raporu, (Ankara, 2001).

DPT 8.beş Yıllık Kalkınma Planı, Havayolu Ulaştırması Alt Komisyon Raporu(Ankara,2001).

DPT 9. Kalkınma Planı, Havayolu Taşımacılığı Özel İhtisas Komisyon Raporu (Ankara, 2006).

DPT, 9. Kalkınma Planı Karayolu Taşımacılığı Özel İhtisas Komisyon Raporu (İstanbul, 2007).

DPT, 9. Kalkınma Planı, Deniz yolu Taşımacılığı Özel İhtisas Komisyon Raporu,(İstanbul, 2006).

EFSTATHIOU, Efstathios, Anderson, Niclas, The Swedish Air Freight Industry Graduate Business School, School of Economics and commercial Law Göteborg Universty,(Göteborg,2000).

Encyclopedia Britannica, (Chigago, Volume 47).

HAN, Ergül İktisada Giriş 1,(Eskişehir, Nobel Yayınları 1999).

HARISSON, Alan, Remko Van Hoek. Logistics Management And Strategy, (London, prentice hall, 2005).

HORDER, Peter. Managing Aircraft Maintenance Costs Conferance, Konferans notları, Temmuz 2008.

<http://tr.wikipedia.org> , Erişim tarihi: 15.05.2007.

[http://tr.wikipedia.org/wiki/Chicago\\_Konvansiyonu](http://tr.wikipedia.org/wiki/Chicago_Konvansiyonu) (erişim tarihi: 15.02.2007).

[http://www.atlasjet.com/hakk\\_genelbilgi.asp](http://www.atlasjet.com/hakk_genelbilgi.asp) (02.02.2008)

<http://www.denizcilik.gov.tr/tr/dugm/dugm.asp> (15/02/2007)

<http://www.dlh.gov.tr/tarihce> (21/04/2007)

<http://www.flyair.com.tr/sirketimiz.asp> (21/04/2007)

<http://www.flypgs.com/pegasus.dunden.bugune.asp> (22/04/2007)

<http://www.iata.org./about/mission> (21.04.2007).

[http://www.izair.com.tr/hk\\_ucaklarimiz.htm](http://www.izair.com.tr/hk_ucaklarimiz.htm) (21/04/2007)

<http://www.kgm.gov.tr/> (18/03/2007).

<http://www.meteor.gov.tr/> (01/05/2007)

<http://www.onurair.com.tr/onurair/MisyonVizyon.aspx> (21/04/2007)

<http://www.shgm.gov.tr/doc3/genel.xls> (15/01/2008)

<http://www.shgm.gov.tr/doc3/yolcu.xls> (04/05/2007).

<http://www.shgm.gov.tr/misyon.xls> (30/10/2007).

<http://www.sunexpress.com.tr/> (21/04/2007)

<http://www.ubak.gov.tr/ubak/tr/havacilik.php> (06/ 04/ 07).

<http://www.ubak.gov.tr/ubak/tr/ilkler.php#hava> (06/04/07).

<http://www.utikad.org.tr/varsova.htm> (01.03.2007).

IATA Kargo Acentası, Türk Hava Yolları Eğitim Merkezi Ticaret ve Yer Hizmetleri Eğitim Müdürlüğü, (İstanbul, Kargo Satış İleri Kursu Yayını,2002).

IATA, Annual Report 2002(Vancouver, Mayıs,2002).

IATA, Annual Report 2007(Vancouver, Haziran 2007).

İhracatı Geliştirme Etüd Merkezi, Lojistik, (İstanbul, Aralık 2004).

JANIC,Milan, Air Transport System Analysis and Modelling, (Transportation Studies Volume 6,Gordon and Brech Sciences Publishers, Netherlands.

KANE, Robert M. Air Transportation, 10. Basım, (Kendall/Hunt Publishing Company, 1990).

KİRTİŞ, Kazım. ,Pazarlama İlkeleri,1.Basım (Malatya, Evin Yayınevi, 2001).

LAMBERT, M.-Stock Ellram, Fundamentals Of Logistic Management ( USA, Mc Graw Hill, 1998).

NAHLON, J.P. “Air Fares, Pricing and Tourism”, (Birmingham,Paper Presented at Universty Birmingham, 1982).

NICOLETTI, Rauf, Giuseppe.Regulations, Market Structure And Performance İn Air Passenger Transportation, (OECD Economic Department Working Papers, No:254, 2000).

OLALI H., A.Timur.Turizm Ekonomisi,(İzmir, Ofis Matbaa,1988).

ONAIR, Onur air iletişim Dergisi, (İstanbul,İstanbul Yayın Evi, 01/07/2008)

ÖKTEM, Zübeyde. “Sivil Havayolu Kargo Taşımacılığında Fiziksel Dağıtım ve Sorunlara Çözüm Önerileri (İstanbul, Yüksek Lisans Tezi , Marmara Üniversitesi ,Sosyal Bilimler Enstitüsü, 1992).

TEK, Ö.Baybars. Pazarlama İlkeleri- Global Yönetimsel Yaklaşım Türkiye Uygulamaları, Geliştirilmiş 7. Baskı, (İzmir, Cem Ofset Matbaacılık,1997).

TEKİN, Necdet. Yolcu Tahminlerinin Ekonometrik ve Matematiksel Analizi, Yayınlanmış Doktora Tezi, (Marmara Üniversitesi Yayınları, İstanbul 1984).

The Air Cargo Tarif (TACT) Rules,(Issue 48,Bölüm 2, IATA yayınları,Nisan 1999).

THY Akademisi, Özel Kargolar Kitabı, (İstanbul, THY eğitim merkezi, İstanbul 10/01/2002).

Tubitak, Vizyon 2023 Ulaştırma ve Turizm ön Paneli “Ön Raporu”,(Ankara, Ocak 2003 ).

Tubitak, Vizyon 2023 Ulaştırma ve Turizm Paneli “Ön Raporu”,(Ankara, Ocak 2003).

TUNA, Okan. Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, Türkiye İçin Lojistik ve Denizcilik Stratejileri: Uluslararası ve Bölgesel Belirleyiciler, Cilt 3, Sayı 2 (İzmir, 2001 ).

TURŞUCU, Eyüp Türkiye’de Havayolu Kargo Taşımacılığı Pazarlaması Sorunları ve Çözüm Önerileri, (Ankara, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Gazi Üniversitesi 1995).

Tusiad, Kurumsal Yapısı Yasal Çerçevesi ve Göstergeleriyle Ulaştırma Sektörü.1.Basım (İstanbul, Mikado Matbaacılık, Şubat 2007).



Türk Hava Yolları A.O,Seri 9 no 29 Sayılı Tebliğe İstinaden Hazırlanmış Faaliyet Raporu,(İstanbul,1 Ocak 2008).

Türkiye Vakıflar Bankası T.A.O Planlama ve İktisadi Araştırmalar Grup Yönetmenliği, Ulaştırma Sektörü(Ankara, 2001 ).

WELLS, Alexandr T. Air Transportation,A manegement Perspective, (Wadsworth Publishing Company, Belmont,USA,1994).

WILLIAMS, George. “Will Europe’s charter carriers be replaced mby “n-frills” scheduledairlines”, Journal of Air Transport Management,(USA, 2001).

WOOD, Donald F.- Anthony Barone-Paul Murphy-Daniel L. Wardlow. International Logistics, 12. baskı ( London, kluver academic publishers, 2001).

WOOD, Donald F. Contemporary Transportation , (Macmillan Publishing Company , New York, 1989).

YANİGH,Rijan,FLEMIG,Ken, TACKER, Thomas, Introduction to Air Transport Economy,(Ashgate, London, 2007)

[www.demiryollari.gov.tr](http://www.demiryollari.gov.tr) (15/03/2007 ).

[www.icao.int/icao/en/m\\_about.html](http://www.icao.int/icao/en/m_about.html) (24/04/07).

[www.tcdd.gov.tr](http://www.tcdd.gov.tr)(01/06/2007)

## **EKLER**

### **Ek 1 – Anket Formu**

Değerli katılımcı,

Bu çalışma; Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü İşletme Anabilim Dalı Uluslararası İşletmecilik Bölümü'nce "Havayolu yolcu ve kargo taşımacılığı Türkiye ve Dünya uygulamaları" adlı tez çalışmasının teorik kısmını desteklemek üzere hazırlanmıştır. Elde edilen bilgiler tamamen bilimsel amaçlı olarak kullanılacak olup, ilgili tüm veriler gizli kalacaktır.

Araştırmaya sağladığınız katkılardan dolayı şimdiden teşekkür ederiz.

## **Bölüm 1**

### **Genel Firma Bilgileri**

**Firma Adı:**

**Çalışan Sayısı: .....**

**Sektördeki Hizmet Yılı: .....**

1. İşletmenizin merkezi hangi ülkede faaliyetlerini sürdürmektedir?

\_\_\_\_\_

2. Filonuzda kaç adet uçak bulunmaktadır?

- a. ( ) 5'ten az                      b. ( ) 5 ile 10 arası  
c. ( ) 11 ile 20 arası              d. ( ) 20'den fazla  
e. ( ) Şirketimiz adına çalışan uçak bulunmamaktadır.

3. Filonuzun faaliyet alanı nedir?

- a. ( ) Kargo taşımacılığı    b. ( ) Yolcu taşımacılığı    c. ( ) Her ikisi

4. Uçuşlarınız iç hatlarda mı, dış hatlarda mı hizmet vermektedir?

- a. ( ) İç hatlar                      b. ( ) Dış hatlar              c. ( ) Her ikisi

## Bölüm 2

### Havayolu Taşımacılığı Sorunları ve Çözüm Önerileri

1. Faaliyette bulunduğunuz ülkedeki havayolu taşıma ağını yeterli buluyor musunuz?

a.( ) Evet buluyorum      b.( ) Hayır bulmuyorum

---

2. Faaliyette bulunduğunuz ülkedeki havayolu taşıma ağının geliştirilmesi ile ilgili çalışmaları yeterli buluyor musunuz?

a.( ) Evet buluyorum      b.( ) Hayır bulmuyorum

---

3. Günümüzde havayolu işletmelerini olumsuz yönde etkileyen en büyük etken petrol fiyatlarındaki artıştır.

- a. ( ) Kesinlikle Katılmıyorum
- b. ( ) Katılmıyorum
- c. ( ) Fikrim yok
- d. ( ) Katılıyorum
- e. ( ) Kesinlikle katılıyorum

4. Havayolu taşımacılığını olumlu yönde etkileyen aşağıdaki seçenekleri 1 den 5 e kadar önemlilik derecesine göre sıralayınız. (5:çok önemli, 1:önemsiz)

- ( ) İç hat havayolu taşımacılığının serbestleştirilmesi
- ( ) Havaalanlarında kamu-özel sektör işbirliği
- ( ) Hava aracı bakım faaliyetlerinde yaşanan gelişmeler
- ( ) Turizmin gelişmesi
- ( ) Yeni havaalanlarının kurulması

5. Havayolu taşımacılığını etkileyen aşağıdaki sorunları 1 den 4 e kadar önemlilik derecesine göre sıralayınız. (4: çok önemli, 1:az önemli)

- Mali Sorunlar
- Teknik Sorunlar
- Personel Sorunları
- Organizasyon Sorunları

6. Havayolu taşımacılığının gelişiminin hızlandırılması açısından aşağıdaki seçenekleri önem sırasına göre sıralayınız.

- Havayolu işletmelerinde istihdam edilen personelin, uluslararası düzeyde hizmet verebilecek şekilde eğitilmeleri için ilgili havayolu işletmelerince gerekli kurumsal tedbirlerin alınması
- Devlet tarafından havayolu işletmelerine teknik ve finansal destek sağlanması
- Havayolu kargo taşıması işletmelerinin, hizmetlerini, uluslararası arenada rekabet edebilecek düzeye çıkaracak, diğer taşımacılık işletmeleriyle entegrasyonu çalışmalarına devletçe öncülük edilmesi.
- Diğer

---

7. Sizce havayolu sektöründe verilen sektörel eğitimler, ihtiyacı karşılamaya yönelik midir?

- a.  İhtiyacı Karşılar
- b.  İhtiyacı Karşılayamaz

---

8. Size göre faaliyette bulunduğunuz ülkenin havayolu taşımacılığına ilişkin en büyük 3 sorunu hangisidir?

- a.
- b.
- c.

9. Havayolu kargo taşımacılığının aşağıda verilen sorunlarını 1 den 4'e kadar önem sırasına göre sıralayınız? (4: çok önemli, 1:az önemli)
- a.( ) Gümrüklerin yetersiz kalması ve bürokratik yapının çokluğu.
  - b.( ) Kargo tesislerinin teknik altyapılarının yetersiz olması
  - c.( ) Hava kargo taşımacılığının diğer taşımacılık türleri ile tam entegrasyonunun sağlanamaması
  - d.( ) İşletmelerimizin bünyesinde kargo taşımacılığı yapabilmek için yeterli sayıda ve çeşitte hava aracı bulunmaması

- 10.Havayolu yolcu taşımacılığının aşağıda verilen sorunlarını 1'den 5'e kadar önem sırasına göre sıralayınız.(5: çok önemli, 1 az önemli)
- a. ( ) Bilet fiyatlarının yüksek olması
  - b. ( ) İnsanların hava taşımacılığına sıcak bakmaması ve bu konudaki önyargıları
  - c. ( ) Uçak sayısının az olması, filonun yaş ortalamasının yüksek olması
  - d. ( ) Yetişmiş personelin bulunmasının zorluğu
  - e. ( ) Ülke çapındaki havaalanlarının azlığı, kesintisiz uçuş imkanının olmaması

11. Havayolu yolcu ve kargo taşımacılığı sorunları ve çözüm önerileri ile ilgili görüşlerinizi aşağıdaki bölüme yazınız.

### **BÖLÜM 3**

#### **Cevaplayıcıya Ait Bilgiler**

Cevaplayanın Adı-Soyadı: .....

Cevaplayanın Eğitim Durumu:.....

Cevaplayanın Ünvanı:.....

Havayolu Taşımacılık Sektöründe ..... yıldır çalışıyorum



## **Ek 2 : Ankete Katılan Firmalar**

- 1 ACT Kargo
- 2 Aerotrans Logistic
- 3 Atlas Jet
- 4 Avgo Express
- 5 Balnak Logistic Group
- 6 Best Air
- 7 Bora Jet Air Taxi
- 8 Duha Aviation
- 9 Emair Aviation
- 10 Freebird Airlines
- 11 Gözen Air Services
- 12 Gulfstream Aerospace
- 13 Iberia
- 14 Kuzu Airlines A.Ş.
- 15 Kühne+Nagel Nak. Ltd. Şti
- 16 Lufthansa Cargo
- 17 MNG Havayolları A.Ş.
- 18 Onur Air Taşımacılık A.Ş.
- 19 Pegasus Taşımacılık A.Ş.
- 20 Qatar Airways
- 21 Saga Airlines
- 22 Soylu Aviation
- 23 Sun Express
- 24 Tulair Logistic Services
- 25 Türk Havayolları A.Ş.