



**HAVAYOLU TAŞIMACILIĞININ GELİŞİMİ
VE TÜRKİYE EKONOMİSİNDEKİ YERİ**

Mehmet TOSUN

YÜKSEK LİSANS TEZİ

İKTİSAT ANABİLİM DALI

Yrd. Doç Dr. Şekip YAZGAN

2017

(Her Hakkı Saklıdır)

T.C
AĞRI İBRAHİM ÇEÇEN ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
İKTİSAT ANABİLİM DALI

Mehmet TOSUN

HAVAYOLU TAŞIMACILIĞININ GELİŞİMİ VE TÜRKİYE EKONOMİSİNDEKİ YERİ

YÜKSEK LİSANS TEZİ

TEZ YÖNETİCİSİ

Yrd. Doç Dr. Şekip YAZGAN

AĞRI-2017



T.C.
AĞRI İBRAHİM ÇEÇEN ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ



TEZ KABUL VE ONAY TUTANAĞI
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ MÜDÜRLÜĞÜNE

Yrd. Doç. Dr. Şekip YAZGAN danışmanlığında, Mehmet TOSUN tarafından hazırlanan bu çalışma 26/09/2017 tarihinde aşağıdaki jüri tarafından İktisat Anabilim Dalı'nda Yüksek Lisans tezi olarak kabul edilmiştir.

Başkan: Doç. Dr. M. Şükrü MOLLAVELİOĞLU

İmza:

Jüri Üyesi: Doç. Dr. Mehmet Akif ARVAS

İmza:

Jüri Üyesi: Yrd. Doç. Dr. Şekip YAZGAN

İmza:

Yukarıdaki imzalar adı geçen öğretim üyelerine ait olup;

Enstitü Yönetim Kurulunun 27/09/2017 tarih ve 2017/39-12 nolu kararı ile onaylanmıştır.

27.09.2017

Doç. Dr. Faruk KAYA

Enstitü Müdürü

TEZ BİLDİRİM SAYFASI

SOSYAL BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ MÜDÜRLÜĞÜNE

Ağrı İbrahim Çeçen Üniversitesi Lisansüstü Eğitim-Öğretim ve Sınav Yönetmeliğine göre hazırlamış olduğum “*Havayolu Taşımacılığının Gelişimi ve Türkiye Ekonomisinde ki Yeri*” adlı tezin tamamen kendi çalışmam olduğunu ve her alıntıya kaynak gösterdiğimi taahhüt eder, tezimin kâğıt ve elektronik kopyalarının Ağrı İbrahim Çeçen Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü arşivlerinde aşağıda belirttiğim koşullarda saklanmasına izin verdiğimi onaylarım.

Lisansüstü Eğitim-Öğretim yönetmeliğinin ilgili maddeleri uyarınca gereğinin yapılmasını arz ederim.

Δ Tezimin tamamı her yerden erişime açılabilir.

26/09/2017

Mehmet TOSUN

KISALTMALAR VE SİMGELER DİZİNİ

AB: Avrupa Birliği

ABD: Amerika Birleşik Devletleri

ARRF: Havalimanı Kaza Kırım ve Yangınla Mücadele

DHMİ: Devlet Hava Meydanları İşletmesi

ECAC: Avrupa Sivil Havacılık Konferansı

EASA: Avrupa Havacılık Emniyeti Ajansı

EUROCONTROL: Avrupa Hava Seyrüsefer Emniyeti Teşkilatı

GAP: Güneydoğu Anadolu Projesi

GSYİH: Gayri Safi Yurtiçi Hasıla

GSMH: Gayri Safi Milli Hasıla

ICAO: Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü

IATA: Uluslararası Hava Taşımacılığı Birliği

İHT: İkili Havayolu Taşımacılığı

JAA: Havacılık Otoriteleri Birliği

KOİ: Kamu Özel İşbirliği

ODTÜ: Orta Doğu Teknik Üniversitesi

PAT: Pist, Apron ve Taksiyolları

SMART: Hava Trafik Sistemlerinin Sistematik Modernizasyonu

TAHS: Tek Avrupa Hava Sahası

THY: Türk Hava Yolları

THK: Türk Hava Kurumu

YİD: Yap İşlet Devret Modeli

ÖNSÖZ

Havayolu taşımacılığı sektörünün geçen yıllara göre hızla geliştiğı ve yüksek bir ivme kazandığı açıkça görölmektedir. Bu ivme ile birlikte havayolu taşımacılığı ekonomisinin Türkiye ekonomisi içerisindeki payı artmış ve taşımacılık sektöründe dengeleri değıştirmiştir. Devlet, özel sektöründe katkısı ile bu sektörün gelişmesi için çabalamış ve özel sektörü desteklemiştir. Bu çalışmada ülkemizde havayolu sektörünün dünden bugüne gelişimi, yolcu ve yük taşımacılığında bu sektörün ne kadar önemli olduğı ve uluslararası alanda ülkemizin gelişimi farklı boyutlarıyla incelenmiştir.

Ağrı-2017

Mehmet TOSUN

ÖZET

Tüm dünyada olduğu gibi son yıllarda ulaştırma sektörleri içerisinde en büyük atılım yapan sektörlerden biri havayolu taşımacılığı sektörüdür. Ülkemizde yıllar içerisinde havayolu ile taşınan yolcu sayısının hızla artması beraberinde bu sektörden kar elde etme olanaklarını getirmiş ve büyük bir havayolu ekonomisi oluşmaya başlamıştır.

Ülkemizdeki ulaştırma sektörlerinin birbirinden farklı özellikleri bulunmaktadır. Örneğin ağır yükteki malların taşınması için genelde karayolu taşımacılığı uygunken, değeri pahalı olup miktar olarak hafif olan malların taşınması için ise havayolu taşımacılığını kullanmak daha uygun olabilecektir. Bu şekilde ulaştırma sektörlerinden en yüksek verimi almak mümkündür.

Havayolu taşımacılığının tercih edilmesinin en önemli nedenlerinden biri uzun mesafeleri daha kısa zamanda aşma imkânı vermesidir. Küreselleşme ve globalleşmenin arttığı günümüzde havayolu taşımacılığı sayesinde ülkeler arası gününbirlik geziler mümkün olmaktadır.

Ulaştırma sektörlerine olan talep geçmişte olduğu gibi günümüzde de oldukça fazladır. Bunun en önemli nedeni insanların hayatlarını sürdürebilmesi için gerekli olan mal ve hizmetlerin insanlara ulaştırılmasında yegâne araç olan ulaştırma hizmetlerinin kullanılmasıdır. Ülkemizde ki ekonomik büyüklüğün en önemli göstergelerinden biri GSYİH'dır. Ortalama olarak GSYİH'nın içerisinde ulaştırma hizmetlerini payı %15 civarındadır. Bu payın içerisinde ulaştırma hizmetlerine olan talep yaklaşık olarak %8 büyümesine rağmen havayolu taşımacılığına olan talep %16 civarında bir artış göstermiştir. Bu durum havayolu taşımacılığının ticari faaliyetlerde önemli bir husus olduğunu göstermektedir.

Ülkemizde tarım ve sanayi alanında üretilen ürünlerin taşınması için kullanılan en yaygın ulaşım yolu karayolu taşımacılığıdır. Bu alanlarda üretilen her türlü mal ve hizmetler havayolu ile taşınmaya uygun değildir. Havayolu ile sadece belli başlı ürünler taşınmaktadır. Bunun en önemli nedeni havayolu ile taşımacılığın maliyetinin fazla olması ve büyük miktardaki ürünlerin havayolu ile taşınmasının mümkün olmamasıdır.

Ülke ekonomisinin en önemli gelir kaynaklarından biri turizm sektöründen elde edilen gelirdir. Turizm faaliyetlerin gerçekleşmesi için öncelikli olarak gereken en önemli araçlar ulaştırma araçlarıdır. Bu araçlardan en çok tercih edilen ulaştırma yolu ise hızlı ve güvenli olmasından dolayı havayolu taşımacılığıdır. Bu sayede ülkemize döviz girişi olmakta ve ülke ekonomisi olumlu etkilenmektedir. Turizm ve havayolu taşımacılığı arasında önemli bir bağ olduğu düşünüldüğünde bu sektörler birbirini desteklemeli, uluslararası seferler ve uçulan yer sayısı arttırılmalı, turizm alanında faaliyet gösteren şirketlere devlet tarafından destek verilmelidir.

Havalimanlarımızın önemli bir kısmı devlet kontrolünde DHMİ tarafından işletilmektedir. Bazı havalimanları ise yap-işlet-devret modeli ile özelleştirilmiş ve işletmesi özel şirketlere bırakılmıştır. Yap-işlet-devret modelinin uygulanması için öncelikli olarak özelleştirilecek olan havalimanının kar elde etmesi gerekmektedir. Ülkemizde bulunan havalimanlarının önemli bir kısmının zarar ettiği düşünüldüğünde bu modelin uygulanması için devlet tarafından özel sektöre bazı desteklemeler verilmesi ile (belli sayıda yolcu garantisi verme, vergilerden muaf tutma vb.) özel sektörün bu havalimanlarına olan ilgisinin arttırılması sağlanabilir.

Anahtar Kelimeler: Havayolu, Ulaştırma Ekonomisi

İÇİNDEKİLER

TEZ BİLDİRİM SAYFASI.....	ii
TEZ KABUL TUTANAĞI.....	iii
KISALTMALAR VE SİMGELER DİZİNİ.....	iv
ÖNSÖZ.....	v
ÖZET.....	vi
İÇİNDEKİLER.....	viii
TABLO LİSTESİ.....	xi
ŞEKİL LİSTESİ.....	xii
1 GİRİŞ.....	1
2 ULAŞTIRMA SEKTÖRÜ	3
2.1 Ulaştırma Kavramı	3
2.2 Ulaştırma Sektörünün Fonksiyonları.....	3
2.2.1 Ekonomik Fonksiyonları	4
2.2.2 Sosyal Fonksiyonları	5
2.2.3 Politik Fonksiyonları	6
2.3 Ulaştırma Sektörünün Önemi	6
2.4 Ulaştırma Sektörünün Özellikleri	8
2.5 Taşımacılık Türleri	10
2.5.1 Havayolu Taşımacılığı	10
2.5.2 Karayolu Taşımacılığı	11
2.5.3 Demiryolu Taşımacılığı	12
2.5.4 Denizyolu Taşımacılığı	14
2.5.5 Boru Hattı Taşımacılığı	14
2.6 Ulaştırma ve Ekonomi İlişkisi	15
3 HAVAYOLU TAŞIMACILIĞININ GELİŞİMİ.....	17
3.1 Dünyada Havayolu Taşımacılığının Tarihçesi	17
3.2 Türkiye’de Havayolu Taşımacılığının Tarihçesi	19
3.3 HavayoluSektörü ile Diğer Taşıma Sektörlerinin Karşılaştırılması	20

3.3.1	Taşımacılık Sektörlerinin Enerji Açısından Karşılaştırılması.....	22
3.3.2	Taşımacılık Sektörlerinin Çevre Açısından Karşılaştırılması.....	23
3.3.3	Taşımacılık Sektörlerinin Güvenlik Açısından Karşılaştırılması.....	25
3.4	Havayolu Taşımacılığının Nedenleri.....	26
3.5	Havayolu Taşımacılığının Sınıflandırılması.....	29
3.5.1	İnsan(Yolcu) ve Yük Taşımacılığı	29
3.5.2	Hasta ve Yaralı Nakli.....	31
3.5.3	Zirai İlaçlama ve Yangınla Mücadele	31
3.6	Havayolu Taşımacılığında Uluslararası Anlaşmalar ve Uluslararası Kuruluşlar	32
3.6.1	Uluslararası Anlaşmalar ve Sözleşmeler.....	32
3.6.2	Uluslararası Kuruluşlar	32
3.6.3	Türkiye’de Faaliyet Gösteren Havacılık Kuruluşları	35
3.7	2920 sayılı Sivil Havacılık Kanunu.....	37
3.8	Havayolu Taşımacılığında Uygulanan Stratejiler.....	38
3.8.1	Yolculara Yönelik Uygulanan Stratejiler	38
3.8.2	Kargo Taşımacılığına Yönelik Uygulanan Stratejiler	40
3.8.3	Finansman Stratejileri	40
3.9	Havayolu Taşımacılığında Serbestleşme (Özelleştirme) Çalışmaları.....	41
3.9.1	THY’de Özelleştirme Çalışmaları.....	41
3.9.2	DHMI’de Özelleştirme Çalışmaları	44
3.10	Havayolu Taşımacılığında Yapılan Yatırımlar.....	50
3.10.1	Uçuş Aracı Yatırımları.....	51
3.10.2	Altyapı Yatırımları	51
3.10.3	Entegre Taşımacılık Yatırımları.....	53
3.11	Havayolu Taşımacılığında Maliyetler	54
3.12	Uluslararası Alanda Havayolu Taşımacılığını Geliştirmek İçin Yapılan Çalışmalar ...	58
3.12.1	Tek Avrupa Hava Sahası.....	58
3.12.2	İkili Havayolu Taşımacılığı Anlaşmaları	60
3.12.3	Vize Uygulaması ve Uluslararası Havayolu Taşımacılığı İlişkisi.....	62

4	HAVAYOLU TAŞIMACILIĞININ TÜRKİYE EKONOMİSİNDEKİ YERİ	63
4.1	Kalkınma Planlarında Havayolu Taşımacılığı.....	63
4.1.1	1963-1967 Dönemi I. Beş Yıllık Kalkınma Planı	63
4.1.2	1968-1972 Dönemi II. Beş Yıllık Kalkınma Planı.....	64
4.1.3	1973-1977 Dönemi III. Beş Yıllık Kalkınma Planı	64
4.1.4	1979-1983 Dönemi IV. Beş Yıllık Kalkınma Planı	64
4.1.5	1985-1989 Dönemi V. Beş Yıllık Kalkınma Planı.....	65
4.1.6	1990-1994 Dönemi VI. Beş Yıllık Kalkınma Planı	65
4.1.7	1996-2000 Dönemi VII. Beş Yıllık Kalkınma Planı	65
4.1.8	2001-2005 Dönemi VIII. Beş Yıllık Kalkınma Planı.....	65
4.1.9	2007-2013 Dönemi IX. Yedi Yıllık Kalkınma Planı	66
4.1.10	2014-2018 Dönemi X. Beş Yıllık Kalkınma Planı.....	66
4.2	Havayolu Taşımacılığının GSYİH'ya Etkisi	67
4.3	Havayolu Taşımacılığının Sanayi ve Ticaret Sektörlerine Etkisi	69
4.4	Havayolu Taşımacılığının Tarım Sektörüne Etkisi	72
4.5	Havayolu Taşımacılığının Turizm Sektörüne Etkisi	73
4.6	Havayolu Taşımacılığının Sorunları ve Gelecekte ki Beklentiler	77
4.6.1	Havayolu Taşımacılığının Sorunları ve Öneriler	77
4.6.2	Havayolu Taşımacılığının Geleceği	79
5	SONUÇ	81
	KAYNAKÇA.....	87
	ÖZGEÇMİŞ.....	93

TABLÖLAR DİZİNİ

Sayfa

Tablo 3.1 Türkiye'de Ulaştırma Sektöründe Yolcu Başına Enerji Tüketimi.....	22
Tablo 3. 2 Türkiye’de Yolcu ve Yük Taşımacılığında Ulaştırma Sistemlerinin Payı.....	24
Tablo 3.3 Ulaştırma Türlerine Göre Kaza Sayısı ve Sonuçları (2011-2015).....	25
Tablo 3.4 Havalimanları Gelir Durumu.....	47
Tablo 3.5 Havalimanları Gider Durumu.....	48
Tablo 3.6 Akaryakıt Maliyet Analizi.....	56
Tablo 4.1 Taşıma Şekillerine Göre İhracat ve İthalat Oranları.....	71
Tablo 4.2 Türkiye'de 2001-2016 Yılları Arasında Turizm Geliri ve Ziyaretçi Sayısı.....	74
Tablo 4.3 Giriş-Çıkış Yollarına Göre Gelen-Giden Vatandaş ve Yabancı Sayısı (2012-2015).....	75

ŞEKİLLER DİZİNİ

Sayfa

Şekil 3.1 Türkiye’de Ulaşım Modları İtibariyle Yurtiçi Yük ve Yolcu Taşıma Oranları (2015).....	21
Şekil 3.2 Türkiye’de Ulaştırma Sektöründe Enerji Tüketimi,.....	22
Şekil 3.3 Türkiyede Ulaştırma Sektöründen Kaynaklı CO2 Emisyonlarında Ulaşım Türlerinin Payı.....	24
Şekil 3.4 (1991-2016) THY Kar ve Zarar Durumu.....	42
Şekil 3.5 (1991-2016) THY’nin Yolcu Sayısı.....	42
Şekil 3.6 THY 2014/09 Dönemi Hizmet Maliyet Detayları.....	55
Şekil 3.7 Petrol Varil Fiyatı (2015 Yılı Aylık Ortalama, Dolar Cinsinden \$).....	55
Şekil 4.1 Türkiye İç/Dış Hat Yolcu Sayısı, GSYİH ve Kişi Başı GSYİH (2002--2015).....	67
Şekil 4.2 Dünya Yıllık Havayolu Yolcu Trafığı Değişimi ve Gerçek GSYİH Büyümesi (%).....	69

BİRİNCİ BÖLÜM

1 GİRİŞ

“Havayolu Taşımacılığının Gelişimi ve Türkiye Ekonomisinde ki Yeri” konulu tezde havayolu taşımacılığı sektörünün dünden bugüne kadar ekonomik olarak gelişimi incelenmiştir. Özellikle son 15 yıl içerisinde daha önceki yıllara göre havayolu taşımacılığına olan talep artmış ve havayolu taşımacılığında önemli gelişmeler yaşanmıştır. Havayolu taşımacılığının gelişim süreci, gelişim sürecinde teknolojiden yararlanma durumu, yolcuların havayolu taşımacılığına olan talepleri, havayolu taşımacılığının gelişim sürecinde ekonomi içerisinde yer alan ana göstergelere nasıl etki yaptığı ve hangi sektörler ile nasıl etkileşim içinde olduğu tezde ayrıntılı olarak anlatılmaktadır.

Daha önce havayolu taşımacılığının ülkemiz ekonomisindeki yeri ile ilgili olarak hazırlanan “Ulaştırma Sektörü ve Havayolu Taşımacılığının Türkiye Ekonomisindeki Yeri” konulu 2003 yılına ait bir çalışma vardır. Bu tezde ülkemizde ve dünyada ülke kalkınmasında önemli bir sektör olan ulaştırma sektörünün mevcut durumunun hangi aşamalardan geçerek geldiğini ortaya koymakta, dünyanın bugün geldiği rekabetçi ortamın havayolu taşımacılığını ön plana çıkarması hususu ülkemiz açısından değerlendirilmektedir.

Havayolu taşımacılığı ile ilgili olarak “Uluslararası Havayolu Taşımacılığının Türkiye Ekonomisindeki Yeri” konulu 2000 yılına ait bir çalışma vardır. Bu tezde dış ticaret içerisinde havayolu taşımacılığının önemi, havayollarında yaşanan global değişimin ülkemizdeki havayolu sektörünü nasıl etkilediği ve bazı gelişmiş ülke ekonomilerinde havayolu taşımacılığının durumu değerlendirilmektedir.

Ulaştırma sektörü ve havayolu taşımacılığı ile ilgili olarak “Türkiye’de Ulaştırma Sektöründeki Gelişmeler ve Ekonomik Etkileri” konulu 2003 yılına ait bir çalışma vardır. Bu tezde gelişmiş ülkelerde ulaştırma probleminin nasıl çözüldüğü, bu ülkelerde demiryolu ulaştırılmasına ağırlık verildiği, ülkemizde ise ulaştırma sektörü yatırımları bakımından gelişmiş ülkelerin aksine karayollarına ağırlık verildiği anlatılmaktadır. Ayrıca ülkemizde ulaştırma sektörünün gelişimi ve problemleri

incelenmiş, gittikçe artan ulaştırma problemlerinin sebepleri araştırılmış ve problemlerin çözülebilmesi amacı ile uygulanacak politikalar üzerinde durulmuştur.

Tezin ikinci bölümünde Ulaştırma sektörlerinin genel çerçevesi ve ekonomi ile ilişkilerinden bahsedilmiştir. Ülkemizde ulaştırma alanında faaliyet gösteren taşımacılık sektörleri hakkında bilgi verilmiştir. Ulaştırma sektörünün fonksiyonları, özellikleri ve önemine değinilmiştir. Sosyal hayatta insanların gezme görme ve meraklarını giderebilmesi için sıklıkla ulaştırma sektörlerine başvurmakta ve bu ulaştırma sektörleri içerisinde kendilerine en uygun olan ulaşım yolunu seçmektedir.

Tezin üçüncü bölümünde havayolu taşımacılığı sektörünün tarihsel gelişimi incelenmiş ve ilk havacılık gelişmelerinden bahsedilmiştir. Dünya üzerinde ki havacılık gelişmeleri ilk olarak askeri alanda yaşanmıştır. Askeri amaçlarla geliştirilen hava araçları daha sonra yolcu ve yük taşımacılığının gelişmesinde öncü olmuştur. Ülkemiz dünyada yaşanan bu gelişmelere duyarsız kalmamış ve tüm dünya da olduğu gibi ülkemizde de askeri amaçlı havacılık çalışmaları başlatılmıştır. Geçmişten günümüze doğru bu çalışmalar yolcu ve yük taşımacılığının gelişmesine öncülük etmiştir. Ülkemizde faaliyet gösteren taşımacılık sektörleri karşılaştırmalı olarak incelenmiş ve enerji, çevre ve güvenlik açısından kıyaslanmıştır. Ülkemizde havayolu taşımacılığının temeli sayılabilecek iki kurum olan THY ve DHMİ’de özelleştirme çalışmaları incelenmiş ve bu özelleştirme sonucu havacılık sektörünün kazanımları irdelenmiştir.

Tezin dördüncü bölümünde Türkiye ekonomisi içerisinde havayolu taşımacılığının önemine değinilmiş ve kalkınma planlarında ne şekilde yer aldığından söz edilmiştir. Ülkemizin önemli sektörleri olan sanayi, ticaret, tarım ve turizm sektörlerinin geliştirilmesinde havayolu taşımacılığının etkisinden bahsedilmiştir. Havayolu taşımacılığının hangi sektörler üzerinde ne kadar etkisi olduğu irdelenmiş ve ilerleyen yıllarda havayolu taşımacılığını daha da geliştirmek için neler yapılması gerektiğine değinilerek bazı önerilerde bulunmaktadır.

Tezin beşinci bölümünde ise havayolu taşımacılığı ile ilgili bazı analizler yapılmış ve bu sektörü geliştirmek için yapılabilecek bazı hususlardan bahsedilmiştir. Havayolu taşımacılığının daha da verimli bir şekilde kullanılabilmesi için yapılması gerekenler anlatılmaktadır.

İKİNCİ BÖLÜM

2 ULAŞTIRMA SEKTÖRÜ

Çalışmanın ikinci bölümünde ulaştırma kavramı, ulaştırma sektörünün özellikleri, fonksiyonları, türleri, ulaştırma sektörü ekonomi ilişkisi ve önemi açıklanmaktadır.

2.1 Ulaştırma Kavramı

Ulaştırmainsanların hayatında olmazsa olmaz denilebilecek önemli kavramlardan biridir. Ulaştırma bu özelliğini zaman içinde hiç kaybetmemiş aksine bu özelliği daha önemli bir hale gelmiş ve ekonomik, sosyal faaliyetlerin birçok aşamasında etkili olarak toplum hayatını etkilemiştir.

Ulaştırma (taşımacılık) insanın, canlı ve cansız diğer varlıkların bir noktadan diğer bir noktaya belli bir amaçla yer değiştirmesini sağlayan bir hizmettir. Başka bir deyişle ulaştırma, bir yarar sağlamak üzere, kişilerin ve eşyanın uygun ve ekonomik biçimde yer değiştirmelerini sağlamaktır. Bu yer değişimi yeryüzünde (kara, hava ve su yüzeylerinde), yer altında (tünel, metro, iletim hatları) veya dünya sınırları dışında (uzay yolculuğu) olabilir (Kaya, 2000:5; Kaya, 2012:4).Yer değiştirmeyi gerektiren hemen her durum için ulaştırma sistemlerinden yararlanılır. Olayın büyüklüğü, etki alanı ve aciliyetine göre gereksinim duyulan ulaştırma altyapısı, ulaşım aracı ve ulaşım hızı talebi de değişebilir (Gerede, 2015:02).

Ulaştırma sektöründe diğer çoğu sektör gibi bir mal üretilmez sadece hizmet üretimi yapılır. Bu nedenden dolayı da tarım ve sanayi sektöründe olduğu gibi çıktıların depolanabileceği bir sektör değildir. Ulaştırma sektöründen gereken verimliliği alabilmek için bu hizmet gerektiği yerde gerektiği kadar sunulmalıdır. İhtiyaç olmadığı halde ulaşım hizmeti sunmak önemli ekonomik kayıplara sebep olabilir. Bu kayıpları azaltmak için ulaşım politikalarının ülke koşullarına uygun olarak iyi tanımlanması ve çok dikkatli bir şekilde uygulanması gerekir.

2.2 Ulaştırma Sektörünün Fonksiyonları

Ulaştırma sektörünün ekonomik, sosyal ve politik olmak üzere üç önemli fonksiyonu bulunmaktadır.

2.2.1 Ekonomik Fonksiyonları

Ekonominin temel varlıkları olarak adlandırdığımız üreticiler ve tüketicilerin ekonomik işlevlerini tam olarak yapabilmeleri için uygun zaman ve uygun mekânda hareket etmeleri gerekmektedir. Ulaştırma sayesinde zamansal ve mekânsal boşluklar en aza inmektedir. İnsanların ve malların istenilen zamanda istenilen yerde bulundurulması, ulaştırma sektörünün sağladığı önemli bir zaman faydasıdır. Bir ekonomide ki malların ulaşması gereken yere zamanında ulaştırılmasıyla arz ve talep dengesi sağlanabilir.

Ulaştırma giderleri toplam üretim maliyetinin içinde yer almakta ve dolayısıyla üretimi etkilemektedir. Ulaştırma sistemlerinde meydana gelen gelişmeler, dolaylı olarak üretimi arttırıp kaliteyi iyileştirirken, işletmeleri optimum büyüklüğe yaklaştırarak parça başına maliyeti düşürebilir. Ulaşım sayesinde geniş pazarlara açılabilme imkânının ortaya çıkması, kitle üretime, standardizasyona ve kalitenin yükselmesine yol açar. Bunların sonucu olarak üretimde maliyet düşürücü etkiler de oluşturur. Böylece, toplumların üretim gücü ve refahı yükselir (Şendağ, 2007:09).

Ulaştırmanın gelişmesi ile birlikte daha önce ulaşılamayan yerlere, pazarlara ulaşılmış ve pazar alanlarının genişlemesi sağlanmıştır. Bu durumun maliyetlere olumlu etki yapması ile birlikte ticaret kalitesinin arttırılması ve standardizasyonun sağlanabilmesi için kaynaklar ayrılmıştır. Bu durum daha çok uluslararası alanda uyumlu hareket edilmesini kolaylaştırmıştır. Ulaştırmada kalitenin artması ile birlikte ekonomideki rekabet artacak, eskiden sadece belirli bölgelerde kurulan sanayi bölgeleri yurdun tümünde kurulmaya başlayacaktır. Bu şekilde ülkedeki ekonomik dengenin sağlanmasının önü açılmış olacaktır.

Canlıların temel besinlerinin sağlanması ve hayatlarını devam ettirebilmeleri için tarıma her zaman önem verilmiştir. Bölgeler arasındaki ulaştırma dengesizliği tarım kesiminde de dengesizliklere yol açmıştır. Ulaştırma çeşitlerinin artması ve gelişmesi ile birlikte farklı bölgelerde bulunan pazarlar birbirine bağlanmış ve köy ekonomisinden pazar ekonomisine geçiş kolaylaşmıştır. Pazarların birbirine bağlanması ile köy ve kent arasında hızlı bir entegrasyon süreci başlamıştır. Ulaştırmanın kısıtlı olduğu dönemlerde sadece kendi için üretim yapan çiftçi ulaştırmanın gelişmesi ile ürünlerini piyasa da

pazarlamaya başlamıştır. Tarımda daha fazla ürün elde edilmesine olanak sağlayan önemli unsurlardan biri makineleşmedir. Makineleşmeye geçilmesiyle birlikte tarım da verimlilik artmış, birim alandan daha fazla ürün elde edilmeye başlanmış ve tarımla ilgili sanayi kuruluşları çoğalmıştır.

Ekonomide kullanılan hammaddelerin önemli bir kısmının yer altından çıkan doğal kaynaklar olduğu düşünüldüğünde, ulaştırma çeşitlerinin gelişmesi ile daha önce ulaşılamayan alanlarında ki doğal kaynakların ekonomiye kazandırılması sağlanacaktır(Celepçi, 2003:09).

Turizm ülkelerin önemli gelir kaynakları arasında yer alan önemli bir gelir kaynağıdır. Ulaşım imkânlarının artması ve çeşitlenmesi ile birlikte turizm faaliyetleri, ulaşılan turizm alanları ve turizm gelirleri de artacaktır.

2.2.2 Sosyal Fonksiyonları

Ulaşım sistemlerinin gelişmesinin sosyal yapı üzerine de etkileri bulunmaktadır. Ulaşım her yere, en ücre köşelere ulaşması ile birlikte daha çok seyahat etme imkânı ve kırsal alanda yaşayan için daha iyi pazarlama imkânları elde edilebilecektir. Kırsal bölgelerde ulaşımın gelişmesi ile köy ve kent nüfusu dengesinin daha kolay kurulabilmesi mümkün olacaktır. Bu sosyal dengeyi iyi bir şekilde kurabilmek için ulaşım sektörlerinin tamamlayıcısı olan etkenlerle birlikte kurulması ve kır ve kent nüfusunun tam bir dengeye ulaşımının sağlanması önemlidir. Aksi takdirde ulaşımın önemli bir fonksiyonu olan sosyal fonksiyonunun gerçekleşmeme durumu ortaya çıkabilecektir(Erdoğan, 2016:191).

Tüm dünyada olduğu gibi ülkemiz toprakları çeşitli bölümlere ayrılmış köy, şehir gibi değişik isimler olarak adlandırılmıştır. Şehirler köylere göre daha gelişmiş ve ulaşımın daha kolay olduğu yerler olmuştur. Şehir ve köylerde yaşayan insanlar yaşadığı ortamın veya insanların etkisiyle birbirinden farklı örf ve adetler edinmişlerdir. Ulaşımın gelişmediği ilk zamanlarda şehir ve köyler arasındaki etkileşim hep sınırlı kalmış ve aralarında kültür alışverişi sağlanamamıştır. Ulaştırmanın gelişmesi ile birlikte farklı bölgelerde yaşayan insanların arasındaki kültür alışverişi gelişmeye başlamış ve bütün bölgelerin aynı oranda gelişmesinin önü açılmıştır. Daha az imkânlara sahip olan köylerde eğitim ve sağlık önemli bir sorundur. Eğitim ve sağlık tesislerinin

kurulması, buralarda çalışacak personellerin bölgeye gidip gelebilmesi ve gerekli teçhizatın sağlanabilmesi için ulaştırma hizmetlerinin daha da yaygınlaştırılması şarttır.

2.2.3 Politik Fonksiyonları

Devletin siyasi etkinliğinin artırılması ve siyasi birliğinin oluşturulması için devlet ile vatandaşın arasındaki ilişkilerin daha iyi olması gerekmektedir. Bu kaynaşmayı sağlamak için ise merkezi ve yerel yönetimler vatandaşlarının yanında olduğunu gösterme ve yanlarına ulaşmak zorundadır. Bu yüzden ekonomik ve toplumsal bütünleşme ancak ulaşıldığı ölçüde gerçekleşme imkânı elde edilecektir(Aslan, 2009:06).

Ülkelerin özellikle dış ülkelere karşı kendini savunabilmesi ve devletin gücünü göstergesi sayılan en önemli özelliği milli savunma gücüdür. Milli savunmada kullanılacak girdilerin sağlanması, gerekli askeri gücün ülkenin tümüne yayılması için ulaşım önemli bir faktördür. Ani gelişebilecek olaylarda ulaşım yetersizse bu olaylara müdahale edilebilmede çok geç kalınabilir. Ancak ulaşım yapısı sağlam, güçlü ve çeşitli ise oluşabilecek olumsuzluklara daha kısa sürede müdahale edilerek daha güzel sonuçlar alınabilir.

2.3 Ulaştırma Sektörünün Önemi

Ulaştırma sektörü, kalkınmayı belirleyen yatırımlar, verimlilik, teknoloji gibi önemli ekonomik değişkenleri etkilemesi dolayısıyla ekonomiye yön ve şekil veren bir özelliğe sahiptir. Bu yüzden ulaştırmaya sanayileşmenin itici gücü denmektedir. Ulaştırma politikası, üretime, sosyo-ekonomik gelişmeye ve dengeli büyümeye erişmekte kullanılabilecek önemli bir araçtır, bu nedenledir ki Avrupa Birliği'nin temellerinin atıldığı 1957 Roma Anlaşması'nda tarımdan başka ayrı bir bölüm olarak ele alınan tek konu ulaştırma olmuştur (Günsoy, 1994:11). Tüm dünyada önemi gittikçe artan ulaştırma sistemi sosyal ve ekonomik etkileriyle toplumu sürekli etkileyen bir yapıdadır. Sanayileşmenin başlaması, üretimin artması ve ticaretin gelişmesi ile birlikte ulaştırma özel bir alan haline gelmiş ve ihtiyaçlara göre çeşitlenmiştir.

Ulaşım artık yeryüzünde yaşayan insanların en temel ihtiyaçlarından biri sayılabilir. Çünkü bir insan bir yerde doğar ancak her zaman başka yerleri gezme,

görme, oralardaki örf ve adetleri bilme isteği duyar. İnsanlar hep doğduğu yerde yaşamak istemeyebilir, çünkü daha iyi koşullarda daha konforlu hayat sürebileceği yerlerde yaşamak insanlara daha hoş gelebilir. Bu nedenle insanlar hayat kalitesinin düşük olduğu yerlerden daha iyi yaşama imkânının olduğu yerlere doğru gitmek ve yaşamak isterler. Bu ihtiyaçların daha kolay karşılanabilmesi ancak ulaşım imkânı ve çeşitliliğinin arttırılmasıyla gerçekleştirilir.

Bir bölgede iklim şartlarının el vermemesi, doğa şartları, arazi yapısı vb. nedenlerle gelişmemiş geri kalmış yerler oluşabilir. Bu bölgeler diğer gelişmiş bölgelere göre daha çok işsizliğin olduğu, üretimin kısıtlı kaldığı ve refah seviyesinin düşük olduğu yerlerdir. Daha çok devlet desteğiyle bu bölgelere yatırım yapılması ve bölgenin kalkınması için gerekli olan yatırım, araç-gereç ve teçhizatların buralara ulaştırılması önemlidir. Bunun içinde gerekli en temel ihtiyaç bölgeye olan ulaşım imkânlarının gelişmiş olmasıdır.

Ülkelerin her yerine ulaştırma hizmetlerinin sağlanması için özellikle devlet tarafından personel istihdamı yapılmaktadır. Bu personeller ulaşım imkânı ve çeşitliliğinin gelişmesi için çalışmakta ve ülkedeki işgücüne katkı sağlamaktadır. Böylece hem ulaşım hizmetleri gelişmekte hem de işsizlik oranının düşmesi için olumlu katkı sağlanmış olacaktır.

Yatırım yapmak isteyen küçük veya büyük işletmelerin yatırım için gerekli olan kaynakları sağlaması ve üretilen mal ve hizmetlerin yurdun tamamına dağıtılması için ulaşım önemli bir faktördür. Ancak bu şekilde bütün tüketicilere ulaşarak ekonomik faaliyet tamamlanabilecektir.

Geçmiş yıllarda ulaşım ihtiyacı günümüzde olduğu gibi en temel ihtiyaçlardan biriydi. Geçmiş zamanın imkânları ve teknolojiyle en sık kullanılan ulaşım yolu demiryolu taşımacılığı olmuştur. Demiryolu taşımacılığının sanayide kullanılmaya başlanması ile ekonomide önemli rol oynayan bazı önemli malların taşınması kolaylaşmıştır. Demiryolu ulaşımı kullanılmadan önce bir bölgede üretilen ürünlerin farklı bölgelere dağıtılmasında ve bu ürünlerin fiyatlarında sıkıntılar oluşmaktaydı. Demiryolu ile taşımacılığının gelişmesi ile birlikte malların ulaşımı hızlanmış ve daha istikrarlı bir ekonomi oluşmaya başlamıştır.

Fransa'da 1801 yılında karayolu ile taşınan buğdayın fiyatı 400-500 km'den itibaren iki misline çıkarken, demiryolunun yüksek derecede entegrasyon gerçekleştirmesiyle bu fiyat farkları önemli ölçüde düşmüştür. Demiryollarının ulaşım maliyetlerini düşürmesi, küçük ve kapalı kalmış yerleşme merkezlerini hızla büyük üretim merkezleri haline getirmiştir. Demiryolunun geçtiği yerleşim merkezlerinde maliyet yapısı ve işletmelerin sürüm olanakları iyileşince sermayenin marjinal etkinliğinin artması yatırımları arttırmış ve bunu talep artışı takip ederek zincirleme etkiler bölgeyi sanayileşmeye götürmüştür. Demiryolu yatırımları, çarpan hızlandıran mekanizması nedeniyle sanayileşmeyi kendi kendini besler duruma getirmiş ve diğer kesimlerin kapasitelerini de artırarak, önemli dışsal yararlar sağlamıştır. Ayrıca, demiryolu inşaatlarında edinilen bilgiler ve tecrübeler, diğer sanayi kuruluşlarında da önemli girdiler olarak kullanılmıştır(Günsoy, 1994:12).

Ülkemiz dünya üzerindeki coğrafi konumu sebebiyle ayrı bir stratejik öneme sahiptir. Ülkemiz önemli iki kıtayı birbirine bağlayan ve çevresi denizlerle kaplı olarak önemli bir konuma sahiptir. Ülkemizin kara, deniz ve havayolları uluslararası alanda sıklıkla kullanılmaktadır. Bu durum ülkemizde ulaşımın çok daha fazla önem vermemiz gerektiğini ortaya koymaktadır.

Ulaştırma sektörünün diğer sektörlerle olan ilişkisi oldukça fazladır. Ulaştırma sektöründe yapılan düzenlemeler bütün sektörleri etkilemektedir. Bu nedenle ulaşım politikalarının iyi analiz edilerek yapılması, diğer sektörlerin verimli bir şekilde çalışmasına etki edebilir. Ulaştırma sektöründe geleceğe yönelik yapılması planlanan uygulamaların belirlenmesinde diğer sektörlerin ihtiyaçlarının da düşünülmesi bütün sektörler için verimliliğin sağlanmasında etkili olabilecektir.

2.4 Ulaştırma Sektörünün Özellikleri

Bir ülkede ulaşım politikasına yön verirken ulaştırmanın kendine özgü, zaman zaman diğer sektörlerde rastlanabilen özelliklerinin de hesaba katılarak planlama yapılması önemlidir. Ulaştırma yatırımları daha çok sermaye gerektiren yatırımlar olmasından dolayı maliyetler içerisinde payı en yüksek olan sabit maliyetlerdir. Bu maliyetler ulaşım hizmetleri ne kadar kullanılırsa kullanılsın her zaman var olan maliyetlerdir. Bu yüzden ulaştırmadan ekonomik olarak verim elde edilmek isteniyorsa

ulaşım hizmetlerinin tam kapasiteyle çalışması gereklidir.

Ulaştırma hizmetlerindeki değişken maliyetlere baktığımızda ulaşım araçlarının işletilmesi sonucunda varılacak mesafe uzadıķa yakıt tüketimi ve diğer değişken maliyetler artmaktadır (Erdoğan, 2016:194).Mesafedeki %1’lik artışın, ticaret hacminin %1’den biraz daha fazla azalmasına neden olduğu gibi, ortak bir sınırı paylaşan ülkelerin, ortak bir sınırı olmayan ülkelere göre olduķa fazla ticaret yaptıkları görülmüştür. Teknolojik gelişmenin, ulaşım araçlarının taşıma kapasitelerinin artmasını sağlar, aracın artan hızının kalkış ve varış noktaları arasındaki mesafeyi azaltması yoluyla da taşımanın değişken maliyetlerini doğrudan etkilemektedir (Candemir, 2005:23).

Ulaştırma sektörü hem kar amaçlı hemde kültürel, sosyal ve politik amaçlarla da kullanılmaktadır. Ulaştırma sektöründe faaliyet gösteren bazı şirketler daha çok kar amaı güderken devletin kontrolünde ki bazı şirketler ise daha çok halka hizmet amaı gütmektedir. Yanı bu şirketler de hizmet ekonomik kazancın önüne geçmiştir.

Ulaştırmanın fonksiyonlarını tam olarak yerine getirebilmesi için olması gereken kısa zamanda taşınması ve taşınacak nesnenin taşınacağı yerde önceki yerinden daha fazla fayda sağlaması gerekmektedir. Üretilen birim başına katlanılan kaza riskinin kabul edilebilir sınırlar içinde kalması şarttır. Kaza riskleri ulaşım planlama sürecinde dikkate alınması gereken zorunlu bir özelliktir (şan, 2003:8).

Ulaştırma sektöründeki faaliyetler sonucu bazı olumsuz sonuçlar da ortaya çıkmaktadır. Ulaştırma sonucu oluşan bazı zararlı gazlar canlılara zarar vermekte ve evre kirliliğine sebep olmaktadır. Ulaştırma faaliyetlerinin neden olduğu bu etkiyi gidermek için evre ile ilgili raporlar ciddiye alınmalı ve öneriler doğrultusunda planlama yapılmalıdır. Ulaştırma faaliyetleri sonucu ortaya çıkan bir olumsuz sonuç hatalı uygulanan veya hatalı karar verilen ulaştırma yatırımlarının geriye kazanılmaması, ulaştırmanın olumsuz özelliğini göstermektedir (Aslan, 2009:8).

Ulaştırma hizmetine talep bazı değişkenlere bağlı olarak değişmektedir. Özellikle bazı ülkelerin ekonomik gelişmişliklerinin farklı olması ulaştırma hizmetine olan talebin de farklı olmasına neden olmuştur. Ülkelerin ulaştırmaya olan talebine baktığımızda gelişmiş ülkelerin ulaştırma hizmetlerine nispi olarak daha az talepte

bulunduğu gör÷lmektedir. Geri kalmış ve gelişmekte de olan ÷lkeler de ise nispi olarak daha fazla ulaştırma hizmeti talep edilmektedir.

2.5 Taşımacılık Türleri

2.5.1 Havayolu Taşımacılığı

Havayolu taşımacılığı insanların, yükün (kargonun) ve postanın yer ve zaman faydası sağlayacak şekilde, bir hava aracı ile havadan yer değiştirmesi olarak tanımlanabilir. Başka bir ifade ile insanların veya yükün bir hava aracı ile yer değiştirmesi faaliyeti hava taşımacılığı hizmeti sayesinde mümkün olur. Sadece kâr amacı güdülerek yapılan uçuşlar değil, aynı zamanda kişisel amaçlar doğrultusunda yapılan uçuşlar da bu tanım kapsamına girmektedir. Yapılış amacı her ne olursa olsun insan, yük ya da postanın bir hava aracı ile yer değiştirmesi hava taşımacılığıdır (Gerede, 2015:03).

Havacılık sektörü ile ulaşılmak istenen noktaya daha güvenli ve daha hızlı bir şekilde ulaşılması amaçlanmaktadır. Dünyada ve ÷lkemizde bulunan sivil havacılık otoritelerinin en temel görevleri de Havayolu taşımacılığı ile ulaşılmak istenen yere güvenli ve etkin bir biçimde ulaşılmasının sağlanması için gereken düzenlemelerin yapılması ve düzenlemelere uyumun denetlenmesidir.

Havayolu taşımacılığın gelişmesinde bazı faktörler önemli rol oynamıştır. Son yıllarda dünyada kullanılan teknolojilerin gelişmesi ile uçak sanayisinin gelişmesi, dünyada uçuş yapılan bütün ÷lkelerin kabul ettiği ve uymak zorunda olduğu uluslararası anlaşmaların yapılması ve yeni teknolojiler kullanılarak havaalanı yapım tekniklerinin gelişmesi havayolu taşımacılığının gelişmesinde önemli rol oynamıştır.

Havayolu taşımacılığının baş aktörü olan uçakların kısa süre içerisinde bir yerden başka bir yere gitmesi, yani bir iklimden başka bir iklime gitmesi, atmosfer koşulları ile havacılık arasında sıkı bir ilişki olduğunu ortaya koymaktadır. Uçakların kalkış veya iniş yapabilecekleri bölgelerde bazı meteorolojik şartların sağlanması gerekmektedir. Uçakların iniş yapacağı yer olan pistte; yan rüzgar olmaması, görüş mesafesinin düşük olmaması, devamlı değişen yükseltilerin olmaması, zeminin sağlam yapıda olması vb. gibi durumlara dikkat edilmelidir. Bu durumlara dikkat edilmemesi

halinde uçuş can ve mal emniyeti tehlikeye girecektir.

Son zamanlarda havayolu taşımacılığı diğer taşımacılık sektörlerine göre daha fazla ilgi görmektedir. Bunun en önemli sebeplerinden biriside kısa zamanda daha uzak mesafelere ulaşabilmesidir. Bu sektörde ölümle sonuçlanan kaza oranına bakıldığında diğer sektörlerden daha az olduğu açıktır. Havayolu taşımacılığının ilk zamanlarında pahalı bir ulaşım yolu olması, yaygınlaşmasını önlemiş ve lüks bir ulaşım yolu olmasına sebep olmuştur. Ancak günümüzde son teknolojilerle birlikte maliyeti azalarak yaygınlaşmış ve tüm halk tarafından kullanılmaya başlanılmıştır.

Hava taşımacılığı faaliyetlerini, kapsamı açısından ikiye ayırmakta fayda görülmektedir. Genel havacılık taşımacılığı ve havayolu taşımacılığı. Genel havacılık taşımacılığı ile havayolu taşımacılığı arasında, kullanılan girdilerin ve süreçlerin özellikleri açısından önemli farklar bulunmaktadır. Bunlar hava taşımacılığı işletmelerini ilgilendiren ekonomik düzenlemelerin kapsamını değiştirmektedir (Gerede, 2015:04).

Genel Havacılık ve Havayolu taşımacılığı arasında bazı farklar vardır. Genel havacılıkta kar amacı duruma göre olup veya olmayabilirken havayolu taşımacılığında mutlaka kar amacı vardır. Havayolu taşımacılığında kullanılan araçların menzilleri, hızları, maksimum kalkış ağırlıkları; genel havacılık taşımacılığına göre daha kapsamlı ve geniştir. Havayolu taşımacılığında genelde uçak kullanılırken genel havacılık taşımacılığında balon, helikopter vb. hava araçları kullanılmaktadır. Havayolu taşımacılığında en öne çıkan amaç hızlı ve güvenli şekilde yer değiştirme olayının gerçekleşmesi iken, genel havacılık daha çok ilaçlama, fotoğraf çekimi, yangınla mücadele vb. amaçlarla kullanılmaktadır. Havayolu taşımacılığında genel olarak hizmet sunulan alan genel havacılık taşımacılığına göre daha büyük ve daha kapsamlıdır. Havayolu taşımacılığında aynı anda daha fazla insan ve yük taşınmaktadır. Bu taşımacılık türü herkese açık olan bir türdür (Gerede, 2015:04).

2.5.2 Karayolu Taşımacılığı

Karayolu taşımacılığı teknoloji, bilgi ve iletişim ve bunun gibi hizmetlerin birleşiminden meydana gelmektedir. Bütün bu bileşimler karayolu taşımacılığını

kullanan müşteriler, sosyal ve ekonomik faktörler ve ülkemizde ve dünya da geçerli olan yasal mevzuat ile sürekli iletişim halindedir.

Karayolu taşımacılık sektöründe arz ve talebin etkileşiminde destek hizmetler, taşımaya olan talep, güzergâh veya alternatif yollar, terminaller, gümrükler, sınırlar, ara geçiş noktaları, araçlar, işletmelerin sayısı, kurallar ve düzenlemeler etkin rol oynamaktadır. Karayolu eşya taşımacılığı, ücret karşılığında eşyanın bir yerden diğer bir yere taşınmasını karayolu ile sağlayan ve taşımacı ile gönderici arasında bir sözleşme yapılmasını gerektiren bir taşıma şekli olarak tanımlanmaktadır. Bu tanıma göre karayolu taşımacılığının dört temel boyutu vardır. “Taşınacak eşyanın var olması, Eşya taşıma işinin üstlenilmesi, Ücret karşılığı olması, Taşıma türü olarak karayolunun belirlenmesidir (MEB, 2011:03).

Karayolu Taşımacılığı hâlihazırda ulaşımda kullanılan en yaygın ulaşım yoludur. Karayolu taşımacılığının çok kullanılmasının nedenleri olarak çıkış ve varış yerleri boyunca aktarma yapmadan ulaşımın imkanı vermesi ve daha az mesafelerde diğer ulaşım modlarına göre daha uygun ve daha pratik olarak kullanılabilmesidir. Karayolu Taşımacılığının avantajları olduğu gibi dezavantajları da bulunmaktadır. Karayolu Taşımacılığının dezavantajları: tükettiği enerji miktarının fazla olması, çevre kirliliğine yol açması, ağırlık sınırlamaları, diğer taşımacılık sektörlerine göre kaza yapma olasılığının fazla olmasıdır.

2.5.3 Demiryolu Taşımacılığı

Demiryolu taşımacılığı çok büyük boyutta ve maliyetteki yükler için kullanılan taşımacılık türüdür. Demiryolu ile ulaşılacak alanlar sınırlıdır. Çünkü demiryolu yapılabilmesi için arazinin düz olması ve yüksek yatırım yapılması gerekmektedir. Bu nedenden dolayı demiryolu yapımını devlet üstlenmiştir. Çünkü özel sektöre maliyetler çok yüksek gelmektedir. Devletin bu yatırımı yapmasındaki en önemli sebep hizmet amacıdır. Genel olarak yükte ağır olan yer altı kaynakları ve kuru gıdalar demiryolu ile taşınmaktadır. Aynı zamanda azda olsa yolcu taşımacılığı yapılmaktadır. Uzun mesafelerde maliyetleri daha da azalttığı için uzun mesafelerde daha çok tercih edilmektedir. Bu taşımacılık türü çevre dostu olarak tanımlanmaktadır.

Demiryolu Taşımacılığı denildiğinde sadece tren anlaşılmamalıdır. Tren ile birlikte metro, tramvay, hızlı tren gibi son teknolojik araçlarda çok sık bir şekilde kullanılmaktadır. Buradan demiryolunun bir bütün olduğu, istasyon binalarının, köprü ve tünellerin, lokomotif depolarının, telgraf, telefon direkleri ve benzerlerinin de demiryolunun bir parçası olduğu, bütün bu parçaların tesisin aynı şekilde demiryolunun bir kolunu teşkil ettiği anlaşılmalıdır. Bundan dolayı bir demiryolunda sadece yolun iyi nitelikte olmasının yeterli olmayacağı, bütün tesislerin aynı şekilde iyi olması gerektiği anlaşılmaktadır.

Demiryolu taşımacılığı geçmişten günümüze kadar rağbet gören bir sektör haline gelmiştir. Yeni teknolojilerle daha güvenli hale gelmiş, daha kısa sürede ulaşım imkânı doğmuş ve maliyetler daha da azalmıştır. Metro, tramvay gibi daha gelişmiş demiryolu araçları insanlara daha cazip hale gelmeye başlamıştır. Demiryolu ile taşınan yüklerin çıkış ve varış yerleri olan terminaller, yüklerin toplandığı ve dağıtıldığı merkezler, sanayiciler ve fabrikaları da içine alacak şekilde aktarma yapılmaksızın kapıdan kapıya taşımacılık haline gelmeye başlamıştır.

Ulaştırma sektörüne yönelik olarak, coğrafi konumundan kaynaklanan öneminin ülkenin gelişimine yansması ancak transit ağlar üzerindeki altyapı gereksinimlerini karşılayabilmesine ve bütün ulaştırma türleri arasında güçlü bir bütünleşmenin sağlanmasına bağlıdır. Ulaştırma sisteminin bir parçası olan demiryollarının bu sürece katkısı mevcut ağların ve tüm altyapının modernize edilerek yeni yapılacak demiryolu hatları ile güçlendirilmesi şeklinde özetlenebilir. Ayrıca yüksek hızlı demiryolu hatlarının yapılması ile birlikte konvansiyonel hatlar üzerindeki yolcu taşımaları azalacak ve buradan elde edilen kapasitenin öncelikli olarak yük taşımacılığı için kullanılması sağlanacaktır (Çekerol, 2001:341).

Demiryolu taşımacılığında yaşanan sıkıntıların çözümü için daha kapsamlı bir devlet politikası gerekmektedir. Mevcut demiryollarında bulunan altyapı, üstyapı teknoloji vb. eksikliklerin devlet eliyle giderilmesi ve daha hızlı ve ucuz hale getirilmesi ile demiryolu taşımacılığı daha da cazip hale gelebilecektir.

2.5.4 Denizyolu Taşımacılığı

Denizyolu taşımacılığının bir ülkede gelişip gelişmemesi ülkenin denizlere göre konumu ile yakından ilgilidir. Bir ülkenin hakimiyetinde bulunan denizlerde bu denizleri kullanım hakkı genellikle o ülkenindir. Diğer uluslararası sularda denizyolu ile taşımacılık yapmanın kuralları uluslararası kurallarla belirlenmiştir. Uluslararası sularda tüm ülkelerin serbest olarak ticaret yapma hakkı vardır. Denizyolu taşımacılığı diğer taşımacılık türlerine göre maliyeti daha az, daha fazla miktarda yük taşımaya uygun ve enerji tüketimi daha azdır.

Deniz taşımacılık sisteminin bileşenleri çeşitli şekillerde sınıflandırılabilir. En genel şekilde fiziksel veya fonksiyonel özelliklerine göre gruplanabilir: sabit altyapı tesisleri (liman, rıhtım, kanallar, terminaller), destek hizmetleri (arama- kurtarma, kılavuzluk, seyir haritaları) ve işletim elemanları (gemi ve deniz araçlarının işletimi) gibi. Diğer yandan denizcilik karaya bakan ve denize bakan bileşenler olarak da sınıflandırılabilir. Böylece yer hizmetleri ile deniz operasyonları birbirinden ayrıştırılabilir (Kaynak, 2016:03).

Dünyada ve ülkemizde uluslararası ticarete konu olan yüklerin yaklaşık %90'ı denizyoluyla taşınmaktadır. Denizyolu ulaşımının uluslararası ticarete kullanımı gün geçtikçe artmaktadır. Ulusal ekonomilerdeki serbestleşme ve sanayileşmenin artması ürünlere olan talebin de artmasına yol açmaktadır. Teknolojinin gelişmesi ile birlikte denizyolu ulaştırmasında da yeni gelişmeler sağlanmıştır.

2.5.5 Boru Hattı Taşımacılığı

Uluslararası taşımacılıkta ülkemizin etkili ve verimli olabilecek taşıma yöntemlerinin başında gelmektedir. Ülkemizden geçen bazı önemli boru hatları bulunmaktadır. Bu boru hatları ülkemize ekonomik ve siyasi olarak güç kazandırmaktadır. Çünkü bu boru hatlarıyla ülkemiz ve tüm dünya ülkeleri için önem arz eden ham petrol ve doğalgaz gibi önemli enerji kaynakları taşınmaktadır.

Dünya petrol rezervleri ve üretiminin önemli bir bölümü Ortadoğu ülkelerince kullanılmaktadır. Üretimleri çok olduğu için fazla çıkan petrollerini satma isteği ortaya çıkmıştır. Petrol kaynakları az olan ve çok enerjiye ihtiyacı olan ülkeler ise Türkiye'nin batı ve kuzeyinde yer alan ülkelerdir. Bu anlamda Türkiye Ortadoğu ve diğer ülkelerle

coğrafi olarak yakın konumdadır. Ortadoğu petrolünün diğer ülkelere aktarılması için bir geçiş ülkesi olarak stratejik, önemli bir ülke haline gelmiştir. Boru hatlarıyla Türkiye üzerinden önemli ticaretler gerçekleştirilmektedir. Türkiye’de bu durumdan dolayı maddi olarak kazanç elde etmektedir.

Bazı önemli Boru Hatları:

- **Irak-Türkiye Petrol Boru Hattı:** Bu hat gerçekte paralel iki hattın oluşmaktadır. Irak'ın Kerkük ve diğer üretim sahalarından elde edilen ham petrolü Ceyhan (Yumurtalık) Deniz Terminali'ne ulaştırmaktadır. 1976 yılında işletmeye alınmış olan birinci hat, fiilen Mayıs 1977'de çalışır duruma gelmiştir. 1983 yılında başlayıp, 1984 yılında tamamlanan 1. Tevsii Projesi ile de hattın kapasitesi 46,5 milyon ton'a yükseltilmiştir. 1. Boru Hattı'na paralel olan ve Ağustos 1987'de işletmeye alınan II. Boru hattı ile de yıllık taşıma kapasitesi 70,9 milyon tona ulaşmıştır (Yılmaz 2005:07).
- **Bakü-Tiflis-Ceyhan Ham Petrol Boru Hattı Projesi:** Azerbaycan’da üretilen ham petrolün Gürcistan üzerinden, Ceyhan’daki deniz terminaline, buradan da tankerlerle dünya pazarlarına ulaştırılması amaçlanmaktadır. Bu boru hattının kapasitesi yılda 50 milyon ton, toplam uzunluğu 1.776 km’dir.

2.6 Ulaştırma ve Ekonomi İlişkisi

İlk defa sanayileşmenin başladığı yıllara bakıldığında sanayileşme için gerekli olan ortamın oluşturulmasında o dönemlerde ulaştırma alanında meydana gelen teknolojik gelişmeler son derece önemlidir. Ulaştırma sektöründe bu dönemde meydana gelen gelişmeler sayesinde insanlar mal ve hizmet taşımacılığı yapmaya başlamış ve bu durumun daha da gelişmesiyle birlikte sanayileşme için uygun ortam oluşmaya başlamıştır. O dönemde ilk demiryolları ile sanayileşmeye katkıda bulunulmaya başlanmış gerekli olan kömür, demir ve çelik gibi ürünler taşınmak istenmiştir. Demiryolu taşımacılığı ile daha geniş ve daha fazla yer kaplayan maddelerin taşınabilmesi, o zamanlarda diğer sektörlerin gelişmesine de katkı sağlamıştır.

Dünya üzerindeki sanayileşmiş ve gelişmiş ülkeler sanayileşme sürecinde altyapı yatırımlarına gereken önemi vermiş ve bu sayede sanayileşme faaliyetlerini tam olarak tamamlamışlardır. Bu altyapı yatırımlarının içerisinde sadece ulaştırma

faaliyetleri değil sanayileşme için gereken diğer altyapı faaliyetleri de birlikte geliştirilmiştir.

Ülke çapında oluşturulan etkin bir ulaşım sistemi mevcut olursa, ülke kalkınmasında ekonomik büyümeyi belirleyen net yatırımlar, nüfus artışı ve teknolojik gelişme gibi faktörler birlikte etkili olmakta ve böylece ulaşım sistemi, maliyeti düşürerek verimliliği artması, doğal kaynaklardan faydalanmayı sağlayarak sanayileşme için sadece bir "şans" yaratmakta olup, ulaşım sisteminin yarattığı elverişli ortamdan yararlanabilmek için idari, sosyal, siyasi ve teknik altyapının da eğitim, sağlık, güvenlik hizmetlerinin ülke çapında yaygınlaştırılması, büyük şehirler dışında bölge merkezlerinin kurulması gibi diğer tamamlayıcı önlemlerin de bulunması gerekmektedir. Yerel kaynaklar birbirine bağlanmadan kalkınmanın gerçekleşmesi mümkün değildir (Erdoğan, 2016:197).

Ulaştırma sektörü bir ekonomideki üretimin önemli aşamalarından biridir. Çünkü üretim sürecinde üretilen mal ve hizmetlerin gerekli yerlere ulaşabilmesi ulaşım hizmetleri ile olmaktadır. Ülkelerin ekonomik yapılarına bakıldığında her ekonomide farklı, kendine özgü bir üretim biçimi bulunmaktadır. Çünkü her üretim biçimlerinde kullanılan maddeler, işgücü ve üretilen ürün ve hizmetler farklıdır. Bu farklılıklardan dolayı bir ürünü piyasada bir noktadan başka bir noktaya ulaştırmak her yerde farklı özelliklere sahip ulaşım araçları ile yapılmaktadır. Hangi mal ve hizmet için hangi ulaşım hizmeti uygunsa o ulaşım hizmeti kullanılmalıdır.

Gelişen ülke ekonomilerine bakıldığında, çoğu ekonomide işbölümüne bağlı bir sürecin olduğunu görebiliriz. İşbölümünün tam olarak sağlanabilmesinin en önemli koşullarından biride ulaştırma hizmetlerinin aksaksız olarak yerine getirilmesidir. Çünkü ulaştırma hizmeti sağlanamadan mal ve hizmetlerin değişimi mümkün değildir.

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

3 HAVAYOLU TAŞIMACILIĞININ GELİŞİMİ

Çalışmanın üçüncü bölümünde, havayolu taşımacılığı sektörünün tarihsel gelişimi incelenmekte ve ülkemizde faaliyet gösteren taşımacılık sektörleri karşılaştırmalı olarak incelenmiş ve enerji, çevre ve güvenlik açısından kıyaslanmaktadır. Bu bölümde ayrıca havayolu taşımacılığında uluslararası alanda söz sahibi kuruluşlar ve anlaşmalar ile ülkemizin bu anlaşma ve sözleşmelere taraf olma durumu, ülkemizde ulusal havacılığı düzenlemek için kurulan ve havacılık sektöründeki kuralların oluşturulmasını sağlayan havacılık kuruluşlar açıklanmaktadır.

3.1 Dünyada Havayolu Taşımacılığının Tarihçesi

Uçmak uzun yıllardan beri insanoğlunun ilğini çekmiş ve insanoğlu hep merak içinde uçuş isteğı içerisinde olmuştur. Bu merakın giderilmesi için birçok kez çalışma, uçuş denemeleri ve uçak tarzı cisimler yapmaya başlamışlardır. 1700’lü yıllarda İngiltere’de balon fikri ortaya çıkmış ve balonla uçmak için çalışmalar yapılmıştır. Aynı yıllarda Fransa’da uçmak amaçlı balon yapılmış ve o yıllara göre başarıya ulaşılmıştır. Bu başarılı uçuşlardan sonra diğer ülkelerde de başarılı birçok uçuş gerçekleştirilmiş, giderek bu uçuşlar artmış ve kontrolden çıkmıştır. Bu nedenlerden dolayı hava trafiğı yoğunlaşmış ve balon vb. uçuşlara denetimler getirilmek istenmiştir. Bunun sonucunda bazı ülkelerde hava araçlarına uçuş yasakları getirilmiş, uçuş yapabilecekleri yer ve uçuş yapabilecekleri zaman belirlenmiştir. Balonun yetersiz gelmesi ile birlikte hava gemisi ismi verilen büyük bir hava aracı yapılmıştır. Zeplin adı verilen bu hava gemileri insanlar tarafından savaşlarda sıklıkla kullanılmıştır.

Uçak 1900 yıllarında Wright kardeşlerin çalışmaları sonucunda bulunmuştur. Orville ve Wilbur Wright kardeşler Ohayo’da Dayton şehrinde bulunan kütüphanede okudukları bir kitaptan yola çıkarak uçak icatlarının temelini atmışlardır. Okudukları kitapta motorsuz bir uçağı benzeyen uçurtma ile bir insanın uçamamasından söz ediliyordu. Orville ve Wilbur Wright kardeşler böyle bir olayın gerçekte olabileceğini düşünerekten çalışmalara başladılar. Asıl meslekleri bisiklet tamirciliğı olan Wright kardeşler kendi dükkânlarında bir tünel açtılar. Tüneli yapmalarındaki amaç tünelin iki

ucu arasında oluşan rüzgârın yaptıkları kanata etkilerini gözlemlemektir. Günlerinin büyük bölümünü icat için harcamaya başlayan Orville ve Wilbur Wright kardeşler büyük bir uçuşu yapmayı başardılar. Uçuşu yaptıktan sonra uçuşu motorla takmak lüzumunu hisseden Wright kardeşler 17 Aralık 1903 günü uçuşu motorla takmayı başarak bugünün uçakların temelini attılar(<http://www.airportturk.net/ucak-nasil-icat-edildi.html>).

1900'lü yılların başlarında ülkeler arasındaki savaşlarda bomba atmak ve casusluk yapmak amacıyla askeri uçaklar kullanılmıştır. 1. Dünya Savaşı'nın başlamasıyla birlikte bu uçakların önemi artmış ve uçakların önemi ülkeler tarafından anlaşılmaya başlanmıştır. Bu nedenden dolayı savaş sonrası yıllarda uçak yapımı artmaya başlamıştır. Günümüzdekine benzer yolcu ve yük taşımak için kullanılan uçakların ortaya çıkması 1930'lu yıllardadır.

İkinci Dünya Savaşı'nın etkisiyle ülkeler hava araçlarını savaşta etkin kullanmak için üretimlerini arttırmışlar ve yeni sistemler geliştirmişlerdir. 1944 yılında ülkemizin de katıldığı Chicago konferansı yapılmış ve bu konferansla havayolu güvenliği ve ekonomisi hakkında bazı önemli kararlar alınmıştır. İkinci Dünya Savaşı'nın bitimiyle savaşlarda kullanılan uçaklar artık sivil insanlar için yolcu ve yük taşımacılığında kullanılmıştır. Uçakların havadaki hızları artırılarak taşıdıkları miktarlar çoğaltılmış ve daha modern bir duruma getirilmiştir.

1954 yılında üretilen Boeing 707 uçağı, ticari havacılığın günümüzdeki yaygın ve gelişmiş konumuna gelmesinde bir öncü olmuştur. 1969 yılında Boeing firması, günümüzde hâlen inşa edilmiş en büyük uçaklardan biri olan ve her yıl milyonlarca yolcu taşıyan Boeing 747 tasarımıyla dikkatleri üzerine çekmiştir. Havacılık Sektörü, 1990-1993 yılları arasında petrol fiyatlarının artması ve 1990 yılında ortaya çıkan Körfez kriziyle birlikte bu zamana kadar yaşamamış olduğu büyük bir kriz yaşamıştır. 1994 yılından sonra ise havayolu işletmeleri maliyet azaltıcı önlemler alarak kâr elde etmeye çalışmışlardır. İzlemiş oldukları bu politikalar sayesinde 1997 yılına kadar varlıkları devam etmiştir. 1998 ve 1999 yıllarında ortaya çıkan Uzakdoğu Asya krizi sonucunda havayolu sektörü kötü sinyaller vermeye başlamış ve havayollarının kârlarında bir düşüş meydana gelmiştir (Topçu, 2016:06).

2000’li yılların ilk başlarında dünya da havacılık sektöründe genel bir kötüleşme görülmeye başlanmış ve talebin az olması sonucu ortaya çıkan fazla kapasite dolayısıyla havayollarının gelirleri azalmış ve maliyetlerde büyük bir artış meydana gelmiştir. ABD ikiz kulelerine uçak ile yapılan saldırılar sonucu havacılık sektörü zarar görmüş ve bu yıllardan sonra böyle olayların yaşanmaması için güvenlik önlemlerinin artırılması tartışılmıştır.

3.2 Türkiye’de Havayolu Taşımacılığının Tarihçesi

Osmanlı Devleti’nde havacılık konusundaki çalışmalar ilk başlarda tüm dünyada olduğu gibi askeri alanda sınırlı kalmıştır. 1900’lü yılların başlarında ağır hava saldırılarına maruz kalan Osmanlı Devleti havacılığın öneminin daha iyi kavramış ve havacılık sektöründe gelişme isteği içinde olmuştur. 1911 yılında askeri alanda gelişmek ve modernleşmek için Türk Hava Kuvvetleri kurulmuş ve havacılık gelişmeleri askeri amaçlı kullanılmaya başlanmıştır.1925 yılında Türk Tayyare Cemiyeti adıyla yeni bir cemiyet kurulmuştur. Bu cemiyetin bu yıllarda ülkenin savunmasının güçlenmesi ve pek çok siyasi ve ekonomik sorunun çözümü için görev üstlenmesi bekleniyordu. Bu dönemde Atatürk havacılığın güçlenmesi ve milli temeller üzerine oturmasına büyük önem veriyordu. Bu cemiyetin adı 1935 yılında değiştirilmiş ve Türk Hava Kurumu ismini almıştır.

Millî Savunma Bakanlığına bağlı olarak 1933’de kurulan ve Türkiye’de sivil hava yolları kurma ve taşıma yapmak üzere görevlendirilen Hava Yolları Devlet İşletmesi’nin kurulması, fiili olarak sivil taşımacılığın başlamasına olanak tanımıştır. Bu dönemde, daha önce askeri ihtiyaçlar için alınmış olan uçaklar, yolcu ve yük taşımaya elverişli hale getirilmiş ve Türkiye’nin belli başlı şehirleri arasında hava ulaşımı sağlanmaya başlanmıştır (Abay, 2015:04).

1930’lu yıllarda “Türk Hava Postaları” adıyla ve 5 uçaklık küçük bir filoyla ilk sivil hava taşımacılığı başlatılmıştır. Havacılıkla ilgili ilk çalışmaların ağırlık noktasını havaalanı inşaatı oluşturduğundan, Havayolları Devlet İşletmesi 1938 yılında Devlet Hava Yolları Umum Müdürlüğü adını alarak Bayındırlık Bakanlığı’na bağlanmış, sivil havacılık ulaştırma hizmetlerinin hızlı gelişmesi karşısında bu müdürlük 1943 yılında Ulaştırma Bakanlığı’na bağlanmıştır. 1954 yılında “Sivil Havacılık Dairesi Başkanlığı”

kurulmuştur. 1950’li yıllardan itibaren sivil havacılık alanında meydana gelen büyük gelişmeler havaalanları ile taşıma işletmeciliğinin tek kuruluş tarafından yürütülmesini zorlaştırması sonucu 1955 yılında taşıma işleri “Türk Hava Yolları Kurumu’na devredilmiş, havaalanları işletmeciliği ise 1956 yılında Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğüne bırakılmıştır (Bakırcı, 2012:343-344).

1970’li yılların başında taşıma işlerini devralan THY kendini uluslararası alanda göstermiş ve birçok ülkeye yeni seferler yapmaya başlamıştır. THY’nin zamanla uçak filosunu ve sefer yaptığı ülkeler sayısını arttırmasıyla birlikte buna paralel olarak DHMİ’de altyapı ve havalimanı yapımına ağırlık vermiştir. İlk başlarda bu havalimanları daha çok küçük havalimanları olsa da zamanla bu havalimanlarının standartları geliştirilerek daha kapsamlı ve donanımlı havalimanları yapılmaya başlanmıştır.

1983 yılında ülkemizde havacılık sektörünün düzenlenmesi için Sivil Havacılık Kanunu yürürlüğe girmiştir. Bu kanunla sivil havacılık alanında bazı düzenlemeler yapılmış ve havayolu ulaşımında ciddi iyileşmeler yaşanmıştır. Bu iyileşmelere ek olarak Havacılıkta taşıma işi tekel olmaktan çıkmış THY dışında da özel sektör tarafından yatırımlar yapılmış ve rekabet ortamı artmıştır. 2000’li yıllara gelinirken yolcu ve yük sayıları devamlı artmaya devam etmiş bu talebe yetişmek için bazı kararlar alınmıştır. Bu kararlardan en önemlisi Yap-İşlet -Devret modelinin kullanılmaya başlanmasıdır. Bu modelle birlikte yeni havalimanları yapılmış ve yapılan havalimanlarının da yolcu ve yük kapasitesi geliştirilmiştir. Devlet tarafından da bazı kampanyalar yapılmış ve halkın daha ucuz ve daha konforlu şekilde havayolu ile ulaştırılması amaçlanmıştır. Bütün bu gelişmelerle birlikte havayollarının ulaştırma sektörü içerisindeki payı artmış ve insanlar tarafından tercih edilen bir taşımacılık sektörü haline gelmiştir.

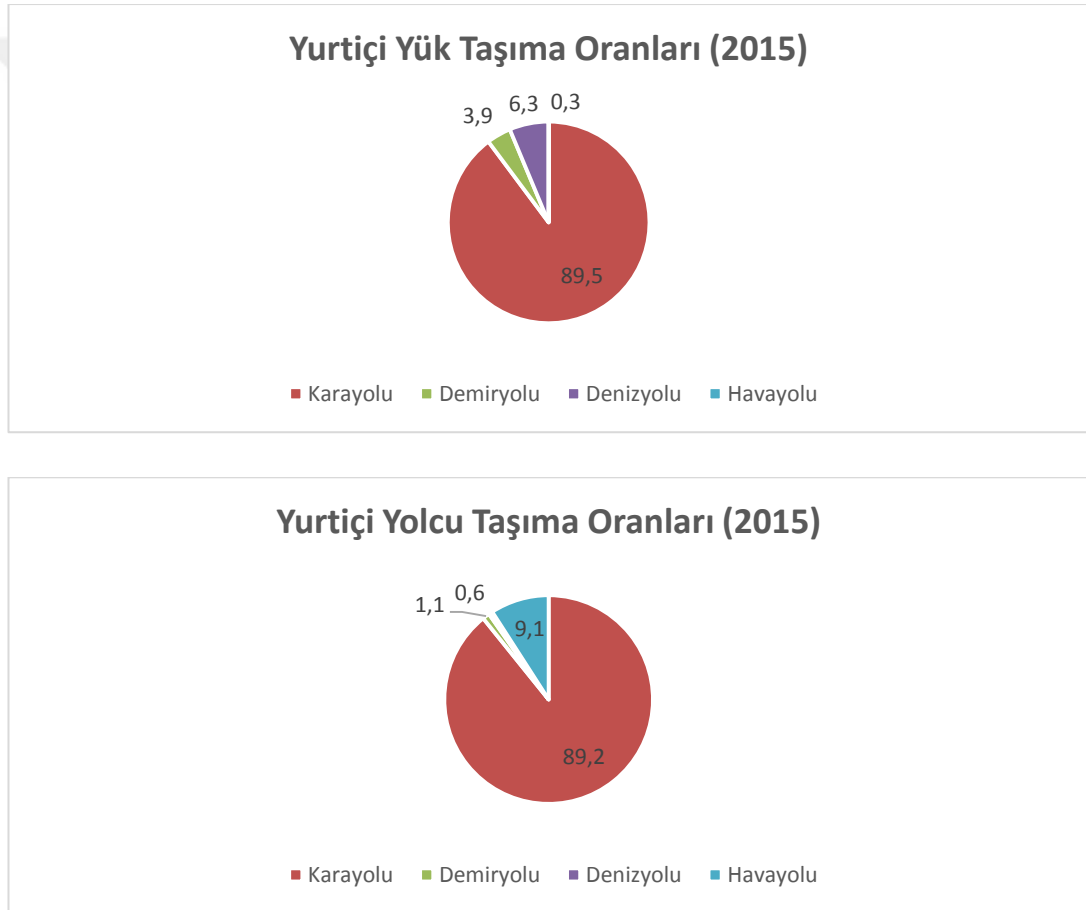
3.3 Havayolu Sektörü ile Diğer Taşıma Sektörlerinin Karşılaştırılması

Aşağıda şekil 3.1’e göre 2015 yılında yük taşımacılığında karayolu taşımacılığının diğer sektörlerle göre çok açık farkla önde olduğu, denizyolu ve demiryolu taşımacılığının ise birebirine yakın seyrettiği ve en az yükün havayolu ile taşındığı görülmektedir. En az yükün havayolu ile taşınmasının en önemli sebebi

havayolu ile taşımamanın maliyetli olması ve ancak pahada yüksek ürünlerin havayolu ile taşınmasıdır.

Yolcu taşımacılığına baktığımızda yine karayolu taşımacılığının açık ara önde olduğu görülmektedir. Yük taşımacılığının aksine havayolu yolcu taşımacılığı ile demiryolu ve denizyolu taşımacılığından daha fazla yolcu taşınmaktadır. Günümüze doğru yaklaştıkça havayolu taşımacılığının yolcu ve yük taşımacılığındaki payının arttığı ve gelecekte daha da artacağı düşünülmektedir. .

Şekil 3.1Türkiye’de Ulaşım Modları İtibariyle Yurtiçi Yük ve Yolcu Taşıma Oranları (2015)



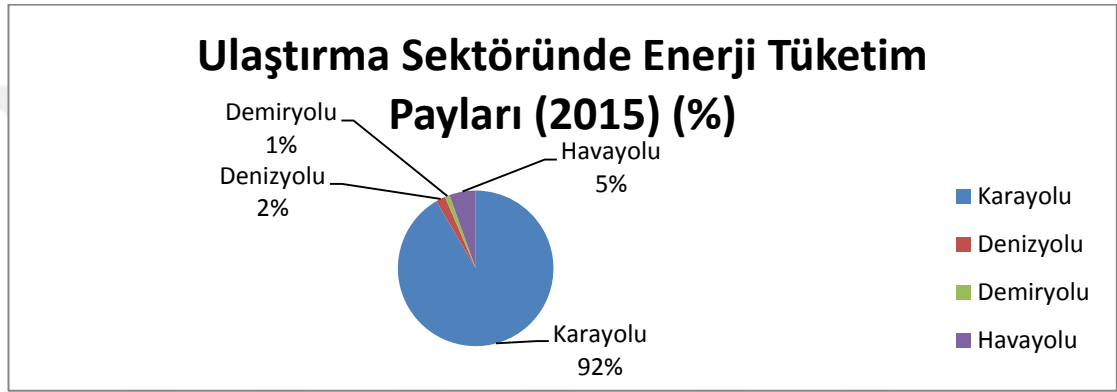
Kaynak: TCDD, 2015 Yılı Demiryolu Sektör Raporu

Avrupa Birliği ülkelerinde yıllar içerisindeki ortalama verilere göre yolcu taşımacılığının yüzde 83,5'i karayolu, yüzde 7,7'si demiryolu, yüzde 8,2'si havayolu ve yüzde 0,6'sı denizyolu ile yapılmaktayken, ABD'de yolcu taşımacılığının yüzde 87'si karayolu, yüzde 0,8'i demiryolu ve yüzde 12,2'si havayolu ile yapılmaktadır (İlıcılı).

3.3.1 Taşımacılık Sektörlerinin Enerji Açısından Karşılaştırılması

Ülkemizde taşımacılık sektörlerinin amacına ulaşabilmesi için gerekli olan en temel ihtiyaç bu araçların hareket etmesini sağlayacak olan enerji ihtiyacıdır. Taşımacılık sektörlerinde en çok kullanılan enerji türü petrol ürünleridir. Petrol ürünleri açısından ülkemiz zengin kaynaklara sahip olmadığı için petrol ürünleri ithal etmektedir. Bu durumda ulaştırma sektörlerinin enerji açısından dışa bağımlı olmasına neden olmuştur.

Şekil 3.2 Türkiye'de Ulaştırma Sektöründe Enerji Tüketimi



Kaynak: TCDD 2015-2019 Stratejik Plan

Yukarıda şekil 3.2'ye baktığımızda en çok enerji tüketiminin karayolu ulaştırma sektöründe olduğu görülmektedir. Karayolu taşımacılığını havayolu taşımacılığı ve denizyolu taşımacılığı izlemektedir. En az enerji tüketiminin olduğu sektör demiryolu taşımacılığı sektörüdür. Bu sonuçlardan yola çıkarak enerji tüketimi açısından ulaştırma sektörleri karşılaştırıldığında, demiryolu ve denizyolu ulaştırma sektörleri havayolu sektörüne göre daha avantajlıdır.

Tablo 3.1 Türkiye'de Ulaştırma Sektöründe Yolcu Başına Enerji Tüketimi

	Mesafe (km)	100 km'de tüketilen enerji (petrol) (l / yolcu 100 km)
Demiryolu	813	2,5
Karayolu	778	5,9
Havayolu	600	7,8

Kaynak: Ela Babalık Sutcliffe ODTÜ Şehir ve Bölge Planlama Bölümü İklim Değişikliği ve Ulaşım Sektörü Sürdürülebilir Ulaşım için Kent Planlama ve Ulaşım Politikaları

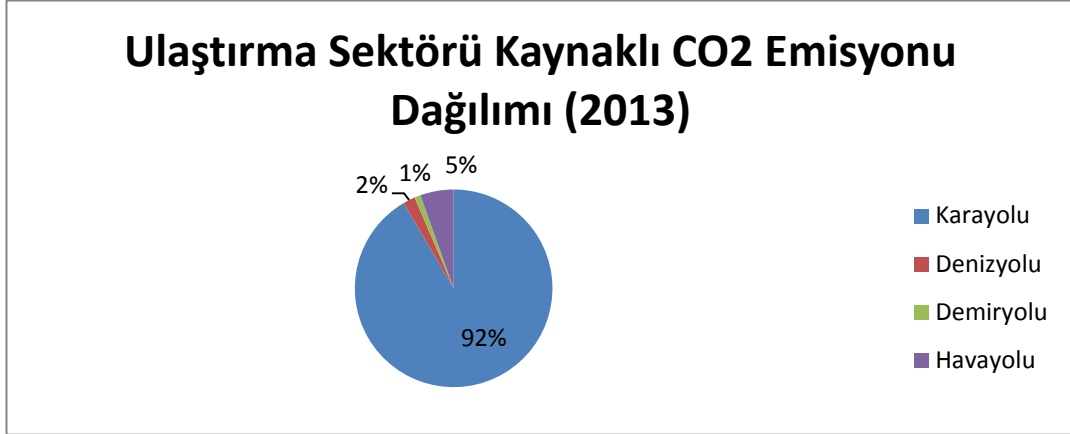
Üç önemli ulaştırma sektöründe kişi başına 100 km’de tüketilen enerji miktarları tablo 3.1’de gösterilmektedir. Tablo incelendiğinde kişi başına en az enerji tüketilen ulaşım sektörü demiryolu sektörü olduğu görülmektedir. Yani kişi başı enerji alanında taşıma maliyetlerinin en az olduğu sektör demiryolu sektörüdür. Demiryolunda son yıllarda gelişen teknolojik gelişmelerle birlikte metro, hızlı tren gibi ulaşım araçlarının kullanılması demiryolu ulaşımında enerji maliyetlerini daha da azaltmıştır. Havayolu taşımacılığına baktığımızda kişi başı 100 km’de sarf edilen enerji miktarı en yüksektir. Kişi başına enerji alanında taşıma maliyetlerinin en çok olduğu sektör havayolu ulaştırma sektörüdür. Sonuç olarak enerji verimliliği açısından havayolu ulaştırma sektörü diğer sektörlerle göre çok daha geridedir.

3.3.2 Taşımacılık Sektörlerinin Çevre Açısından Karşılaştırılması

Havayolu taşımacılığının birçok avantajı olmasına rağmen havaya yayılan salınımlar açısından çevreye fazla zarar veren ulaşım biçimidir. Hava araçlarının çevreye verdiği bu zarar en fazla uçakların iniş ve kalkış yaptığı anlarda meydana gelmektedir. Bu açıdan düşünüldüğünde havayolu taşımacılığının daha uzun mesafelerde kullanılmasının çevreye daha az zarar verebileceği söylenebilir.

Hava ulaşımı, küresel ısınmada insanların sorumlu olduğu payın %3’üne sahiptir. Deniz taşımacılığı ile karşılaştırıldığında bu ciddi bir oran. Ayrıca şuna da dikkat çekmek gerekiyor. Havayolunda yolcu ve yük taşımacılığı ülkemizde yük açısından % 1 seviyelerinde iken bu AB ülkelerinde % 9 seviyelerinde. Bu nedenle havayolu taşımalarında oluşan kirlilikten, gelişmiş ülkelerin sorumlu olduklarını söylemek pek de yanlış olmayacaktır(<http://www.dw.com/tr/uçakların-geride-bıraktığı-izler/a-15753710>).

Şekil 3.3 Türkiye’de Ulaştırma Sektöründen Kaynaklı CO2 Emisyonlarında Ulaşım Türlerinin Payı



Kaynak: Ulaştırma Bakanlığı, 2014

Tablo 3.2 Türkiye’de Yolcu ve Yük Taşımacılığında Ulaştırma Sistemlerinin Payı

Yurtiçi Yük Taşıma Payları (Ton-Km)	2013 Yılı (%)
Karayolu	80.63
Demiryolu	4.76
Havayolu	0.44
Denizyolu	2.66
Boru Hatları	11.51
Yurtiçi Yolcu Taşıma Payları (Yolcu-Km)	2013 Yılı (%)
Karayolu	89.59
Demiryolu	2.22
Havayolu	7.82
Denizyolu	0.37

Kaynak: Ulaştırma Bakanlığı, Türkiye Ulaşım ve İletişim Stratejisi Hedef 2023

Yukarıdaki şekil3.3 ve tablo 3.2 incelendiğinde ulaştırma sektörleri içerisinde hem yolcu hem de yük taşıma oranları içerisindeki en büyük payın karayolları taşımacılığına ait olduğu görülmektedir. Çevreye yaydığı emisyon oranlarına baktığımızda da aynı sonucu görmek mümkündür. Ulaştırma sektörleri içerisinde en çok emisyon yayan sektör doğal olarak karayolu taşımacılığı sektörüdür.

Şekil 3.3 ve tablo 3.2’ye göre hem denizyolu hem de demiryolu taşımacılığının yük taşımacılığı içerisindeki toplam payı havayolu taşımacılığından fazladır. Yolcu taşımacılığında ise havayolu taşımacılığının payı karayolu taşımacılığından sonra ikinci

sırada gelmektedir. Bu sektörlerin çevreye yaydığı emisyon oranlarına baktığımızda denizyolu ve demiryolu taşımacılığı sektörünün çevreye yaydığı toplam emisyon oranı havayolu taşımacılığı sektörünün çevreye yaydığı emisyon oranından daha azdır. Sonuç olarak ülkemizde sektörlerin ulaştırma alanındaki paylarına göre en çok emisyon yayıp çevreye en çok zararı veren ulaşım türü havayolu taşımacılığı sektörüdür. Çevreye verdiği zararlar açısından baktığımızda diğer taşıma sektörlerini kullanmak çevreye daha az zarar verilmesini sağlayacaktır.

3.3.3 Taşımacılık Sektörlerinin Güvenlik Açısından Karşılaştırılması

Tablo 3.3 Ulaştırma Türlerine Göre Kaza Sayısı ve Sonuçları (2011-2015)

A. Kaza Sayısı		B. Ölü Sayısı		C.Yaralı Sayısı	
	2011	2012	2013	2014	2015
Karayolu					
A	1.228.298	1.296.634	1.207.354	1.199.010	1.313.359
B	3.835	3.750	3.685	3.524	7.530
C	238.074	268.079	274.829	285.059	304.421
Denizyolu					
A	132	135	118	96	68
B	11	92	27	75	13
C	28	10	47	42	37
Demiryolu					
A	177	147	89	93	101
B	71	55	45	65	50
C	112	101	52	51	33
Havayolu					
A	10	9	5	10	14
B	5	8	2	2	0
C	6	3	24	5	9

Kaynak: TUİK Ulaştırma İstatistikleri, 2015

Yukarıda tablo3.3 incelendiğinde en çok kazanın, ölüm ve yaralanma durumunun karayolu taşımacılığında olduğu çok net görülmektedir. Denizyolu

vedemiryolu ulaştırmasında havayolu ulaştırmasına göre kaza sayısı daha fazladır. Karayolu ulaştırmasına göre demiryolu ve denizyolu ulaştırmasında daha az kaza olmaktadır. Tüm ulaştırma kazalarına baktığımızda en az kazanın havayolu ulaştırmasında olması havayolu ulaştırması için bir avantajdır.

3.4 Havayolu Taşımacılığının Nedenleri

Havayolu taşımacılığı ile amaçlanan ülkede bulunan havayolu araçları ile ülke içinde veya dışında bulunan ulaşılmak istenilen noktaya insan veya nesne unsurunun taşınmasıdır. Havayolu taşımacılığı ilk yıllarında savaşlarda kullanılmış ve savaş uçakların yapılması ile ülkelerin kendilerini savunması için önemli bir araç haline gelmiştir. Yaşanan gelişmelerle birlikte askeri alanlar dışında da kullanılmaya başlanmış ve ülkeler arasında ticari ilişkilerin gerçekleştirilmesi sağlanmışır.

Eskiden günümüze kadar olan sürede ulaşım boyunca değişik sıkıntılar yaşanması ve ulaşımın uzun sürmesi, yeterince güvenliğin sağlanmaması gibi bazı durumlar yaşanıyordu. Havayolu sektörünün gelişmesi ve yaygınlaşması ile birlikte ulaşım daha kısa sürede sağlanmış ve daha güvenli bir şekilde bir yerden başka bir yere ulaşım imkânı ortaya çıkmıştır. Bu durum hem yolcu ulaşımında hem de mal nesne ulaşımında, ülke içi ve ülke dışı alanda havayolu taşımacılığının kullanılmasını teşvik etmiştir.

Havayoluna olan talebin artması ile birlikte uçak şirketleri seferlerini arttırmak zorunda kalmış ve böylece uçak sayısının arttırılması ihtiyaı doğmuştur. Bu ihtiyaın karşılanabilmesi için uçak ve tamamlayıcılarını üretenler araştırma ve geliştirme faaliyetleri ile bu ihtiyaı karşılamak için hızla çalışmışlardır. Ancak bu ihtiyaın karşılanabilmesi için çok büyük yatırımlar gerekmektedir. Gelişmemiş geri kalmış ülkeler bu yatırımları yapamadığı için hava taşıtları üretimine pek katkı sağlayamamışlardır. Gelişmiş lkeler daha çok bu yatırımları yaparak hava taşıtların geliştirilmesi ve çeşitlenmesine katkı sağlamışlardır.

Havayolu taşıtlarının gelişmesi ve çeşitlenmesi ile birlikte havayolu şirketleri arasında rekabet ortaya çıkmış, yolcu ve yük taşımacılığında birbirlerine karşı üstünlük elde etmek vesaygınlık kazanmak için hava araçlarında görev yapan mrettebatlarını da eğitmeye başlamışlardır. Bunun sonucunda ülkedeki havacılık sektörünün kalitesi

artmıştır. İlk başlarda havacılık alanında yapılan yatırımlar daha çok devlet tarafından yapılırken serbestleşme hareketleri ile birlikte özel sektörde bu alanda yatırımlar yapmış ve sektörün ekonomik açıdan daha önemli hale gelmesini sağlamıştır.

Havayolu ulaşımı, her ulaşım türü gibi, içeriğinde birtakım avantajları ve dezavantajlarını barındırmaktadır. Akla gelen ilk avantajı ise, uçuş süresinin kısa olmasıdır. Örneğin, saatte 90 kilometre ile 900 kilometrelik bir mesafeyi 10 saatte kat eden bir otobüsün yerine, aynı mesafeyi 1 saatte geçen uçaklar bu anlamda oldukça hızlı olan ulaşım araçlarıdır. Yani, havayolu ulaşımının tercih edilmesindeki ilk ve en önemli neden, zamandan tasarruftur. Bir başka avantaj ise, yine zaman tasarrufu ile bağlantılı olarak yakalan konfordur. Kimi firmaların uçak koltukları yeterli genişlikte olmasa bile, otobüslere ya da trenlere oranla daha az süre ile yolculuk yapılabileceği için, yolcular kendilerini yorgun hissetmemektedirler. Yani, 10 saatlik yoldan gelerek otobüsten inen bir yolcunun fiziki yorgunluğu ile 2 saatlik uçak yolculuğu yapan yolcunun fiziki yorgunluğu birbirlerinden çok farklıdır(<http://www.bilgiustam.com/havayolu-ulasiminin-bazi-avantajlari-ve-dezavantajlari>).

Havayolu taşımacılığının özellikle iş sınıfında seyahat eden yolcuların avantajına olan bir özelliği uçaklarda sunulan yemek ve içki servislerinin diğer taşımacılık türlerine göre çok daha lüks ve alternatifli olmasıdır. Yolculuk sırasında her türlü yemek servis edilebilir ve alkollü ve alkolsüz içeceklerden faydalanılabilir. Havayolu taşımacılığının bu avantajı uzun mesafelerde saatler süren yolculuklarda yiyecek ve içecek ihtiyacının kolay bir şekilde karşılanmasını sağlar.

Hem avantaj hem de dezavantaj olarak sayılabilecek tek unsur, uçak bilet fiyatlarıdır. Kampanyalı dönemlerde ya da yolculuktan aylar öncesinde alınan uçuş biletleri, çok uygun ve ucuz rakamlara denk gelebilmekteyken; gerek havayolu şirketine bağlı olarak, gerekse uçuşa olan zaman azlığı gibi sebeplerden ötürü bilet fiyatlarının kimi zaman çok yükseklerde gezmesi, bu unsurun nasıl değerlendirilmesi gerektiği ile ilgili bir fikir sunabilmektedir (<http://forumislami.net/konu-havayolu-ulasiminin-bazi-avantajlari-ve-dezavantajlari.html>).

Havaalanları, şehir dışlarına doğru yapıldığı için, uçağa binış öncesinden yeterli saatte hava alanında olmak gerekmektedir. Yani, uygun saatte alanda olabilmek için

uçuştan en az 2 ya da 3 saat öncesinden yola çıkılmalıdır. Bu durum da, zaman olarak bir dezavantaj oluşturabilmektedir. Aynı şekilde, yine hava alanının şehir merkezine uzak olmasından kaynaklı olarak, hava alanına ulaşırken ödenecek olan servis ya da taksi parası, dezavantajlardan bir başkasını oluşturmaktadır. Uçağa binilen hava alanlarının, şehirlerin en pahalı yerlerinden biri olması da, bir başka kötü yöndür. Normal fiyatların en az 2 ya da 3 katı fiyatlarına satılan yiyecekler ve içecekler, hava alanlarında sergilenmektedir (<http://www.bilgiustam.com/havayolu-ulasiminin-bazi-avantajlari-ve-dezavantajlari>).

Ülkemizde devlet tarafından ulusal uçuşlarda havayolu şirketlerine yönelik kısıtlamaların kaldırılması ve sübvansede edilmesiyle birlikte bu alanda faaliyet gösteren havayolu şirketleri artmıştır. Şirketlerin artmasıyla birlikte fiyatlarda üst üste indirimler meydana gelmiş, fiyatlar karayolu ulaşım araçları biletlerinin fiyatına kadar inmiş ve talep hızla artmaya başlamıştır.

Tüm dünyada gelecek yıllarda ticari ve turistik açıdan ilişkilerin artacağı düşünülmektedir. Yeni gelişmeler ile birlikte hava araçlarını kullananlara daha fazla güven ve konfor duygusu verilecektir. Bu duygular sayesinde havayolu ulaşım araçlarının gelecekte de en hızlı ve en güvenli olma niteliğini sürdüreceği düşünülmektedir. Zamanla havayolu ulaşım araçları kitle ulaşım araçlarına dönüşerek çok daha fazla yolcu ve yük taşıy hale gelebileceklerdir. Daha fazla hizmet edebilmek için şirketler mevcut yapılarını yeniden kontrol edecek ve yeniden yapılanmaya ihtiyaç duyacaklardır. Dünyada ki ekonomik olarak büyümelerin devam etmesi ile birlikte kişilerin refah seviyeleri yükselecek ve daha çok seyahat etmek ihtiyacı hissedeceklerdir.

İlerleyen yıllarda Türk sivil havacılığı gerek yolcu ve yük taşımacılığı gerekse eğitim, bakım-onarım-yenileme ve imalat sanayi olarak bölgesinde ve dünyada önemli bir yerde olmaya devam edecek ve daha da gelişerek mevcut konumunu güçlendirecektir (DHMI 2014 :34).

3.5 Havayolu Taşımacılığının Sınıflandırılması

3.5.1 İnsan(Yolcu) ve Yük Taşımacılığı

Havayolu kullanımı ilk olarak askeri amaçlarla ortaya çıksa da günümüzde havayolu taşımacılığının kullanılmasının temel nedenlerinin başında insanlar yani yolcular yer almaktadır. Burada ki temel amaç yolcuların güvenli şekilde en kısa sürede bir yerden başka bir yere ulaşımının sağlanmasıdır. İlk zamanlarda sadece zengin sayılabilen kişilerin kullandığı bir ulaşım aracı iken günümüzde son teknolojilerle, rekabeti artması ile birlikte ucuzlayarak tüm halk tarafından sıklıkla kullanılmaya başlanmıştır. Böylece havayolu ile ulaşım tüm halkın ilgisi artmaya başlamıştır. Havalimanlarında ve uçaklarda uçuş can ve mal emniyetinin sağlanması için yolculara bazı kısıtlamalar getirilmiş ve yolcuların yanlarında getirdikleri eşyalar sınırlanmış ve tüm yolcuların güvenliği sağlanmak istenmiştir. Bütün bu önlemlerin yapılmasının en önemli sebebi hava taşımacılığının risk kabul etmemesi, en ufak bir riskin çok büyük sonuçları olabileceği ihtimalidir. Diğer taşımacılık sektörlerine göre yolcuların güvenliğinin sağlanması için çok daha fazla önlem gerekmektedir.

Hava kargo taşımacılığının geçmişine bakıldığında diğer taşımacılık türlerine göre daha yeni olduğu görülmektedir. Ancak son yıllarda kullanımı gittikçe artmıştır. Hava kargo ile maddelerin taşınması diğer ulaştırma modlarına kıyasla daha maliyetli olduğu için hava kargo ile en çok değer olarak fazla hacim olarak az olan maddeler taşınmaktadır. Tüm dünyada ürünlerin çok çeşitlenmesi ve iş süreçlerinin hızlanması gereği ortaya çıkmıştır. Bu gereği karşılayabilecek en uygun ulaşım şeklinin hava kargo olduğu ortadadır. Hava kargo ulaştırması eskiye oranla ticarete daha fazla kullanılmaya başlanmış ve ülkeler arası ticarete önemli bir ulaşım yolu olmuştur.

- “Havayolu Kargo Taşımacılığının Üstün Yönleri
- Yüksek hızda taşımayla teslim süresinin kısalması,
- Ülkeler arasında doğrudan iletişim sağlandığı için politik ve bürokratik olumsuzluklardan en az seviyede etkilenmesi,
- Küçük miktarlardaki eşyanın naklinde en uygun ulaşım türü olması,
- Dünya geneline yayılmış havaalanı ağının varlığı,
- Yüksek emniyet ve güvenilirlik,
- Kargoların elleçleme ve yüklenmesinde gösterilen özen,

- Planlı ve tarifeli kargo hareketleri,
 - Diğer taşımacılık türlerine oranla sigorta primlerinin daha düşük bulunmasıdır“(Kahveci, 2014).
- “Havayolu Kargo Taşımacılığının Eksik Yönleri
- Kargo taşıyan uçakların ağırlık ve hacim sınırları nedeniyle diğer taşıma türlerine oranla daha yüksek taşıma maliyeti ortaya çıkmaktadır,
 - Havayolu kargo taşımacılığı, her türlü yükün nakli için uygun değildir,
 - Büyük miktarlardaki yükün iletiminde havayolundan yararlanılması mümkün değildir,
 - Havayolu ile nakledilen bir yükün alıcının deposuna iletiminde karayolunun kullanılması zorunludur “(Kahveci, 2014).

Havayolu taşımacılığı ile çabuk bozulabilecek olan kargoların uzun mesafelerde kısa zamanda taşınmasını sağlayarak bozulmasının önüne geçilmiş olur. Ayrıca çabuk bozulabilecek ürünler için gereken soğutma maliyeti de önemli ölçüde azalacaktır. Diğer taşımacılık türlerine göre taşınan malın zarar görme ihtimali oldukça düşüktür. Devamlı güncel bir şekilde ulaştırılması gereken gazete, dergi vb. kargoların tam zamanında ulaştırılması havayolu taşımacılığı ile hızlı bir şekilde sağlanabilir. Paha da değerli olan bazı değerli hayvanların taşınması havayolu taşımacılığı ile hızlı bir şekilde mümkün olur.

Çok değerli kargoların (altın, platin, para, değerli evraklar, sanat eserleri, vb.) güvenli taşınmasına imkân verir. Ambalajlama ve taşıma sigorta maliyetlerini düşürür. Çünkü kargoların elleçleme ve yüklenmesinde gösterilen özenli muamele taşıma risklerini azaltmaktadır. Kısa sürede ulaşamadıkları takdirde işletmeler açısından ağır ekonomik kayba yol açacak acil kargo (makine yedek parçaları, motorlar, jeneratörler ve diğer enerji ekipmanları vb.) için en hızlı seçenektir. Havayolu taşımacılığında sarsıntı veya çarpma gibi nedenlerle oluşabilecek hasarın en az seviyede bulunmasından dolayı, ölçüm ekipmanları, elektronik ve optik cihazlar gibi çok hassas kargoların taşınmasında güvenli koruma sağlar. Özellikle havaalanının büyük ekonomik merkezlerin yakınında bulunması durumunda taşıma öncesi ve sonrası akış maliyetleri azalmaktadır (MEB, 2011:23-24).

3.5.2 Hasta ve Yaralı Nakli

Ülkemizin çeşitli yerlerinde farklı meslek alanlarında değişik kazalar meydana gelmekte ve bunun sonucunda ölüm ve yaralanmalar oluşmaktadır. Bazı yaralanmaların aciliyet arz etmesi nedeniyle bu yaralılara erken müdahale çok önemli bir husustur. Yaralanmaların olduğu bölgede tam donanımlı bir sağlık kuruluşunun olmaması durumunda ulaşılması gereken sağlık kurumuna gitmek çok zahmetli ve uzun bir süreç olacaktır. Böyle durumlarda hasta ve yaralıları havayolu vasıtasıyla gidilmek istenilen noktaya götürmek hasta ve yaralıların sağlığı açısından çok önemlidir.

Ülkemizde özellikle kış şartlarının hüküm sürdüğü zamanlarda köy yollarının kapanması sonucu oluşan mağduriyetler hasta ve yaralıların havayoluyla taşınması ile giderilmeye çalışılmıştır. Bu bölgelere kötü kış şartlarında ulaşabilecek tek ulaşım aracı havayolu ulaşım araçlarıdır.

Ülkemizde havayolu ile hasta naklinin önemi ve insan hayatını kurtarmada ki etkisi, son yıllarda kendisinin göstermiş ve birçok hastanede helikopter iniş ve kalkışına elverişli alanlar yapılmıştır (Şan, 2003:161).

Ülkeler arasında ki gelişmişlik farkı aynı şekilde sağlık sektöründe de bazı farklılıklar olmasına sebep olmuştur. Gelişmiş ülkeler sağlık alanında daha ileri durumda, gelişemeyen ülkeler ise daha geri kalmış durumdadır. Hasta ve yaralıların bulunduğu ülkede sağlık koşullarının yetersiz olması başka ülkelerde tedavi olma ihtiyacını doğurmuştur. Hasta ve yaralıların başka ülkelere taşınması için hızlı olması sebebiyle en çok kullanılan ulaşım araçları havayolu ulaşım araçlarıdır.

3.5.3 Zirai İlaçlama ve Yangınla Mücadele

Havaların ısındığı yaz aylarında ülkemizde özellikle orman alanlarında birçok yangın çıkmaktadır. Ormanlarda yolların bulunmaması, yangınların büyümesi, fazla yaklaşamaması vb. nedenlerle bu yangınlara müdahale zorlaşmaktadır. Orman yangınlarıyla mücadele edebilmek hava araçlarının kullanılması etkili bir yöntemdir.

Hava araçlarıyla zirai mücadele ülkelerin tarımsal gelişimi açısından önemli bir faktördür. Bu yöntemi kullanmanın maliyetinin fazla olması sebebiyle daha çok tarım

alanında gelişmiş ülkeler tarafından kullanılmaktadır. Bu yöntem sayesinde çok büyük alanlar çok kısa bir süre içerisinde ilaçlanabilmektedir.

3.6 Havayolu Taşımacılığında Uluslararası Anlaşmalar ve Uluslararası Kuruluşlar

3.6.1 Uluslararası Anlaşmalar ve Sözleşmeler

Havacılık sektörünün gelişmesi ve büyümesi ile birlikte bazı problemler ortaya çıkmış uluslararası boyut kazanmıştır. Bu problemlere çözüm bulmak için uluslararası düzeyde toplantılar, anlaşmalar ve sözleşmeler yapılmıştır. Bunlardan havacılık sektörü açısından önemli olanları aşağıdadır.

- Paris Konvansiyonu: “13 Ekim 1919'da Paris'de Barış Konferansında kurulan özel bir komisyon tarafından hazırlanan Hava Ulaştırma Sözleşmesi yirmi yedi devlet tarafından imzalanmış ve 11 Temmuz 1922'de yürürlüğe girmiştir. Paris Sözleşmesi yalnız barış zamanındaki duruma ilgilidir. Sözleşme'nin 1 inci maddesinde her devletin ülkesi üzerindeki hava sahasında "Mutlak ve Münhasır Egemenliği" prensip olarak belirtilmiştir(<http://www.legalisplatform.net/hukuk-metinleri/Sivil%20Havacilik%20Cok%20Tarafi%DD%20Anlasmalar.pdf>).

Havacılık tarihinin ilk uluslararası alanda yapılan sözleşmesidir. Sözleşmeye göre her ülke kendi ülkesinin hava sahasında tek söz sahibi olacak, ülkelerin birbirlerinin hava sahasını kullanmak için gerekli izini alması gerektiği fikri hâkim olmuştur.

- Varşova Sözleşmesi: Bu sözleşme 1929 yılında, bütün dünyada uçuş gerçekleştiren hava taşıyıcılarının sorumlulukları düzenlenmiştir. Sözleşmede yolcu ve bagajlarla ilgili bazı hususlar belirlenmiştir.
- Chicago Sözleşmesi: 1944 yılında havayolu sektöründe oluşabilecek bazı hakların verileceği, oluşabilecek hukuki ve ekonomik problemlerin neler olabileceği görüşülmüş ve bu gibi sorunları çözüme kavuşturmak için sivil havacılık yasasının gerekli olduğu kanısına varılmıştır.

3.6.2 Uluslararası Kuruluşlar

ICAO (Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü):İkinci Dünya Savaşı sonrasında hava taşımacılığında meydana gelen politik ve teknik sorunların çözümüne esas genel düzenlemenin yapılması amacıyla 1944'de Chicago'da yapılan çalışmalar sonucunda

1944'te imzalanmıştır.Chicago Sözleşmesi olarak da anılan anlaşmanın giriş bölümünde belirtilen amacı; uluslararası sivil havacılığın emin ve düzenli bir şekilde geliştirilmesidir(<http://slideplayer.biz.tr/slide/2743815/>).

ICAO'nun bazı önemli görevleri şunlardır:

- Uluslararası havacılığın hızlı bir şekilde gelişmesini sağlamak,
- Havayolu için gereken araçları geliştirmek,
- Havacılık için gerekli olan altyapıların, seyrüsefer hizmetlerinin daha ileri bir teknoloji ile kullanılmasını sağlamak,
- Uluslararası alanda tüm halkın hava ulaşımına erişimini sağlamak,
- Havacılıkta işbirliği yapılması için ülkelere gerekli kolaylıkların sağlamak,
- İşbirliği yapan ülkelere karşı eşit davranmak,
- Uluslararası alanda sivil havacılıkla ilgili bütün çalışmaların ilerlemesini sağlamak.

Sivil havacılığın emniyeti ve güvenliğiyle ilgili gerekli tüm kurallar Örgüt tarafından saptanmakta olup, bunların ulusal düzeyde uygulanma durumları, ICAO bünyesinde kurulmuş mekanizmalar yoluyla denetlenmektedir. Herhangi bir ülkenin uluslararası sivil havacılığın güvenliğini ya da emniyetini düzenleyen kurallara uymaması, bu ülkeye uluslararası uçuş yapılmamasına, dolayısıyla sivil havacılığa bağlı birçok alanda zarara ve gelir kaybına neden olabileceğinden, üye ülkeler, ICAO kurallarına mümkün olan en geniş kapsamda uymaya özen göstermektedirler (<http://www.mfa.gov.tr/uluslararasi-sivil-havacilik-orgutu-icao.tr.mfa>).

ECAC (Avrupa Sivil Havacılık Konferansı):Ülkemiz, ICAO'nun yanı sıra, Avrupa ülkeleri arasındaki havacılık faaliyetlerini düzenleyen Avrupa Sivil Havacılık Konferansı'nın da üyesidir. Kısa adı ECAC olan bu kuruluş, ICAO'nun personel desteği altında ayrı bir bütçeyle, bağımsız olarak faaliyetlerini sürdürmektedir. Avrupa Sivil Havacılık Konferansı emniyetli, etkili ve kaliteli Avrupa Hava Taşımacılık sisteminin sürekli gelişimine katkıda bulunmayı amaçlar(<https://www.hezarfendergi.com/avrupa-sivil-havacilik-konferansi-ecac/>).

ECAC'nin bazı görevleri aşağıdadır.

- Havayolu taşımacılığında uygulanacak bazı havacılık kurallarının düzenlenmesi
- Havacılık sektörü faaliyetleri sonrası meydana gelebilecek çevre zararlarının önüne geçilmesi,
- Uluslararası alanda tüm pilotlar için gerekli lisansların düzenlenmesi,
- Havacılıkta uyulması gereken kuralların belirlenmesi ve havacılık için gerekli olan güvenlik hususlarının düzenlenmesi
- Havacılık sektöründe mevzuat doğrultusunda hareket edilmesinin sağlanması.

EASA (Avrupa Havacılık Emniyeti Ajansı): Avrupa Havacılık Emniyeti Ajansı (EASA), Avrupa Birliği'nin sivil havacılık güvenliği çerçevesinde oluşturduğu bir girişimdir. Amacı Avrupa hava sahası içinde, geniş anlamda hava ve havacılıkla ilgili her türlü uçak, uçuş, üretim, müdahale, etkinlik ve geçerli güvenlik mevzuatların takibi ve uygulanmasını kontrol edip, Avrupa'da havacılık güvenliğini sağlamaktır(<http://www.turkpilotakademisi.com/haberler/pilot-egitimi-icin-basvuru-formu/#.WV3j0hXygdU>).

EUROCONTROL (Avrupa Hava Seyrüsefer Emniyeti Teşkilatı): Teşkilatın amacı Avrupa hava trafik yönetimini geliştirmek olan uluslararası bir örgüttür. EUROCONTROL devletler, seyrüsefer hizmet sağlayıcıları, sivil ve askeri kullanıcılar, havaalanları, havacılık endüstrisi, profesyonel örgütler ve diğer ilgili Avrupa kuruluşları ile işbirliği içinde kısa, orta ve uzun dönem Avrupa hava trafiği stratejileri planlamakta, geliştirmekte ve koordine etmektedir. Türkiye EUROCONTROL'e üyedir (Erdoğan, 2014:54).

EUROCONTROL'un Hedefleri:

- Hava trafiğinin gerçekleştiği hava sahasının genişletilmesi
- Havayolu ulaşımını destekleyerek uçak trafiğinin istikrarlı bir şekilde sürdürülmesini sağlamak,
- Hava trafiğini kontrol etmek için gerekli düzenlemeleri yapmak,
- Tüm Avrupa ülkeleri ile gerekli koordinasyonu sağlamak,
- Hava trafiğinin güvenli bir şekilde gerçekleştirilmesini sağlamak,
- Ülkelerin ortak tercihleriyle karar alınmasını sağlamak,

- Sivil havacılığın daha güçlendirilmesi için havacılık alanında faaliyet gösteren diğer otoritelerle ortaklık yapmak.

IATA (Uluslararası Hava Taşımacılığı Birliği):Tüm dünyada havayolu taşımacılığının güvenliğinin sağlanması ve havayolu taşımacılığının daha ekonomik bir taşımacılık türü olması için gereken önlemleri alır (https://tr.wikipedia.org/wiki/Uluslararası_Hava_Taşımacılığı_Birliği) .

JAA (Havacılık Otoriteleri Birliği):JAA emniyet düzenleyici standartlar ve prosedürlerin uygulanması ve geliştirilmesinde işbirliği anlaşmasına varmış belirli sayıdaki Avrupa Devletinin, sivil havacılığı düzenleyici otoritelerinin temsil edildiği, Avrupa Sivil Havacılık Konferansının bir birleşik yapısıdır. İşbirliğinin amacı, yüksek ve sabit bir emniyet standardı için uygun zemin yaratmaktır (Şen 2016:04).

JAA'nın amaçları ve fonksiyonları aşağıdadır.

- “Yüksek bir emniyet standardı ve JAA düzenlemelerinin FAA düzenlemeleriyle uyumunun sağlanması,
- Havacılık emniyetinin en üst düzeyde sağlanması,
- Avrupa Havacılık Güvenliği Kurumu-EASA'nın oluşumuna katkıda bulunmak ve JAA'den EASA'ya geçişi sağlamak,
- Havacılık emniyetinin maliyet etkin bir şekilde gerçekleşmesini sağlayarak havacılık endüstrisinin verimliliğine katkıda bulunmak,
- Üye ülkeler arasında standartlar oluşturmak,
- Bölgesel organizasyonlarla ve ülkelerin sivil havacılığında önemli role sahip ulusal otoriteleri ile işbirliği yapmak.” (<https://iguhavacilik.jimdo.com/sivil-havacilik/uluslararası-sivil-havacılık-kuruluşları/>).

3.6.3 Türkiye’de Faaliyet Gösteren Havacılık Kuruluşları

- **SHGM (Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü):** Ülkemizde havacılık sektörünün gelişmesi ve tüm halk tarafından kullanılması ile birlikte sivil havacılık faaliyetleri de hızlı bir gelişme göstermiştir. Bu gelişmeyi kontrol etmek, ülkemizin havacılık sektörünün diğer ülkelerden geri kalmasının önüne geçerek çıkarlarımızı korumak, havacılık konusunda diğer ülkelerle olan ilişkilerimizi

sağlıklı bir şekilde yürütmek ve denetlemek amacıyla kurulmuştur (<http://web.shgm.gov.tr/tr/kurumsal/1--tarihce>).

Ülkemizdeki sivil havacılık sektörünün düzenli ve verimli şekilde işleyebilmesi, ülkemizin tümünde faaliyet gösteren tüm sivil havacılık faaliyetlerinin planlanması ve koordinasyonundan SHGM sorumludur. Bu sorumluluğunu yerine getirirken tüm dünyada faaliyet gösteren, havacılık sektöründe söz sahibi uluslararası kuruluşlar ile sürekli iletişim halindedir. Bu kuruluşlar tarafından yapılan çalışmaları takip etmekte ve havacılık faaliyetlerini uluslararası mevzuata göre sürdürmektedir. SHGM'nin bazı önemli görevleri şunlardır:

- Uluslararası alanda belirlenen mevzuatlara karşı işlem yapanlar hakkında hukuki yolları kullanmak,
- Sivil havacılık alanında faaliyet gösteren eğitim kurumlarının çalışma şekli ve denetimlerini yapmak,
- Hava araçları ve yolcuların emniyetinin sağlanması için Havalimanlarının denetimini yapmak,
- Sivil havacılık alanında görev yapan tüm personelin yeterlilik koşullarını belirlemek ve personelleri denetlemek gibi görevleri bulunmaktadır.

SHGM yukarıda bahsedilen görevlerinin dışında sivil havacılık faaliyetlerinin gelişmesi için değişik projelerle hizmet vermektedir. Bu şekilde sivil havacılık sektörünü harekete geçirerek tüm halka hizmet etmek ve çevreye duyarlı bir havacılık sektörü ortaya çıkarmayı amaçlamıştır.

- **DHMI (Devlet Hava Meydanları İşletmesi):**DHMI havayolu taşımacılığı için ihtiyaç olan altyapı ve diğer gerekli tesisleri yapılmasını sağlamakla görevlidir. Ülkemizin birçok ilinde bulunan Havalimanlarının işletilmesi, Ülkemiz üzerinde ki hava trafiğinin düzenlenmesi ve kontrol edilmesi DHMI'nin temel işlerinden biridir. DHMI ülkemizde havayolu taşımacılığının güvenli bir şekilde gerçekleştirilmesi için gerekli olan hava seyrüsefer aletlerini temin etmektedir. Ayrıca Havalimanlarında uçakların ihtiyacı olan yer hizmetleri işi de DHMI tarafından koordine edilmektedir.

- “**THK (Türk Hava Kurumu):**Türk halkına havacılığın sivil ve askeri alanlardaki önemini anlatmak, askeri ve sivil havacılığa destek ve yardımcı olmaktır. THK’nın bazı görevleri şunlardır:

- Havacılıkla ilgili gelişmeleri izlemek, milli yayınlar hazırlamak,
- Uluslararası alanda faaliyet gösteren havacılık kurumlarına üye olmak,
- Havacılıkla ilgili yarışmalar ve etkinlikler düzenlemek,
- Uluslararası alanda faaliyet göstermek üzere milli takımlar oluşturmak,
- Ülkemizde havacılık kulüplerinin kurumasını desteklemektir”

<https://www.msxlab.org/forum/sosyoloji/13802-thk-turk-hava-kurumu.html>).

3.7 2920 sayılı Sivil Havacılık Kanunu

1983 yılında 2920 sayılı Sivil Havacılık Kanunu yürürlüğe girmiştir. Bu kanun ile tüm sivil havacılık faaliyetleri, hak ve hürriyetleri, kabotaj, sivil hava araçlarının alımı, kayıt, devir, ipotek hava aracı sicili, sicilden kaydının silinmesi, hava ulaştırma sözleşmeleri, hava araçlarının kiralanması, havacılık personelinin lisanslandırılması, kaptanın hak ve sorumlulukları, yolcuların ve taşıma sözleşmesinin taraflarının hak ve yükümlülükleri, tüm sivil havacılık operasyonları, havacılık işletmelerinin sorumlulukları, hava araçlarının kaza kırım hallerinde izlenecek usuller, havaalanları ve terminaller gibi hususlar düzenlenmiştir (Kaplan, 2014).

Sivil Havacılık Kanunu ile ülkemizin sınırları içerisinde bulunan yerler ülkemizin hava sahası olarak belirlenmiştir. Her ülkede olduğu gibi ülkemizde kendi hava sahasındaki egemenliğini kullanmaktadır. Yabancı uçakların ülkemizin mevzuatı çerçevesinde uçuşlarını gerçekleştireceği belirtilmiştir. Ülkemiz içerisinde ticari olarak taşımacılık yapan Türk hava araçlarına ayrıcalık tanınarak milli bir havayolu oluşturulması hedeflenmiştir. Ülkemizin güvenliği söz konusu olduğunda hava sahasının bir kısmını veya tamamını uçuşa kapatma yetkisinin ülkemizde olduğu hususu belirtilmiştir. Böylece acil durumlarda hava sahamız kontrol altına alınmak istenmiştir.

Bu kanun ile serbestleşme çalışmaları kapsamında özel sektöre de havayolu sektöründe faaliyet yapabilme hakkı verilmiş böylece havayoluna artan talebin karşılanması hedeflenmiştir. Özel sektöründe havacılık sektöründe söz sahibi olmaya başlaması ile birlikte rekabet artmış ve bu kanundan sonra ki yıllarda havayolu trafiğinde önemli bir artış yaşanmıştır. Sivil Havacılık Kanunun etkisiyle özel sektör

tarafından havacılık sektörü incelenmeye başlanmış, cazibeli hale gelmiştir. Ancak olayların hızlı gelişmesi ve sistemin tam oturmaması nedeniyle sektör hazırlıksız yakalanmıştır. Kanun belli bir plan ve program çerçevesinde büyümeyi öngörürken gerçekte ülkemizde öyle olmamıştır. Çünkü ülkemizde o yıllarda havacılık sektörü yeni geliştiği için altyapı yatırımları henüz yeterli değildi. O yıllarda havacılığın hızlı gelişmesi ile birlikte altyapı yatırımları yetersiz kaldı. Havacılık sektörünün en önemli altyapı yatırımlarından olan havaalanları o yıllarda dengesiz dağılmış bu durum bazı havaalanlarının atıl durumda kalmasına, bazı havaalanlarının ise yetersiz kalmasına sebep olmuştur. Bazı bölgelere uçuş emniyeti açısından emniyetli olmaması ve gerekli şartları sağlamamasına rağmen havaalanları yapılmıştır. Bunun en önemli sebebi sektörün siyasi olarak baskı altında olması, siyasilerin her havaalanı yapımını doğru olarak görmesidir.

3.8 Havayolu Taşımacılığında Uygulanan Stratejiler

Havayolu şirketleri hem yolcu taşımacılığı hem de kargo taşımacılığı alanında maliyetleri en aza indirmek için çeşitli stratejiler geliştirmişlerdir. Bazı havayolu şirketleri daha düşük fiyatlarla yolculara verdikleri hizmeti de kısıtlayarak daha fazla gelir elde etmeye çalışmışlar ve kısmen başarılı da olmuşlardır. Bu uygulamayla havayolu şirketleri eskisine göre daha fazla kar sahibi olmuş ancak bazı şirketlerin kalitesinin eskisi gibi olmaması müşteriler tarafından pek memnuniyetle karşılanmamıştır.

3.8.1 Yolculara Yönelik Uygulanan Stratejiler

Bazı havayolu şirketleri kendilerine göre stratejiler geliştirmiş uçakların doluluk oranlarına göre fiyatlarını belirlemek istemişlerdir. Eğer uçaklardaki doluluk oranı fazlaysa uçuşun gerçekleşeceği güne kadar tüm biletlerin satılacağı düşünülerek fiyatlar yüksek tutulmuş, eğer doluluk oranı azsa uçuşun gerçekleşeceği güne kadar uçağın dolmayacağı düşüncesiyle fiyatlar düşük tutulmuştur. Bu uygulamanın etkisiyle havayollarını kullanacak olan yolcular daha uygun bir bilet almak için genelde doluluk oranı artmadan bilet almaya başlamışlardır. Yani yolculuğun gerçekleşeceği günden daha önce ki bir zamanda bilet ücretlerini ödeyerek yerlerini ayırmışlardır. Havayolu şirketleri uçuşun gerçekleşeceği tarihten çok önce maddi olarak kazanç elde etmeye

başlamış ve uçuşun gerçekleşeceği tarihe kadar bu kazançları değerlendirmeye çalışmışlardır.

Havayolu sektöründe uygulanan stratejilerden biride uçağa binmenin artık lüks bir hizmet olmadığı imajının verilerek daha fazla yolcuya hizmet vermenin amaçlanmasıdır. Bu şekilde yolcuların havayolu kullanımının pahalı olduğu düşüncesi önlenmek istenmiş ve insanlar daha fazla havayolu kullanmaya teşvik edilmiştir.

Uluslararası turizm 1960 sonrası dönemde büyük bir gelişme göstermiştir. Turizmdeki bu talep artışını izleyen yıllarda, uluslararası hava taşımacılığında, ulaştırmanın başka hiçbir dalında görülmeyen gelişmeler gerçekleşmiştir. Havayolu teknolojisindeki ilerlemeler, ucuz petrol fiyatları, jet uçaklarının ve geniş gövdeli uçakların kullanımı, uluslararası hava trafiğini olumlu yönde etkilemiştir (Arıkan, 1998:46).

Havayolu taşımacılığı daha çok uzun mesafelerde seyahat etme imkânlarını geliştirmiştir. Zaman unsurunu önemseyen insanların ilk öncelikli tercih ettiği taşıma türü havayolu taşımacılığıdır. Havayolu taşımacılığı geçmişten günümüze kadar hep turizm sektörü ile iç içe olmuş, bu sektörlerden birinin gelişmesi diğerini etkilemiştir. Her iki sektörde yeniliklere ve teknolojik gelişmelere açıktır. Turizmin gelişmesini engelleyen bazı hususların (vize, kısıtlamalar vb.) ortadan kaldırılması ile turizm sektörü daha da gelişmeye başlamış ve aynı zamanda havayolu taşımacılığını da gelişimine katkı sağlamıştır.

Günümüzde, yolcuların hareket ve varış saatlerine uygunluk sağlayabilen, zamanında taşımayı gerçekleştirebilen ve turistik seyahatlerin gerekli kıldığı kurallara uyum gösterebilen bilgisayar destekli havayolu ulaştırması, ulaşım sektöründeki ticari avantajını arttırarak uluslararası seyahat pazarında daha etkin bir rol oynamaktadır. Havayollarının sahip olduğu bu üstünlüklerin ve ulaşım kolaylığının turizm talebini arttırıcı bir etken olduğu gözlemlenmektedir. Dünyada ve özellikle Akdeniz bölgesinde gittikçe gelişme kaydeden turizmin, Türkiye'de de uzun dönemde ve hızlı bir şekilde gelişimini sürdüreceği tahmin edilmektedir. Talep artışındaki bu gelişmeyi, kısmen havayolu taşımacılığındaki yeniliklerde aramak gerekir (Arıkan, 1998:46).

3.8.2 Kargo Taşımacılığına Yönelik Uygulanan Stratejiler

Havayolunda yolcu taşımacılığının yanında kargo taşımacılığı da bir gelişme süreci içerisinde. Havayolu şirketleri bu alanda kazanç elde etmek için çeşitli stratejiler uygulamıştır. Hava kargo ile birlikte ürünlerinin daha kısa sürede tedarik zinciri içerisinde dolaşması sağlanmak istenmiştir. Diğer taşımacılık türlerine göre hava kargo taşımacılığının pahalı görünmesine rağmen aslında hava kargo ile değerli eşyalar taşındığı için taşınan eşyanın değerine göre diğer taşımacılık türlerinden daha ucuz hale gelmektedir. Gelecek yıllarda da bu sektörün gelişmesi ile birlikte taşıma bedellerinin daha da düşecek olması yönündeki tahminler, sektöre olumlu şekilde yansımaktadır. Küreselleşme ile birlikte dışa açılımları hızlanan ülkeler için hava kargo taşımacılığı çok büyük öneme sahiptir. Özellikle ihracatçı ülkeler daha çok maddi değeri yüksek olan ürünleri en kısa sürede en çok yere gönderebilmek için hava kargo taşımacılığını tercih etmişlerdir. Bütün bu olumlu özelliklerinin yanı sıra bu sektörün çok hassas bir sektör olması en ufak bir olumsuzluktan etkilenmesini sağlamıştır. Örneğin büyük bir şirketlerin zarar etmesi, başka bir şirkete ait hava kargo uçağının düşmesi, devletler tarafından bu sektöre bazı kısıtlamalar getirilmesi gibi durumlar, bu sektörde faaliyet gösteren bütün şirketleri etkilemektedir.

3.8.3 Finansman Stratejileri

Havayolu taşımacılığı sektöründe firmaların ihtiyaç duyduğu kaynakların sağlanması için finansal bir planlama yapılması gerekmektedir. Çünkü bu sektörde faaliyet gösterebilmek için büyük altyapı yatırımları gerekmektedir. Firma faaliyet göstermek istediği alanın büyüklüğüne göre ne kadar ve ne oranda finansman kullanacağını belirlemelidir. Öz kaynak ve finans yoluyla edilen kaynaklar ölçülü olmalıdır. Genel anlamda finansmanını öz kaynakla yapan işletmelerin performanslarının daha iyi olabileceği söylenebilir. Sektörde kullanılacak olan araç-gereç ve fonların amaçlanan hedeflere uygun bir şekilde kullanıma hazır hale getirilmesi işletme verimliliği açısından önemlidir.

Havacılık sektöründe faaliyet gösterebilmek için olması gereken en temel araç uçuş araçlarıdır. Bu araçlara sahip olabilmek için işletmelerin uyguladığı en yaygın finansman stratejileri; direk uçak satın alma, başka bir havayolundan uçak kiralama yöntemidir. İşletmeler talebe göre söz konusu stratejilerini belirlemektedir.

3.9 Havayolu Taşımacılığında Serbestleşme (Özelleştirme) Çalışmaları

1933 yılında Havayolları Devlet İşletme İdaresi faaliyetlerine başlamıştır. O tarihlerde Havayolları Devlet İşletme İdaresi bugün faaliyette bulunan iki önemli havacılık kuruluşu olan THY ve DHMİ'nin birleşiminden oluşmaktadır. Kurulduğunda Millî Savunma Bakanlığına bağlı olarak sivil havayolu kurarak taşımacılık yapmakla görevlendirilmiştir. Havayolu taşımacılığı için gerekli olan uçuş araçlarını temin eden THY ve uçuş araçlarının iniş kalkış yapabilmesi için gerekli olan altyapıyı hazırlanan DHMİ bu sektörün en önemli kurumlarıdır. Bu yüzden özelleştirme çalışmaları da bu kurumlardan başlamış ve yoğunluk kazanmıştır.

3.9.1 THY'de Özelleştirme Çalışmaları

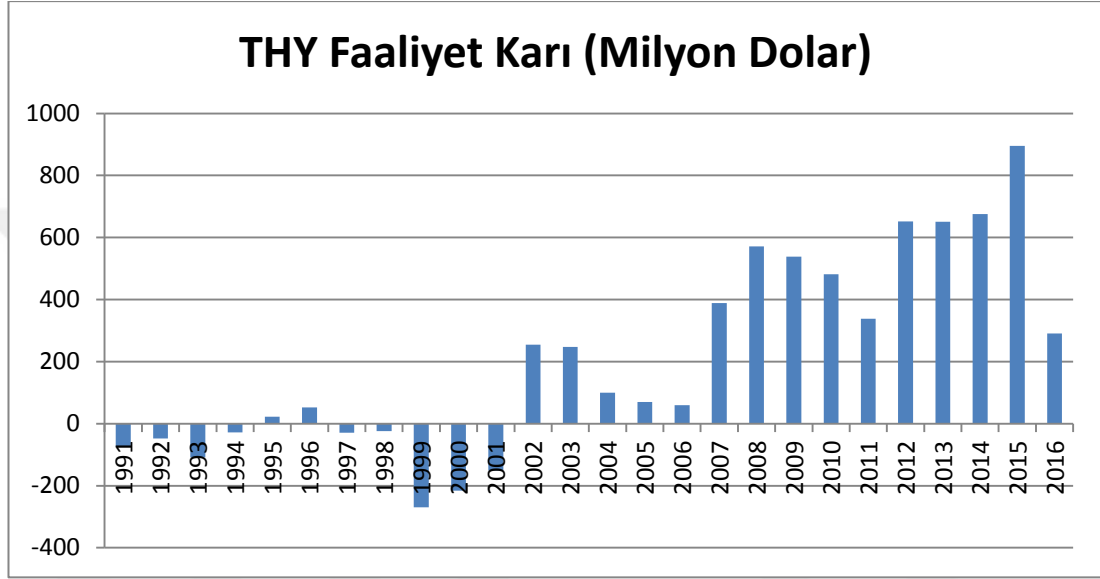
1980'li yıllardan sonra ülkemizde tüm alanlarda bir değişim içine girilmiş ve serbestleşme eğilimleri artmıştır. Bu kapsamda şirketin statüsü ve yönetimi değişmiştir. Bu değişim THY'de ki büyük değişimin başlangıcı olarak yorumlanmıştır. THY'nin özelleştirilmesi ile ilgili çalışmalar 1986 yılı başlarından itibaren yavaş yavaş hareketlenmeye başlamıştır. Ancak gerçek manada özelleştirme sürecine 1990 yılında geçilebilmiştir. Bu yılda THY hislerinin bir kısmı (%1,55) halka arz edilmiştir. THY'nin özelleştirilmesi ile ilgili karar resmi gazetede yer almıştır. THY'nda yaşanan bu gelişmeler neticesinde, bu sırada ülkemiz ve dünyada yaşanan bazı olumsuz durumlarında etkisiyle beklenildiği kadar olumlu sonuçlar elde edilememiştir.

2000'li yılların başında THY'nin %49 hissesi satışa hazır hale getirilmiş ancak bu halka arz ancak 2004 yılında gerçekleştirilmiştir. Çünkü THY bazı yılları zararlar kapatmış bu yüzden halk hisseleri alma konusunda çekingen yaklaşmıştır. Hisselerin %49'u arz edilebilecek haldeyken ancak %23'ü arz edilebilmiştir (<http://www.turkishairlines.com/tr-tr/kurumsal/basin-odasi/bir-bakista-thy/sss>). Bu dönem de halka arzın düşünülmesinde en önemli faktör yurtdışındaki Türklerin hedeflenmesidir. THY'yi en iyi tanıyan gruplardan birinin yurtdışında yaşayan Türkler olduğu düşünüldüğünde bu hedef gayet normal bir hedeftir.

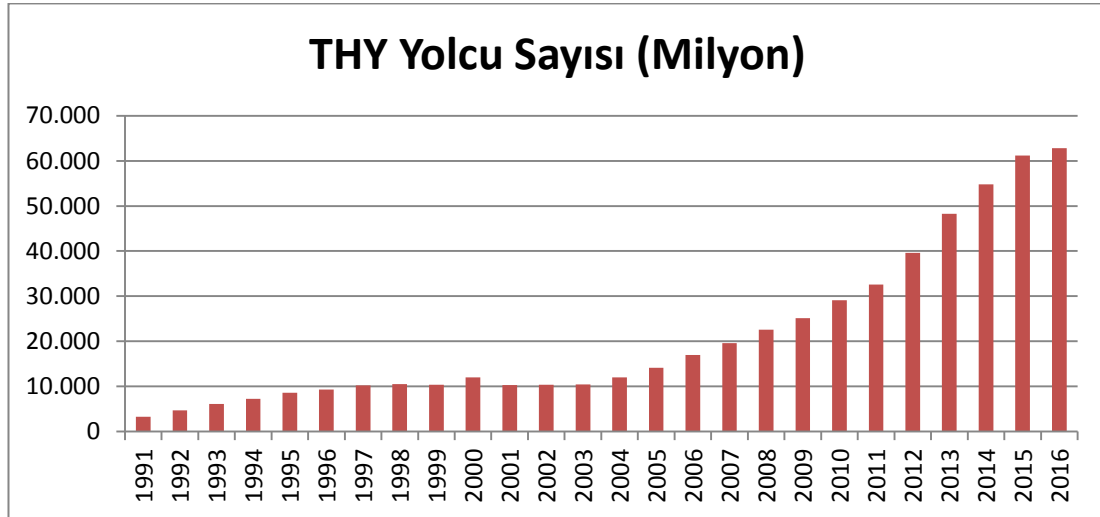
Satışa hazır olan hisselerin bir kısmının halka arz edilememesi nedeni ile 2006 yılında tekrardan bir halka arz çalışmaları yapılmıştır. Bu yılda kamunun elinde olan %75 hisse payı halka arzla birlikte %49'a düşmüştür. Böylece THY'nin hisselerinde devletin elinde olan pay %50'nin altına inmiştir. Hisse payının yarıdan aşağıya

düşmesine rağmen sözleşmede imtiyaz hakkının devlete ait olduğu belirtilmiştir. Böylece şirketin amaç ve misyonunu sürdürmesinde, sermayesinin arttırılmasında, başka şirketlerle birleşmeye karar verilmesinde, bazı sözleşmelerin feshinde, herhangi bir uçuş hattının kapatılması veya açılmasında ve bazı önemli kararların alınmasında devlete nihai söz ve onay hakkı tanınmıştır.

Şekil 3.4 (1991-2016) THY'nin, Kar ve Zarar Durumu



Şekil 3.5 (1991-2016) THY'nin Yolcu Sayısı



Kaynak: Türk Hava Yolları, 1991-2016

Şekil 3.4'e göre THY'nin az miktarda bir hissesinin halka ilk arz edildiği 1990 yıllarında şekildende anlaşılacağına göre zarar ettiği görülmektedir. Bu yıllarda arz miktarının az olmasının en büyük nedeni bu zararın etkisinin olduğu söylenebilir. Halka arzın THY'nin kar zarar durumuna nasıl bir etki yapacağının önceden kestirilememesi de bu oranın düşük olmasını sağlamıştır. Çünkü daha önce THY'de herhangi bir arz yaşanmamıştır. Halka arz oranının küçük olması THY'nin durumunda önemli bir değişiklik yapmamıştır.

Şekil 3.4 ve şekil3.5'e göre2002 yılına kadar şirketin yolcu sayısının genelde artmasına rağmen faaliyet karının gittikçe düştüğü görülmektedir. Bazı yıllarda rekor düzeyde zararlar elde edilmiş ve şirketin mali bütçesi ciddi şekilde sarsılmıştır. 2002 yılından sonra yolcu sayısının düzenli olarak artmasına rağmen faaliyet karı düzenli olarak artmamıştır. Ancak geçen yıllarda olduğu gibi artık şirket hiçbir yılda zarar etmemiştir. 2004 yılında tekrardan bir halka arz süreci olmuş ve önceki 2 yıla göre faaliyet karı bir miktar düşmüştür. Bu düşüş toplamda yarıdan fazlasının halka arz edildiği yıl olan 2006 yılına kadar sürmüştür. 2006 yılında ise son yılların en düşük karı elde edilmiştir. Bu yıldan sonra devlet ile birlikte hisse sahipleri bir bütünlük içinde THY'nin önünü açmak için çabalamışlardır. Halka arzın tamamlandığı 2006 yılından 2009 yılına kadar THY'de büyük bir sıçrama görülmüş ve rekor karlar elde edilmeye başlanmıştır. Bu yıllarda halka arzın başarılı bir sonuç doğurduğu söylenebilir. 2015 yılına kadar genel anlamda hem yolcu sayısında hem de faaliyet karında ki büyüme devam etmiştir.

Günümüzde havayolunu kullanan insan sayısı gün geçtikçe artmakta, Havayolu taşımacılığında ücretler düşmektedir. Bu gelişmenin en önemli sebeplerinden biri THY'nin özelleştirme sürecinin doğru yönetilmesidir. THY'nin özelleştirme süreci ile birlikte havayolu taşımacılığı işi yeniden düzenlenmiştir. Sektör bir bütün olarak rekabete açılmış ve sektörde faaliyet gösteren işletme sayısı hızla artmıştır. Yolcu sayısının sürekli artmasına rağmen uçak kazalarının artmaya başlamaması uçuş can ve mal emniyetinin de göz ardı edilmediğini ortaya koymuştur. Böylece tüm yolcuların güvenli bir şekilde bir yerden başka bir yere ulaşmasını sağlamıştır.

THY operasyon gelirlerini artırma, riskleri azaltmak ve rakiplerinin pazara giriş temayüllerini azaltmak için birçok yan kuruluşu sahiptir. THY Yan Kuruluşları: “”THY

Teknik A.Ş., Güneş Ekspres Havacılık A.Ş., THY Opet Havacılık Yakıtları A.Ş., TGS Yer Hizmetleri A.Ş., THY DO&CO İkram Hizmetleri A.Ş., Pratt&Whitney THY Teknik Uçak Motoru Bakım Merkezi Ltd.Şti., Goodrich THY Teknik Servis Merkezi Ltd.Şti., TCI Kabin İçi Sistemleri San. ve Tic. A.Ş., Uçak Koltuk Üretim San.ve Tic.A.Ş. HABOMHavacılık Bakım Onarım ve Modifikasyon Merkezi A.Ş., Turkbine Teknik Gaz Türbinleri Bakım Onarım A.Ş. , THY Aydın Çıldır Havalimanı İşletme A.Ş.” (Gökırmak, 2014:18).

3.9.2 DHMİ’de Özelleştirme Çalışmaları

Hava taşımacılığının altyapısını hazırlayan ve uçakların iniş, kalkış ve konaklama ihtiyaçlarına cevap veren kurum DHMİ’dir. Ülkemizde Havalimanı yapım ve işletimi uzun yıllar boyunca devlet tarafından yapılmıştır. Avrupa da bazı havalimanlarının kar elde ettiğinin görülmesi ve bazı havalimanlarının özelleştirilmesi Türkiye’de de bu fikrin yaygınlaşmasına sebep olmuştur. 1994 yılında ki yasal düzenlemelerle birlikte havaalanlarının özelleştirilmesi mümkün olmuştur. Bu gelişme üzerine DHMİ bundan 2 yıl sonra havalimanı özelleştirme işini Antalya Havalimanı yeni Terminali ile başlatmıştır.

Özelleştirmelerin yaygınlaşması ile birlikte artık geçmişten farklı olarak özel sektöründe havalimanı yapımı ve işletimi hakkı elde etmesi sağlanmıştır. Özel sektöre böyle bir hak verilmesini sebebi, devletin kaynaklarını kullanmadan gerekli olan havalimanı terminallerini özel sektör eliyle yapıp hizmete açılması, özel sektör tarafından işletilerek daha sonra ücretsiz olarak devlete teslim edilmesinin sağlanmasıdır. Böylece kamu kaynakları kullanılmadan ülkemize havalimanları kazandırılmak istenmiştir. DHMİ tarafından terminal özelleştirmeleri devam etmiş ve günümüze kadar yaygınlaşmıştır. Özelleştirme yapılırken birçok özelleştirme yöntemi kullanılmaktadır. Ancak havalimanı terminal özelleştirmelerinde en çok kullanılan yöntem Yap-İşlet-Devret (YİD) modelidir.

YİD modeli, maddi kaynak ihtiyacı olan projelerin finansmanı için geliştirilen ve finansman sıkıntısının ilk dönemi olan inşaat aşamasında bu sıkıntının özel yatırımcı sayesinde giderilmesi ve yatırım maliyetinin tesisin işletilmesi neticesinde elde edilecek gelirden karşılanması esasına dayanan bir proje finansman modelidir (Erekmekçi, 2012:01).YİD modeli ile birlikte kamu kesiminin payının küçültülmesi ile özel sektörün

daha fazla aktif olması ve bazı yatırım ve diğer hizmetlerin gerçekleştirilmesinde özel kesimlerin kaynak ve bilgisinin kullanılması amaçlanmıştır. Büyük sermaye ve yatırım gerektiren işlerin devlet bütçesine yük olmadan başka finansman yollarıyla gerçekleştirilmesi ile Yap-İşlet-Devret modeli daha cazip hale gelmeye başlamıştır.

1985 yılında hazırlanan 5 yıllık kalkınma planında Yap-İşlet-Devret modeline yer verilerek yabancı sermayenin de ülkemize gelmesi sağlanmak istenmiştir. Yap-İşlet-Devret modeli karşılıklı bir sözleşme çerçevesinde yürütülmekte olup, işletme süresi ve üretilen mal veya hizmet karşılığı alınacak ücretin tespit şekli bu sözleşme ile belirlenmektedir. Özel sektör tarafından yapılacak yatırımların her aşaması devlet tarafından denetlenmekte ve yapılacak değişikliklerde devletin izninin alınması gerekmektedir. Bu model ile işletme süresi bittikten sonra özel firma tarafından yapılan ek yatırım ve teçhizatlar kamunun malı sayılmaktadır.

Yap-İşlet-Devret Modeli kapsamında özelleştirilen önemli havalimanları: Atatürk Havalimanı, Antalya Havalimanı, Esenboğa Havalimanı, Adnan Menderes Havalimanı, Dalaman Havalimanıdır. Bu havalimanlarının özel sektör tarafından işletildiği yıllara bakıldığında yolcu trafiğinin hızla arttığı gözlemlenmiştir. Bu durum havalimanı terminallerinin özel sektör tarafından işletilmesinin yolcu trafiğine olumlu katkısını gözler önüne sermektedir.

DHMI bünyesinde özel sektör tarafından işletilen havalimanları ile iletişim halinde olmak ve bu havalimanlarının denetimini yapmak üzere KÖİ(Kamu Özel İşbirliği) Daire Başkanlığı kurulmuştur.

KÖİ'nin görevleri:

- “KÖİ Projeleri kapsamında Görevli/Kiracı/Şirketlerce işletilmekte olan Havalimanı/Terminallerin işletme dönemlerindeki faaliyetlerinin İdare ile Görevli/Kiracı/Şirketler arasında imzalanan Kiralama/Uygulama/İmtiyaz sözleşmeleri ve ekleri ile İhale Şartnamesi çerçevesinde yürütülmesine yönelik gerekli yazışmaların yapılmasını sağlamak, bu kapsamda Genel Müdürlükçe yürütülen diğer tüm faaliyetler ile ilgili sekretarya görevini yürütmek (DHMI, 2016:112-113).
- KÖİ Projeleri kapsamında Görevli/Kiracı/Şirketlerce işletilmekte Havalimanı/Terminal binalarında Görevli/Kiracı/Şirketler tarafından yürütülen hizmetlerin Uygulama/Kiralama/İmtiyaz sözleşmesi ve ekleri ile Genel

Müdürlük talimatları çerçevesinde Genel Müdürlük tarafından belirlenen amaç, ilke ve talimatlara uygun olarak yürütülmesini denetlemek/denetlettirmek (DHMİ, 2016:112-113).

- KÖİ Projeleri kapsamında Görevli/Kiracı/Şirketlerce işletilmekte olan havaalanları/terminal binalarında Görevli/Kiracı/Şirketler tarafından yürütülen işletme hizmetlerinin Uygulama/Kiralama/İmtiyaz sözleşmesi ve ekleri ile Genel Müdürlük talimatları çerçevesinde yürütülmesi için Terminallerde 2 (iki) ayda bir havalimanlarında 6 (altı) ayda bir olarak yapılan düzenli denetimlerinin raporlarını incelemek, tespit edilen eksiklik ve aksaklıkların giderilmesine ilişkin yazışmaların yapılmasını sağlamaktır.”(DHMİ, 2016:112-113).

Tablo 3.4 Havalimanları Gelir Durumu

HAVALİMANLARI	HAVALİMANLARI GELİRLERİ				
	2014 G	2015R	2016 P	2016 P	2018 P
İSTANBUL ATATÜRK	1.584.442	1.699.446	1.779.935	2.118.402	2.362.432
ANKARA ESENBOĞA	164.495	173.533	168.844	205.051	234.673
İZMİR ADNAN MENDERES	131.685	218.077	221.132	251.998	274.563
ANTALYA	705.329	753.603	790.655	877.550	947.044
MUĞLA DALAMAN	69.760	130.944	152.186	165.902	176.438
ADANA	61.646	67.362	65.504	83.216	97.715
TRABZON	37.060	40.332	39.347	49.879	58.140
MUĞLA MİLAS-BORUM	62.171	100.382	173.989	186.917	196.051
ISPARTA SÜLEYMAN DEMİREL	2.251	2.434	2.420	3.033	3.408
NEVŞEHİR KAPADOKYA	2.340	2.610	2.423	3.172	3.688
ERZURUM	10.861	11.960	11.499	14.727	17.423
GAZİANTEP	26.786	29.193	28.412	36.077	42.071
ADİYAMAN	1.726	1.918	1.790	2.334	2.744
AĞRI	1.989	2.224	2.076	2.707	3.188
AMASYA MERZİFON	1.353	1.507	1.408	1.836	2.157
BALIKESİR MERKEZ	105	117	108	141	166
BALIKESİR KOCA SEYİT	2.129	2.358	2.235	2.889	3.386
BATMAN	4.768	5.307	4.971	6.471	7.652
BİNGÖL	743	795	800	998	1.121
BURSA YENİŞEHİR	2.139	2.377	2.238	2.906	3.399
ÇANAKKALE	295	323	313	398	464
GÖKÇEADA	67	75	69	91	108
DENİZLİ ÇARDAK	3.926	4.312	4.093	5.279	6.131
DİYARBAKIR	17.536	19.553	18.271	23.833	28.387
ELAZIĞ	9.729	10.767	10.213	13.194	15.520
ERZİNCAN	3.180	3.534	3.311	4.309	5.035
HAKKARİ Y.O SELAHADDİN EY.	0	1.265	1.301	1.615	1.837
HATAY	14.941	16.258	15.929	20.160	23.381
IĞDIR	2.204	2.462	2.279	2.986	3.518
K. MARAŞ	1.813	2.033	1.875	2.465	2.920
KARS HAKAKANI	4.860	5.378	5.061	6.567	7.688
KASTAMONU	622	677	657	838	960
KAYSERİ	22.490	24.680	23.680	30.347	35.418
KOCAELİ CENGİZ TOPEL	444	494	462	600	696
KONYA	9.863	10.923	10.332	13.359	15.693
MALATYA	6.819	7.587	7.116	9.258	10.967
MARDİN	3.709	4.124	3.851	5.018	5.904
MUŞ	2.470	2.770	2.573	3.367	3.983
ORDU GİRESUN	0	183	198	236	268
SAMSUN ÇARŞAMBA	16.378	18.006	17.192	22.110	25.882
SİİRT	625	697	658	851	1.011
SİNOP	178	181	193	231	244
SİVAS NURİ DEMİRAĞ	3.987	4.412	4.165	5.392	6.301
ŞANLIURFA GAP	5.762	6.414	6.002	7.817	9.193
ŞIRNAK ŞERAFETTİN ELÇİ	915	980	978	1.221	1.390
TEKİRDAĞ ÇORLU	3.936	4.199	4.235	5.272	5.850
TOKAT	654	721	708	892	1.018
UŞAK	88	91	99	116	126
VAN FERİT MELEN	11.774	13.062	12.269	15.948	18.840
ZONGULDAK ÇAYCUMA	0	53	53	53	56
GAZİPAŞA ALANYA	0	82	82	85	92
AYDIN ÇILDIR	0	0	0	0	0
ÇUKUROVA BÖLGESEL	0	0	0	0	0
ZAFER BÖLGESEL	0	82	84	89	95
MERKEZ+ (Faaliyet dışı)	2.586	2.485	2.836	3.278	3.903
TOPLAM	3.025.629	3.415.342	3.613.110	4.223.481	4.680.338

Kaynak: DHMİ 2016 İşletme Bütçesi Sy. 110

Tablo 3.5 Havalimanları Gider Durumu

DHMI HAVALİMANI GİDERLERİ (BİN TL)					
<i>HAVALİMANLARI</i>	2014G	2015R	2016P	2017P	2018P
İSTANBUL ATATÜRK	651.880	326.461	342.244	357.086	515.337
ANKARA ESENBOĞA	174.061	148.062	163.973	178.876	192.673
İZMİR ADNAN MENDERES	76.070	112.446	118.455	126.376	131.341
ANTALYA	246.143	227.849	234.328	238.576	237.222
MUĞLA DALAMAN	38.563	72.199	75.676	79.108	80.792
ADANA	41.186	47.901	51.396	56.726	61.198
TRABZON	36.516	46.563	50.176	54.754	58.583
MUĞLA MİLAS-BODRUM	46.525	108.459	108.488	110.279	109.370
ERZURUM	30.984	41.732	44.670	48.511	51.895
GAZİANTEP	38.415	44.994	48.261	52.418	56.140
HAVA TRAFİK KONTROL	10.636	39.876	47.596	52.831	57.250
ADIYAMAN	14.046	19.074	20.453	22.015	23.321
AĞRI AHMED-İ HANİ	12.151	17.032	19.094	20.652	22.065
AMASYA MERZİFON	6.664	9.278	10.036	10.937	11.729
BALIKESİR KOCA SEYİT	17.565	24.660	26.853	28.989	30.931
BALIKESİR MERKEZ	2.981	4.017	4.520	4.993	5.414
BATMAN	12.858	16.450	17.491	18.824	20.094
BİNGÖL	6.329	9.954	10.706	11.689	12.545
BURSA YENİŞEHİR	22.251	28.300	30.172	33.111	35.526
ÇANAKKALE	11.151	14.509	15.720	17.064	18.359
GÖKÇEADA	6.735	9.849	10.480	11.178	11.954
DENİZLİ ÇARDAK	18.602	23.712	25.187	27.312	29.186
DİYARBAKIR	14.532	24.226	28.434	30.517	32.558
ELAZIĞ	17.253	19.738	21.151	23.302	25.125
ERZİNCAN	19.927	28.265	30.533	32.862	35.010
HAKKARİ YÜKSEKOVA S. EYYÜBİ	515	4.787	7.515	8.085	8.657
HATAY	29.908	43.627	45.923	48.906	51.977
İĞDIR	6.853	8.911	9.703	10.641	11.421
İSPARTA SÜLEYMAN DEMİREL	11.346	14.320	15.881	17.331	18.615
KAHRAMANMARAŞ	9.726	11.525	12.391	13.586	14.687
KARS HARAKANİ	16.945	25.114	27.144	29.199	31.132
KASTAMONU	9.973	15.918	17.429	18.843	20.125
KAYSERİ	21.381	25.919	27.448	29.746	31.855
KOCAELİ CENGİZ TOPEL	5.787	7.406	7.984	8.840	9.532
KONYA	21.581	34.618	37.743	41.028	43.859
MALATYA	15.716	18.868	20.009	21.637	23.236
MARDİN	17.496	25.992	27.916	29.774	31.618
MUŞ	9.083	11.895	12.798	14.088	15.173
KAPADOKYA	12.392	14.415	15.668	17.200	18.472
SAMSUN ÇARŞAMBA	0	6.257	8.990	9.622	10.236
ORDU GİRESUN	21.561	24.033	25.619	28.126	30.287
SİİRT	6.816	7.960	8.453	9.222	9.896
SİNOP	8.018	10.945	11.768	12.678	13.582
SİVAS NURİ DEMİRAĞ	17.011	20.805	22.477	24.624	26.356
ŞANLIURFA GAP	21.334	27.999	29.865	32.344	34.498
ŞIRNAK ŞERAFETTİN ELÇİ	6.226	9.183	10.634	11.530	12.367
TEKİRDAĞ ÇORLU	15.478	19.410	21.163	23.108	24.763
TOKAT	6.637	7.534	8.525	9.287	10.003
UŞAK	6.354	8.168	9.222	10.165	10.944
VAN FERİT MELEN	17.585	22.966	24.711	27.340	29.437
MERKEZ	218.361	208.715	226.982	241.151	246.851
TOPLAM	2.108.107	2.102.896	2.250.054	2.397.087	2.655.197

Kaynak: DHMİ 2016 İşletme Bütçesi Sy. 270

Atatürk Havalimanı, Antalya Havalimanı, Esenboğa Havalimanı, Adnan Menderes Havalimanı, Dalaman Havalimanının da terminal binalarının özelleştiğini daha önce belirtmiştik. Tablo 3.4 ve tablo 3.5'e göre bu havalimanlarının gelir gider durumuna bakıldığında gelirlerinin giderlerinden fazla olduğu görülmektedir. Bu nedenle özel sektör bu havalimanlarına ilgi göstermiş kar elde eden havalimanlarını işletmek istemiştir. DHMİ tarafından özelleştirilen havalimanlarının yanında başka havalimanı özelleştirmeleri için birçok girişim yapılmıştır. Bu şekilde DHMİ bünyesinde bulunan havalimanlarının öncelikle terminal binalarının işletmesinin özelleştirilmesi sağlanmak istenmiştir. DHMİ bu özelleştirmelerin devamı olarak Kapadokya Havalimanının özelleştirilmesi için ihaleye çıkmış ancak özel sektör tarafından talep olmamasından dolayı ihale birkaç kez ertelenmiş ve daha sonra özelleştirilme gerçekleştirilememiştir. Kapadokya Havalimanı gibi Samsun Çarşamba Havalimanının da özelleştirilmesi için çalışmalar yapılmış ancak özelleştirme sağlanamamıştır.

Kapadokya Havalimanının neden özelleşemediğini özel sektör tarafından neden talep görmediğini anlamak için havalimanının gelir-gider durumuna bakmak gerekir. Tablo 3.4 ve tablo 3.5'e göre 2014 yılında söz konusu havalimanı geliri 2340 (Bin TL) olmasına rağmen gideri 12372 (Bin TL)'dir. Yani havalimanı gideri, gelirin beş katı civarındadır. Havalimanının bu şekilde zarar etmesi özel sektörün bu havalimanına ilgisiz kalmasına sebep olmuş, aradaki zararın kapatılıp kapatılamaması konusunda endişeye düşmüştür. Bu sebeplerden dolayı Kapadokya Havalimanı özelleştirmesi gerçekleştirilememiştir.

Tablo 3.4 ve tablo 3.5'e göre 2015 yılı Samsun Çarşamba Havalimanının gelir-gider durumuna baktığımızda geliri 18006 (Bin TL), gideri ise 6257 (Bin TL)'dir. Çarşamba Havalimanı Kapadokya Havalimanının aksine kar elde eden bir havalimanıdır. Ancak bu havalimanının da özelleştirilmesinde sıkıntılar yaşanmıştır. Çarşamba Havalimanına 150 km mesafede Ordu ilinde yapımı gerçekleşen Havalimanının Çarşamba Havalimanı seferlerini olumsuz etkileyeceği düşüncesi bu özelleştirmeyi olumsuz etkilemiştir. Çünkü bu Havalimanları arasında mesafenin az olmasından dolayı daha önce Çarşamba Havalimanını kullanan Ordu vatandaşları artık yeni havalimanının yapılmasıyla bu Havalimanını kullanmaya başlayacağı düşünülmüştür.

DHMI tarafından işletilen çoğu havalimanında yukarıdaki sıkıntıların yaşanmasından dolayı DHMI tarafından bazı imtiyazlar verilerek özelleştirme işlemlerine devam edilmek istenmektedir. Örneğin belirli sayıda yolcuyu garanti etme, uygun fiyatlı enerji sağlamak vb. gibi imtiyazlar verilerek özel sektörün özelleştirmeye olan talebi arttırılmak istenmiştir.

3.10 Havayolu Taşımacılığında Yapılan Yatırımlar

Geçmişten günümüze kadar geçen sürede havayolunu geliştirmek için çok büyük yatırımlar yapılmış büyük bir bütçe ayrılmıştır. Gittikçe büyüyen havayolu sektörü ile birlikte büyük bir havayolu ekonomisi oluşmaya başlamıştır. Havayolu sektörünün kullanılabilmesi için gerekli olan en temel ihtiyaç havaalanı, hava aracı vb. gibi temel uçuş unsurlarının temin edilmesidir. Bunları temin etmek de çok büyük yatırımlar gerekmektedir. Ülkemizde bu yatırımları yapabilecek özel teşebbüs bulunmadığı için bu görevi devlet üstlenmiştir. Devlet eliyle bu altyapı yatırımları yapılmıştır.

Özellikle son yıllarda ülkede havacılık sektörü büyük bir gelişme içine girmiştir. Bu gelişmenin sağlıklı bir biçimde yürütülebilmesi için öncelikle hava ulaşımının ve diğer ulaşım kolaylıklarının gelişimini ve ülke çapındaki paylarını belirleyecek uzun vadeli Ulaştırma Sistem Planının ve buna bağlı olarak Ulusal Havaalanı Planının bir an önce hazırlanması gerekmektedir. Böylece, hem sistem içerisindeki tüm mevcut ve yeni inşa edilecek havaalanlarının yüksek performansta çalışması hem de öncelikler belirlenerek yapılacak yatırımların bilinçli bir program dâhilinde yerine getirilmesi sağlanmış olacaktır (Küçükönel, 2016).

Havayolu sektöründe verimliliği sağlamak için devlet tarafından bazı teşvikler çıkarılmış ve özel teşebbüsünde bu sektörde söz sahibi olması amaçlanmıştır. Bu amaçla bazı özelleştirmeler yapılmış, vergi indirimleri vb. uygulamalara gidilmiştir. Sektörde geçerli kuralların uygulanırlığını sağlamak amacıyla bazı kanunlar çıkarılmış ve havacılık sektörü düzene sokulmak istenmiştir. Bu gelişmelerle birlikte sektöre giriş çıkışlar kolaylaştırılmış, bu sektörde faaliyet gösteren şirket sayısının artmasının önü açılmıştır.

3.10.1 Uçuş Aracı Yatırımları

Türk Hava Yolları 1933 yılında Havayolları Devlet İşletmesi adıyla kurulmuş ve faaliyetlerine başlamıştır. 1933 yılında 5 uçak ve 28 koltuk kapasitesine sahip olan Türk Hava Yolları'nın 1950 yılında uçak sayısı 33 olmuş, ancak kullanılmayan bazı uçakların satılması nedeniyle 1970 yılında bu sayı 17'ye düşmüştür. Sonraki dönemlerde uçak sayısında sürekli bir artış meydana gelmiş ve 1980 yılında 26'ya, 1990 yılında 35'e, 2000 yılında 73'e çıkmıştır. Nihayet 2010 sonu itibariyle ise uçak sayısı 145, koltuk adedi ise 24.912 olmuştur (Bakırcı, 2012:345).

1983 yılında ülkemizde Sivil Havacılığının çerçevesinin düzenlendiği Sivil Havacılık Kanununun yürürlüğe girmesi ile birlikte Havayolu taşımacılığında da önemli gelişmeler yaşanmaya başlanmıştır. Sivil Havacılık Kanununun yayınlandığı tarihe kadar havayolu taşımacılığı THY tekelinde sürdürülmüş ve tekel haline gelmiştir. Ancak bu kanunun da etkisiyle havayolu taşımacılığında serbestleşme eğilimleri ile birlikte rekabet ortamı oluşmaya başlamıştır. Bu serbestleşmelerin başlaması ile birlikte ülkemizde zaman zaman birçok havayolu işletmesi kurulmuştur. Dünyada ve ülkemizde meydana gelen olumsuzluklar nedeniyle kurulan şirketlerin bir kısmı kapatılmış ve havayolu taşımacılığında kurulan şirket sayılarında yıldan yıla dalgalanmalar yaşanmıştır.

Özel havayolu şirketlerinin ulaşımında fiilen görev almaya başlamasıyla, toplam uçak ve koltuk kapasitesinde de belirgin artışlar sağlanmıştır. 1994 yılı sonu itibariyle 44 uçak ve 7.683 koltuk kapasitesine sahip olan özel havayolu şirketleri, 2009 yılında uçak sayılarını 151'e, koltuk kapasitelerini ise 24.341'e yükseltmişlerdir. Diğer taraftan, 2002 yılında sadece THY tarafından 2 merkezden 25 noktaya tarifeli iç hat seferi yapılırken 2009 yılında 5 havayolu şirketi tarafından 7 merkezden 45 noktaya iç hat seferi düzenlenmeye başlanmıştır. Türkiye 2010 yılı itibariyle uçuş ağını iç ve dış hatlarda toplam 203 noktaya çıkarmış, yurtdışı uçuş noktaları 60'dan 133'e ulaşmıştır (Bakırcı, 2012:345).

3.10.2 Altyapı Yatırımları

Havayolu taşımacılığının gerçekleşmesi için gereken en önemli yatırımların başında Havalimanları gelmektedir. Son 20 yılda 16 olan Havalimanı sayısı 50'yi aşmıştır. Havalimanı yapımından bahsedildiğinde sadece Terminal binası

anlaşılmalıdır. Çünkü havalimanı yapımı çok kapsamlı bir faaliyettir. Havalimanı pisti havayolu taşımacılığı için en önemli araçlardan birisidir. Uçakların kolay ve güvenilir bir şekilde piste inebilmesi için pistin bazı özellikleri taşıması gerekmektedir. Bu nedenle pistlerin mukavemetinin yüksek olması ve her türlü iklim şartına uyum sağlayacak şekilde yapılması gerekmektedir. Uçakların iniş sonrası park edebilmesi için Apron ve Pist ile Apron arasında bağlantı sağlayan Taksiyolları yapımı da Havalimanının önemli elemanlarıdır. Havalimanlarında bunlar PAT (Pist, Apron, Taksi) Sahaları olarak adlandırılmaktadır. Ülkemizdeki tüm sivil havalimanlarında acil durumlarda, kaza kırımlarda müdahale edebilmek için ARFF (İtfaiye) birimi bulunmaktadır. ARFF'nin ihtiyacının karşılanması için kapsamlı bir ARFF binası ve ARFF araçları gerekmektedir. İniş kalkış yapacak uçakların havada yönlendirilmesi işi kule birimi tarafından yapılmaktadır. Uçuş trafiğinin sağlıklı bir şekilde yönlendirebilmesi için gerekli özellikte ki binalar yapılmalı ve lazım olan araç, gereç ve teçhizat sağlanmalıdır.

Uçaklara iniş kalkış sırasında yardımcı olan seyrüsefer cihazlarının da kurulması gerekmektedir. Bu cihazlar uçakların uçuş can ve mal emniyetini sağlaması ve uçakların güvenli bir şekilde uçuşunu gerçekleştirebilmesi için önemlidir.

Bu cihazlar:

- “VDF (VHF Directional Finder) :30 Hz.lik iki sinyal arasındaki faz farkı, yayın yapan vericinin Manyetik Kuzeye göre yönünü belirler. Ayrıca 300-3000 Hz. frekanslı ses sinyali ve 30 Hz.lik sinyal taşıyıcı VHF frekansı ile aynı anda modüle edilir. Alıcıda tekrar bu iki işaret de modüle edilerek gerekli yerlere verilir. İlk kullanılan seyrüsefer sistemidir.Ya uçağın istasyona yada istasyonun uçağa göre pozisyonunu verir (DHMİRadyo Seyrüsefer Yardımcıları).
- ADF (Automatic Direction Finder) : Uçakların yayın yapan yer istasyonlarına bağlı olarak yön bulması imkânını sağlayan bir seyrüsefer yardımcısıdır. LF ve MF bandında çalışan bu sistem uçaktaki göstergeler vasıtasıyla, uçağın bulunduğu pozisyona göre istasyonun yönünü gösterir.NDB (Non Directional Beacon) ve L (Locator) olmak üzere iki tür yer istasyonu vardır.Bir NDB, hava yollarında hava meydanı veya ILS yerleştiricisi olarak, yada VOR ile birlikte veya yalnız başına bir havalimanının civarında kullanılabilir. Günümüzde seyrüsefer amaçlı kullanılan NDB, basit bir

yaklaşma yardımı sağlamak için DME ile birlikte kullanılır(DHMİ Radyo Seyrüsefer Yardımcıları).

- VOR (VHF Omni Range) :VOR istasyonu kendi etrafında birer derece aralıklarla 360 adet radyan adı verilen doğrusal hat üretir. VHF bandında her yönde yayın yapan verici, kullanıcıya manyetik kuzeye göre yönünü, seçilen radyale göre pozisyonunu bildirir(DHMİ Radyo Seyrüsefer Yardımcıları).
- DME (Distance Measuring Equipment) :Pilota yer istasyonu ile uçak arasındaki uzaklığı veren ve UHF bandında yayın yapan bir sistemdir. Genelde VOR ile birlikte kullanılır. Böylece pilot aynı anda hem yön hem de uzaklık bilgisini elde etmiş olur(DHMİ Radyo Seyrüsefer Yardımcıları).
- ILS (Instrument Landing System) :Bulut tavanının alçak, görüş faktörlerinin kötü olduğu durumlarda uçağın piste elektronik cihazlarla emniyetli olarak iniş yapmasını sağlayan bir sistemdir. İki elemanı vardır. Birincisi Localizer Bir piste ILS yaklaşması yapan uçakların, pistin merkez hattı doğrultusunda yaklaşımlarını sağlar. İkincisi Gide Path iniş yapacak uçakların piste en uygun süzülme açısı içinde alçalmasını sağlar (DHMİ Radyo Seyrüsefer Yardımcıları).
- Marker'lar: ILS' de kullanılan markerler alçalma yapan uçakların pilotlarına pist başına ne kadar mesafede olduklarını bildirir (DHMİ Radyo Seyrüsefer Yardımcıları).

Terminal binaları, Seyrüsefer cihazları, PAT Sahaları yapılırken ICAO, EUROCONTROL, JAA ve ECAC gibi uluslararası kuruluşlar tarafından üretilen dokümanlarda belirtilen ölçütlerin dikkate alınması gerekmektedir. Bu kuruluşlar tarafından belirlenen standartlar uçuş can ve mal emniyetini tehlikeye sokmadan bir uçağın iniş kalkış yapabilmesi için gerekli olan ve bütün dünyada geçerli standartlardır.

3.10.3 Entegre Taşımacılık Yatırımları

Taşımacılık sektörünün ülkemizde dağılımı farklılık göstermiştir. Her taşımacılık sektörü kendisine uygun alanlarda faaliyet göstermektedir. Çünkü her yer her taşımacılık türüne uygun olamayabilir. Ülkemizin dağlık yerlerinde demiryolu taşımacılığının yapılması oldukça zordur. Çünkü demiryolu için gereken rayların dağların etrafına döşenmesi çok zor ve maliyetlidir. Denizin olduğu yerlerde denizyolu taşımacılığı tercih edilmiş, havayolu taşımacılığı için gerekli olan havalimanları ancak coğrafya açısından uygun düz yerlere yapılabilmektedir. Bu durumlardan dolayı yolcuların

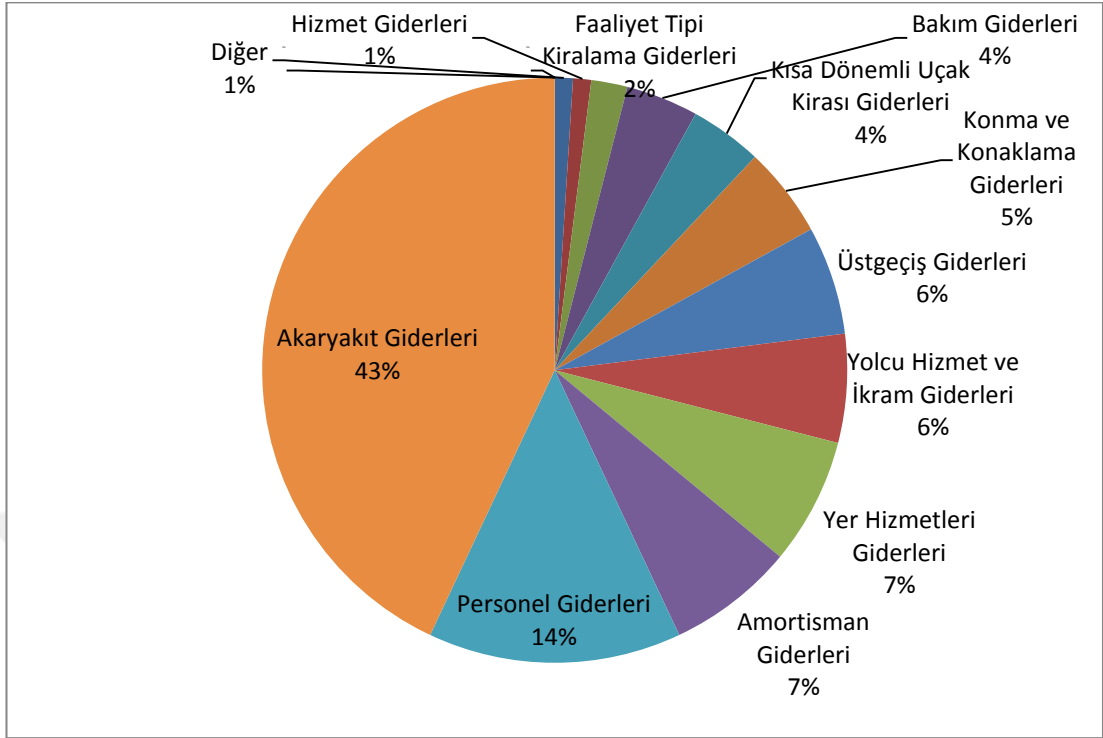
veya bir kargo ürünün bir noktadan, ulaşmak istediği başka bir noktaya gitmesi sınırlanmıştır. Bu gibi nedenlerden dolayı taşımacılık sektörü amacına tam olarak ulaşabilmek için entegre olmak durumunda kalmıştır. Böylece her taşımacılık türü ulaştırma sürecinde birbirini tamamlayacaktır. “Ülkemiz İstanbul ili içerisine dünyanın en büyük havalimanı yapılmaktadır. Bu havalimanında altyapı çalışmaları devam etmekte olup, aynı zamanda bu havalimanı ile bağlantılı olacak şekilde metro hatları inşa edilmeye başlanmıştır. Bu şekilde havalimanı ile metro hatlarının entegre olarak çalışması planlanmıştır.” (İstanbul Yeni Havalimanı Ekonomik Etki Analizi, 2016).

Ülkemiz henüz entegre taşımacılık alanında emekleme aşamasındadır. 1950’li yıllara kadar planlı bir şekilde yapılan ulaştırma politikaları, 1950’den sonraki iktidarların popülist davranışları sebebi ile planlamadan uzak bir şekilde günü kurtarmak amacı ile yapılmıştır. Şu an dengesizlikler giderilmeye çalışılıyorsa da 50 yılın verdiği karmaşayı aşmak çok kolay değildir. Özellikle büyük yolcu ya da eşya terminallerinin yapımında ulaşılabilirlik, merkeze yakınlık, coğrafi konum gibi temel koşullar gözetilmesi gerekmektedir(http://www.ekodialog.com/Makaleler/lojistik_modlari_entegre_tasimacilik_makale.html).

3.11 Havayolu Taşımacılığında Maliyetler

➤ **Akaryakıt Giderleri:** Havacılık faaliyetlerinin yerine getirebilmesi için gereken en temel gereksinimlerden biri akaryakıttır. Petrol fiyatlarının maliyetlerdeki oranının büyük olması, petrol fiyatlarındaki küçük dalgalanmaların bile maliyetleri olumsuz etkilediği söylenebilir. Havayolu sektörü yapısı itibariyle kırılgan ve hassas bir sektör olup, dünyada meydana gelen siyasi olaylar, ekonomik kriz, savaşlar ve petrol üreten ülkelerin uyguladığı politikalar bu sektörü etkilemiştir. Çünkü kriz, savaş dönemlerinde petrol fiyatlarının artması maliyetlerin büyük boyutta artmasına sebep olmuştur. Ülkemiz petrol kaynakları bakımından zengin bir ülke olmadığından dolayı, dış ülkelere kaynaklı dalgalanmalara müdahale edememektedir.

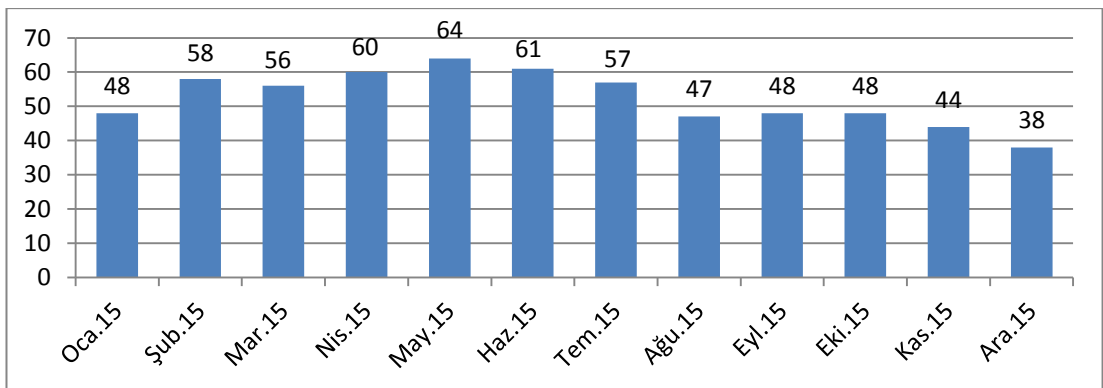
Şekil 3.6 THY 2014/09 Dönemi Hizmet Maliyet Detayları



Kaynak: THY Analist Raporu Şubat,2015

Yukarıdaki şekil 3.6 incelendiğinde toplam maliyet içerisinde ki en büyük payın akaryakıt giderleri olduğu görülmektedir. Akaryakıt giderleri neredeyse toplam maliyetin yarısını oluşturmaktadır. Bu durum petrol ürünlerinin havacılık açısından önemini ortaya koymaktadır.

Şekil 3.7 Petrol Varil Fiyatı (2015 Yılı Aylık Ortalama, Dolar Cinsinden \$)



Kaynak: U.S. Energy Information Administration, 2015

Tablo 3.6 Akaryakıt Maliyet Analizi

Akaryakıt Maliyet Analizi	2013	2014	2015	1Ç'15	1Ç'16
Akaryakıt Gideri (ABD Doları)	3.442	3.806	2.997	685	604
Akaryakıt Tüketimi (Bin Ton)	3.247	3.801	4.272	924	1.100
Ortalama Birim maliyet (ABD Doları/ Ton)	1.06	1.001	701	741	549
Birim Maliyetteki Ortalama Değişim (%)	-2%	-6%	-30%	-27%	-26%
Faaliyet Giderleri İçindeki Akaryakıt Payı (%)	37.0%	36.0%	30.0%	30.4%	24.5%

Kaynak: THY Seri: II NO:14.1 Sayılı Tebliğe İstinaden Hazırlanmış Yönetim Kurulu Faaliyet Raporu, 2016

Akaryakıt giderlerindeki değişmelerin havayolu taşımacılığı maliyetlerini ne kadar etkilediğini yukarıdaki şekil3.7 ve tablo 3.6'ya baktığımızda daha iyi anlayabiliriz. Şekil 3.7'ye göre 2015 yılı ilk çeyreğinden 2016 yılı ilk çeyreğine kadar geçen süre içerisinde petrolün varil fiyatı 54 dolardan 34 dolara inmiş, 20 dolar geriye gelmiştir. Akaryakıt Maliyet Analizinin gösterildiği tablo 3.6'ya göre 2015 yılı ilk çeyreğinden 2016 yılı ilk çeyreğine kadar geçen süre içerisinde akaryakıt tüketimi artmasına rağmen faaliyet giderleri içerisindeki akaryakıtın payı %30.4'den %24.5'e düşmüştür. Yani maliyetlerde %6'lık bir düşüş görülmüştür. Bir yıl gibi kısa süre içerisinde maliyetlerin bu kadar düşmesinin temel nedenin akaryakıt giderlerindeki düşme olduğu açıkça görülmektedir.

Gelecekte yaşanabilecek çok büyük kayıpları önlemek ve belirli bir kar elde edebilmek amacıyla sözleşme yapılması olarak ifade edilebildiği gibi bir işletmenin hâlihazırdaki ve gelecekteki nakit akışlarının değişkenliğini azaltmak için kullanılan en yaygın yöntem hedging'dir. Havayolu şirketleri hedging yöntemini daha çok yakıt fiyatlarını sabitlemek için yakıt arz eden firmalarla gerçekleştirmektedir. Belirli bir tarihteki petrol fiyatı üzerinden anlaşma yapılarak, gelecekte alınacak yakıtların da aynı bedel üzerinden gerçekleştirilmesi mümkün olmaktadır (Kendirli-Kaya, 499-501).

Hedging sözleşmeleri ile yüksek maliyetlerden korunmak için yöneticiler tarafından çok iyi tahminler yapılması gerekmektedir. Eğer yöneticiler şu anki durumu ve gelecekte oluşabilecek durumları doğru şekilde tahmin edemez ve gerçeği göremezse, bu durumda bu sözleşmeler maliyet artışlarına bile sebep olabilir. Genelde

bu sözleşme gelecekteki riski azaltmak veya havayolu taşımacılığının en büyük maliyet kalemlerinden biri olan akaryakıt fiyatlarındaki dalgalanmadan en az şekilde etkilenmek için yapılır.

➤ **Personel Giderleri:** Havayolu taşımacılığında ikinci en büyük gider bu sektörde çalışan personeller için harcanan maliyetlerdir. Havayolu taşımacılığının her aşamasında personel bulunmaktadır. Bu nedenle bu sektörde çalışan personel sayıları fazladır. Havayolu şirketleri personel maliyetlerini düşürmek için bazı önlemler almış, personel kısıtlamaları ve talebin olmadığı zamanlarda bazı personelleri ücretsiz izne ayırma yoluna gitmiştir. Havayolu şirketlerinden bazıları uçuş operasyonunun yönetildiği birimlerin yapısını sadeleştirmiş ve uçuş operasyonu süreçleri basitleştirilerek maliyetlerine olumlu katkı yapmak istemiştir. Genel anlamda bu önlemlerin maliyetleri düşürmede bazı önemli etkileri olduğu söylenebilir.

➤ **Amortisman Giderleri:** Havayolu şirketleri kullandıkları uçaklar için uçak bedelinin %15'i kadarını eşit parçalar halinde her yıl amortisman bedeli olarak ayırmaktadırlar. Geniş gövdeli, uzun mesafeli uçaklar için amortisman ayırma süresi genellikle 14-16 yıl, dar gövdelikısa mesafeli uçaklar için ise genellikle 8-10 yıl arasındadır(Karakavuz 2011).Ayrılan bu amortismanlar ilerleyen zamanlarda eskiyen uçakların yenilenmesi için kullanılmaktadır. Uçak almanın maliyetli bir iş olması nedeniyle ayrılan bu amortismanlarilerleyen zamanlarda toplam maliyetlere olumlu olarak katkı yapmaktadır.

➤ **Yer Hizmet Giderleri:** Yolcuların veya kargoların uçağa binişi ve inişinin sağlanması için yapılan hizmetlerin geneli yer hizmetleri olarak adlandırılır. Bu giderler Yolcu Hizmetleri, Yük Kontrol, Ramp ve Kargo işlemlerinden oluşmaktadır. Havayolu şirketleri bu işlemleri kendilerine bağlı şirketlere yaptırabilecekleri gibi diğer şirketlere de ücret karşılığında yaptırabilirler. Havayolu şirketleri bu işlemleri en çok diğer şirketleri yaptırmayı tercih etmektedir (Demirci, Sy:96).

➤ **Yolcu Hizmet ve İkram Giderleri:** Yolculara uçuş esnasında verilen yiyecek ve içecek gibi ikram hizmetleri ile transit yolcuların gece konaklamaları da bu kalem içerisinde yer almaktadır. Ayrıca seferlerde meydana gelen bir gecikme veya iptal sebebiyle bağlantılı seferlerini kaçıran yolcuların havaalanlarında beklemleri durumunda yiyecek içecek ihtiyacının sağlanması veya seyahatlerinin sağlanamaması

durumunda harcanan konaklama masrafları da bu gider kalemine dâhildir (Durmuş-Öztürk, 2014:215).

➤ **Bakım Giderleri:** Havayolu şirketleri bünyesinde bulunan kiralanmış veya satın alınmış uçakların bakımı yüksek uzmanlık ve özen isteyen, yüksek maliyetli malzemelerin kullanılmasını gerektirmektedir. Uçuş emniyetini sağlanması için bakım işlemlerinin eksiksiz olarak yapılması önemli bir iştir.

3.12 Uluslararası Alanda Havayolu Taşımacılığını Geliştirmek İçin Yapılan Çalışmalar

Ülkemizin dünya üzerindeki stratejik konumundan dolayı ülkemiz hava sahası diğer ülkeler tarafından sıklıkla kullanılmaktadır. Ülkemizin hava sahasını kullanan yabancı uçaklar bunun karşılığında EUROKONTROL aracılığıyla ülkemize ücret ödemesi yapmaktadır. Ülkemizin hem iç hatlarda hemde dış hatlarda uçuş sayısı hızla artmaktadır. Bu artışla birlikte ülkemizin alacağı para miktarı da artacaktır.

Başka ülkelere ait uçakların ülkemizde nasıl ve ne şartlar altında bir yol izleyeceğini belirlemek için Türkiye ile diğer ülkeler arasında çeşitli mutabakatlar yapılmıştır.

3.12.1 Tek Avrupa Hava Sahası

Tek Avrupa Hava Sahası –TAHS, Avrupa hava sahasında artan hava trafiğine en emniyetli ve en az gecikmeyle hizmet sağlanabilmesi amacıyla milli hava sahası sınırlarına bağlı kalmaksızın hava trafik akışına uygun, ortak bir Avrupa hava sahası düzenlenmesine yönelik yaklaşımdır (<http://www.airporthaber.com/shgm-haberleri/tek-avrupa-hava-sahasi-29843h.html>).

Tek Avrupa Hava Sahasını oluşumunun ilk yıllarında bir yönerge çıkarılmıştır. Yönergenin amacı, Avrupa'daki hava trafiği sektöründe, mevcut güvenlik standartları ve genel verimliliği artırarak tüm hava sahası kullanıcılarının ihtiyaçlarını karşılamak, kapasiteyi optimize etmek ve gecikmeleri en aza indirmektir. 549 Sayılı Yönergenin yürürlüğe girmesi ile oluşturulan yeni yapılar aşağıdadır:

➤ **Ulusal Sivil Hava Otoriteleri:** 549 Sayılı Yönergenin yayımlanmasından sonra üye ülkeler, hava trafik hizmet sağlayıcılarından bağımsız olacak şekilde hizmet vermeleri beklenen bir ya da daha fazla sayıda ulusal denetim otoritesini oluşturmuşlardır (Keskin, 93-94).

- Tek Gökyüzü Komitesi: Tek Avrupa Hava Sahası yönetiminde Komisyon'a yardımcı olmak ve tüm tarafların çıkarlarını gözetmek maksadıyla oluşturulmuştur. Her üye ülkenin iki temsilcisinden oluşan Komite'ye Komisyon'un temsilcisi başkanlık etmektedir(Keskin, 93-94).
- Sektör Danışma Organı: Tek Avrupa Hava Sahasının uygulanmasına ilişkin Komisyon'a önerilerde bulunmak üzere oluşturulmuştur. Tek Avrupa Hava Sahası konusunda Komisyon'a destek sağlaması beklenen bu organ, hava trafik hizmetleri, havayolunu kullananların kurmuş olduğu örgütler, havalimanı işletmecileri, havacılık endüstrisine üretim yapanlar ve diğer imalat sanayi ve profesyonel kadro temsilcilerinden oluşmaktadır (Keskin, 93-94).

Ülkemizin her geçen gün uçuş trafiğinin artmasıyla birlikte Tek Avrupa Hava Sahasında ki önemi artmıştır. İleride yaşanacak olumlu gelişmelerle birlikte bu hava sahasına ülkemizin yapacağı katkı artacak ve bu hava sahasına ülkemizin de kolayca katılabilmesi gerçekleşebilecektir. Bu entegrasyonun sağlanabilmesi ve AB Hava Sahası ile uyum için Türkiye'den bazı düzenlemeler yapılması istenmiştir. İstenilen bu düzenlemelere cevap verebilmek için ülkemizde bir takım düzenlemeler hayata geçirilmiştir. Yapılan en önemli düzenlemelerden biri DHMİ koordinesinde yapılan SMART projesidir. Bu proje ile hava trafik kapasitesi ve güvenilirliği arttırılmak istenmiştir. Söz konusu proje ile birlikte ülkemizde verilen hava trafik hizmetlerinin daha da gelişmesi sağlanmıştır. AB tarafından bu entegrasyonun sağlanması için bazı yasal ve idari düzenlemeler yapılması ve bu sektörde çalışan personelin eğitimlerini tam olması ve sık sık personel değişikliği yapılmaması gibi bazı düzenlemeler yapılması istenmiştir. Ülkemizde bu isteklere cevap vermek üzere çalışmalar yapmakta ve Avrupa Hava Sahasına tam olarak entegre olmayı hedeflemektedir.

Bu hava sahasının en öncelikli amacı Avrupa hava sahasında emniyeti sağlamak, hava sahasının daha etkili bir biçimde kullanılmasını sağlamak ve hava trafiğinde meydana gelen aksamaların en aza indirilmesidir. Bu hava sahası ile birlikte ülkeler arasındaki ilişkilerin artması, sistemlerin birlikte işlerliğini sağlanması hedeflenmektedir.

Türk hava sahasındaki uluslararası standartların da çok üzerindeki sivil / askeri hava trafik artışı, iç hatların serbestleştirilmesi sonucu sivil havacılık sektöründeki büyüme hızı, Avrupa hava sahası içinde yer almamız, AB'ye üyelik sürecimizin devam

etmesi göz önüne alındığında, TAHS'ın yasal alt yapısının oluşturulması ve hava trafik teknik alt yapımıza yönelik çalışmaların düzenli olarak sürdürülebilmesinin zorunlu olduğu anlaşılmaktadır. Ancak bu arada Türkiye'nin, TAHS projesini yakinen takip etmekle birlikte kendi hava sahasını yeniden düzenleyerek transit ve iç hat uçuşlar için uçuş koridorlarını mümkün olan en kısa mesafeye indirerek ülke havacılığına, turizmine ve ekonomisine en üst seviyede katkı sağlaması gerekmektedir (Erdağı, 2013).

Havalimanlarında özellikle kış şartlarında sık sık karşılaştığımız divert, gecikme, rötat ve iptallerin de en aza indirilmesi amaçlanmıştır. Çünkü divert, gecikme, rötat ve iptallerin şirketlere ekstra maliyetleri çok yüksektir. Tek Avrupa Hava Sahasının tamamlanmasıyla bu maliyetlerinde en aza indirilmesi sağlanacaktır.

3.12.2 İkili Havayolu Taşımacılığı Anlaşmaları

İki ülke arasında havayolu taşımacılığını düzenleyen ve sözü edilen ekonomik düzenlemeleri de içeren anlaşmalara İkili Havayolu Taşımacılığı Anlaşmaları (Bilateral Air Services Agreements) adı verilmektedir. Bu anlaşmalarda “karşılıklılık” ilkesi temel alınarak haklar karşılıklı ve genellikle eşit bir biçimde paylaştırılmaktadır (Doganis, 2002:33). Bu anlaşmaların ortaya çıkmasını en önemli sebebi havayolu taşımacılığı sektöründe diğer ülkeleri de içeren çok taraflı bir anlaşmaya varılamamış olmasıdır. Bu anlaşmalarla iki ülke arasında birbirlerinin pazarına erişimin kolaylaştırılması, diğer ülkelere uygulanan kısıtlamaların ikili anlaşma yapılan ülkelere uygulanmaması ve karşılıklı avantaj sağlanması hedeflenmiştir.

İkili havayolu taşımacılığı anlaşmaları yapılırken iki ülkenin de bu anlaşmalardan maksimum kar elde edebilmesi için ülkelerin pazarlarında ki kapasiteler önceden belirlenmektedir. Kapasite belirlenirken diğer ülkede ki insanların talebi, neye ne kadar ihtiyaçları olduğuna dikkat edilmelidir. Eğer kapasite ve talep birbiriyle uyum içinde olmazsa karşılıklı olarak ülkeler gelir kaybına uğrayabilir ve pazardan çıkmak zorunda kalabilir.

İkili havayolu anlaşmalarını genellikle devletler karşılıklı olarak yapmakta, nadiren de olsa havayolu şirketleri bu anlaşmaları imzalayabilmektedir. Bu anlaşmalar kendilerine yeni uçuş yerleri arayan uçuş şirketleri için bir fırsattır. Buanlaşmayı yapabilmek için ülke de yetkili olan havacılık kuruluşuna başvurularak İHT anlaşması

imzalanmasını talep edebilir. Ülkenin kurumları bu talebi değerlendirerek sürecin yönlendirilmesini sağlar.

Özellikle bayrak taşıyıcı havayolu işletmelerinin henüz özelleştirilmediği ülkelerde; ekonomik, sosyal, kültürel ve siyasi politikaların bir sonucu olarak çeşitli ülke ve şehirlere tarifeli havayolu taşımacılığı hizmetinin verilmesi istenebilmektedir. Bu gibi durumlarda anlaşma süreci havayolu işletmelerinin dışındagelişmektedir. İHT Anlaşmaları genellikle 3 ayrı bölümden oluşur. İlk bölümde vergilendirme işlemleri, havaaracı parçalarının gümrüksüz ithal edilebilmesi, işletme fonlarının yurt dışına transfer edilebilmesi ve havaalanı ücretleri gibi hava taşımacılığı hizmetini kolaylaştıran hükümlere yer verilir. Bu bölümde kapasite hükümleri ile yolcu ve kargo tarifeleri de ele alınmaktadır (Gerede, 2015:53-54). Kalan iki bölümde de diğer hususlara yer verilmektedir.

İkili anlaşma süreci başladıktan sonra taraflar anlaşmayı ve özellikle ekonomik düzenlemeleri şekillendirebilmek amacıyla kendi ülkelerinin şartlarını değerlendirmektedirler. Eğer anlaşma sürecinin başlamasınıhavayolu işletmeleri talep ediyorsa bu işletmelerin istekleri ve değerlendirmeleri mutlaka talep edilerek taslak metin buna göre oluşturulmaktadır. Taslak haline getirilen anlaşma taraflar arasında görüşülerek anlaşma zemini aranmaktadır. Eğer anlaşma sağlanırsa bu taslak metin kanunlaştırılmak üzere parafe edilmektedir (Gerede, 2011:34).

İkili havayolu anlaşmaları diğer ülkeleri de içerecek bir bütünleşme sürecinin yerine alternatif olarak uygulandığı düşünülebilir. Birden çok ülke ile aynı standartlarda aynı koşullarda anlaşmaya varmak oldukça zor bir durumdur. Çünkü bir ülkenin şartı diğer bir ülkeye uygun olmayabilir. Bu durumda bu anlaşmaların yapılmasını zorlaştırmış ve ülkeleri daha dar çapta ikili olarak anlaşmaya yöneltmiştir. Toplu anlaşmaya göre ikili anlaşmalarda uyum süreci daha kolay olmuş ülkeler anlaşma yaptıkları ülkenin siyasal, ekonomik ve kültürel özelliklerine göre bir mutabakata varmışlardır. İkili havayolu anlaşması yaptığımız ülkelere baktığımızda bu ülkelerin içinde AB ülkelerini çoğunlukta olduğu da görülmektedir.

3.12.3 Vize Uygulaması ve Uluslararası Havayolu Taşımacılığı İlişkisi

Bir ülke vatandaşının başka bir ülkeye seyahat etmesine ülkeler tarafından karşılıklı olarak bazı kısıtlamalar getirilmiştir. Seyahat edilmek istenen ülke yetkililerinden alınan izine “vize” adı verilmektedir. Vize uygulamasının olduğu ülkelere seyahat etmek diğer ülkelere göre çok daha zahmetlidir. Çünkü vize izni almak uzun süren bir işlem olduğu için insanlar tarafından olumlu karşılanmamıştır. Vize uygulamasının olmadığı ülkelerde turizm daha çok gelişmiş ve o ülkelere daha çok seyahat yapılmıştır. Diğer ülkelerde vize uygulamalarını kaldırmak için çeşitli anlaşmalar yapmışlar ve karşılıklı olarak vizeleri kaldırmışlardır. Böylece her iki ülkede de seyahatler artmış ve turizmin gelişmesinin önü açılmıştır. AB ülkeleri arasında vizesiz seyahat yapmak için üye ülke vatandaşlarına schengen vizesi verilmiştir. Bu vizeye sahip olan insanlar AB ülkeleri içerisinde daha rahat giriş çıkış yapma hakkı elde etmiştir. Ülkemiz vatandaşlarının bu vizeyi elde edebilmesi için AB ile görüşmeler devam etmektedir.

Vize anlaşmalarının gelişmesi ve seyahatlerin artması ile birlikte taşımacılık sektörünün de etkilenmesi beklenmektedir. Seyahatler ülkelerarası yani daha çok uzak mesafeler olduğu için taşımacılık sektörlerinden en çok tercih edileni havayolu taşımacılığı olacaktır.

Vizelerin maliyeti ve istenilen evrak bürokrasisi ortadan kalkacak olursa, kısa ziyaretler için bile ucuz uçak biletini bulan birçok kişi seyahat valizini hazırlayacaktır. İşte eğer bu beklentim, yani vizelerin kalkması gerçekleşecek olursa, bu gelişmenin asıl kaymağını havayolu şirketlerinin yemesini bekliyorum. Halka açık iki şirketimiz var. THY bilançosu, uçak sayısı ve uçuş ağının genişliği nedeniyle daha şanslı olacaktır ama Pegasus da, bu pastadan pozitif anlamda katkı görecektir düşüncesindeyim. Eğer vizeler kalkacak olursa, muhtemelen firmalar uçuş noktalarına hızla yeni yerleri ve rotaları ekleyeceklerdir diye düşünüyorum (Eroğlu, 2016). Ülkelerle uygulanan vize uygulamasının kaldırılmasının uluslararası havayolu taşımacılığının gelişmesi için önemi büyüktür. Vizenin kaldırılması ile insanların seyahat edeceği ulaşım sektörlerinin başında gelen havayolu taşımacılığı için ek yatırımlar yapılacak ve kapasitenin artırılması amaçlanacaktır. Bu yatırımlarla birlikte havayolu taşımacılığı gelişimi hızlanacak ve ekonomiye olan katkısı artacaktır.

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

Tezin dördüncü bölümünde ilk olarak kalkınma planlarında havayolu taşımacılığına değinilmektedir. İkinci olarak, havayolu taşımacılığının sanayi, ticaret, tarım ve turizm sektörlerinin üzerindeki etkileri değerlendirilmektedir. Bölüm havayolu taşımacılığını daha da geliştirmek için yapılması gereken hususlarda önerilerde bulunarak sonuçlandırılmaktadır.

4 HAVAYOLU TAŞIMACILIĞININ TÜRKİYE EKONOMİSİNDEKİ YERİ

Cumhuriyetin kuruluşundan itibaren havayolu sektörü devletin kontrolünde bir gelişme göstermiştir. İlk başlarda milli savunmada kullanılmaya başlanmış ve ilerleyen yıllarda daha çok yolcu ve yük taşıma amacıyla kullanılmaya devam etmiştir. Havayolu ulaştırmasının sadece devletin tekelinde olduğu dönemlerde daha sonraki dönemlere göre yolcu ve yük sayılarında çok önemli bir artış sağlanamamıştır. Ancak dünyada yaygınlaşan liberalleşmelerinde etkisiyle ülkemizde de hava ulaştırma alanında özelleştirmeler yapılmış ve devlete alternatif şirketler ortaya çıkmıştır. Rekabetin artmasıyla birlikte yolcu ve yük sayıları artmış ve bu sektörden elde edilen katma değer gittikçe yükselmiştir.

4.1 Kalkınma Planlarında Havayolu Taşımacılığı

Ülkemizde 1963 yılından itibaren dokuz tanesi beş yıllık ve bir tanesi de yedi yıllık olmak üzere 10 adet kalkınma planı hazırlanmıştır. Bu planlarda ulaştırma sektörü ile ilgili konulara da yer verilmiş ve havayolu taşımacılığını geliştirmek için bazı planlar yapılmıştır. Bu planlar aşağıdadır.

4.1.1 1963-1967 Dönemi I. Beş Yıllık Kalkınma Planı

Havaalanlarının güvenlik araçlarını arttırmak ve yakın dış ülkelere verimli hava ulaştırması sağlamak konusunda planlamalar yapılmıştır. I. beş yıllık kalkınma planının hazırlandığı yıllarda havayolu taşımacılığının daha çok yolcu taşımacılığı alanında gelişme göstermeye başlaması, havayolu ile yük taşımacılığının toplam taşımalar içinde önemsiz olmasından dolayı inceleme dışı bırakılmıştır.

Sivil ve askerî iki havaalanı bulunan yerlerde, trafiğe elverişliliği de göz önünde tutularak, bunlardan biri hava ulaştırması için seçilecek ve kullanılacaktır. Bakım ve geliştirme harcamaları yalnız bu seçilen alana yapılacaktır (DPT, 1963:395).

4.1.2 1968-1972 Dönemi II. Beş Yıllık Kalkınma Planı

2. beş yıllık kalkınma planının uyulandığı yıllarda tarımsal faaliyetlere yardımcı olmak amacıyla bazı helikopter ve uçakların kullanılması amaçlanmıştır. Havayolu işletmeciliğinin gerektiği düzene ulaşamadığı, havaalanlarının giderlerinin gelirlerinden fazla olduğu ve yer hizmetlerinin yeniden düzenli şekilde yeniden yapılanması gerektiği vurgulanmıştır. O yıllarda ülkemizde faaliyette olan havalimanlarının yeniden gözden geçirilerek kapsamlı bir çalışma yapılması planlanmıştır.

4.1.3 1973-1977 Dönemi III. Beş Yıllık Kalkınma Planı

Havayolları ile taşınankargo kapasitesinin daha fazla arttırılması hedeflenmiştir. Öncelikli olarak dış piyasalarda rekabeti olumlu yönde etkileyebilecek bir kapasite ve işletmecilik anlayışı yaratılacaktır.

Havalimanlarında görev yapan çeşitli kamu ve özel kuruluşların, meydan işletmeciliğine gerekli olan uyumlu çalışmayı destekleyecek şekilde düzenlenmeleri ve bu kuruluşlara bağlı personelin tek otoritenin yetki ve sorumluluğu altında görev yapmaları sağlanacaktır (Saatçioğlu, 2011:198).

4.1.4 1979-1983 Dönemi IV. Beş Yıllık Kalkınma Planı

Havayolu taşımacılığında hizmet düzeyinin yükseltilmesi gerektiği, gerekli çalışmalar yapılarak uçakların daha ekonomik olan hatlara kaydırılması ve havacılık sektörünün daha verimli çalışması amaçlanmıştır. Havayolunda hizmet veren bazı kamu kuruluşlarında yapısal düzenlemeler yapılması ve havayolu diğer taşımacılık türleri arasında daha dengeli ve birbiriyle uyumlu gelişmeler yaşanmasının sağlanması planlanmıştır.

Yurt içi hava ulaşımı etkinleştirilecektir; hava alanları ülkenin kitle turizmine açılışını, dışsatımı ve iç ulaşımı kolaylaştırıp hızlandırıcı düzeye getirilecektir (DPT, 1979:662).

4.1.5 1985-1989 Dönemi V. Beş Yıllık Kalkınma Planı

Havayolu taşımacılığının büyüme tahminlerine göre uçak filolarının artırılması, elektronik alt sistemlerinde düzenleme yapılması ve sivil hava trafiğinin en çağdaş sistemlerle donatılması gerektiği planlanmıştır. Hava ulaşımının eksiksiz olarak sağlanabilmesi için kullanılan her türlü tesis, tesisat ve yardımcı sistemlerin bakım ve kontrollerinin devamlı yapılmasına öncelik verilmesi, ülkemizde verilen hava ulaşımı hizmetlerinin uluslararası standartlarda yapılması amaçlanmıştır.

4.1.6 1990-1994 Dönemi VI. Beş Yıllık Kalkınma Planı

Ülkemizde sivil havacılığın daha düzenli ve etkin olması için gereken yasal düzenlemeler yapılacaktır. Sivil havacılık faaliyetlerinin uluslararası alanda geliştirilmesi ve nitelikli uzman personellerin yetiştirilmesi için sivil eğitim ünitelerinin sayılarının artırılması ve geliştirilmesi teşvik edilecektir.

THY uçak filosunun modernizasyonu, standardizasyonu ve geliştirilmesi çalışmalarına devam edilecek; THY'nda hizmet standartlarının ve uçakların kapasite kullanımının yükseltilerek yurtiçi yolcu taşımacılığından ziyade uzun menzilli ve ekonomik açıdan daha avantajlı dış hatlara yönelmesi hedef alınacaktır. Türkiye genelinde havaalanı yapımına uygun potansiyel alanların tespiti amacıyla kapsamlı bir çalışma yapılacaktır (DPT, 1989:274-275).

4.1.7 1996-2000 Dönemi VII. Beş Yıllık Kalkınma Planı

Havayolu ve diğer taşımacılık sektörleri arasında kombine taşımacılığın geliştirilmesi için düzenlemelerin yapılması ve çalışmalarına başlanılan bazı havayolu yatırımlarının hızlandırılması, yeni yapılacak havayolu yatırımlarının daha çok turizm ve ihracat potansiyeli yüksek olan yerlere yapılması gerektiği planda yer almıştır. Sivil havacılık alanında en büyük otorite olan SHGM'nin yaptırım gücünün artırılması ve personellerinin daha nitelikli hale getirilmesi hususuna değinilmiştir.

4.1.8 2001-2005 Dönemi VIII. Beş Yıllık Kalkınma Planı

8. beş yıllık kalkınma planında yolcu taşımacılığının yanı sıra ticareti geliştirmek ve hızlandırmak amacıyla hava kargo ile taşımacılığında geliştirilmesi amaçlanmıştır. Tüm Avrupa'da geçerli olan uluslararası sivil havacılık kurallarının ülkemizdeki

havacılık otoriteleri tarafından da hızlıca benimsenmesi ve havacılık sektöründe ihtiyaç duyulan hava trafiğini yönlendiren hava trafik kontrollerinin yetiştirilmesi sağlanmak istenmiştir.

4.1.9 2007-2013 Dönemi IX. Yedi Yıllık Kalkınma Planı

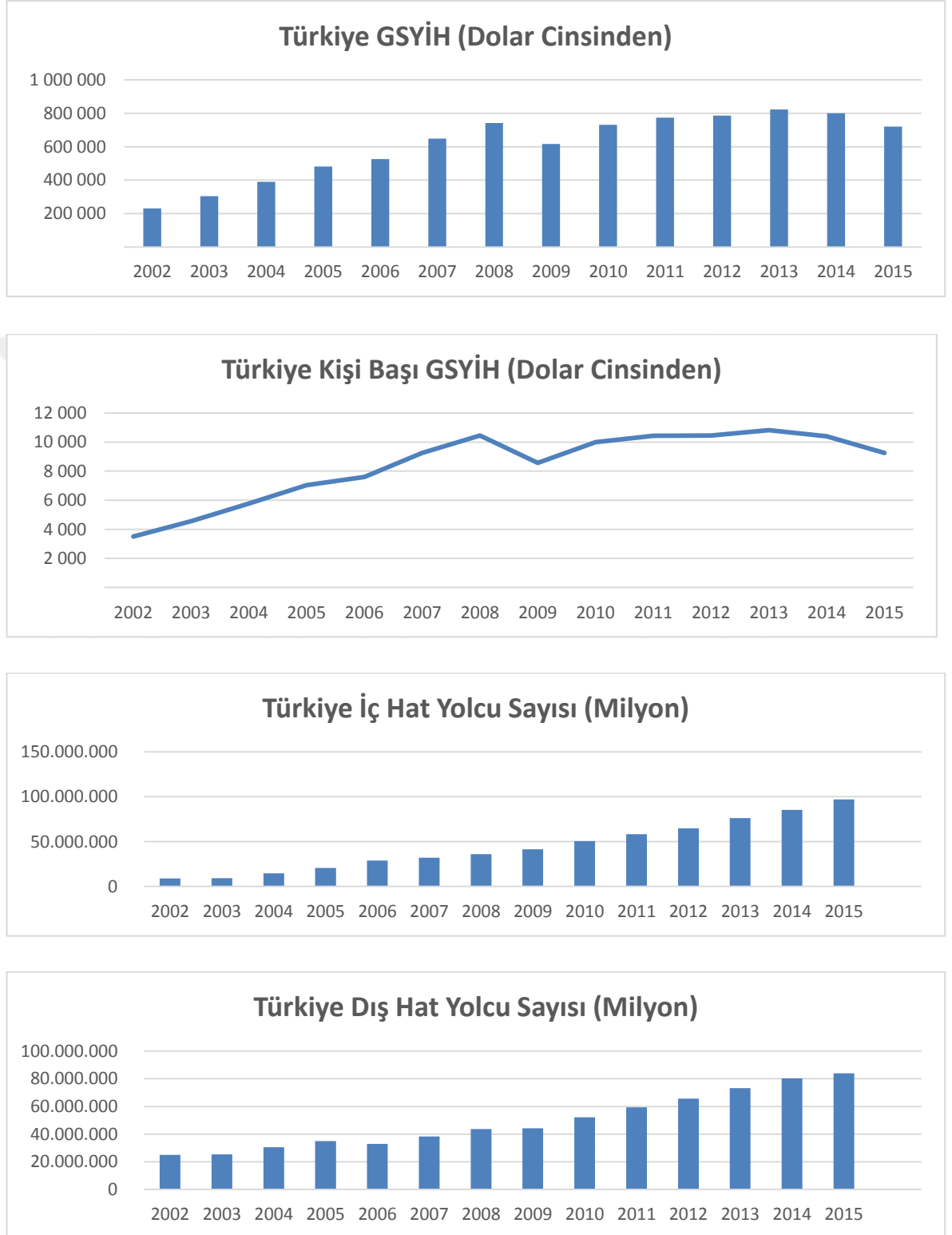
Hava trafiği emniyetini ve kapasitesini artırıcı yatırımların gerçekleştirilmesinin yanı sıra, alınacak ilave tedbirlerle içinde bulunduğumuz bölgede lider ve dünyada sayılı bir havacılık sektörüne sahip olmak temel amaçtır. Trafiğin yoğunlaştığı meydanlarda kapasiteler artırılacak, meydanlara erişim kolaylıklarını da kapsayan anlayışla hizmet standartları yükseltilecek ve hava trafik kontrolü hizmetleri modernize edilecektir. Meydanların çevreye duyarlı, kaliteli hizmet veren ve büyümeye açık yapıda olması sağlanacaktır. Hava meydanları çevresindeki çarpık yapılaşma önlenecektir (DPT, 2006:71).

4.1.10 2014-2018 Dönemi X. Beş Yıllık Kalkınma Planı

Ülkemizde havayolu taşımacılığının merkezi sayılan İstanbul ilinin uluslararası bir aktarma merkezi olmasının desteklenmesi hedeflenmiştir. Hava taşımacılığının geliştirilmesi ve daha nitelikli hale getirilmesi sağlamak amacıyla özel sektörün havacılık sektörüne girmesi özendirilecektir. Yapımı devam eden birçok büyük havaalanı projesinin hızlandırılması, ihtiyaç duyulan yerlerde yeni projelerin hazırlanması ve bu projeler hazırlanırken havalimanlarının diğer ulaşım türlerine entegre olacak şekilde tasarlanması gerektiği planda belirtilmiştir. Hava kargo ile daha hızlı bir şekilde taşıma yapılabilmesi için havalimanlarının hava kargo için gerekli olan teçhizatlanmaları sağlanacaktır.

4.2 Havayolu Taşımacılığının GSYİH'ya Etkisi

Şekil 4.1 Türkiye İç/Dış Hat Yolcu Sayısı, GSYİH ve Kişi Başı GSYİH (2002--2015)



Kaynak: TÜİK, DHMİ, (2002-2015)

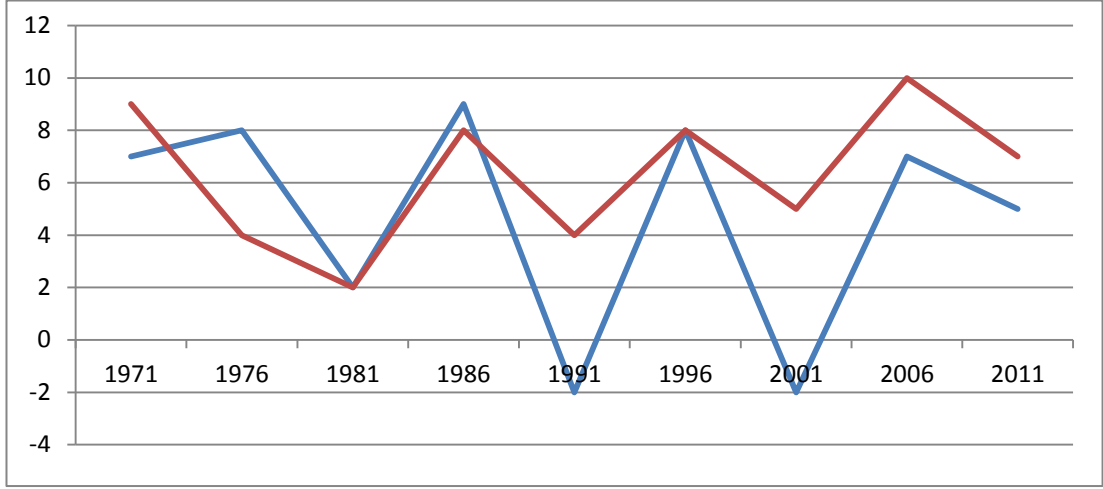
Üstteki şekil 4.1’de 2002-2015 yılları arasındaki yolcu sayısı, GSYİH ve Kişi Başı GYSİH gösterilmiştir. Şekil 4.1’e göre Ülkemizin İç/Dış hat yolcu sayıları incelendiğinde toplam yolcu sayısında genel anlamda büyük bir artış olmuştur. İzleyen yıllarda İç hat yolcu sayıları, Dış hat yolcu sayılarına göre daha istikrarlı olmuş bütün yıllar belirli bir oranda artış gerçekleşmiştir. Dış hat yolcu sayılarında 2006 yılında kısmı bir azalma olmuş ama daha sonraki yılda bu azalma yerini tekrar istikrarlı bir artışa bırakmıştır. İç hat yolculardan elde edilen gelirler Türk lirası cinsinden, Dış hat yolcularından elde edilen gelirler ise Dolar cinsinden ödenmektedir. Dış hatlarda dolar üzerinden ücretlerin alınması, ülkemizin yabancı para stokunu artırma eğiliminde olacaktır. Bu stokun artması yaşanabilecek herhangi bir kriz durumunda, Türk parasının değerini korumak için kullanılabilecek ve ekonomiye çok büyük katkılar sağlayabilecektir. Bu yüzden dış hatlarda ki artış ülkemizin dolar kazancı açısından önemlidir.

Şekil 4.1’e göre Ülkemizin 2002-2015 yılları arasındaki GSYİH’na baktığımızda 2002 yılından 2015 yılına kadar 3 kattan daha fazla bir artış yaşanmıştır. Söz konusu yıllarda yolcu sayısındaki artışa baktığımızda GSYİH ile büyük bir paralellik olduğu açıkça gözlenmektedir. GSYİH sadece 2009 yılında önemli bir düşüş göstermiş, İç/Dış hat yolcu sayıları ise tüm yıllarda artmıştır. 2009 yılında ülkemizin gelirinin azalmasının nedeni bu yılda dünyanın bazı bölgelerinde yaşanan krizlerdir. Bu krizler ülkemizin ticaretini olumsuz etkilemiş ve bu durumda GSYİH’ya yansımıştır. Aynı yılda hem iç hemde dış hat yolcu sayılarında artış meydana gelmiştir. Bu kriz döneminde diğer sektörlerin önemli bir kısmının olumsuz etkilenmesi sonucu GSYİH’da olumsuz etkilenmiştir.

Kriz ortamında çoğu sektörlerde gerileme yaşanırken havayolu yolcu taşımacılığında herhangi bir olumsuz durum görülmemesi bu sektörün önemini ve zorunluluğunu bir kez daha ortaya koymaktadır.

Yukarıdaki şekil 4.1’de izleyen yıllarda gösterilen kişi başı milli gelirimize baktığımızda GSYİH ile paralel şekilde hareket ettiği açıkça görülmektedir. Havayolu ulaştırma sektörü tüm yıllarda kişi başı milli gelire önemli katkılar yapmıştır.

Şekil 4.2 Dünya Yıllık Havayolu Yolcu Trafiği Değişimi ve Gerçek GSYİH Büyümesi (%)



Dünya Havayolu Trafiği Büyüme — GDP

Kaynak: Stratejik Planlama-Boeing

Yukarıda şekil 4.2'ye göre dünya üzerindeki ülkelerin ortalama yıllık havayolu yolcu trafiği değişim yüzdesi ve gerçek GSYİH büyümesi karşılaştırılması 1971-2011 yılları arası için gösterilmiştir. Şekil incelendiğinde 40 yıllık süreçteki gerçek GSYİH büyümesi ve yıllık havayolu yolcu trafiği değişim yüzdesi birbiriyle paralel olarak hareket ettiği ve birbirini takip ettiği görülmektedir.

Şekil 4.2'ye baktığımızda tüm dünyada havayolu sektörü ile ülkenin gelirleri arasında bir bağlantı olduğu görülmektedir. Ülke genelinde GSYH'nin olumlu olması halinde havayolu taşımacılığı sektörü de bu durumdan olumlu etkilenmekte ve GSYİH'nin büyümesine olumlu katkılar yapmaktadır.

4.3 Havayolu Taşımacılığının Sanayi ve Ticaret Sektörlerine Etkisi

Havayolu taşımacılığı yapısı gereği ileri teknoloji kullanılması zorunlu alan alanlardan biridir. Çünkü bu sektörde ki uçak vb. gibi araçların üretiminin çok maliyetli olması bu durumu zorunlu kılmıştır. Bu maliyetlerin düşmesi ancak yeni teknolojilerin kullanılması ile mümkün olabilecektir. Günümüzde artık eski teknolojilerin yerine yeni teknolojiler kullanılmakta ve maliyetlerin iyice düşmesi sağlanmaktadır. Bu teknolojiler genel anlamda maliyetlerin düşmesini sağlamak ancak bu teknolojileri kullanmanın da bir maliyeti vardır. Bu maliyetlerin karşılanması için şirketler bazı ortaklıklara gitmiş ve

birlikte hareket etmiştir. Bu ortaklıklar teknolojilerin daha etkin kullanılabilmesi açısından genelde yabancı şirketler ile yapılmaktadır. Uluslararası alanda ortaklık kurulabilme fırsatı bulan şirketler piyasada daha rahat hareket etme imkânı bulmuştur.

Hava ulaşımının en belirgin özelliği süratli bir ulaşım türü olmasıdır. Zaman faktörünün önemli olduğu durumda, özellikle değeri yüksek ve kısa zamanda bozulabilir nitelikteki malların taşınmasında havayolu ulaştırması en önemli alternatifi oluşturmaktadır (Şendağ, 2007:45).Çiçek meyve ve sebzeler, yumurta, yenilebilen maddeler, taze ve donmuş balık ve et gibi maddeler çabuk bozulabileceği için genellikle uluslararası ticarete bu maddelerin taşınmasında havayolu taşımacılığı kullanılmaktadır. Böyle maddelerin taşınmasında havayolu taşımacılığının kullanılması ürünlerin soğutma maliyetini ve aynı zamanda ürünlerin hasar alma olasılığının azaltmaktadır.

Coğrafi boyutu büyük, yerleşme yerleri dağınık, doğal koşulları, ulaşım ağı için elverişli olmayan (sıradağlar, çöl, orman, step vs.) ülkeler için havayolu ulaştırması çok elverişli bir sistemdir. Doğal koşulları, ulaşım için son derece elverişsiz olan Afganistan ve Çat'da yük ve yolcu taşımacılığı ancak uçaklar ile yapılabilmektedir (Ergün, 1997). Yerleşme yerleri dağınık ve doğal koşulları uygun olmayan yerlerde sanayi için gerekli olan hammaddelerin taşınması için daha çok havayolu taşımacılığı kullanılmaktadır. Ulaşım ağı için uygun olmayan maddelerin dış ticaretinde en kullanışlı taşımacılık türü havayolu taşımacılığıdır. Havayolu ile taşınan bu maddeler genelde maddi olarak değerli ve küçük çaptaki maddelerdir.

Bazı kargoların ticari değerlerini koruyabilmesi için satılacakları yere çok hızlı bir şekilde ulaştırılması önem arz etmektedir. Gazeteler, dergiler, haber fotoğrafları ve televizyon için gerekli video ve fotoğraflar gibi maddeler güncelliklerini koruduğu takdirde ancak ticari değerini korur. Bu maddelerin zamanından sonra ulaştırılması durumunda değeri oldukça düşer. Bu nedenle bu maddelerin güncelliklerini kaybetmeden istenilen yere ulaştırılması için havayolu taşımacılığı sıklıkla kullanılmaktadır.

Genellikle ağır sanayilerde kullanılan ve sürekli olarak çalışması gereken bazı makine ve teçhizatların devamlı aktif olması sanayi faaliyetleri açısından çok önemlidir.

Kısa bir süre bile üretimin durmasının çok büyük maliyetlere neden olabileceği bazı alanlarda bu makinaların aktif tutulabilmesi için gereken yedek parçaların ulaştırılmasında daha çok havayolu ulaştırması kullanılmaktadır. Böylece makinaların çalışmadığı süre içerisinde oluşabilecek maliyetlerin azaltılması sağlanır.

Paha da çok değerli bazı maddelerin değeri yüksek olduğu için taşınması sırasında gerekli güvenlik önlemlerinin tam olarak alınması gerekmektedir. Böyle paha da değerli altın, platin, para, değerli evraklar, sanat eserleri gibi maddelerin taşınmasında daha çok havayolu taşımacılığı tercih edilmektedir. Çünkü havayolu taşımacılığı diğer taşımacılık sektörlerine göre çok daha fazla güvenlik içermektedir (MEB: 2011, 23-24).

Yeni yapılan havalimanlarının, özellikle hava kargo terminallerinin ticari olarak gelişmiş bölgeler yakınına yapılması maddelerin taşınma maliyetinin düşürecektir. Bu şekilde diğer taşıma türlerine fazla ihtiyaç duymadan maddeler daha kolay şekilde taşınabilecektir.

Tablo 4.1 Taşıma Şekillerine Göre İhracat ve İthalat Oranları

Ulaşım Türleri	İhracat Oranları 2015 Mart (%)	İhracat Oranları 2016 Mart (%)
Denizyolu	53,6	53,3
Karayolu	31,1	31,4
Havayolu	14,4	14,5
Demiryolu	0,6	0,4
Diğer	0,3	0,4
Ulaşım Türleri	İthalat Oranları 2015 Mart (%)	İthalat Oranları 2016 Mart (%)
Denizyolu	67	65,1
Karayolu	16,3	17,6
Havayolu	8,2	10,6
Demiryolu	0,7	0,6
Diğer	7,9	6,1

Kaynak: Gümrük ve Ticaret Bakanlığı 2016 Yılı Mart Ayı Veri Bülteni

Üstteki tablo 4.1'e göre 2016 yılı mart ayında gerçekleştirilen ihracatın en çok denizyolu ile yapıldığı görülmektedir. Denizyolu taşımacılığından sonra en çok ihracat sırasıyla karayolu ve havayolu ile gerçekleştirilmiştir.

Tablo 4.1'e göre 2016 yılı mart ayında gerçekleştirilen ithalatın en çok denizyolu ile yapıldığı görülmektedir. Denizyolu taşımacılığından sonra en çok ithalat sırasıyla karayolu ve havayolu ile gerçekleştirilmiştir.

Tablo 4.1'e göre Ülkemizin ithalatında havayolu taşımacılığı, denizyolu taşımacılığı ve karayolu taşımacılığının ardından %8'lik bir pay ile üçüncü sırada yer almaktadır. Bir yıl gibi kısa bir süre içerisinde bile ülkemizin dış ticaretinde havayolu taşımacılığının payının arttığı görülmektedir. Yeni teknolojilerin gelişmesi ve maliyet avantajlarının sağlanması ile birlikte havayolu taşımacılığının payının daha da artacağı düşünülmektedir.

Havayolu taşımacılığında gerekli olan uçak ve teçhizat üretimleri için dünyada büyük sanayi kuruluşları bulunmaktadır. Bu kuruluşlarda personeller istihdam edilmekte ve sanayi sektöründeki işsizliğin azalması için katkı sağlanmaktadır.

4.4 Havayolu Taşımacılığının Tarım Sektörüne Etkisi

Ülkemizde tarım sektörünün geneline baktığımızda genelde eski yöntemler ile tarım yapılmaktadır. Eski yöntemlerin hala yaygın olması sebebiyle tarımda verimlilik düşük ve tarımın maliyetleri yüksektir. Bu maliyetlere ek olarak tarım ürünlerinin ulaştırma maliyetleri de eklenmektedir. Tarım ürünleri diğer maddelere göre paha da daha hafif ve miktar olarak fazla olduğu için bu ürünleri taşımada en çok karayolu taşımacılığı kullanılmaktadır.

Havayolu taşımacılığı ile taşımacılığın maliyetinin fazla olması ve hacim olarak büyük olan tarımsal ürün ve malların taşınmasında uçakların uygun olmaması nedeniyle tarım ürünleri ticaretinde havayolu taşımacılığı çok sık kullanılan bir taşıma yöntemi değildir. Büyük miktarlarda olmayan fakat maddi olarak değerli olan bazı tarımsal ürünlerin taşınmasında genellikle havayolları tercih edilmektedir. Ayrıca çürüme tehlikesi olan bazı tarım ürünlerinin hızlı bir şekilde taşınması için havayolu taşımacılığı kullanılmaktadır (Olalı, 1988:156).

Yeni Havaalanlarının yapımında tarımda aktif olarak ekime açık olan alanlardan daha çok âtıl durumdaki yerlere bu tür yatırımların yapılması da son senelerde üzerinde önemle durulmaya başlanan bir konu olmuştur. Son senelerin gözde akımı olan yeşil turizmden gelir elde edebilmek için birçok çiftçi yaz aylarında boş arazilerini karavan ve kamping alanı olarak turizme açar. Ülkemizde GAP Projesi ile bu bölgeye olan turist akımında da önemli bir artış yaşanmaya başlanmış ve bölgeye her gün uçak seferleri konulmuştur. Birçok yeni tesisin bölgede teşvik edilerek inşasına başlaması, dolaylı olarak tarımsal üretiminde etkilenmesine ve yeni teknolojilerin kullanılıp daha kaliteli üretim yapılmasında etkide bulunacaktır (Şahin, 2000:66).

4.5 Havayolu Taşımacılığının Turizm Sektörüne Etkisi

Turizm denildiği zaman ilk akla gelen turizmin yapılacağı yere nasıl ve ne şekilde gidileceğidir. Yani turizm faaliyetlerini gerçekleştirebilmesi için ulaştırma sektörlerinin zorunlu olarak kullanılmasına ihtiyaç vardır. Ulaştırma araçları olmadan bu faaliyetler gerçekleşemez. Eski çağlarda insanlar ulaştırma çeşitliliğinin ve yollarının olmaması nedeniyle zorunlu olmadıkça seyahat etme isteği duymamışlardır. Ancak günümüzde ulaştırma hizmetlerinin gelişmesi ve son derece ekonomik bir fiyatlandırmaya sahip olması nedeniyle artık turizm zevk için yapılan bir faaliyet haline gelmiştir.

Tablo 4.2Türkiye’de 2001-2016 Yılları Arası Turizm Geliri ve Ziyaretçi Sayısı

Yıl	Turizm Geliri (1.000 Dolar)	Ziyaretçi Sayısı
2001	10.450.728	13.450.127
2002	12.420.519	15.214.514
2003	13.854.868	16.302.053
2004	17.076.609	20.262.640
2005	20.322.111	24.124.501
2006	18.593.950	23.148.669
2007	20.942.501	27.214.988
2008	25.415.067	30.979.979
2009	25.064.481	32.006.149
2010	24.930.996	33.027.943
2011	28.115.694	36.151.328
2012	29.007.003	36.463.921
2013	32.308.991	39.226.226
2014	34.305.904	41.415.070
2015	31.464.777	41.617.530
2016	22.107.440	31.365.330

Kaynak: TÜİK, 2001-2016

Üstteki tablo 4.2’ye göre 2001-2016 yılları arasındaki 16 yılda ülkemize gelen ziyaretçi sayısı ve bunun karşılığında elde ettiğimiz gelir gösterilmiştir. 2001 yılından 2014 yılına kadar geçen sürede ziyaretçi sayısı ve turizm geliri istikrarlı bir şekilde artmıştır. 2015 ve 2016 yıllarında ise ülkemizin diğer ülkelerle siyasi ilişkilerinin bozulmasından dolayı hem ziyaretçi sayısı hem de elde edilen gelir azalmıştır. Ancak bu azalışın geçici bir durum olduğu söylenebilir. Sonuç olarak turizm faaliyetlerinden elde edilen gelirin artması ülkemizin ekonomisi açısından çok önemli bir gelir kaynağı olmuştur.

**Tablo 4.3Giriş-Çıkış Yollarına Göre Gelen-Giden Vatandaş ve Yabancı Sayısı
(2012-2015)**

Ulaşım Türü	Gelen Ziyaretçiler	Giden Ziyaretçiler
(2012)		
Denizyolu	2.967.513	3.028.067
Karayolu	10.336.766	10.227.956
Havayolu	30.179.477	30.323.038
Demiryolu	34.418	31.894
Toplam	43.518.513	43.519.955
(2013)		
Denizyolu	3.142.760	3.209.013
Karayolu	11.594.722	11.381.015
Havayolu	32.615.894	32.581.771
Demiryolu	33.265	29.946
Toplam	47.386.641	47.201.745
(2014)		
Denizyolu	2.999.822	2.993.919
Karayolu	11.815.417	11.551.180
Havayolu	34.766.484	34.763.910
Demiryolu	27.785	24.837
Toplam	49.609.508	49.333.846
(2015)		
Denizyolu	2.922.494	2.857.491.
Karayolu	11.383.114	11.355.314
Havayolu	35.538.906	35.362.281
Demiryolu	20.406	18.766
Toplam	49.864.920	49.593.852

Kaynak: Kültür ve Turizm Bakanlığı Sınır Giriş-Çıkış İstatistikleri, 2012-2015

Yukarıda tablo 4.3'e göre 2012 ve 2015 yılları arasında ülkemize turizm faaliyetleri gerçekleştirmek için gelen ve giden turist sayısının ulaştırma modlarına göre dağılımı verilmiştir. Tablo incelendiğinde turizm faaliyetlerinde tüm yıllarda havayolu taşımacılığının açık ara önde olduğu görülmektedir. Bu nedenle turizm faaliyetlerinde bulunan ziyaretçi sayısının istikrarlı bir şekilde artmasında havayolu taşımacılığının payı çok büyüktür. Ülkemizde turizm faaliyetlerini gerçekleştirmek isteyen turistlerin önemli bir kısmı ulaşım türü olarak havayolu taşımacılığını tercih etmiştir. Havayolu taşımacılığından sonra sırasıyla karayolu, denizyolu ve demiryolu taşımacılığı turizm faaliyetlerinde kullanılmaktadır.

Havayolu taşımacılığı sayesinde insanlar kısa süreli tatillerde bile ülkesinin başka bir bölgesinde hatta komşu ülkelerden birinde tatilini geçirebilmekte ve zamanında evine dönebilmektedir. Turistik seyahatlerde havayolu taşımacılığının talep

yaratıcı hızı ile zamanı az ve değerli olan turistlerin turizm sektörüne katılması, yeni bölgelerin turizme açılmasına ve turist çekim merkezlerinde ki konaklama süresinin uzatılmasına imkân sağlanmıştır. Ayrıca büyük turist gruplarında uygulanan indirimli fiyatlarıyla özellikle talebin düşük olduğu kış turlarında ucuz sezon uygulamalarıyla turizm mevsiminin uzatılmasına katkıda bulunmuştur (Gürdal, 2015).

Diğer taşımacılık modlarına göre ulaştırma boyunca geçen süreyi azaltması açısından en çok tercih edilen taşımacılık havayolu taşımacılığıdır. Özellikle ülkeler arası seyahatlerde zamandan çok daha fazla tasarruf sağlanmaktadır.

“Ülke turizm endüstrisi, iletişim ve bilgi teknolojisi ile yurtdışına ve yurtdışında işbirliği yapılan turizm işletmelerine ve sektördeki diğer firmalara bağlanmakta ve bu işletmeler birbiriyle işbirliği yapmaktadırlar” (Arıkan, 1998:53).

“Havayolu taşımacılığının 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, havayollarının katkıları büyüktür.
- Ayrıca 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” (Şahin, 2000:70).

Yabancı turizm talebinin ve turizm gelirlerinin Türkiye açısından önemi dikkate alındığında, bu tür işbirliği ve bütünleşme çabaları turizmimizin gelişmesi açısından son derece yararlıdır. Havayolu sektöründe ve turizm endüstrisinde talebin artmasına da katkıda bulunabilecek bu girişimler sonucunda karşılıklı etkileşim ile oluşturulacak dengeli ve sürdürülebilir bir gelişme, Türkiye’yi ziyaret edecek yabancı turistlerin

beklentilerine daha iyi cevap verilmesini sağlayacaktır. Gerek kamuya ait havayolları gerek diğer yerli/özel havayolu işletmeleri hizmet kalitesini arttıracak, gelirlerini yükseltecek ve daha yüksek uluslararası niteliklere kavuşacaktır (Arıkan, 1998:53).

4.6 Havayolu Taşımacılığının Sorunları ve Gelecekte ki Beklentiler

4.6.1 Havayolu Taşımacılığının Sorunları ve Öneriler

Her sektörde olduğu gibi havayolu taşımacılığı sektöründe de bazı sorunlar ile karşılaşmaktadır. Havayolu taşımacılığının gelişimini sürdürebilmesi için bu sorunların çözümü önem arz etmektedir. Ülkemizde genel manada taşımacılık sektörlerinin dengeli dağıtılmaması, ülke bütününe yayılmaması ve karayolu taşımacılığının diğer taşımacılık sektörlerine göre daha fazla yaygınlaşması bu ulaştırma sektörlerinin bir bütünlük arz etmesini engellemiştir.

Daha önce havacılık sektöründe maliyetlerin yüksek olmasını sağlayan en önemli faktörün yakıt maliyetleri olduğunu söylemiştik. Özellikle ülkemizin petrol kaynaklarının kısıtlı olması ve petrol fiyatlarının dalgalanması nedeniyle bu maliyetler havacılık sektöründe oldukça yüksektir. Bu maliyetlerin düşürülmesi için devlet tarafından desteklenmeler yapılmalı, hizmet alınan yakıt kuruluşlarının rekabete açılması için gerekli düzenlemeler yapılmalı ve bu alanda faaliyet göstermek isteyen işletmelere gerekli kolaylık sağlanmalıdır.

Dünyada ki teknolojik gelişmeler havayolu taşımacılığının çok yakından ilgilendirmektedir. Havayolu taşımacılığı ile taşıma faaliyetinin maliyetli bir iş olması nedeniyle bu maliyetlerin düşmesi için mutlaka teknolojik gelişmelerden faydalanmak önemlidir. Son yıllarda teknolojik faaliyetlerin gelişmesine paralel olarak havayolu taşımacılığı da hızla gelişmeye başlamıştır. Bu gelişmenin dengeli olarak sağlanabilmesi için havayolu için gerekli olan altyapı çalışmalarının da aynı hızda geliştirilmesi gerekmektedir. Ancak geçmiş yıllara baktığımızda havayolu taşımacılığının hızlı gelişmesine karşın havayolu taşımacılığı için gerekli altyapı aynı hızda gelişmemiştir. Bu nedenle havayolu taşımacılığında verilen hizmetlerin aksatılmaması için altyapı yatırımlarına önem verilmeli ve havayolu taşımacılığının gelişimine paralel olarak altyapı yatırımları da arttırılmalıdır.

Eğitimli işgücü yetersizliği nedeniyle yetişmiş nitelikli eleman potansiyelinin genellikle yabancı sermayeli şirketlerde istihdam etmesi ve bu durum Türk lojistik sektörünü zora sokmaktadır (Daşkan, 2016:07). Havayolu taşımacılığının en temel faktörlerinden biri Pilot ve Hava Trafik Kontrolleridir. Yaptıkları iş gereği çok kritik ve bir o kadarda önemli bir görev yapmaktadırlar. Günümüze doğru havayolu taşımacılığının hızla gelişmesi nedeniyle nitelikli personel açığı ortaya çıkmaya başlamıştır. Bu açığın daha da artmaması için devlet tarafından daha fazla pilot yetiştirilmeli ve pilotluk eğitimi veren özel kuruluşlar desteklenmelidir.

Diğer taşımacılık sektörlerine göre emniyetin en önemli olduğu taşımacılık sektörü havayolu taşımacılığıdır. Havayolu taşımacılığının çok riskli bir sektör olması sebebiyle emniyete çok ağırlık verilmekte ve emniyetin sağlanması için gereken önlemler alınmaktadır. Bu emniyet tedbirleri bu sektöre maddi anlamda giderler yüklemekte ve maliyetleri arttırmaktadır. Bu yüzden havayolu taşımacılığından gereken verimin alınabilmesi için güvenlik ve maliyet analizinin doğru şekilde yapılması önemlidir.

Havaalanlarında uçakların inebilmesi için uluslararası alanda belirlenmiş bazı kriterler bulunmaktadır. Bu kriterden bir tanesi “mânia” denilen ve havaalanlarının çevresinde hızlı ve kontrolsüz yapılaşmanın hava trafiği için risk oluşturmasıdır. Özellikle ülkemizde şehir merkezine kurulan bazı büyük havaalanlarında bu yapılaşma uçuş trafiği için risk teşkil etmektedir. Havaalanları çevresinde kurulan bu yapılaşmalara müdahale etmek oldukça zordur. Ancak planlama aşamasında olan ve yeni yapılan havaalanları imkanlar dahilinde şehir merkezi dışına yapılmalı ve çevresinde düzensiz mania teşkil edecek yapılaşmalara izin verilmemelidir. Bu durum sadece ülkemiz hava trafiği değil ülkemizin hava sahasını kullanan tüm uluslararası hava trafikleri için önemlidir.

Havayolu taşımacılığı, bir yandan ticareti canlandırma, istihdam oluşturma, turizm ve seyahat olanaklarını geliştirme gibi etkileriyle dünyanın en önemli hizmet alanlarından biri olurken, diğer taraftan, çevresel etkiler (gürültü, emisyon, arazi kullanımı, havaalanı çevresi yerleşim bölgelerinde nüfus artışı) ve enerji tüketimi gibi yönleriyle de bazı sorunları beraberinde getirmiştir. Sözü edilen bu sorunlardan özellikle gürültü ve hava kirliliğini önlemeye yönelik bazı düzenlemeler yapılmış, 1971

yılında Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü (International Civil Aviation Organization-ICAO) tarafından uluslararası gürültü sertifikasyon standartları oluşturulmuştur. Öte yandan diğer temel ulaşım sistemleri düşünüldüğünde, havayolu ulaşımının hâlihazırda çevre üzerinde olumsuz etkileri en az olan ulaşım sistemlerinden birini teşkil etmesi, bu sistemin çevresel endişeler açısından da olumlu bir görünüm sergilemesine yol açmaktadır (Tuncel-Kaşıkcı, 2015:08).

4.6.2 Havayolu Taşımacılığının Geleceği

ICAO tüm dünyada 2030 yılında tarifeli yolcu trafiğinin bugününün iki katına çıkarak 6,4 milyara ulaşacağı tahmin etmektedir. Dünya üzerinde bulunan mevcut uçak sayısının ve niteliklerinin de önemli bir oranda artacağı ve teknolojik gelişmelere paralel olarak %15'lere varan yakıt tasarrufu elde edilebileceği tahmin edilmektedir (ICAO). Ülkemizde havayolu taşımacılığının gelecekteki durumuna ilişkin bazı tahminler EUROKONTROL tarafından yapılmıştır. Önümüzde ki yıllarda ülkemizin şu anda var olan büyümesini devam ettireceği ve Avrupa da havacılık sektöründeki önemini sürdüreceği öngörülmüştür. Ülkemizin son yıllarda ortalama hava trafiğinin büyüme oranı diğer dünya ülkelerindeki büyüme oranından daha fazladır. İstanbul iline yapımı devam eden 3. Havalimanının da faaliyete geçmesiyle bu büyümenin ilerleyen yıllarda da devam edeceği düşünülmektedir.

Ulaştırma Bakanlığı Türkiye Ulaşım ve İletişim Stratejisi Hedef 2023'e göre havayolu taşımacılığı için bazı hedefler ortaya koyulmuştur. Bunlar:

- EUROCONTROL'un Eğitim Merkezinin Türkiye'de açılması sağlanacaktır.
- Havacılık sektörünün ihtiyaçlarını karşılamak, sorunlarının en kısa sürede çözülmesini sağlamak üzere ihtisas gümrüklerinin ve ihtisas mahkemelerinin kurulması sağlanacaktır.
- Kullanıcıların herhangi bir yöne en fazla 100 kilometre seyahat ederek bir havaalanına erişimi sağlanacaktır.
- Kıyı şeridinde yer alan en az on ildeki havaalanında, tüm ulaşım modlarının bütünleştirilmesi sağlanacaktır. Kıyıda içerdeki havaalanlarının da karayolunun yanı sıra raylı sistemlerle de bütünleştirilmesi sağlanacaktır.

- Her türlü hava aracının operasyon düzenleyebileceği 7 bölgede en az iki yerde bölgesel havaalanı, kargo havaalanı olarak dizayn edilecek ve bu havaalanlarının doğudan batıya, kuzeyden güneye dünyanın önemli transit kargo merkezleri arasına girmesi sağlanacaktır. Yanı sıra da bu havaalanlarının, başta Afrika olmak üzere yaş sebze ve meyve türü ürünleri ile Doğu ve Uzak Doğu ülkeleri (Çin, Hindistan) ileri teknoloji ürünlerinin toplama ve uygun standartlarda paketlenerek gelişmiş ülkelere pazarlandığı gümrüksüz entegre tesisler (serbest bölge) haline gelmesi sağlanacaktır.
- Ticari amaçlı, özellikle bölgesel uçuşa yönelik uçak üretimi yapan, uluslararası tanınırlığı olan bir Uçak Fabrikası Kurulacak ve imalata başlanacaktır.
- Uzun mesafe yolcu ve özel nitelikli hafif yük taşımalarının ağırlığının karayolundan havayoluna taşınması sağlanacaktır.
- Havacılık alanında araştırma geliştirme faaliyetlerinin yürütülmesi (Yeni nesil motorların geliştirilmesi, uçak dönüşüm, yenileme, söküm, geri dönüşüm, uçak arızaları uydu teknolojisi, alternatif yakıtlar vb.) amacıyla Hava Ulaştırma Araştırma Enstitüsü kurulacaktır.

Gelecek yıllarda şimdiki yolcu uçaklarının yanında daha farklı şekilde tasarlanmış uçakların olması beklenmektedir. İlerleyen yıllarda uçaklar şimdikinden farklı olarak kişiye özel olarak tasarlanabilecektir. Uçakların havalanmasını sağlamak için gereken enerji kaynaklarının da gelecek yıllarda çeşitlenebileceği düşünülmektedir. Güneş enerjisi, elektrik vb. kaynakların uçaklarda yakıt olarak kullanılabilecektir. Bu yakıtların kullanması ile birlikte havayolu taşımacılığının çevreye verdiği zararın azaltılması beklenmektedir.

BEŞİNCİ BÖLÜM

5 SONUÇ

Ülkemiz dünyadaki ülkeler kategorisinde gelişmekte olan bir ülke konumundadır. Bu gelişme devam ettikçe tarım sektörüne olan ilgi azalmakta ve sanayi sektörü gelişmesini daha da arttırmaktadır. Köyden kente hızlı bir göç dalgası oluşmakta kentlerin nüfusu hızla artmaktadır. Bu dengesiz artış şehirlerde bazı sorunları da beraberinde getirmektedir. Şehirler planlı bir şekilde dizayn edilmediği için eskiden kalma ulaştırma altyapıları ile ulaştırma hizmetleri sürdürülmek zorunda kalmaktadır. Bu durumdan dolayı şehirlerde ulaşım hizmetlerinde aksamalar meydana gelmektedir. Ulaşım hizmetlerinin aksatılmaması için şehirlerde planlama faaliyetleri arttırılmalı ve bütün ulaştırma sektörleri bir bağlantı içerisinde bütünlük gösterecek şekilde planlanmalıdır.

Ülkemizde ulaştırmanın dağılımı taşımacılık modlarına göre farklılık göstermektedir. Bu farklılığın en önemli sebebi ülkemiz coğrafyasının yeryüzü şekillerinin farklı olmasıdır. Karayolu, denizyolu, demiryolu ve havayolu taşımacılığının en verimli şekilde kullanabilmesi için kendi taşımacılık özelliklerine uygun yerlerde geliştirilmesine önem verilmesi gerekmektedir. Örnek vermek gerekirse yeryüzü şekillerinin engeli ve dağlık olduğu bölgelerde karayolu taşımacılığı için yol yapımının çok maliyetli olması beklenir. Çünkü bu bölgelere karayolu yapabilmek için çok daha fazla teçhizat ve personel gerekmede normal yolun dışında tünel ve köprü yapımı gibi işler yapılmaktadır. Bu bölgelere demiryolu yapımı içinde karayolu için gereken işlerin önemli bir kısmı gerekmektedir. Böyle engebeli alanların genelde Havaalanı yapımı için de uygun olmadığı düşünülmektedir. Ancak böyle yerlerin yakınında bulunan düz arazilerde, havayolu taşımacılığı için uygun olan yerlerde havaalanı yapılması imkânı vardır. Özellikle uzun mesafelerde yolcu ve maddi değeri yüksek malların taşınmasında havayolu taşımacılığı uygundur. Ulaştırmadan gerekli verimi alabilmek için uygun yerlerde havayolu taşımacılığına ağırlık verilmeli, havayolu taşımacılığı ile ulaşılamayan yerlerde ise diğer taşımacılık modları ile entegre olunması sağlanmalıdır.

Günümüzde insanların en değerli şeylerinden biri zaman olmuştur. İnsanlar eskisi gibi günlerini sadece bir uğraşla değil birden çok fazla uğraşla ve daha değişik

yerlerde geçirmek istemektedirler. Bu faaliyetleri gerçekleştirebilmek için kullanılabilecek en uygun ulaşım türü havayolu taşımacılığıdır. Küreselleşmenin etkisi ve uluslararası alanda ticari faaliyetlerin gelişmesi nedeniyle sadece ülke içerisinde değil ülke dışında da insanlar artık gününbirlik başka ülkelere gidip gelme ihtiyacı duymaktadır. Havayolu taşımacılığının en verimli kullanılabileceği yer iç hatlardan ziyade dış hatlardır. Bunun en önemli nedeni karayolu ile günler sürebilecek yolculukların havayolu ile birkaç saate alınması ve daha konforlu bir ulaşım olmasıdır.

Havayolu taşımacılığı ani değişikliklere ve belirsizliklere açık olan bir ulaşım türüdür. Havayolu şirketlerinin bu ani değişiklikler ve belirsizliklerden olumsuz etkilenmemeleri, rekabet avantajı elde edebilmeleri ve başarılı olabilmeleri için yönetim süreçlerini iyi yönetmeli ve devamlı iyileştirmeler yapma yoluna gitmelidirler. Ekonomik olarak güçlü bir piyasa yapısının olması havayolu taşımacılığının geliştirilmesinde önemlidir. Havayolu işletmeleri düşük maliyet stratejilerini uygulamakta ve bu şekilde rekabet avantajı elde etmek istemektedir. Ancak rekabet avantajının elde edilebilmesi için düşük maliyet stratejilerinin yanı sıra işletmeler kendilerine özel yeteneklerini ve deneyimlerini birleştirerek geliştirme sağlayabileceklerdir.

Ülkemiz gayrisafi yurt içi hâsılasına ortalama %14 katkıda bulunarak Türkiye ekonomisinde önemli bir yere sahip olan ulaştırma sektöründeki talep, yaklaşık %8 gibi önemli oranda artmıştır. Bu büyümenin içinde, karayolu için talep yıllık %7.6, demiryolu taşımacılığı talebi yıllık %2, denizyolu taşımacılığı %5 artış gösterirken, hava taşımacılığındaki talep yıllık %16'dan fazla bir artış göstermiştir. Bu artış, Sivil Havacılığın, öncelikli olarak Türkiye'nin ticari faaliyetlerinde önemli bir rol oynadığının ve dünya çapında en hızlı gelişen pazarlar arasında yer aldığının bir göstergesidir (SHGM2010 Faaliyet Raporu, 2010:27). Ülkemizde GSYH'nın %14 ünü oluşturan ulaştırma faaliyetleri içerisinde havayolu taşımacılığına olan talep diğer bütün taşımacılık sektörlerine göre daha fazladır. Havayolu taşımacılığının geliştirilmesi ve bu talebe karşılık verilebilmesi ile birlikte havayolu taşımacılığının ulaştırma hizmetleri içerisindeki payının daha da artmasını etkileyebilecektir. Havayolu taşımacılığının da olumlu etkisiyle GSYİH içerisinde ulaştırma faaliyetlerinin payı artma eğiliminde olabilecektir.

Ülkemizde havacılık alanında yapılan düzenlemeler ve gelişmelerle birlikte havayolu şirketlerinin artması ile havacılık sektöründe hızla büyüme potansiyeli sağlanmıştır. Bu gelişme ve büyümeyle birlikte 2003 yılında 65 bin civarında olan havacılık sektöründeki istihdam sayısı 2015 yılında yaklaşık 3 kat artarak 200 bin istihdama yaklaşmıştır. “İstihdama paralel olarak 2003 yılında 2.2 milyar dolar olan havacılık sektörü ciro miktarı 2015 yılında 10 kattan fazla artarak 23.4 milyar dolara ulaşmıştır ([https://www.dunya.com/sektorler/turizm/havacilikta-ciro-234-milyar-dol ar-haberi-319532](https://www.dunya.com/sektorler/turizm/havacilikta-ciro-234-milyar-dol-ar-haberi-319532)).

“Ülkemizde yapımı halen devam eden dünyanın en büyük havalimanı olması beklenen İstanbul 3. havalimanının ve diğer yapımı devam eden havalimanlarının faaliyete girmesi ile birlikte havacılık sektöründe ilave 250 bin civarında yeni istihdam olması beklenmektedir. Havacılık sektöründe güvenliğin önemli olması ve çok kırılgan bir sektör olması nedeniyle yeni istihdam edilecek personellerin havacılık sektöründe görev yapmadan önce gerekli eğitimleri verilmesi ve kalifiye olarak havacılık sektöründe istihdam edilmeleri bu sektörün gelişmesi açısından önemlidir [“\(http://www.udhb.gov.tr/aciklama-34-istanbul-yeni-havalimani-turk-ekonomisini-de-ucuracak.html\)](http://www.udhb.gov.tr/aciklama-34-istanbul-yeni-havalimani-turk-ekonomisini-de-ucuracak.html).

Ülkemizde sanayi ve ticaret alanındaki malların en çok karayoluyla dağıtımın yapıldığını ve dış ticaret içerisinde en çok payın karayolu ve denizyolu taşımacılığında olduğunu daha önce söylemiştik. Ancak üretimi yapılan bazı ürünlerin (değeri yüksek ve kısa zamanda bozulabilecek nitelikteki mallar) taşınmasında ise havayolu taşımacılığı önemli bir faktördür. Havayolu taşımacılığının bu malların taşınmasında önemli olmasının sebebi, eğer bu mallar kısa süre içerisinde ulaştırılmak istenen yere ulaşamazsa ticari değerini kaybedecek veya maddi zararlara neden olabilecektir. Ayrıca değeri yüksek olan bazı malların diğer taşımacılık sektörleri ile taşınması sırasında oluşabilecek zararlar ve güvenlik eksiklikleri nedeniyle havayolu taşımacılığı tercih edilmektedir.

Özellikle ağır sanayilerde üretimin çok kısa süre bile durması beraberinde büyük maliyetler getirebilmektedir. Sanayide kullanılan makinaların aktif tutulabilmesi için gereken yedek parçaların ulaştırılmasında daha çok havayolu taşımacılığı kullanılmaktadır. Böylece makinaların çalışmadığı süre içerisinde oluşabilecek maliyetlerin azaltılması amaçlanmaktadır.

Havayolu taşımacılığı ile sanayi ve ticari faaliyetlerde üretilen belli ve çok kısıtlı ürünler taşınmaktadır. Üretilen malların taşınmasında diğer ulaştırma sektörlerine göre havayolu taşımacılığının etkisi daha sınırlıdır. Bu sınırlamanın en önemli nedeni havayolu taşımacılığının maliyetli bir taşımacılık sektörü olması ve her boyuttaki malların bu sektör ile taşınamamasıdır.

Ülkemizde tarım sektörünün geneline baktığımızda genelde eski yöntemler ile tarım yapılmaktadır. Tarımda eski yöntemlerin kullanılması ve çiftçilerin bilinçsiz bir şekilde çiftçilik yapması tarımdan elde edilen verimi düşürmüştür. Bu nedenle maliyetler yüksek olmaktadır. Bu maliyetlere ek olarak üretilen tarım ürünlerinin ulaştırma maliyetleri de toplam maliyetleri etkilemektedir. Havayolu taşımacılığının maliyetli bir sektör olması ve sadece belli başlı tarım ürünlerinin taşınmasına izin vermesinden dolayı tarım ürünlerinin taşınmasında en çok kullanılan ulaştırma sektörü karayolu taşımacılığıdır.

Havayolu taşımacılığı maddi olarak değerli olan ve bozulma tehlikesi olan bazı tarımsal ürünlerin taşınmasında kullanılmaktadır. Tarımsal ürünlerin büyük bir kısmı havayolu ile taşımak için uygun değildir.

Havayolu taşımacılığı için yapılan altyapı yatırımlarının en başında havalimanları gelmektedir. Ülkemizde birçok yeni havalimanı projesi mevcuttur. Bu havalimanlarının yapılacağı arazi seçilirken daha çok tarım faaliyeti yapılmayan arazilerin seçilmesi tarım sektörünün geleceği açısından önemlidir.

Son 10 yılda ülkemizde bulunan havalimanı sayısı 2 kattan fazla artış göstermiştir. Birçok şehire yeni havalimanları yapılmış tüm halkın havayolu ile seyahat etmesinin önü açılmıştır. Daha önce ülkemizde bulunan havalimanlarının gelir gider durumu tablo3.4 ve tablo 3.5'te gösterilmişti. Bazı havalimanları dışında ülkemizde faaliyet gösteren birçok havalimanı işletmesinin giderleri gelirlerinden fazla olup zarar etmektedir. Bu havalimanlarının hepsi de devlet eliyle yapılmış ve zarar etmesine karşın faaliyetlerine ara vermemiştir. Bu havalimanlarının faaliyetlerine devam etmesinin en önemli amacı sosyal devlet olma gereğinin bir parçası olan hizmet anlayışıdır. Bu anlayışla özellikle küçük bölgelerde devlete maddi olarak kazanç sağlamasa bile havalimanları yapmış ve halka hizmet amaçlanmıştır.

Ülkemizin nüfus olarak yoğun olmayan ve küçük bölgelerinde, havayoluna fazla talep olmayacağı düşünülen yerlerde hem hizmet anlayışını sağlamak hem de kazanç elde etmek amacıyla bu bölgelere havalimanı yapmak yerine yakın bölgelere diğer ulaşım sistemleri ile entegre edilerek daha verimli sonuçlar alınması mümkündür. Örneğin havayoluna yeterince talep olmayan bir bölgeden yakın bir bölgede hali hazırda kurulmuş olan havalimanına hızlı tren seferleri konularak hem yeni bir havalimanı maliyetinden kurtulabilinir hem de yeni bir ulaşım hizmeti gerçekleştirilmiş olur.

Ülkemizin önemli gelir kaynaklarından olan ve bacasız sanayi olarak adlandırılan turizm sektörü ulaştırma sektörleri ile yakından ilişkilidir. Çünkü turizm faaliyetlerinin gerçekleşebilmesi için ilk önce yapılması gereken faaliyet ulaştırma faaliyetidir. Turizm faaliyetlerinin gerçekleşmesi için en çok tercih edilen ulaştırma türünün havayolu ulaştırması olduğunu daha önceki bölümlerde belirtmiştik. Ülkemizde ki turizm faaliyetlerinin olumlu etkilenmesi ve ülkemize döviz girişinin sağlanması için uluslararası seferler ve uçulan nokta sayısı arttırılmalı, turizm şirketlerine gereken destek verilmeli, tarife ve vergi indirimleri yapılmalıdır.

Havalimanlarımızın çoğu DHMİ bünyesinde faaliyet göstermektedir. 2015 yılı kurumlar vergisi sıralamasında havacılığın öncü kuruluşu olan DHMİ 3. olarak önemli bir başarıya imza atmıştır. DHMİ dışında birçok diğer havayolu işletmeleri devlete vergi vermekte ve ekonominin büyümesine katkı sağlamaktadır.

Ülkemizde bulunan Havaalanlarının önemli bir kısmı devlet kontrolünde işletilmektedir. Bazı havalimanlarında ise yap-işlet-devret modeli uygulanarak havaalanları belirli bir süre ile özelleştirilmiştir. Bu model ile devletin hazinesinden hiç para çıkmadan ülkeye önemli eserler kazandırılmaktadır. İstanbul iline yapımı devam eden ve 2018 yılında hizmete girmesi beklenen 3. Havalimanı yap-işlet-devret modeli ile yapılmaktadır. Bu havalimanının yapılması için devletin hazinesinden herhangi bir para çıkışı olmamıştır. Ülkemizin diğer yerlerinde yapılacak olan havalimanlarında bu modelin uygulanması ekonomik olarak uygun olacaktır. Nüfusun çok yoğun olmadığı ve geri kalmış bazı bölgelerde bu modelin işletilmesi diğer yerlere göre zordur. Çünkü özel sektör kar elde edemeyeceğini ve yolcu sayısının kısıtlı olacağını düşünerek bu bölgelere, bu modelle havaalanı yapmak istememektedir. Bu modelin tüm ülkemizdeki havaalanı yapımında yayılması için devlet tarafından gerekli sayıda yolcu garantisi verilmeli ve vergilerden muaf tutma gibi bazı desteklemeler yapılmalıdır.

Ülkemizin Avrupa Birliğine üye olma süreci uzun bir süredir devam etmektedir. Bu sürecin gerekliliklerinden biride havayolu ulaştırmasında Avrupa ülkeleri ile ortak bir entegrasyona sahip olmaktır. Daha önceki bölümlerde bu amaçla Tek Avrupa Sahasının oluşturulduğunu belirtmiştik. Ülkemizin hava sahasını kullanan bütün uçakların yönlendirilmesi için SMART adı verilen önemli bir proje hayat geçirilmiştir. Bu proje ile hava sahamızı kullanan tüm uluslararası uçuklar tek bir merkezden yönetilmekte ve yönlendirilmektedir. Bu uygulamayla hem uçuş güvenliğisağlanmakta hem de hava sahamızı kullanan uçakların EUROKONTROL aracılığıyla ülkemize aktardığı ücretler artmaktadır. İlerleyen yıllarda bu projenin daha da geliştirilerek çok daha az maliyetle ve daha güvenli uçuşların gerçekleştirilmesi mümkün olabilecektir.



KAYNAKÇA

- Abay Elif, *Yeşil Hava Alanı*, Ondokuzmayıs Üniversitesi, Çevre Mühendislik Fakültesi, Mühendisliği Anabilim Dalı, Bitirme Tezi, Samsun, 2015
- Ankara Sanayi Odası, Forum, Ocak-Şubat 2008
- Arıkan İrfan, “Havayolu Ulaşımı ile Turizm İlişkisi ve Havaalanları”, Boğaziçi Üniversitesi Uygulamalı Bilimler Yüksekokulu, *Anatolia Turizm Araştırmaları Dergisi*, 1998
- Aslan Lokman, Türkiye’de “Ulaştırma Sektörünün Gelişmesinde Devletin Yeri ve Önemi”, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İzmir, 2009
- Babalık Ela, *Ulaştırma Sektörü Mevcut Durum Değerlendirilmesi Raporu*, Eylül 2010, (http://iklim.cob.gov.tr/iklim/Files/Ulastirma_Sektoru_Mevcut_Durum_Degerlendirmesi_Raporu.pdf) Erişim Tarihi:01.02.2017
- Bakırcı Muzaffer, “Ulaşım Coğrafyası Açısından Türkiye’de Havayolu Ulaşımının Tarihsel Gelişimi ve Mevcut Yapısı”, İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi, *Marmara Coğrafya Dergisi*, Sayı 25, Sayfa:343-344, 2012
- Candemir Yücel, Küreselleşme, “Teknolojik Gelişme ve Ulaşırmada Yenilikler: Dünya ve Türkiye, 6. Ulaştırma Kongresi”, *TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası*, İTÜ, İstanbul, 2005
- Çekerol Gülsen Serap, “Lojistik Sektörü İçerisinde Türkiye Demiryolu Yurtiçi Yük Taşıma Talebinin RIDGE Regresyonla Analizi, Marmara Üniversitesi, *İ.İ.B.F Dergisi*, 2001, Cilt: XXXI Sayı II, Sayfa 341
- Celepçi İdris, *Türkiye’de Ulaştırma Sektöründe ki Gelişmeler ve Ekonomik Etkileri*, Dumlupınar Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Kütahya, 2003
- Daşkan Elif Simge, *Türkiye’de Lojistik Sektörünün Gelişi ve Gelecek Öngörülleri*, İstanbul Ticaret Üniversitesi, Dış Ticaret Enstitüsü, İstanbul, 2016
- Demirci Ebru, *Hava Ulaştırma Ekonomisi*, İstanbul Üniversitesi, Açık ve Uzaktan Eğitim Fakültesi, Ders Kitabı
- Devlet Planlama Teşkilatı, *Birinci Beş Yıllık Kalkınma Planı(1963-1967)*, Ocak 1963
- Devlet Planlama Teşkilatı, *Dördüncü Beş Yıllık Kalkınma Planı(1979-1983)*, Nisan 1979
- Devlet Planlama Teşkilatı, *Altıncı Beş Yıllık Kalkınma Planı(1990-1994)*, 1989

- Devlet Planlama Teşkilatı, *Dokuzuncu Yedi Yıllık Kalkınma Planı(2007-2013)*, Temmuz 2006
- Devlet Planlama Teşkilatı, *Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planı*, Ulaştırma Özel İhtisas Komisyonu Raporu, Havayolu Ulaştırması Alt Komisyonu Raporu, Ankara, 2001
- DHİMİ, “*Havayolu sektör Raporu*”, 2014
- DHİMİ, “*İşletme Hizmetleri Yönetim Sistemleri El Kitab*”ı, Ankara, 2016
- DHİMİ, “*Seyrüsefer Dairesi Başkanlığı, Radyo Seyrüsefer Yardımcıları, Eğitim Notları*”
- DOĞAKA, *Lojistik Sektör Raporu*, 2014
- Doganis, R. (2002). “*Flying Off Course: The Economics of International Airlines*”, 3. Basım, London: Routledge.
- Durmuş Savaş-Seçil ÖZTÜRK, “Havayolu Taşımacılığında Lojistik Maliyetler”, Karadeniz Teknik Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, *Sosyal Bil. Dergisi*, 2014
- Ergün İ. , “*Türkiye’nin Ekonomik Kalkınmasında Ulaştırma Sektörü*”, Hacettepe Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Yayınları, No:10, Ankara, 1997
- Erdoğan H. Tuba, “*Ulaşım Hizmetlerinin Ekonomik Kalkınma Üzerine Etkisi*”, Cilt:3 Sayı:1, Sayfa 191, 194, 197, Nisan/2016
- Erdoğan Uğur, “*Havayolu Taşımacılığında Regülasyon ve Deregülasyonların Rekabet Staretejilerine Etkileri*”, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul, 2014
- Erekmeççi Müge, “*Türk Özel Hukukunda YİD Modeli Çerçevesinde Üst Hakkı*”, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Ankara üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Ankara, 2012
- Erel Aydın, “*Türkiye’de Ulaştırma Sektöründe Dorunlar ve Eğitim*”, Yıldız Teknik Üniversitesi İnşaat Mühendisliği Bölümü
- Gerede Ender, “*Türkiye’nin İkili Havayolu Taşımacılığı Anlaşmalarının Havayolu Yönetimine Etkileri Açısından Değerlendirilmesine Yönelik Bir Ölçek Önerisi*”, *Anadolu Üniversitesi, Sosyal Bilimler Dergisi*, Cilt:11 Sayı:3, Sayfa 34, 2011
- Gerede Ender, “*Havayolu Taşımacılığı ve Ekonomik Düzenlemeler Teori ve Türkiye Uygulaması*”, Ankara, Şubat 2015, Sayfa 2,3,4,54

Gökırmak Haşmet, “THY’nin Havacılık Sektöründeki Konumu”, Süleyman Şah Üniversitesi İşletme ve Yönetim Bilimleri Fakültesi Uluslararası Ticaret ve Finans Bölümü, *Siyaset, Ekonomi ve Yönetim Araştırmaları Dergisi*, Yıl:2 Cilt:2 Sayı:4, 2014

Günsoy Bülent, “Ulaştırma Ekonomisinde Alt Sistemler arası Öncelik Sorunu ve Türkiye Uygulaması”, Yüksek Lisans Tezi, Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Eskişehir, 1994

Gülay Dincel, “TSKB Ekonomik Araştırmalar”, Kasım 2014

Güner Samet, “Lojistik Yönetimi, Ders Notları”

Gürdal Mehmet, “Turizm Ulaştırması”, 2015

<http://www.udhb.gov.tr/aciklama-34-istanbul-yeni-havalimani-turk-ekonomisini-de-ucuracak.html> Erişim Tarihi:08.05.2017

<http://www.airporthaber.com/shgm-haberleri/tek-avrupa-hava-sahasi-29843h.html> Erişim Tarihi:01.04.2017

http://www.legalisplatform.net/hukuk_metinleri/Sivil%20Havacilik%20Cok%20Tarafl%DD%20Anlasmalar.pdf Erişim Tarihi:11.08.2016

<http://web.shgm.gov.tr/tr/kurumsal/1--tarihce> Erişim Tarihi:19.07.2016

https://tr.wikipedia.org/wiki/Uluslararası_Hava_Taşımacılığı_Birliği Erişim Tarihi:22.01.2017

<https://iguhavacilik.jimdo.com/sivil-havacilik/uluslararası-sivil-havacılık-kuruluşları/> Erişim Tarihi:30.01.2017

<http://www.turkpilotakademisi.com/haberler/pilot-egitimi-icin-basvuru-formu/#.WV3j0hXygdU> Erişim Tarihi:05.11.2016

<http://slideplayer.biz.tr/slide/2743815/> Erişim Tarihi:09.04.2017

<https://www.msxlabs.org/forum/sosyoloji/13802-thk-turk-hava-kurumu.html> Erişim Tarihi:18.02.2017

<http://forumislami.net/konu-havayolu-ulasiminin-bazi-avantajlari-ve-dezavantajlari.html> Erişim Tarihi:08.12.2016

http://www.ekodialog.com/Makaleler/lojistik_modlari_entegre_tasimacilik_makale Erişim Tarihi:17.02.2017

<http://www.turkishairlines.com/tr-tr/kurumsal/basin-odasi/bir-bakista-thy/sss>
Erişim Tarihi:28.03.2017

<http://www.bilgiustam.com/havayolu-ulasiminin-bazi-avantajlari-ve-dezavantajlari>
Erişim Tarihi:09.09.2016

<http://havadaahkam.blogspot.com.tr/2013/02/tek-avrupa-hava-sahasi.html>
Erişim Tarihi:11.09.2016

<http://www.airporthaber.com/kose-yazilari/turk-sivil-havacilik-kanunu.html>
Erişim Tarihi:11.07.2016

<http://www.borsaanalizci.com/strateji/goster/ab-ile-vizeler-kalkarsa-ne-olur-105>
Erişim Tarihi:11.07.2016

<http://www.dw.com/tr/uçakların-geride-bıraktığı-izler/a-15753710>
Erişim Tarihi:05.02.2017

<http://www.airportturk.net/ucak-nasil-icat-edildi.html>Erişim Tarihi:17.02.2017

<https://www.hezarfendergi.com/avrupa-sivil-havacilik-konferansi-ecac/>
Erişim Tarihi:14.10.2017

https://tr.wikipedia.org/wiki/Demiryolu_ula%C5%9F%C4%B1m%C4%B1
Erişim Tarihi:19.05.2016

ICAO(Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü)

İlıcılı Mustafa, “Ulaştırma Türleri ve Türel Dağılımı”, Makale,
<http://www.tasimadunyasi.com/m/?id=128&t=makale> Erişim Tarihi: 28.04.2017

İstanbul Yeni Havalimanı Ekonomik Etki Analizi, 2016

Karakavuz Harun, “Havayolu Maliyetlerinin Yapısı ve Maliyetleri Etkileyen Faktörler”, 2011

Kahveci Selçuk, “Taşımacılık V”, OMÜ, Uzaktan Eitim Merkezi, 2014

Kaya, E. “Havaalanlarında Fiyatlandırma Açısından Muhasebe Bilgi Sistemi”
Eskişehir: Anadolu Üniversitesi, 2000

Kaya, E. “Ulaştırma Kavramı ve Önemi, Ulaştırma Sistemleri içinde Eskişehir”,
Anadolu Üniversitesi Açıköğretim Fakültesi, 2012

Kaynak Ramazan, “Denizyolu ve Havayolu Taşımacılık Sistemleri”, Atatürk
Üniversitesi, Açık Öğretim Fakültesi

- Kendirli Selçuk -Aslıhan Kaya, “*Havayolu Şirketlerinde Finansal Bir Araç Olarak Hedging Yönteminin Kullanılması*”
- Keskin M. Hakan, “*Tek Avrupa Hava Sahası İnisiyatifinin Türkiye’nin AB Üyeliğine Etkisi, Güvenlik Stratejileri*”, Yıl:8 Sayı:16
- Kuşçu Sinan, “*Avrupa Birliği Ulaştırma Politikası ve Türkiye’ye Yansıması, Akademik Bakış*, Cilt:5 Sayı:09, 2011
- Küçükönel Hatice, “*Türkiye’de Sivil Havacılık Sektörünün Yapısal Analizi*”, Anadolu üniversitesi, Sivil Havacılık Yüksek Okulu, 2016
- MEB, “*Ulaştırma Hizmetleri Alanı Havayolu Taşımacılığı 840UH0122*”, Ankara, 2011
- Olalı H., A.Timur, “*Turizm Ekonomisi*”, İzmir, Ofis Matbaa,1988
- Taşçı Deniz, “*Havayolu Sektöründe Yeni Bir İş Modeli: Bağlı Düşük Maliyetli Havayolu Modeli ve Anadolu jet Örneği Bağlamında Karşılaştırma*”, *Eskişehir Osmangazi Üniversitesi İİBF Dergisi*
- Topçu Murat, “*Uçuş Teorisi ve Temel Uçak Bilgisi*”, Atatürk Üniversitesi, Açık Öğretim Fakültesi, Açıköğretim Ders Kitabı
- Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği Gözden Geçirme Notları, Sayı 1
- Türk Yusuf Ziya, “*Türkiye’de Özelleştirme Uygulamalarının Analizi*” Uzmanlık Tezi, Yıllık Programlar ve Konjonktür Değerlendirme Genel Müdürlüğü, Nisan 2014
- Saatçioğlu Cem, “*Ulaştırma Ekonomisi Teori ve Politika*”, İstanbul Üniversitesi İktisat Fakültesi, Mart 2011
- Şan Figen, “*Ulaştırma sektörü ve Havayolu Taşımacılığının Türkiye Ekonomisindeki Yeri*”, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul, 2003
- Şendağ Volkan, “*Ulaştırma Harcamaları Ekonomik Büyüme İlişkisi: Türkiye Ekonomisi Üzerine Bir Uygulama*”, Yüksek Lisans Tezi, Afyon Kocatepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Afyon, 2007
- Şen Gülaçtı, “*Havacılık Kuralları*”, İstanbul Aydın Üniversitesi, Havacılıkta Yer Hizmetleri Bölümü ve Sivil Hava Ulaştırma İşletmeciliği Bölümü, 2016
- Şahin Mustafa, “*Uluslararası Havayolu Taşımacılığının Türkiye Ekonomisinde ki Yeri*”, Yüksek Lisans Tezi, Trakya Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Edirne, 2000

SHGM 2010 Faaliyet Raporu, Ankara, 2010

Türk Hava Yolları, Analist Raporu, Şubat 2015

Türk Hava Yolları, “01 Ocak-31 Mart 2016 Dönemine İlişkin Yönetim Kurulu Faaliyet Raporu”

Tuncel Uğur -YUSUF Kaşıkçı- Bilal TORKUL, “Turizm Ulaştırmasında Yaşanan Sorunlar”, Sakarya Üniversitesi İşletme Fakültesi, 2015

Ulaştırma Bakanlığı, “Türkiye Ulaşım ve İletişim Stratejisi Hedef 2023”, s.87-91

Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, “Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme, İstatistiklerle 2003-2013 “

Uluslararası Sivil Havacılık Örgütleri, İstanbul Üniversitesi, Ulaştırma ve Lojistik Yüksek Okulu, İstanbul

Yılmaz Necip Fazıl, *Tesisat Mühendisliği Dergisi*, sayı:87, 2005

ÖZGEÇMİŞ

Kişisel Bilgiler	
Adı Soyadı	Mehmet TOSUN
Doğum Yeri ve Tarihi	Çarşamba/1989
Eğitim Durumu	
Lisans Öğrenimi	Ondokuzmayıs Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi / İktisat Bölümü
Y. Lisans Öğrenimi	Ağrı İbrahim Çeçen Üniversitesi, İktisat Politikası
Bildiği Yabancı Diller	İngilizce
Bilimsel Faaliyetleri	-
İş Deneyimi	
Stajlar	-
Projeler	-
Çalıştığı Kurumlar	DHİM
İletişim	
E-Posta Adresi	universiteli.memo55@hotmail.com
Tarih	26/09/2017