
TÜRK SİVİL HAVACILIK SİSTEMİNİN YAPISAL ANALİZİ

Yrd. Doç. Dr. Vildan KORUL
Anadolu Üniversitesi
Sivil Havacılık Yüksekokulu
vkorul@anadolu.edu.tr
Yrd. Doç. Dr. Hatice KÜÇÜKÖNAL
Anadolu Üniversitesi
Sivil Havacılık Yüksekokulu
hkucukon@anadolu.edu.tr

ÖZET

Türkiye'nin kıtalararası bir kavşak noktasında bulunması, uluslararası hava taşımacılığında önemli ve stratejik bir yer işgal etmesine olanak sağlamıştır. Ancak hava taşımacılığının küresel düzeyde gelişimi için harcanan tüm çabalara rağmen ülkede hava taşımacılığı istenen düzeye gelememiştir. Bu çalışmada; Türk Sivil Havacılık sisteminin gelişimi incelenerek, mevcut durum ve yaşanan sorunlar ortaya konulmuş, çözüm önerileri sunulmuştur.

ABSTRACT

Turkey, located at an intersection across continents, has an important and strategic place in international air transport. However, air transportation in Turkey couldn't develop as desired in spite of the efforts conducted by all actors in aviation industry. In this study; the development of Turkish Civil Aviation system has been examined, present situation and problems in aviation system have been brought out and possible solutions have been suggested.

GİRİŞ

İkinci Dünya savaşından sonra çok büyük bir gelişme içinde olan hava taşımacılığı, kısa sürede çok hızlı teknolojik ve yapısal değişiklikler gösteren bir ulaştırma sektörü haline gelmiştir. Özellikle ulaşımda sağladığı hız sayesinde yolcu ve kargo taşımacılığı önemli bir ilerleme kaydetmektedir.

Bir yanda havayolu işletmelerinin faaliyetleri, yönetimi, hizmet kalitesi ve kapsamı üzerinde büyük etkisi olan geniş kapasiteli, yakıt tasarrufu sağlayan, düşük gürültü ve emisyon seviyelerine sahip uçakların geliştirilmesi, diğer yanda serbestleşme, özelleştirme, sektörün daha ticari bir yapıya dönüştürülmesi ve işbirliklerinin oluşması, sektörün yapısını değiştirmiş ve sektörü tüketicilerin hakim olduğu bir pazara dönüştürmüştür (DPT, 2001: 2).

Türkiye'nin dışa açılma politikası, gelişen ihracat, turizm ve coğrafi konumu itibarıyla yoğunlaşan uluslararası ilişkilerin gerçekleşmesini sağlayan en önemli unsurlardan biri hava taşımacılığıdır. Türkiye, uluslararası hava taşımacılığında stratejik bir yere ve öneme sahiptir. Ülkenin kıtalararası bir kavşak noktasında bulunması, uluslararası hava taşımacılığında önemli ve stratejik bir yer işgal etmesine olanak sağlamış ancak tüm çabalara rağmen istenilen düzeye henüz ulaşamamıştır.

Bu çalışmanın amacı; Türk Sivil Havacılık Sisteminin gelişimini inceleyerek mevcut durumu, sektörde yaşanan temel sorunları ve muhtemel çözüm önerilerini ortaya koymaktır.

TÜRK SİVİL HAVACILIK SİSTEMİNİN GELİŞİMİ

1983 Yılından Önceki Gelişmeler

Türklerde havacılık konusunda çalışmalar Osmanlı Dönemi'nde askeri alanla sınırlı olarak başlamıştır.

1911-1912 Trablusgarb Savaşı'nda İtalyan'ların hava saldırısına uğrayan Osmanlılar havacılığın önemini kavrayarak askeri havacılık alanında ilk çalışmaları başlatmışlardır. Türkiye'de ilk sivil havacılık çalışmaları 1912 yılında, bugünkü Atatürk Havalimanının hemen yakınındaki Sefaköy'de, tesis olarak iki hangar ve küçük bir meydana başlamıştır. 1925 yılında daha sonra Türk Hava Kurumu adını alacak olan "Türk Tayyare Cemiyetinin" kurulması ile Türk havacılığının kurumsal temelleri atılmıştır (mt.gov.tr/, 2002).

1933 yılında sivil hava taşımacılığı, 5 uçaklık bir filo ile Türk Hava Postaları adı altında yürütülmeye başlanmıştır. Türkiye Cumhuriyeti'nin 10. yılında Milli Savunma Bakanlığına bağlı olarak Havayolları Devlet İdare İşletmesi kurulmuştur. Bu işletme Türkiye'de sivil havayolu işletmeleri kurmak, bu yollarla taşıma yapmak üzere devlet tarafından yetkilendirilmiştir. Bu kurum bugün varolan Türk Hava Yolları A.O.'nın da ilk yapı taşlarını oluşturmuştur (Bolayırılı, 2000: 8).

Bu dönemde özel teşebbüsler de başlamış ve Nuri Demirağ, 1935 yılında, İstanbul Beşiktaş'da "Uçak fabrikasını", Sivas Divriği de "Uçak ve Motor fabrikası" ile "Gök Okulunu", İstanbul Yeşilköy'de "Havaalanını ve Gök Okulunu" kurmuştur. 1940'lı yılların ortalarında Türkiye; devlet ve özel sektör olarak Avrupa'nın 3. büyük hava endüstrisine sahip olmuştur. Kayseri ve Etimesgut/Ankara fabrikalarında Türk Hava Kurumu uçak ve motor imal ederken, Nuri Demirağ tamamen yerli mühendis ve işçilerle ilk Türk tipi yolcu uçağını yapmıştır. Nu/D-38 tipi madeni yolcu uçağı 1938 yılında "Avrupa A Klasi" yolcu uçakları kategorisinde birinci seçilmiştir (Saldıraner, 1992: 33).

Türkiye'de sivil havacılığın asıl gelişimi 2. Dünya Savaşı'ndan sonra başlamıştır. Bu dönemde hem uçakların modernleştirilmesine hem de yeni havalimanlarının yapımına ağırlık verilmiştir. 1949 yılında, Bayındırlık Bakanlığı'na bağlı Hava Meydanları Bürosu kurulmuştur. 1956 yılında çıkarılan bir yasa ile Devlet Hava Meydanları İşletmesi kurularak havalimanlarının işletilmesi ve uçuş güvenliğinin sağlanması bu kuruluşa bırakılmıştır (Sezgin, 1991).

1950'li yılların başında Türk Sivil Havacılığında yaşanan gelişim hamlelerinin birdenbire durakladığı görülmüştür. 1954 yılında, uluslararası havacılık kurallarına uyum sağlanması ve Türkiye'de sivil havacılık faaliyetlerinin düzenlenmesi ve denetlenmesi amacıyla Sivil Havacılık Dairesi Başkanlığı kurulmuştur. 1956 yılında yeniden yapılanan Türk Hava Yolları ülkenin tek ticari taşıyıcısı olarak faaliyetlerini sürdürmeye devam etmiştir (Saldıraner, 1992: 33).

1948-1952 yılları arasında A.B.D. hükümetinin, Marshall Planı adı altında, Türkiye'ye uyguladığı ekonomik yardım çerçevesinde uçak ve motor vermesi THK'nın uçak ve motor fabrikalarının üretim faaliyetlerini sekteye uğratmıştır. Motor fabrikası 1955 yılında traktör üretimine geçerek bugünkü Türk Traktör Fabrikası haline getirilmiştir. Uçak fabrikasında ise 1959 yılında üretim durdurularak 1965 yılına kadar bakım ve tamir işlerine devam edilmiş, 1964'den sonra traktör üretimine başlanmıştır (ttgv.org.tr, 2001).

1958-1983 yılları arasında Türk Sivil havacılığı incelendiğinde ülkede F-27, Viscount, DC-9, DC-10, B707, B727 tipi uçaklardan oluşan bir filoya sahip, ulusal ve uluslararası hatlarda ülkenin tek havayolu taşıyıcısı olan THY hizmet sunmaktaydı. (turkishairlines.com.tr, 2003). Bu sektörde hem THY hem de yabancı havayolu işletmelerine yer ve ikram hizmeti vermek amacıyla 1958 yılında, devlet tarafından Hava Hizmetleri A.Ş. ve özel teşebbüs tarafından aynı yıl Çelebi Hava Servisi A.Ş. kurulmuştur. Havaş yer hizmetleri sektöründe faaliyet gösterirken, şirketin ikram bölümü 1987 yılında USAŞ adı altında ayrılarak özelleştirilmiştir (airportreporter.com , 2003).

1983 Yılından Sonraki Gelişmeler

Havayolu ulaştırması sektörü 14.10.1983 tarihinde kabul edilen 2920 sayılı Sivil Havacılık Kanununun yürürlüğe girmesiyle, özellikle 1980'lerin ikinci yarısından itibaren belirgin bir gelişme içine girmiştir. Bu dönemde THY'nın bir modernizasyon ve standardizasyon programı çerçevesinde filosunu geliştirmeye başladığı, hizmet standartlarını yükseltme çabasına girdiği ve yurtiçi hatlardan ziyade ekonomik açıdan avantajlı dış hatlara yönelmekte olduğu görülmektedir. 2920 sayılı kanun ile ülkede özel havayolu şirketlerinin de kurulmasına ve faaliyet göstermesine izin verilmiştir. Aynı dönemde özel sektör havayollarının sayılarında, filo kapasitelerinde ve sektörden aldıkları payda önemli artışlar gözlenmiştir. Ancak, işletme sermayesi sıkıntısı, nispeten yaşlı uçaklarla operasyon yapma dezavantajı, bakım-onarım ve diğer alt yapı imkanlarının yetersizliği, faaliyetlerinin her kademesinde kalifiye personel temininde karşılaşılan güçlükler, sektörün yeteri kadar desteklenmemesi gibi sorunlarla karşılaşan özel havayollarının bir kısmı iflas ederek sektördeki faaliyetlerine son vermişlerdir.

Havaalanı yatırımlarının 80'li yılların sonunda ve 90'lı yılların başında yeni konvansiyonel havaalanı yapımından daha ziyade mevcutların standartlarının geliştirilmesi üzerinde yoğunlaştığı görülmektedir. Bu arada hava trafik kontrol, haberleşme,

seyrüsefer hizmetleri, yer hizmetleri ve benzeri hizmetlerin kalite ve güvenilirliğini arttırmaya yönelik yatırımlar sürdürülmüştür. 1980'lerin sonunda muhtelif yörelere mahalli idarelerin de katkılarıyla STOL (Short Distance Take-off and Landing) tipte küçük havaalanları yapılmaya başlatılmış (mt.gov.tr, 2002) ve askeri

havaalanlarının sivil hava ulaşımına da açılması için Genel Kurmay Başkanlığı ile Ulaştırma Bakanlığı arasında 19 Kasım 1986 tarihinde bir protokol imzalanmıştır. Bu protokol kapsamında sivil ulaşımına açılan askeri meydanlar Tablo 1'de verilmiştir (ubak.gov.tr, 1999).

Tablo 1: Sivil Ulaşımına Açılan Askeri Meydanlar

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

1990 yılının ilk yarısına kadar gelişme trendini sürdüren sektör, 2 Ağustos 1990 tarihinde ortaya çıkan Körfez Krizi ve bunu izleyen sıcak savaş nedeniyle olumsuz yönde etkilenmiştir. Özellikle sıcak savaşın çıkmasıyla birlikte sigorta primlerinin yükselmesi, rezervasyon ve sefer iptallerinin önemli ölçüde artması 1991 yılında sektörün gerilemesine neden olmuştur. 1992 yılı havayolu sektörü açısından yeniden canlanma yılı olmuş ve sektörün gelişimi 1997 yılına kadar sürmüştür (DPT, 2001: 43).

1998 yılında, Uzak Doğu ülkelerindeki ekonomik kriz Türkiye'deki hava taşımacılığı sektörünü de olumsuz yönde etkilemiştir. Sektörde yaşanan bu olumsuzlukları telafi etmek için havayolu işletmeleri faaliyetlerini yeniden düzenleyerek, personel çıkararak ve filolarını yeniden planlayarak kendilerini toparlamak zorunda kalmışlardır. Bu dönemde THY'nin özelleştirilmesi gündeme gelmiş ancak özelleştirme çalışmaları bugüne kadar henüz bir sonuca ulaştırılamamıştır.

2000'li yılların başlarında kendini yavaş yavaş toparlamaya başlayan hava taşımacılığı sektörü 2001 yılında ülkede yaşanan ekonomik kriz ve 11

Eylül 2001 tarihinde A.B.D.'de yaşanan terör eylemleri nedeniyle bir dar boğaza girmiş, yolcu ve uçak trafiğinde dramatik düşüslere neden olmuştur. Ülkedeki havayolu işletmeleri, bu krizden çıkabilmek için filo küçültmesine, personel çıkarımına ve uçulan bazı hatların iptal edilmesi ve bazı hatlarda uçuş frekanslarının azaltılması yoluna gitmişler. Irak Savaşı, SARS, ekonomik kriz ve petrol fiyatlarında yaşanan artış tüm dünya havayolu sektörünü etkilemiş, 2001 yılı için yolcu trafiğinde % 5.1'lik bir artış öngörülürken % - 2.1'lik bir azalma, kargo trafiğinde ise %5.4'lük bir artış beklenirken %-7.7'lik bir azalma gerçekleşmiştir. (IATA, 2002: 3)

Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü'nün 2003 yılı raporuna göre, 2002 yılını 11,32 milyar dolar zararlar kapatan 188 tarifeli havayolu işletmesi sektöründeki canlanmanın başlangıcı olarak da yorumlanan 2003 yılında net 6,57 milyar dolar zarar etmiştir. 2003 yılını kısmen gelişme içinde tamamlayan tarifeli havayolu işletmelerinin taşıdıkları yolcu sayısında bir önceki yıla oranla %1 dolayında artış yaşanırken, koltuk doluluk oranları da %71 seviyesinde gerçekleşmiştir (ICAO, 2004: 5).

Uluslararası Hava Taşıyıcıları Birliği trafik verilerine göre, 2004 yılının ilk dokuz ayında tüm bölgelerde uluslararası tarifeli yolcu trafiğinde bir önceki yıla göre %17,7, kargo trafiğinde %14,1 oranında bir artış yaşanmıştır. Türkiye'nin de içinde bulunduğu Avrupa bölgesinde taşınan yolcu sayısında %8,2'lik bir büyüme gerçekleşmiştir (IATA, 2004: 4).

TÜRKİYE'DE SİVİL HAVACILIĞI DÜZENLEYEN KURUMLAR

Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü (SHGM)

Dünya sivil havacılığının hızlı bir gelişme göstermesi ve teknolojinin öneminin artması sonucu, ulusal çıkarların korunması ile uluslararası ilişkilerimizin düzenli bir şekilde yürütülebilmesi ve denetlenmesi için 1954 yılında, Ulaştırma Bakanlığı bünyesinde kurulan "Sivil Havacılık Dairesi Başkanlığı" 1987 yılında "Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü" olarak günün koşullarına göre yeniden teşkilatlandırılmıştır (mt.gov.tr/ , 2002).

Türkiye'de sivil havacılık alanındaki en sorumlu ve yetkili otorite olan SHGM, sektörün güvenli, düzenli ve verimli bir şekilde işleyebilmesi için ülke içindeki tüm sivil havacılık faaliyetlerinin planlanmasından, koordinasyonundan ve kontrolünden sorumludur. SHGM devamlı ve hızlı bir gelişme gösteren, ileri teknolojinin uygulandığı, sürat ve emniyet faktörlerinin büyük önem taşıdığı sivil havacılık alanındaki her türlü faaliyeti ulusal çıkarlar ve uluslararası ilişkilere uygun bir şekilde düzenlemek ve esaslarını belirlemekle yükümlüdür (DPT, 2001: 44-45).

Devlet Hava Meydanları İşletmesi (DHMİ)

Türk Sivil Havacılık sektörünün altyapısını oluşturan tesis ve donanımıyla, 1933 yılından bu yana değişik isim ve statülerle hizmetlerini yürütmekte olan DHMİ, 233 sayılı Kanun Hükmünde Kararname ile Ana Statüsü çerçevesinde 1984 yılından itibaren faaliyetlerini Kamu İktisadi Teşebbüsü olarak sürdürmektedir.

DHMİ, Türkiye'de havaalanlarının işletilmesi ile Türkiye hava sahasındaki hava trafiğinin düzenlenmesi ve kontrolü görevini yerine getirmektedir. DHMİ'nin amaç ve faaliyet konuları; sivil havacılık faaliyetlerinin modern havacılık düzeyine çıkarılmasını sağlamak için havaalanlarının işletilmesi, meydan yer hizmetlerinin yapılması, hava trafik kontrol

hizmetlerinin ifası, seyrüsefer sistem ve kolaylıklarının kurulması ve işletilmesi, bu faaliyetler ile ilgili diğer tesis ve sistemlerin kurulması, işletilmesidir (dhmi.gov.tr/ ,2002).

Demiryolları, Limanlar, Havaalanları İnşaatı Genel Müdürlüğü (DLHİ)

Devletçe yaptırılacak demiryolları, limanlar, havaalanları, barınaklar ve bunlarla ilgili teçhizat ve tesislerin, ilgili kuruluşlarla işbirliği yaparak, plan ve programlarını hazırlamak, gerçekleştirilmesi için gerekli tedbirleri almak ve imkanları sağlamak, araştırma, etüt, proje, keşif, şartname ve inşaatlar ile bakım ve onarımlarını yapmak veya yaptırmak ve yapımı tamamlananları ilgili kuruluşlara devretmek, yapılmış olanların bakım ve onarımlarının organizasyonu için esaslar hazırlamakla sorumludur. (dlh.gov.tr , 2003)

Başbakanlık Devlet Meteoroloji İşleri Genel Müdürlüğü

Başbakanlığa bağlı bir kuruluş olarak görevlerini sürdüren Devlet Meteoroloji İşleri Genel Müdürlüğü'nün amacı; meteoroloji istasyonları açmak ve çalıştırmak, hizmetlerin gerektirdiği rasatları yapmak ve değerlendirmek, hava taşımacılığı sektörü dahil çeşitli sektörler için hava tahminleri yapmak ve meteorolojik bilgi desteği sağlamaktır (DPT, 2001: 45).

TÜRKİYE'DEKİ SİVİL HAVACILIK KURULUŞLARI

Yer Hizmetleri ve İkram Hizmeti Veren Kuruluşlar

Türkiye'de havaalanlarında yer hizmeti, ikram, temsil, gözetim ve yönetim ile uçak özel güvenlik hizmeti veren çeşitli işletmeler faaliyet göstermektedirler. Türkiye'nin ilk yer hizmetleri işletmesi olarak 1933 yılında, devlet tarafından havayollarına yer hizmetleri ve ikram servisi sağlamak üzere kurulan Havaş A.Ş., yer hizmetleri bölümü 1995 yılında, hisselerinin %60'ı Park Holding Grubuna satılarak özelleştirilmiştir. İşletmenin ikram hizmetleri de 1987 yılında USAŞ adı altında ayrılarak özelleştirilmiştir (havas.com.tr, 2004). 1958 yılında Ankara Esenboğa Havaalanında Türkiye'nin ilk özel yer hizmetleri işletmesi olarak Çelebi Hava Servisi A.Ş. kurulmuştur (celebihandling.com, 2004). Günümüzde havaalanlarında yerli ve yabancı havayolu işletmelerine yer hizmeti veren Havaş ve Çelebi şirketleri pazarı yaklaşık %50 olarak paylaşmaktadırlar. HEAŞ A.Ş.'de Sabiha Gökçen Havalimanında ihtiyaç duyulan yer hizmeti

faaliyetlerini sürdürmektedir. Temsil, gözetim ve yönetim şirketleri ile ikram ve güvenlik hizmeti veren diğer şirketler de ülkemizdeki havalimanlarında faaliyet göstermektedirler. Sivil

Havacılık Genel Müdürlüğü'nce verilen çalışma ruhsatlarına sahip bu şirketler Tablo 2'de gösterilmiştir.

Tablo 2. Havaalanları Yer Hizmetleri ve İkram Hizmeti Veren Kuruluşlar (Mayıs 2003)

KAYNAK: <http://www.ubak.gov.tr/shgm.menü.htm>

YER HİZMETLERİ KURULUŞLARI
<ul style="list-style-type: none">. Havaalanları Yer Hizmetleri A.Ş. (HAVAŞ). Çelebi hava Servisi A.Ş.. HEAŞ A.Ş.
TEMSİL, GÖZETİM VE YÖNETİM ŞİRKETLERİ
<ul style="list-style-type: none">. Air Charter Market Uçak Servisi ve Tur Hizmetleri Ltd. Şti.. AOG Havacılık A.Ş.. Air Kargo Turizm San. Turistik Tes. Mrk. Dış Tic. A.Ş.. Ada Havacılık Kargo ve Turizm Servisleri Ltd.Şti.. Adriyatik Taşımacılık Dış Tic. Ltd. Şti.. Aqua Trans Turizm ve Havacılık Ltd. Şti.. Bastıyalı Turizm Tic. A.Ş.. Bilen Havacılık Ltd. Şti.. Casio Air Turizm Dış Tic. Organizasyon Pazarlama ve İnş. Ltd. Şti.. Cat-Kargo Hava Taşıma A.Ş.. Cresta Turizm ve Havacılık Hizmetleri San. Tic. A.Ş.. Çelebi Hava Servisi A.Ş.. Diana Turizm Tic. ve San. A.Ş.. Enkor Havacılık Turizm San. ve Tic. Ltd. Şti.. Havaalanları Yer Hizmetleri A.Ş. (HAVAŞ). Gözen Havacılık ve Tic. Ltd. Şti.. Gold Air Havacılık Turizm Tic. Ltd. Şti.. Kaçkar Tur Turizm Seyahat Acenteliği Ltd. Şti.. Mohikan Uluslararası Hizmetler A.Ş.. Maveria Turizm ve Havacılık Dış Tic. Ltd. Şti.. Nart Tur Turizm Yatırımları ve İşletmeciliği A.Ş.. SBA Havacılık Turizm Tic. Ltd. Şti.. Süha Hiçyorulmaz Turizm Tic. ve Nak. Ltd. Şti.. Trek Turizm San. ve Tic. A.Ş.. Fly Hava Kargo Turizm Ltd. Şti.
İKRAM ŞİRKETLERİ
<ul style="list-style-type: none">. Sancak Havacılık Hizmetleri A.Ş.. Uçak Servisi A.Ş. (USAŞ). Eurest Catering
UÇAK ÖZEL GÜVENLİK HİZMET VE DENETİMİ HİZMETİ VEREN ŞİRKETLER
<ul style="list-style-type: none">. Çelebi Güvenlik Sistemleri ve Danışmanlık A.Ş.. Gözen Havacılık ve Tic. Ltd. Şti.

Havayolu İşletmeleri

1983 yılında hava taşımacılığı sektörünün serbestleşmesi ile büyük bir büyüme yaşanmış ve bu dönemde toplam 19 havayolu işletmesi kurulmuş ancak bunların 10 tanesi birkaç yıl içerisinde iflas ederek faaliyetlerine son vermişlerdir. Günümüzde, ülkemizde biri devlete ait olmak üzere 15 havayolu işletmesi kayıtlıdır. Türkiye'de faaliyet gösteren kamu sektörü

havayolu işletmesine ilişkin bilgiler Tablo 3, özel sektör havayolu işletmelerine ilişkin bilgiler Tablo 4, kamu sektörü genel havacılık işletmelerine ait bilgiler Tablo 5, özel sektör genel havacılık işletmelerine ilişkin bilgiler Tablo 6, kamu ve özel sektör hava taksi işletmelerine ilişkin bilgiler ise sırasıyla Tablo 7 ve Tablo 8'de özetlenmiştir.

Tablo 3. Kamu Sektörü Havayolu İşletmesi (Ocak 2005)KAYNAK: <http://www.shgm.gov.tr> , 2005

İşletme Adı	Hava Aracı			
	Tip	Adet	Koltuk Sayısı	Toplam Kapasite
Türk Hava Yolları A.O.	A310-304	1+4 adet	208+4(210)	1048
	A320-200	1 adet	156	156
	A320-214	7 adet	150	1050
	A320-214	1 adet	156	156
	A321-111	2 adet	186	372
	A340-313	2 adet	271	542
	A340-300	5 adet	271	1355
	B737-400	17 adet	1(152)+2(148)+13(150)	2398
	B737-403	1 adet	150	150
	B737-800	8+18 adet	8(155)+ 18(165)	4210
	RJ-100	6 adet	99	594
	RJ-70	3 adet	79	237
	A310-304 F	1 adet	38.000 Kg	38.000 Kg
	TOPLAM	76 adet		12.268

Tablo 4. Özel Sektör Havayolu İşletmeleri (Ocak 2005)KAYNAK: <http://www.shgm.gov.tr>, 2005.

İşletme Adı	Hava Aracı			Toplam Kapasite
	Tip	Adet	Koltuk Sayısı	
Pegasus Airlines	B737-400	2	170 (340)	2608
	B737-800	12	189 (2268)	
Onur Air	MD 88	5	172 (860)	5771
	A300B2K-3C	1	317	
	A321-200	2	2(220)	
	A300B4-103	2	2(316)	
	A300-600R	1	315	
	A300B4-203	2	2(317)	
	A300B4-605R	2	2(315)	
	A320-212	2	2(174)	
	A321-131	2	2(220)	
	A300B4-605R	1	315	
	A321-231	4	4(210)	
Fly Air	A300B4-200	1	310	2529
	A300	6	6 (298)	
	A300B4-2C	1	283	
	B737-300	1	148	
Sun Express	B737-800	6	6 (189)	1320
	B737-86N	1	186	
Kıbrıs THY	A310-203	1+1	230+246	1645
	A321-211	1+2	220+ 2 (209)	
	B737-800	3	3 (177)	
Free Bird Airlines	MD 83	4	4 (165)	1020
	A320	2	2 (180)	
Atlas International Airways	B757-200	2	2 (219)	1584
	B757-200-ER	1	219	
	B757-225	1	219	
	A320-214	2	2 (348)	
	A320-232	2	2 (174)	
Sky Airlines	B737-400	1+3	170+3 (168)	863
	B737-800	1	189	
Inter Express Airlines	B737-800	2	2 (189)	702
	Fokker100	3	3 (108)	
Saga Airlines	A300B2K-3C	1	298	516
	A310-304	1	218	
World Focus Airlines	A310-203	2	241	482
Kuzu Air Cargo	A300B4-203F	1	43.500kg	88.500kg
	A300B4-203	1	45.00 kg	
MNG Airlines	A300B4-203	1+1	309+326	2281
	B737-400	2+2	2 (168)+ 2 (170)	
	B737-448	1	168	
	CL601-3A	1	9	
	DC-9-82	2+2+1	2(155)+ 2(160)+ 163	
	A300	6	6 (43.500 kg)	
Orbit Ekspres Havayolları	A300B4-203F	1	43.500.kg	83.000 Kg
	A300C4-203	1	39.500 kg	
Toplam		193		34.798 Yolcu 470.500kg Kargo

Tablo 5. Kamu Sektörü Genel Havacılık İşletmeleri (Mayıs 2003)**KAYNAK:** http://www.adabilgisayar.com/havacilik/havacilik_isletmeleri.htm

İşletme Adı	Hava Aracı			
	Tip	Adet	Koltuk Sayısı	Toplam Kapasite
Tapu Kadastro G.M.	Islander BN2	2	6	12
Türk Hava Kurumu	Çeşitli	38	24	114
Orman Genel Müdürlüğü	AS 355	4	4	34
	AS 365	2	9	
T.C. Başbakanlık	Gulfstream G-IV	2	17	34
TOPLAM		48	60	194

Tablo 6. Özel Sektör Genel Havacılık İşletmeleri (Mayıs 2003)**KAYNAK:** http://www.adabilgisayar.com/havacilik/havacilik_isletmeleri.htm

İşletme Adı	Hava Aracı			
	Tip	Adet	Koltuk Sayısı	Toplam Kapasite
Ada Havacılık	Cessna 172N	1	2	2
Adana Hav. Kulübü	Cessna 172	1	2	
	Piper PA-18	5	2	12
Ali H.Bacioğlu	Cessna 172	1	2	2
Animart	Cessna 340	1	4	4
Best A.Ş.	Piper PA-38	1	2	2
Bomas Air	Beech B60	1	4	
	Cessna 172	1	2	6
Borsac Boru Sanayi	Cessna 172	2	3	6
Bursa Otelcilik	Beech B200	1	7	
	Cessna Citation 650	1	8	15
Burak Hav. Kulübü	Çeşitli	9	13	21
Bilfer Mad. A.Ş.	Çeşitli	3	16	16
Birleşik İnşaat	Cessna Citation 650	1	9	9
Ceylan Air	Bell 206	1	5	
	Cessna Citation 650	1	9	14
Çumra Kağ. S. A.Ş.	Beech C90	1	6	6
Çukurova T.A.Ş.	Çeşitli	3	22	22
Emre Turizm	Cessna 421	1	5	5
Ender Havacılık	Avid Amphibian	1	3	3
Genç Havacılık	Cessna 172	1	2	
	Piper PA-18	1	2	4
Hayranbolu Ziraat Odası	Cessna 188	1	1	1
Konuralp A.Ş.	Robinson R22	1	1	1
Limak	Beech C90	1	6	6
Mash Air	Kazan MI-8	1	10	10
Mihr Havacılık	Cessna 172	1	2	2
Rota Havayolları	Cessna Citation 650	1	9	9
Samsun Hav Kulübü	Çeşitli	7	10	14
Özek Havayolları	Beech B200	1	7	7
Tekfen Hava Taşım.	Hawker 125-800	1	8	8
Tuzla Tersanecilik	Bell Text.407	1	7	7
Yazcan Havacılık	Cessna 421 C	1	6	6
İstanbul Hav. Kulübü	Çeşitli	12	21	27
İstanbul Ulaşım San.	Bell 206	1	5	
	Robinson R22	1	1	6
İzmir Model Uçak Ve Havacılık Kulübü	Piper PA 11	1	2	
	Piper PA 18	1	2	4
TOPLAM		72	228	257

Tablo 7. Kamu Sektörü Hava Taksi İşletmeleri (Mayıs 2003)**KAYNAK:** http://www.adabilgisayar.com/havacilik/havacilik_isletmeleri.htm

İşletme Adı	Hava Aracı			
	Tip	Adet	Koltuk Sayısı	Toplam Kapasite
Anadolu Üniversitesi S.H.Y.O Döner Sermaye İşl. G.M.	Socota TB-9	3	3	9
	AG-5B Tiger	3	3	9
	Antonov AN-2P	1	12	12
	Beech 200	1	10	10
	Beech C90	2	5	10
	Grumman AA-5B	3	3	9
	Piper PA-18	4	2	8
	Socota TB-20	6	3	18
THK Hava Taksi İşletmeciliği	Antonov AN-2	1	14	14
	Cessna 172N	1	4	4
	Cessna 207	1	6	6
	Cessna 208	2	8	16
	Cessna 402	2	8	16
	Cessna 206	6	6	36
	Dornier 28D-1	2	8	16
	Piper PA-42	2	9	18
DHMİ Hava Taksi İşletmesi	AS-355	2	4	8
	Cessna Citation 560	2	6	12
TOPLAM		44	114	231

Tablo 8. Özel Sektör Hava Taksi İşletmeleri (Eylül 2004)

KAYNAK: www.shgm.gov.tr

İşletme Adı	Uçak Tipi	Adet	İşletme Adı	Uçak Tipi	Adet
Ahsel Hava Taşıma	HAWKER800XP	1	EM-AIR Havacılık	CESSNA A188B CESSNA 340 A CESSNA U206G CESSNA U206	5
Genel Havacılık A.Ş.	HF 320 BELL 206 JETSTAR 329 FALCON 2000	5	Sancak Havacılık A.Ş.	BELL 206 BELL 407	3
Nergis Havacılık	BELL 430	2	Menekşe Sivil Havacılık İ. Ltd. Şti.	C-172 M20J	2
Doğan Havacılık San. ve Tic. A.Ş.	FALCON 2000	1	Jetser Havacılık Tic. ve San. A.Ş.	CESSNA 208 CESSNA 172	4
Rumeli Hava Taşıma ve İşl. Tic. A.Ş.	BELL 206 HAWKER SKORSKY76C	3	Sportif Havacılık ve Turizm A.Ş.	BELL 206 CESSNA 207 CESSNA 172 ULTRAAIR CLIPPER582 MAULE M-62350	10
Uray Hava Taşımacılığı A.Ş.	AGUSTA A103A	1	Santay Havacılık Tic. A.Ş.	PIPER PA28236	1
Setair Hava Taşımacılık Hiz. A.Ş.	CESSNA150 SKORSKY76C	2	Mach Havacılık ve Turizm Ltd. Şti.	PITTS S2B WIL. PITTS S2S PIPER PA18-150	5
Bonn Air Havacılık ve Tic. Ltd. Şti.	CESSNA 550	1	Skyline Ulaşım Tic. A.Ş.	BEECHCRAFT PREMIER-1	1
Red Star Havacılık Hiz. Tic. A.Ş.	MI-2	4	THK Hava Taksi İşletmeciliği	CHEYENNE 3A C-208	25
Ünsped Paket Servisi A.Ş.	CESSNA 340 MERLIN IV	2	Doruk Turizm ve Tic. A.Ş.	MI-8	1
Tarkim Uçak Bakım ve Onarım Havacılık Ltd. Şti.	LAKE-4-200 POLARIS SRL FIB DONIER DO-27 PIPER PA 18-135	4	Kale Air Havacılık San. ve Tic. A.Ş.	SKORSKY S76 B	1
Fırat Havacılık Tic. A.Ş.	BEECH B-200	1	Zorlu Air Havacılık A.Ş.	BELL HEL 230 BELL-430	2
Duha Havacılık ve Eğitim Hizmetleri Tic. Ltd. Şti.	CESSNA 172 N	1	Güneydoğu Havacılık İşletmesi Ltd. Şti.	Bell222 PA 34-200-T BE 407	3
Metro Hava Taşımacılık San. Ve Tic. Ltd. Şti.	BEECHCRAFT200	1	Ak Havacılık ve Ulaştırma Hizmetleri A.Ş.	FALCON 900-B	1
Sindel Havacılık Ltd. Şti.	CESSNA 172 CESSNA 421 C BEECHCRAFT B	5	ER-AH Havacılık Tic. Ltd. Şti.	BELLANCA CESSNA 172	2
Özek Havacılık Ltd. Şti.	BEECH B 200	1	Toprak Hava Taş. ve Tic. A.Ş.	BELL 230	1
Çukurova Havacılık A.Ş.	LEATJET 60 AGUSTA 109 C	3	Nurol Havacılık A.Ş.	BECHJET 400A	1
Süper Air Hava Taş. A.Ş.	CESSNA C-750	1	Özel Sam Air Havacılık Tic. Ltd. Şti.	THORP AERO T 211 CESSNA C-152	2
Ünver Havayolları A.Ş.	BELL 407	1	Arkas Air Havacılık ve Tic. A.Ş.	LEARJET 60	1
Erdem Emi Harita Bilgi İşl. İnş. ve Taş. San. Ltd. Şti.	BEECHCRAFT KING AIR B-200	1	Koç Holding A.Ş.	FALCON 2000	1
Özel Hava Taşımacılık San. ve Tic. Ltd. Şti.	BEECHCRAFT KING AIR B-200	1	Kaan Turizm Yatçılık Hava Kara Taş. ve Tic. Ltd.	BELL 206 L-3	1
Airenka Hava Taşımacılık A.Ş.	BEECHJET 400A	1	Pan Havacılık ve Ticaret A.Ş.	CESSNA T-210	1
Barış Uçakla Zirai İlaçlama Orman Yangını Söndürme Uçak Bakım Onarım Havacılık ve Turizm Tic. Ltd. Şti.	CESSNA A188B	1			

11 Eylül 2001'de A.B.D.'de yaşanan terör eylemleri tüm dünyada sivil havacılığı olumsuz yönde etkileyerek bir çok havayolu işletmesinin iflas etmesine ve zarar etmesine neden olmuş ve bu etkiler 2002 yılında da devam etmiştir. Bu olumsuz etkiye rağmen Türk Özel Havayolu İşletmeleri 2002 yılında bir önceki yıla oranla taşıdıkları yolcu sayılarını arttırarak faaliyetlerini sürdürmüşlerdir.

1983 yılında, 2920 Sayılı Sivil Havacılık Kanununun yürürlüğe girmesiyle birlikte serbestleşen pazarda havayolu işletmelerinin sayısında önemli bir artış yaşanmıştır. Ancak bu işletmelerin bir kısmı pazarda faaliyetlerini başarı ile sürdürebilmiş; Toros Havayolları, Talia Havayolları, Tur Avrupa Havayolları, Akdeniz Havayolları, Bosphorus Havayolları, Boğaziçi Havayolları, THT, Sunways Havayolları, GTI Havayolları, Haliç Havayolları, Tayfun Air, Green Air, Nobel Air, Birgen Air, Holiday Air, Sultan Air, VIP Air, İstanbul Havayolları A.Ş., Top Air Havacılık A.Ş., Alfa Havayolları gibi taşıyıcılar da çeşitli yönetim aksaklıkları ve sektörde yaşanan dalgalanmalar nedeniyle faaliyetlerine son vermişlerdir. (Kline, 2002: 382-388)

Aynı dönemde ülkemizde Genel Havacılık faaliyetlerinde büyük bir gelişme yaşanmıştır. Ancak küresel ekonomik ve politik krizlerden en fazla etkilenen genel havacılık sektöründe işletme sayıları ve işletmelerin sahip oldukları hava aracı sayılarında zaman zaman değişiklikler yaşanmaktadır. Günümüzde Türkiye'de kamu sektöründe 3 hava taksi işletmesi 44 hava aracı ile, özel sektörde ise 45 adet hava taksi işletmesi 117 hava aracı ile faaliyet göstermektedir.

Eğitim Kuruluşları

Sivil havacılık sektöründe pilot, hava trafik kontrolörü, uçak mühendisi, uçak teknisyeni, dispeçer, yer hizmetleri personeli, havaalanı işletmeciliği personeli, ve kabin görevlisi gibi yetişmiş insan kaynağına ihtiyaç duyulmaktadır. Bu insan kaynağının eğitimleri ülkemizde aşağıda belirtilen çeşitli kurum ve kuruluşlarca sağlanmaktadır. (Erdağı, 2005: 28-29)

- *Pilot eğitimi:* Türk Silahlı Kuvvetleri (Hava, Kara, Deniz ve Jandarma), Anadolu Üniversitesi Sivil Havacılık Yüksekokulu, Türk Hava Kurumu, yurt içi özel uçuş okulları (Bon Air, Top Servis, Burak Havacılık Kulübü, İstanbul Havacılık Kulübü, Tarkim, Sin Del Havacılık ve Duha Havacılık).
- *Hava Trafik Kontrolörü:* Anadolu Üniversitesi Sivil Havacılık

Yüksekokulu, Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü.

- *Uçak Mühendisi:* İstanbul Teknik Üniversitesi, Ortadoğu Teknik Üniversitesi.
- *Uçak Teknisyeni:* Anadolu Üniversitesi Sivil Havacılık Yüksekokulu, Erciyes Üniversitesi Sivil Havacılık Yüksekokulu, Eskişehir Anadolu Teknik Lisesi, Bursa Hürriyet Endüstri Meslek Lisesi, Kayseri Merkez Endüstri Meslek Lisesi, İstanbul Abdurrahman-Nermin Bilimli Anadolu Teknik Lisesi ve THY A.O.
- *Dispeçer, Yer Hizmetleri Personeli, Havaalanı İşletmeciliği Personeli, ve Kabin Görevlisi:* Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü, THY A.O. Genel Müdürlüğü, Anadolu Üniversitesi Sivil Havacılık Yüksekokulu, Muğla Üniversitesi Dalaman Meslek Yüksekokulu, Havaş, Çelebi, Usaş, Gözen Air, Devlet Meteoroloji İşleri Genel Müdürlüğü Anadolu Meteoroloji Meslek Lisesi.

TÜRK SİVİL HAVACILIK SİSTEMİNİN İNCELENMESİ VE TEMEL SORUNLARI

1983 yılına kadar monopol bir yapıya sahip olan Türk Sivil Havacılığı, bu tarihte çıkarılan kanun ile birlikte serbestleşmiş ve özel sektörün de faaliyet göstermesine olanak sağlanmıştır. Özellikle 1986 yılından sonra hava taşımacılığı sektörü hızlı bir gelişme göstermiş, ancak bunun sağlıklı ve istikrarlı bir büyüme olmadığı zamanla ortaya çıkmıştır. Bu nedenle son 20 yılda sadece ticari hava taşımacılığı yapan 20 havayolu şirketi kurulmuş ve kapanmıştır. Bu durum ulusal ekonomiye, havacılığa ve turizme olumsuz yönde yansımıştır. Ticari alandaki kayıpların yanı sıra Türk Sivil Havacılığı büyük bir itibar kaybına uğramış, yurt dışından ülkeye yapılan yolcu taşımacılığındaki pay 1998 yılında %60'larda iken 2000 yılında %40'lara inmiştir.

Günümüzde Türk Sivil Havacılığı'nda karşılaşılan sorunlar, bu çalışmada aşağıdaki başlıklar altında incelenmiştir: (SHGM, 1998: 2)

- Ticari hava taşıma işletmeciliği
- İnsan kaynakları

- Havaalanı işletmeciliği
- Sivil havacılık otoritesinin yeniden yapılanması.

Ticari Hava Taşıma İşletmeciliği

Havayolu sektörü 1980'lerin ikinci yarısından itibaren belirgin bir gelişme içine girmiştir. Bu dönemde Türk bayrak taşıyıcısı THY'nin modernizasyonu ve hizmet standartlarını geliştirmesinin yanı sıra, özel sektör havayollarının sayılarında, filo kapasitelerinde ve sektörden aldıkları paylarda önemli artışlar olmuş ve 1990'lı yıllardan itibaren de THY ve özel şirketlerin gayretleri ile uluslararası pazarda alınan pay %50'lerin üzerine çıkmıştır. (SHGM, 1998: 17) Yeniden yapılanma çalışmaları ile maliyetlerini azaltan havayolu işletmeleri ekonomilerini düzenlemiş, 1995-98 yıllarını yüksek doluluk oranını sağlayarak karlı bir şekilde kapatmışlardır. 1999 ve 2000 yılları, Asya'da ve Türkiye'de yaşanan ekonomik kriz nedeniyle olumsuz geçmiştir. Bunun sonucunda, havayolu işletmeleri hem iç hem de dış rekabet gücünü elde edebilmek için 5-10 yılı kapsayan filo yenileme ya da yeni uçuş hatlarının açılması gibi uzun vadeli stratejiler yerine, 3 ila 12 aylık bir dönemi içeren uçuş tarifelerinin yeniden düzenlenmesi, uçuş sıklıklarının artırılması ve yolcu hizmetlerinin geliştirilmesi gibi kısa vadeli, hatta sezonluk stratejiler geliştirilerek pazar içinde ayakta kalmaya çalışmaktadırlar (Vural, 2001: 66).

1986 yılından itibaren ülkedeki özelleştirme çalışmalarının başlaması ile birlikte havayolu ulaştırma sektöründe milli havayolu şirketi THY'nin da özelleştirme kapsamı içine alındığı ancak özelleştirme çabalarının başarısız olduğu ve günümüze değin devam etmekte olduğu görülmektedir.

2000'li yıllara kadar özel havayolu taşıyıcılarına, devlet tarafından THY'na verilen devlet desteğinin sağlanmaması haksız rekabete neden olmakta ve özellikle kriz dönemlerinde sektörde faaliyet göstermelerini güçleştirerek İstanbul Havayolları örneğinde yaşandığı gibi iflaslarına bile neden olabilmekteydi. Bu nedenle Türkiye özel havayolları sisteminin yeniden yapılanması ve

özellikle turizme yönelik taşımacılık yapan özel havayolu şirketlerinin geliştirilmesi için dönemin Ulaştırma Bakanı tarafından gerekli yasal düzenlemeler üzerine çalışmalar başlatılmıştır. THY'nin tekelinde olması nedeniyle bilet fiyatlarının çok yüksek olduğu iç hat uçuşlarına talebin artması ve bu hizmetin yaygınlaştırılması için ülkenin refah seviyesi değerlendirilerek "düşük maliyetli işletmecilik" teşvik edilmeye başlanmıştır. Bunun sonucu küçük uçaklarla bölgesel taşımacılık yapacak havayolu şirketlerinin kuruluşu ve gelişimini sağlayacak yasal düzenlemeler gerçekleştirilmesiyle Ulaştırma Bakanlığı tarafından "Türkjet" projesi üzerinde çalışmalar yapılmış ancak henüz uygulamaya geçilememiştir. Ulaştırma Bakanlığı'nın özel havayolu işletmelerinin iç hatlarda uçuş yapabilme izni veren uygulamanın başlaması ile 20 Ekim 2003 tarihinde ilk yurt içi seferi yapılmıştır. İç hatlarda uçuş izni alan üç havayolu işletmesi Onur Havayolları, Fly Havayolları ve Atlas Havayolları ilk yılında 9.097 uçuş gerçekleştirip, 1.484.220 yolcu taşımışlardır. Uçuşların %97.2'sini, taşınan yolcu sayısının da %78.8'ni Onur Havayolları gerçekleştirmiştir. Bu dönemde Onur Havayolları 7.378 uçuş yaparak 1.170.046 yolcu; Fly Havayolları 1072 uçuş ile 172851 yolcu; Atlas Havayolları 647 uçuş ile 141323 yolcu taşımıştır (anadolujansı.com , 2004). Son yıllarda iç hatlarda yaşanan hareketliliğin dünya piyasalarında görülen petrol fiyat artışlarının ardından devam edemeyebileceği endişesi taşınırken havayolu işletmelerinin bilet fiyatlarında yeni düzenlemelere gitmesine kaçınılmaz gözüyle bakılmaktadır.

İnsan Kaynakları

Tüm dünyada havacılık sektörü, teknolojik devir hızının en yüksek olduğu sektörlerin başında gelmektedir. Bu yoğunlukta teknolojiye bağımlı bir iş kolunda en büyük gereksinim doğal olarak nitelikli iş gücüne sahip olmaktır.

Günümüzde, Türkiye'de hava taşımacılığı sektöründe yaşanan gelişmeler bu alanda işgücü kaynağı açısından bir dar boğaza neden olmuştur. THY ve diğer özel havayolu işletmelerinin yapmış olduğu filo ve hedefledikleri büyüme planları doğrultusunda sektörün ihtiyaç duyacağı pilot sayısı yıllar itibarıyla Tablo 9'da verilmiştir. (dünyagazetesi.com, 2004).

Tablo 9. 2005-2014 Yılları Arasında Sektörün İhtiyaç Duyacağı Pilot Sayıları

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

Türkiye açısından insan kaynaklarına yönelik ihtiyaçlar Avrupa Havacılık Otoriteleri Birliğine (Joint Aviation Authority-JAA) üye olunması ile birlikte daha büyük önem kazanmıştır. JAA'nın kuralları olan JAR'ların (Joint Aviation Regulations) getirdiği yeni standartlar insan kaynağının niteliğinin ve niceliğinin en kısa sürede artırılmasını gerektirmektedir. Tüm sektör için kısa, orta ve uzun dönemli olarak kritik personel (pilot, hava trafik kontrolörü, teknisyen) ihtiyacının sektörel bazda belirlenebilmesi için ciddi bir çalışma yapılması gerekmektedir.

İnsan kaynağı ihtiyacının giderilmesi konusunda en önemli yeri kuşkusuz eğitim almakta ve bu konuda eğitim kurumları ile sektör arasında sıkı bir işbirliği ve eşgüdümün sağlanması, ortaya çıkabilecek sorunların en aza indirgenmesinde önemli bir yer tutacaktır.

Havaalanı İşletmeciliği

Türkiye'de halihazırda DHMİ Genel Müdürlüğü'nce 34 adet havaalanı işletilmektedir. Havaalanlarının planlanmasında, tasarımında ve işletiminde Uluslararası Sivil Havacılık Organizasyonunun (International Civil Aviation Organization-ICAO) belirlediği uluslararası standartlara özen gösterilmektedir. Ancak havaalanlarının yapım ve işletimindeki yetki ve sorumlulukların değişik kuruluşlarda toplanması nedeni ile Türkiye'de bunun denetiminde sorunlar yaşanmaktadır. Bölgesel havayolu taşımacılığını geliştirmek amacı ile "her ile bir havaalanı" projesi, öncelik ve ekonomik yapılabilirlik kriterleri göz önüne alınmadan sırf politik nedenlerle yapılması sonucu bu havaalanlarının atıl kalmasına neden olmuştur. 2004 yılında özel havayolu işletmelerine iç hatlarda uçuş izni verilmesi ile Malatya, Erzincan, Samsun ve Kars gibi atıl havaalanları etkin ve verimli bir şekilde kullanılmaya başlanmıştır.

Ülkedeki toplam havayolu yolcu trafiğinin %92'si Atatürk, Antalya, Esenboğa, Adnan Menderes ve Dalaman havalimanlarında gerçekleştirilmektedir (Küçükünsal, 1997). Bu meydanların alt yapı ve üst yapı eksikliklerinin tamamlanması amacı ile Türk Sivil Havacılık sektörü içinde Yap-İşlet-Devret modeli uygulanmaya başlamıştır. Ülke kalkınmasında önem taşıyan ileri teknoloji ve yüksek miktarda maddi kaynak gerektiren yatırım ve hizmetlerin gerçekleştirilmesi için özel sektörün devreye girmesi amacıyla uygulanan Yap-İşlet-Devret modeli iki havalimanında uygulanmıştır. Antalya Havalimanı'nda, 1998 yılında, bu model ile yıllık 5 milyon yolcu kapasiteli, teknolojinin son ürünü elektrik, elektronik ve mekanik sistemlerle donatılmış çağdaş, her türlü hizmet kolaylıkları yer

alan yeni dış hatlar terminal binası hizmete girmiştir. Aynı şekilde, DHMİ tarafından işletilen ve ülkenin en önemli kapısını oluşturan Atatürk Havalimanı, 3 Ocak 2000 tarihinde Yap-İşlet-Devret modeli ile yeni bir terminal binasını hizmete sunmuştur. Yap-İşlet-Devret modeli ile ihale edilmiş ve Tepe ve Akfen gruplarının oluşturduğu TAV konsorsiyumunca yapımı üstlenilen Ankara Esenboğa Havaalanı yeni iç ve dış hatlar terminal binasının temeli 14 Ekim 2004 tarihinde atılmıştır. Yaklaşık 200 milyon Euro'luk bu yatırımın tamamlanması ile Ankara 10 milyon iç ve dış hat yolcu kapasiteli, 18 yolcu köprüsü, 105 adet yolcu-bagaj kontrol kontuar, 9 adet bagaj alım konveyörü, yeterli miktarda gümrük ve pasaport bankoları, son teknoloji ürünü güvenlik sistemleri bulunan modern bir tesise kavuşacaktır. İhaleyi üstlenen firma 15 yıl 8 ay boyunca bu tesisi işletme hakkını elde etmiştir (dhmi.gov.tr , 2004).

Türkiye'nin uluslararası trafiğe açık 19. ve İstanbul'un ikinci havalimanı olan Sabiha Gökçen Uluslararası Havalimanı, Ocak 2001 yılında hizmete açılmıştır. Bu havalimanı Türkiye'de ilk kez özel bir şirket tarafından işletilen havalimanı olma özelliğine sahiptir.

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 dahilinde yerine getirilmesi sağlanmış olacaktır.

Sivil Havacılık Otoritesinin Yeniden Yapılanması

1954 yılında, sivil havacılık faaliyetlerinin düzenlenmesi, denetlenmesi ve yönlendirilmesi amacıyla Sivil Havacılık Dairesi Başkanlığı kurulmuştur. 1983 yılına kadar sadece kamu kuruluşları tekelinde kalan sivil havacılık faaliyetlerinin bu tarihten sonra özel sektöre de açılması sonucunda hızla artan sivil havacılık işletmeleri, hava araçları ve havaalanları sayısına rağmen bugünkü adı ile Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü'nün mevcut yapısı ve yetkilerinde bir değişiklik olmamıştır. Bunun yanında artan sorumluluklarını karşılayabilecek yeterli, deneyimli personel teminindeki güçlükler nedeniyle de personel sayısında artış değil azalmalar meydana gelmiştir. (SHGM, 1998:55)

Türkiye’de otorite olarak kabul edilen Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü, Ulaştırma Bakanlığı’na bağlıdır. Ancak sivil havacılık kapsamına giren bazı konular ile ilgili çeşitli faaliyetler; İçişleri Bakanlığı, Milli Eğitim Bakanlığı, Başbakanlık Çevre Müsteşarlığı, DHMİ ve DLH gibi diğer bakanlık ve kuruluşların görev alanı içine de girmektedirler. Bu durum Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü’nün otoritesini tam anlamı ile kullanamamasına ve eş değer birimlerle eşgüdüm sağlayamamasına yol açmaktadır. SHGM’nün Ulaştırma Bakanlığı adına otoritesinin sağlanmasındaki mevcut yasal mevzuatın dışında bir diğer önemli husus da kendi yasal düzenlemelerindeki eksiklikler ve kısıtlı sayıda personel ile görev yapmak zorunda olmasıdır. SHGM’nün toplam personel sayısı işletme ruhsatı verilmiş genel ve ticari havacılık işletmelerinden daha azdır. Bu işletmelerin yılda en az birkaç defa yapılması gerekli denetimleri istenilen sıklıkta yapılamamaktadır. (SHGM, 1998: 58-59)

Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü’nün uluslararası mevzuatlara göre düzenleme, denetleme faaliyetlerini sürdürmesi ve hepsinden önce uçuş ve can emniyetinin istenen seviyede sağlanması için uygun yaptırım gücüne sahip yeni bir yapılanma içine girmesi kaçınılmaz görünmektedir.

Havayolu taşımacılığındaki gelişmelere paralel olarak, sivil havacılık otoritesinin; karar verme, uygulama ve denetleme görevini JAA ve ICAO’nun uluslararası standartları doğrultusunda yerine getirecek şekilde, tam otoriteye sahip özerk bir yapılanmaya kavuşması için gerekli çalışmalar başlatılmıştır. (Vural, 2001, 125).

SONUÇ

1912-1913 yıllarında sivil havacılık faaliyetlerine başlayan ülkemiz, uzun yıllar uçak sayısı ve yolcu taşımacılığı ile uçak imalatında büyük gelişmeler içinde olmasına karşın İkinci Dünya Savaşı sonrasında 1980’li yıllara kadar süren uzun bir duraklama devresi içine girmiştir. 1983 yılında çıkarılan ve özel sektöre de hava taşımacılığı ve havaalanı işletmeciliği hakkını veren kanun ile Türk Sivil Havacılığı yeni bir döneme girmiştir.

Liberalleşme sürecine giren Türk Sivil Havacılık sektöründe THY’nin modernizasyon ve hizmet standartlarını geliştirmesinin yanı sıra, özel sektör havayollarının sayılarında, filo kapasitelerinde ve sektörden aldıkları paylarda önemli artışlar olmuş ve 1990’lı yıllardan itibaren THY ve özel sektör havayollarının gayretleri ile uluslararası pazardaki payımız %50’lerin üzerine çıkmıştır.

2000 yılında Türkiye’de yaşanan ekonomik kriz ile 11 Eylül 2001 tarihinde A.B.D.’de yaşanan terör

eylemlerinin sivil hava taşımacılığı sistemini hem küresel hem de ulusal bazda olumsuz yönde etkilediği görülmüştür. Yaşanan bu olaylar nedeniyle Türk Sivil Havacılık sektörü üç önemli sorun ile karşı karşıya kalmıştır. Bunlar; şirket iflasları ve sektörde kalan şirketlerin küçülmeler nedeniyle pazar kaybına uğraması, pazar kaybı sebebiyle istihdamın azalması ve istihdamın azalması sonucu ulusal ekonomiye olumsuz etkileri olarak özetlenebilir.

Bu sorunların etkilerini en aza indirmek, uçuş emniyetini arttırmak ve pazar payını istenen seviyeye getirmek amacıyla Türk Sivil Havacılık sektörünün rekabet gücünün artması ve yüksek marka olabilmesi için sivil havacılık otoritesinin uluslararası standartlarda yeniden yapılandırılması gerekmektedir. Havayolu taşımacılığındaki gelişmelere paralel olarak karar verme, uygulama ve denetleme görevini gereği gibi yerine getirecek, bağımsız ve tek bir kurum olarak otoritenin yeniden yapılandırılması için Sivil Havacılık Kurumu Kanunu öncelikli olarak çıkarılmalıdır.

Sivil hava taşımacılığında önemli bir yer tutan insan kaynağı açığının kapatılabilmesi için devletin tüm eğitim kurumlarının koordinasyon ve işbirliği içinde çalışarak bu insan gücünün yetiştirilmesi sağlanmalıdır.

Mevcut ve gelecekte büyük artış beklenen yolcu ve uçak trafiğini karşılayabilecek havaalanı alt yapısının uluslararası standartlarda kabul edilen kriterlere göre geliştirilmesi gerekmektedir.

Küresel pazarda rekabet gücüne sahip olabilmek için sivil hava taşımacılığında yatırım, eğitim ve sürekli gelişime büyük önem verilmelidir. Ulusal sivil havacılık politikasının bu üç faktör dikkate alınarak belirlenmesinde yarar olduğu düşünülmektedir. Diğer önemli bir konu da, devletin elini havacılıktan çekmesi ve sadece denetleyici ve kural koyucu konumunda olmasıdır.

Ülkemizde maliyet erişilebilirlik, trafik güvenliği, çevresel etki gibi önemli hususlar dikkate alınarak hazırlanmış bir ulaşım ana planı bulunmamaktadır. Hazırlanmış tek plan olan 1983-1993 yıllarını kapsayan Ulaştırma Ana Planı ise kağıt üzerinde kalmış ve hayata geçirilmemiştir. Üstelik beş yıllık kalkınma planlarında öngörülen ulaşım hedef ve politikaları da dikkate alınmamış, bunu yerine yıllık ve politik ağırlıklı programların uygulanması yoluna gidilmiştir.

Sonuç olarak, ülkemizde mevcut işleyen bir ulaşım ana planı ve bunun her bir alt sektörüne ilişkin ana planların olmayışı sektörü en başta plansızlığa, eşgüdüm eksikliğine, bütçe disiplinsizliğine, yasal çerçevenin yetersizliğine ve

de sağlıklı bilgi eksikliğine maruz bırakmaktadır. Bu sorunun bir an önce giderilmesi beraberinde tüm

KAYNAKÇA

BOLAYIRLI, Yusuf (2000): *Kayseri 3. Havacılık Sempozyumu Kitapçığı*, Kayseri, Erciyes Üniversitesi.

ERDAĞI, Oktay (2005): “Sivil Havacılık Eğitimi”, Uçuş Noktası, Sayı: 6, Ankara: DHMİ.

KLINE, Stuart (2002): *Türk Havacılık Kronolojisi*, İstanbul: Dönence Basım ve Yayım Hizmetleri.

KÜÇÜKÜNSAL, Tamer (1997): “Havalimanı ve Alanlarının Durumu”, Sivil Havacılık 2000 Toplantı Tutanakları, İstanbul T.C. Ulaştırma Bakanlığı.

SALDIRANER, Yıldırım (1992): *Sivil Havacılık Faaliyetleri ve Türk Sivil Havacılık Otoritesi İçin Organizasyon Yapısı Önerisi*, Eskişehir, Anadolu Üniversitesi SHMYO Yayınları.

SEZGİN, Hasan (1991): *Havacılık Tarihi* Yayınlanmamış Ders Notları, Eskişehir, SHMYO.

VURAL, Oktay (2001): *Türkiye Sivil Havacılık Endüstrisi Ekonomik ve Yapısal Analiz*, Ankara, Ulaştırma Bakanlığı..

DPT, 8. Beş Yıllık Kalkınma Planı (2001): *Havayolu Ulaştırması Özel İhtisas Komisyonu Raporu*, Ankara, DPT.

SHGM, 9. Ulaştırma Şurası (1998): *Havayolu Ulaştırma Komisyonu Raporu*, , Ankara, SHGM.

http://www.adabilgisayar.com/havacilik/havacilik_isletmeleri.htm, (25.10.2002)

<http://www.airportreporter.com/index.asp?inc=celebi>, (29. 05.2003)

<http://www.anadolujansi.com> (28.10.2004)

<http://www.celebihandling.com>, (28.02.2005)

<http://www.dhmi.gov.tr/genel.htm>, (20.08.2002) ve (07.03.2005)

<http://www.dunyagazetesi.com>, (08.09.2004)

<http://www.havas.com.tr>, (28.02.2005)

<http://www.iata.org>, Annual Report 2002 (01.03.2005)

dünyaya kolayca entegre olabilecek bir Türk Sivil Havacılığı'nın geliştirilmesini sağlayacaktır

<http://www.iata.org>, Annual Report 2004 (01.03.2005)

<http://www.icao.int>, (01.03.2005)

<http://mt.gov.tr/tr/shgm/menu.htm>, (13.08.2002)

<http://www.shgm.gov.tr>, (17.01.2005)

http://ttgv.org.tr/tur/07_gencler_icin/73072001.htm (29.05.2003)

<http://www.turkishairlines.com>, (01. 06.2003)

<http://www.ubak.gov.tr/shgm/svleaik.htm>, (20.07.1999)

<http://www.ubak.gov.tr/shgm.menü.htm> (01.03.2004)