

TÜRKİYE’DE SİVİL HAVACILIK SEKTÖRÜNÜN TARİHSEL GELİŞİMİ VE 2003-2018 YILLARI ARASINDA SEKTÖRÜN DEĞERLENDİRİLMESİ

Dr. Öğr. Üyesi Fatma YILMAZ¹

ÖZET

Sivil havacılık sektörü, Türkiye’de en yüksek büyüme oranına sahip sektörlerden biridir. Türk sivil havacılık sektöründeki gelişmeler yalnızca yolcu sayısında artış değil, aynı zamanda havalimanlarında, yer hizmetleri ve diğer farklı alanlarda uçuş güvenliği ve havacılık güvenliğini sağlamak için kullanılan uygulamalarla da önemli ilerlemeler kaydetmektedir. Sivil havacılık endüstrisi, modern taşımacılık arasında en fazla dikkat çeken, ileri teknolojileri kullanan, yoğun rekabet yaşayan, hem küresel bir özellik hem de ekonomik açıdan önemli sektörlerden biridir. Türkiye’de dışa açılma politikası sonucunda son yıllarda artış gösteren turizmi ve ticaret potansiyelini yönetmek için sivil havacılığa önemli bir anlam atfedilmiş olup stratejik bir unsur şeklinde kabul edilmektedir.

Bu çalışmada Türkiye’de sivil havacılık sektörünün gelişimi tarihsel süreçle anlatılmış olup sivil havacılık sektörünün 2013-2018 yılları arasındaki hava taşıma işletmeleri, yer hizmetleri kuruluşları, toplam uçak sayıları, toplam koltuk kapasitesi, toplam kargo kapasitesi, aktif havalimanı sayısı, toplam hava aracı sayısı, çalışan personel sayısı ve ciro miktarları verilmiştir. Yaşanan ekonomik dalgalanmalara rağmen 16 yıllık zaman dilimi içinde; hava taşıma işletmelerinin sayısının büyüme oranı %62; uçak sayısının büyüme oranı %218; koltuk kapasitesi büyüme oranı %253; kargo kapasitesi büyüme oranı %625; aktif havalimanları sayısının büyüme oranı %124; hava araçları sayısının büyüme oranı %124; personel sayısındaki büyüme oranı %215 ve sektör cirosu değişim oranı %3491 (TL bazında) şeklinde gerçekleşmiştir.

Anahtar Kelimeler: Havacılık, Sivil Havacılık, Havayolu Endüstrisi

¹ Erzincan Binali Yıldırım Üniversitesi, ffatmaayilmaz@gmail.com

EVALUATION OF INDUSTRY AND HISTORICAL DEVELOPMENT BETWEEN 2003-2018 YEARS OF CIVIL AVIATION SECTOR IN TURKEY

ABSTRACT

Civil aviation industry is one of the sectors with the highest growth rates in Turkey. Developments in the Turkish civil aviation sector have not only increased the number of passengers, but have also made significant progress with applications used to ensure flight safety and aviation security at airports, ground handling and other areas. Civil aviation industry; is one of the most prominent and economically important sectors that attract the most attention among modern transportation, use advanced technologies, experience intense competition. As a result of opening-up policy in Turkey to manage tourism and trade potential of showing a significant increase in recent years has been attributed meaning to civil aviation is considered as a strategic element.

In this study, the development of the civil aviation sector in Turkey has been described in the historical process air transport business between the years 2013-2018 of civil aviation, ground handling companies, total aircraft number, total seat capacity, total cargo capacity, active airport in number of total aircraft number, The number of employees and turnover amounts are given. Despite the economic fluctuations, within the 16-year period; the growth rate of the number of air transport enterprises is %62; the growth rate of the number of aircraft is %218; seat capacity growth rate %253; cargo capacity growth rate is %625; the growth rate of active airports is %124; the growth rate of the number of aircraft was %124; The growth rate in the number of employees was %215 and the turnover rate in the sector was %3491 (TL).

Keywords: Aviation, Civil Aviation, Airline Industry

GİRİŞ

Sivil havacılık, yoğun ve bağımlı rekabetin hayat bulduğu, dünya çapında gelişmiş, teknoloji tabanlı bir endüstridir. Dünyadaki ekonomik ve politik istikrarsızlık, yakıt fiyatlarındaki dalgalanmalar, rakip işletmelerin faaliyetleri ile terör olaylarından kaynaklanan güvensizlik havacılık sektöründeki rekabeti de artırmaktadır. Bir yandan iletişim ağları ve küresel güvenlik sorunları geliştirilirken, diğer yandan, hızlı ulaşım ihtiyacı duyan insanlara en ideal hizmetler sunulmalıdır. Havaalanı operasyonları ve uçuş alanındaki hizmetler güvenli, hızlı, ve ekonomik bir biçimde sağlanırsa rakip firmaların bu hizmetleri değiştirmesi zordur, dolayısıyla havacılık, katma değeri yüksek hizmet sektörlerinden biridir.

Sivil havacılık endüstrisinin dünya gayri safi hasılasına olan katkısı, insan ihtiyaçları hiyerarşisine öncülük eden yiyecek ve içecek sektörünün yarısından fazlasıdır. Modern dünyada, küresel ekonomiyi oluşturan ve hacimleri artıran dış ticaret ve turizm gibi en önemli sektörler, havacılık sektörü sayesinde hayat bulmaktadır. Modern dünyada havacılık sektörü, yük ve yolcu trafiğine bakılmaksızın ulusal ekonominin belkemiğidir (uab.gov.t).

Sekiz farklı ülke ve üç kıta (Avrupa, Afrika ve Asya) ile sınırı olan Türkiye, stratejik açıdan konumlanan bir ülke özelliği göstermektedir. Kıta Avrupa'sında Rusya'dan sonra en geniş yüzey alanına sahip olan Türkiye'de iç-dış yolcu potansiyelinin artık havayollarıyla sağlanmasıyla havayolu taşımacılığının bir ihtiyaç haline aldığı döneme gelinmiştir. Bu nedenle, son zamanlarda hızlı nüfus artışı ve yüksek turizm ile kentleşmenin yaşandığı ve bölgesel bir ticaret merkezi durumuna gelen Türkiye'de, sivil havacılık sektörünün sürdürülebilir gelişim göstermesi büyük önem arz etmektedir (Şevkli, vd., 2012: 16).

Türkiye'de hava taşımacılığı ekonomik durum, ileri teknolojiler ve artan rekabet nedeniyle hızlı bir gelişim sergilemektedir. Türkiye, sivil havacılıkta dünyada neredeyse üç kat büyüme gerçekleştirmiştir. Türkiye dünyada “Sivil Havacılıkta Türk Modeli” adı altında kamu-özel sektör işbirliği uygulamasıyla tanınmaktadır.

1. SİVİL HAVACILIK SEKTÖRÜNÜN TARİHSEL GELİŞİMİ

Sivil havacılık sektörünün tarihine ilişkin bilgiler Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Stratejik Planı'ndan (2019-2023) elde edilmiştir.

Türkiye'deki ilk hava çalışması 1912'de (faaliyette olmayan) Atatürk Havalimanı'nın yakınında bulunan Sefaköy'de iki hangarda ve küçük bir alanda başlamıştır.

1925 yılında “Türk Tayyare Cemiyeti” ile Türk sivil havacılığının temellerini atılmıştır, bu cemiyet daha sonra Türk Hava Kurumu adını almıştır.

28 Ocak 1925 tarihinde Vecihi Hürkuş tarafından ilk Türk yapımı uçak olan, Vecihi K-IV imal edilmiş ve ilk uçuş gerçekleştirilmiştir.

1925 yılında Alman uçak imalat firması ve Türk Hükümeti arasında imzalanan anlaşma ile Kayseri'de modern bir uçak fabrikası kurulmuştur.

1932 yılında Vecihi Hürkuş tarafından İstanbul'da “Vecihi Sivil Tayyare Mektebi” isminde Türk Sivil Havacılık Okulu'nun ilki açılmıştır.

1933 yılında, “Havayolları Devlet İşletme İdaresi” Milli Savunma Bakanlığı'na bağlı olarak kurulmuştur. Bu kurum Türkiye'de taşımacılık yapmak ve sivil hava yolları kurmak ile görevlendirilmiştir. Sivil hava taşımacılığı ilk olarak bu yıl 5 uçaktan oluşan küçük bir filoyla “Türk Hava Postaları” adı altında gerçekleştirilmiştir.

Aynı dönemlerde özel girişimler başlamış olup Nuri Demirağ İstanbul Beşiktaş'ta uçak fabrikası ve Sivas Divriği'nde uçak-motor fabrikası ve gök okulunu, İstanbul Yeşilköy'de Havaalanını ve Gök Okulu'nu açmıştır. Türkiye 1940'lı yıllarda kamu ve özel sektör olarak havacılık endüstrisinde Avrupa'da üçüncü sırada yer almaktadır. Türk Hava Kurumu, Kayseri ve Ankara Etimesgut'daki fabrikalarında uçak ve motor üretirken, Nuri Demirağ sadece yerli işçi ve mühendislerin katılımıyla ilk Türk tipi yolcu uçağını imal etmiştir. 1938 yılında Nu/D-38 tipi bir yolcu uçağı "Avrupa A Klasi" yolcu uçağı kategorisinde birinci seçilmiştir (Saldıraner, 1992: 33).

1945 yılında Türkiye "Uluslararası Sivil Havacılık Anlaşması Şikago Sözleşmesi"ne taraf olmasının yanı sıra, sivil havacılığın temelini oluşturan Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatı'nın da (ICAO) kurucu üyeleri olarak yerini almıştır.

12 Şubat 1947 tarihinde Devlet Hava Yolları (bugünkü adıyla THY) tarafından ilk dış hat uçuşumuz Atina'ya gerçekleştirilmiştir.

1949 yılında, Bayındırlık Bakanlığı'na bağlı olarak kurulan "Hava Meydanları Bürosu" faaliyete geçmiştir (Korul ve Küçükönel, 2017: 25).

1954'te "Sivil Havacılık Dairesi Başkanlığı" Ulaştırma Bakanlığı'na bağlı olarak kurulmuştur.

1955 yılında Avrupa Sivil Havacılık Konferansı-ECAC kurulmuştur. Türkiye'de Avrupa'daki uluslararası sivil havacılık gereklilik ve kurallarını belirleyen bu kuruluştta, kurucu üyeler arasında yer almıştır.

1956'da çıkarılan bir yasa uyarınca, Devlet Hava Meydanları İşletmesi kurulmuştur. Uçuş güvenlik işlemlerinin sağlanması ve havalimanlarının işletilmesi görevi verilmiştir (Korul ve Küçükönel, 2017: 25). Aynı yıl Türk Hava Yolları yeniden yapılanmaya gitmiştir (Saldıraner, 1992: 33).

1958 yılında kamu tarafından Hava Hizmetleri AŞ. ve özel girişim tarafından Çelebi Hava Servisi AŞ. kurulmuştur. Amacı; yerli ve yabancı havayolu şirketlerine yer ve ikram hizmeti vermektir (Korul ve Küçükönel, 2017: 25).

14 Ekim 1983'de "Türk Sivil Havacılık Kanunu" 2920 sayı ile onaylanarak yürürlüğe girmiştir.

1987'de "Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü" zamanın şartlarına göre yeniden düzenlenmiştir.

1 Mart 1989 tarihinde Türkiye, Avrupa hava trafik yönetimini ve emniyetini geliştirmeyi amaçlayan Avrupa Seyrüsefer Emniyeti Teşkilatı-EUROCONTROL'e üye olmuştur.

1900'lü yılların başlarında havacılık sektörüne olan yatırımlar yeni konvansiyonel havaalanlarının yapılmasından daha çok mevcut standartlarının geliştirilebilmesi yönünde olmuştur. Bunun yanında seyrüsefer hizmetleri, hava trafik kontrol, yer hizmetleri ve haberleşme gibi hizmetlerde güvenlik ve kaliteyi arttırmak adına yatırımlar devam etmiştir. 1980'li yılların sonlarında muhtelif kesimlere mahalli idarelerinde destekleriyle STOL (Short Distance Take-off and Landing) tipteki küçük havaalanları kurulmaya başlanmıştır (mt.gov.tr, 2002). 19 Kasım 1986'da Genel Kurmay Başkanlığı ile Ulaştırma Bakanlığı arasında askeri havaalanlarının sivil hava ulaşımına da açılması amacıyla bir protokol imzalanmıştır. Böylece sivil ulaşım açılmış olan askeri meydanlar 22 tanedir (ubak.gov.tr).

1980'lerin ortalarına kadar olan dönemde, Türk hava taşımacılığı artış eğilimi göstermemiştir. Bu dönemde, bazı istisnalar dışında, THY tekeli altında hava taşımacılığı faaliyetleri devam ettirmiş ve devlet, sivil havacılık faaliyetlerine ilişkin kısıtlayıcı politikalar uygulamıştır. 1983 yılında Türkiye'deki ekonomik politikalarda meydana gelen değişimler sivil havacılık endüstrisini etkilemiştir. 2920 sayılı "Sivil Havacılık Kanunu"nu yürürlüğe girmiş ve Türk sivil havacılığında serbestleşme süreci de başlamıştır. Bu yasa, özel sektöre, ticari amaçlarla ulusal ve uluslararası düzeyde hava taşımacılığı ve işletmeciliği hakkı tanımıştır (Battal, vd., 2006). 1990'da vuku bulan Körfez krizi ve müteakip sıcak savaşlar ile bağlantılı olarak, 1998 yılında Uzak Doğu'daki ülkelerde yaşanan ekonomik kriz, 2001'de Türkiye'deki ekonomik kriz ve ABD'de 11 Eylül 2001 yılında gerçekleşen terörist saldırılar nedeniyle Türkiye'deki sivil havacılık sektörü olumsuz olarak etkilenmiştir. Bu olaylarla bağlantılı olarak, Türk havacılık endüstrisi üç büyük zorlukla karşılaşmıştır. Bunlar; şirketlerin iflas etmesi ve bu sektördeki firmaların azalması, piyasa kaybından dolayı istihdamın azalması ve istihdamdaki azalmanın bir sonucu olarak ülke ekonomisi üzerinde olumsuz bir etki olması nedeniyle piyasa kaybı olarak tanımlanabilir (Korul ve Küçükönel, 2017: 25- 37).

Özel havayollarının yurt içi uçuş yapabilmesi için 2003 yılında gerçekleştirilen düzenlemeler, Türkiye'de sivil havacılık tarihinde bir dönüm noktası haline gelmiştir. 2003 yılından sonra hava taşımacılığı rekabetçi pazar yapısı kazanmış, gerçekleştirilen hizmetlerin kaliteleri artmış ve fiyatlar düşmüştür (Sarıbaş ve Tekiner, 2015: 22).

2003 sonrası Türkiye'de meydana gelen sivil havacılık faaliyetleri şu şekildedir:

18 Kasım 2005 tarihinde 5431 sayılı Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Teşkilat ve Görevleri Hakkındaki Kanun ile sivil havacılık endüstrisi bugünkü yönetim yapısına ulaşmıştır.

Ekim 2016'da Türkiye, 39. ICAO Genel Kurulu'nda Konsey üyeliğine seçilmiştir.

15 Temmuz 2018 tarihinde 4 numaralı Cumhurbaşkanlığı Kararnamesi ile Sivil Havacılık Genel Müdürlüğünün görev, teşkilat, sorumluluk ve yetkileriyle ilgili esasları düzenlenmiştir.

Havacılık sektörü ülke taşımacılığında öncüdür, çünkü taşımacılığın en kolay alternatiftir. Dünyada hava taşımacılığının gelişimi, Türk hava taşımacılığı sektöründe de kendini göstermiştir. 2003 tarihinde Türkiye’de başlayan bölgesel havacılık politikaları bunu daha da önemli bir duruma getirmiştir. Ulaştırma sistemlerinde Türkiye’de 1980’lere kadar hava yolu taşımacılığı küçük bir paya sahipken 2003 tarihinden sonra sektörde kayda değer bir büyüme meydana gelmiştir (<http://www.dhmi.gov.tr/istatistik.aspx>).

2003-2018 YILLARI ARASI SİVİL HAVACILIK SEKTÖRÜNÜN DEĞERLENDİRİLMESİ

Bölgesel havacılık politikaları çerçevesinde 2003 tarihinde başlatılan “Her Türk Vatandaşı hayatında en az bir kez uçağa binecektir” hedefini içeren projeler, Türkiye’de sivil havacılık sektörünün büyük bir hızla gelişmesini sağlamıştır. Dünyada yüzde 5 olan sektörün büyüme hızı Türkiye’de yüzde 30 gibi rekor bir büyüme sergilemiştir (<http://web.shgm.gov.tr>, Faaliyet Raporları).

Değerlendirme kapsamında aşağıda yıllara göre hava taşıma işletmeleri, yer hizmetleri kuruluşları, toplam uçak sayıları, toplam koltuk kapasitesi, toplam kargo kapasitesi, aktif havalimanı sayısı, toplam hava aracı sayısı, çalışan personel sayısı ve ciro miktarları verilmektedir. Tablo 1’de Türkiye’de 2003-2018 yılları arası hava taşıma işletmeleri sayısı verilmiştir.

Tablo 1: Türkiye’de 2003-2018 Yılları Arası Hava Taşıma İşletmeleri

Yıllar	Havayolu İşletmesi	Hava Taksi İşletmesi	Genel Havacılık İşletmesi	Balon İşletmeleri	Toplam
2003	13	52	32	6	103
2004	--	--	--	--	--
2005	--	--	--	--	--
2006	--	--	--	--	--
2007	--	--	--	--	--
2008	17	66	31	10	124
2009	17	61	29	12	119
2010	16	61	38	16	117
2011	15	60	41	16	132
2012	15	55	44	17	131
2013	13	53	53	22	141
2014	13	50	65	25	153
2015	13	49	72	25	159
2016	13	45	72	26	156
2017	13	43	78	26	160
2018	11	43	82	31	167

Kaynak: <http://web.shgm.gov.tr>, <http://www.dhmi.gov.tr>

Türkiye’de 2013 yılında faaliyet gösteren 103 hava taşıması işletmesi bulunurken 2018 yılında 167 hava taşıma işletmesi bulunmaktadır, bunlar; 2003’te yolcu ve kargo taşımacılığı yapan 13 havayolu şirketi, 2018’de 11; 2003’te 52 hava taksi işletmesi, 2018’de 43; 2003’te 32 genel havacılık işletmesi, 2018’de 82 ve 2003’te 6 balon işletmesi 2018’de 31 balon işletmesinden oluşmaktadır. SGHM faaliyet raporları 2007 yılından itibaren yayınlanmaya başladığı için dört yıllık hava taşıma işletmeleri verilerine ulaşılammıştır. Tablo 2’de Türkiye’de 2003-2018 yılları arası yer hizmetleri kuruluşlarının sayısı verilmiştir.

Tablo 2: Türkiye’de 2003-2018 Yılları Arası Yer Hizmetleri Kuruluşları

Yıllar	A Grubu	B Grubu	C Grubu	Toplam
2003	2	14	21	37
2004	2	14	22	38
2005	2	14	22	38
2006	2	13	25	40
2007	2	13	27	42
2008	3	12	29	44
2009	4	11	26	41
2010	4	13	27	44
2011	4	13	28	45
2012	3	14	29	46
2013	3	16	28	47
2014	3	16	28	47
2015	3	16	27	46
2016	3	15	29	47
2017	3	12	27	42
2018	3	12	22	37

Kaynak: <https://www.uab.gov.tr/uploads/pages/havacilik/havacilik.pdf>

Türkiye havalimanlarında yer hizmetleri A Grubu çalışma ruhsatı, B Grubu çalışma ruhsatı ve C Grubu çalışma ruhsatından oluşmaktadır. Türkiye’de yer hizmetleri kuruluşlarının sayısında 2003’ten 2016 yılına kadar artış yaşanmıştır. 2017 yılında yer hizmetleri kuruluşlarının sayısı 47’den 42’ye; 2018 yılına ise 42’den 37’ye düşmüştür ve değişimin yüzdesi -11,9 şeklinde gerçekleşmiştir.

A Grubu: Havalimanlarındaki yolcu hizmetleri, kargo, posta hizmetleri, haberleşme, yük kontrolü, ramp veya hizmet türlerinin tamamı için, en az üç farklı uluslar arası hava trafiğine açık olan havalimanlarında teşkilatlanarak hava taşıyıcılar için yer hizmetleri yapmak amacıyla yetkilendirilmiş olanlardır.

B grubu: Havalimanlarındaki hizmetlerinin bir bölümünü ya da tamamını kendileri için yapacak olan hava taşıyıcılarının oluşturduğu gruba her bir hizmeti yapabilmek için verilen ruhsattır.

C Grubu: Hizmet türlerinden yönetim, gözetim ve temsil, uçak denetim ve özel güvenlik hizmeti, ikram servisleriyle uçuş operasyon hizmetlerini gerçekleştirmek için yetkilendirilmiş özel hukuk tüzel kişilerine her bir hizmet türü için verilecek olan çalışma belgelerini kapsamaktadır.

Türkiye’de yıllar itibariyle toplam uçak sayıları şekil 1’de verilmiştir.

Şekil 1: Türkiye’de 2003-2018 Yılları Arası Toplam Uçak Sayısı

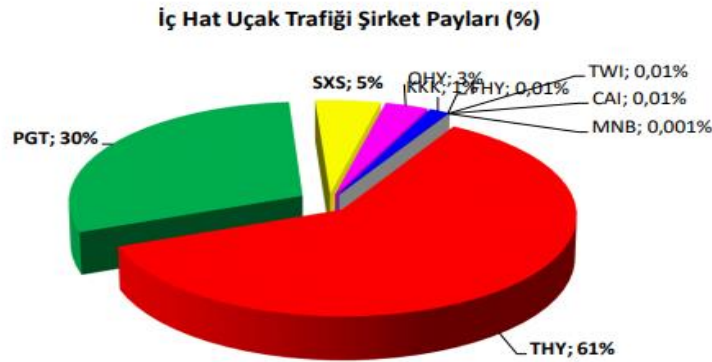


Kaynak: <http://web.shgm.gov.tr/>

Havayolu şirketlerinin uçak sayısı 2003 yılında 162 iken 2018 yılında uçak sayısı 515 olmuştur. Bu uçakların 486 tanesi yolu uçağı iken 29 tanesi kargo uçağıdır. 16 yıl içinde uçak sayısının büyüme oranı %218’dir. 2018 yılı iç hat (şekil 2) dış hat (şekil 3) yerli havayolu şirketlerinin yolcu taşımacılığındaki uçak trafik payları verilmiştir.

2018 yılı iç hat uçak trafiğı şirket payları şekil 2’de gösterilmektedir.

Şekil 2: 2018 Yılı Yerli Havayolu Şirketlerinin Yurt İçi Yolcu Taşımacılığındaki Uçak Trafik Payları (CAI; Corendon, FHY; Freebird, KKK; Atlas Global, OHY; Onur, PGT; Pegasus, SXS; Sun Express, THY; Türk Hava Yolları, TWI; Tailwind)

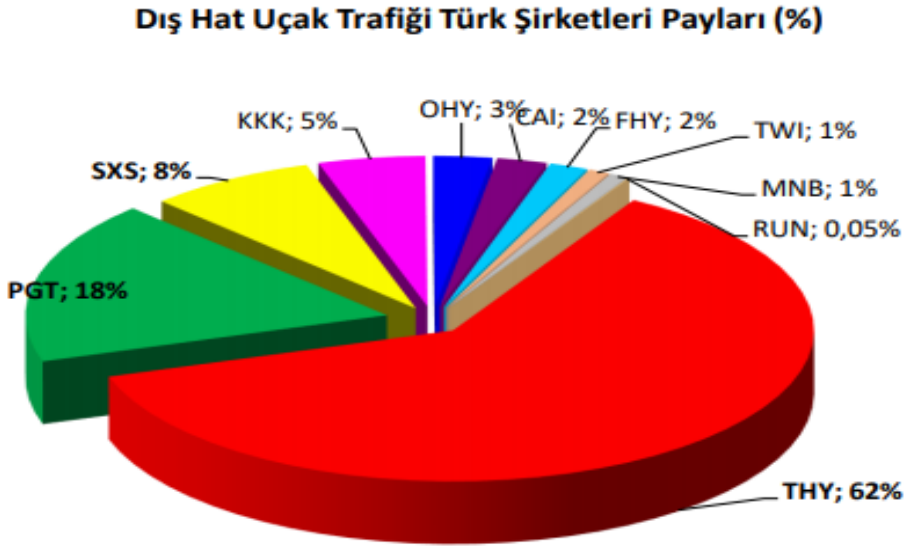


Kaynak: <http://www.dhmi.gov.tr>

Yerli hava yolu işletmelerinin yurt içi yolcu taşımacılığındaki uçak trafik paylarına bakıldığında 2018 yılında Türk Hava Yolları %61'lik bir kısmını oluşturarak pazarın yarısından fazlasına hakim olduğu görülmektedir. İç hat uçak trafiğinde Türk Hava Yolları'nı %30'luk bir pay ile Pegasus takip etmektedir.

2018 yılı iç hat uçak trafiği şirket payları şekil 3'te gösterilmektedir.

Şekil 3: 2018 Yılı Yerli Havayolu Şirketlerinin Yurt Dışı Yolcu Taşımacılığındaki Uçak Trafik Payları



Kaynak: <http://www.dhmi.gov.tr>

2018 yılında yurt dışı yolcu taşımacılığında yerli havayolu şirketlerinin uçak trafik paylarına bakıldığında; Türk Hava Yolları %62'lik bir kısmı oluşturarak yurt içi taşımacılığında olduğu gibi uçak trafik payında pazarın yarısından fazlasına hakim olduğu görülmektedir. Dış hat uçak trafiğinde Türk Hava Yolları'nı %18 ile Pegasus ve %8 ile Sun Express takip etmektedir. Türkiye'deki havayolları işletmelerinde günden güne uçak sayılarında artış olması, yurt içi ve yurtdışı sefer sayılarındaki artışlar ve dolayısıyla yolcu sayılarındaki artışlar sivil havacılık sektöründeki hızlı büyümeyi açıkça göstermektedir.

Türkiye’de 2003-2018 yılı toplam koltuk kapasitesi şekil 4’te gösterilmektedir.

Şekil 4: Türkiye’de 2003-2018 Yılları Arası Toplam Koltuk Kapasitesi



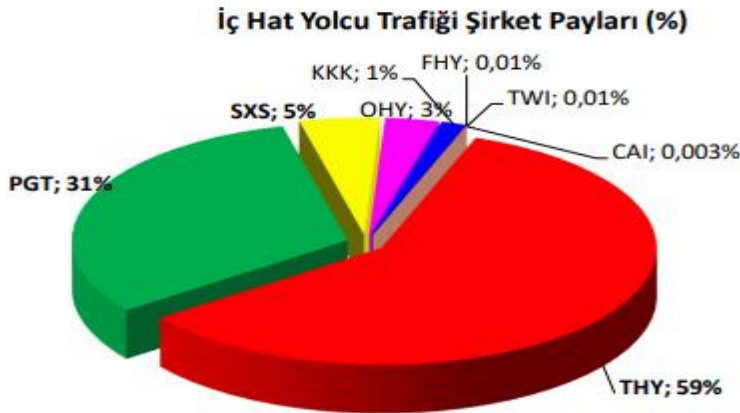
Kaynak: <http://web.shgm.gov.tr/>

Havayolu şirketlerinin 2003 yılında 27.599 olan koltuk kapasitesi, 2018 yılında 97.351 olmuştur. 16 yıl içinde koltuk kapasitesi büyüme oranı %253’tir. 2003 yılından günümüze kadar havayolu şirketlerinin toplam koltuk kapasitesinde bir takım küçük dalgalanmalar olsa da yıllar itibariyle koltuk kapasitesi yükselen bir ivmeye sahiptir.

2018 yılı iç hat (şekil 5) dış hat (şekil 6) yolcu taşımacılığında yerli havayolu şirketleri yolcu trafik payları verilmiştir.

2018 yılı iç hat yolcu trafiği şirket payları şekil 5’te gösterilmektedir.

Şekil 5: 2018 Yılı Yerli Havayolu Şirketlerinin Yurt İçi Yolcu Taşımacılığındaki Yolcu Trafik Payları



Kaynak: <http://www.dhmi.gov.tr>

Yurt içi yolcu taşımacılığında yerli havayolu şirketlerinin yolcu trafik paylarına bakıldığında; 2018 yılında Türk Hava Yolları pazarın %59'luk bir kısmını oluşturmakta ve Türk Hava Yolları'nı %31'lik bir pay ile Pegasus takip etmektedir.

2018 yılı iç hat yolcu trafiği şirket payları şekil 6'da gösterilmektedir.

şekil 6: 2018 Yılı Yerli Havayolu şirketlerinin Yurt Dışı Yolcu Taşımacılığındaki Yolcu Trafik Payları



Kaynak: <http://www.dhmi.gov.tr>

Yerli havayolu şirketlerinin yurt dışı yolcu taşımacılığındaki yolcu trafik paylarına bakıldığında; 2018 yılında Türk Hava Yolları pazarın %32'lik bir kısmını oluşturmaktadır. Türk Hava Yolları'nı %17 ile Pegasus ve %8 ile Sun Express takip etmektedir.

Türkiye'de günlük yolcu trafiğininin 2003'ten 2018'e göre değişim oranı %512 şeklinde gerçekleşmiştir.

Türkiye'nin 2003-2018 yılları arasında havayolu yolcu trafiğinde dünyadaki yeri tablo 3'te gösterilmektedir.

Tablo 3: 2003-2018 Türkiye'nin Havayolu Yolcu Trafikinde Dünyadaki Yeri

TÜRKİYE'NİN HAVAYOLU YOLCU TRAFİĞİ BAZINDA DÜNYADAKİ YERİ																
2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018(*)	ÜLKELER
1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	ABD
8	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	ÇİN
15	14	13	12	11	12	11	11	8	8	10	7	7	5	3	3	HİNDİSTAN
2	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	4	4	4	5	4	İNGİLTERE
3	4	4	4	4	4	5	5	6	6	6	3	3	3	4	5	JAPONYA
5	6	5	5	5	5	4	4	4	4	4	6	5	7	7	6	ALMANYA
4	5	6	6	6	6	6	7	7	7	9	11	9	6	6	7	İSPANYA
6	7	7	7	7	7	7	9	9	9	8	10	11	10	12	8	FRANSA
18	16	16	15	16	14	13	13	12	12	11	9	8	11	10	9	TÜRKİYE
9	10	9	9	9	10	8	6	5	5	5	5	6	8	9	10	BREZİLYA
7	8	8	8	8	9	9	8	10	10	13	12	12	12	13	11	İTALYA
20	20	22	22	19	18	17	17	17	15	14	13	13	13	11	12	RUSYA
12	13	14	14	14	15	15	14	14	16	16	16	17	17	16	13	KORE
13	12	12	13	13	13	14	15	16	17	19	18	18	18	18	14	MEKSİKA
17	15	17	16	15	16	19	19	18	18	17	17	16	16	15	15	TAYLAND

Kaynak: <https://www.dhmi.gov.tr>

Türkiye havayolu yolcu trafiğinde 2003 yılında 18. sırada iken 2018 yılına gelindiğinde 9. sıraya yükselmiştir. Dünya yolcu trafiğinde sırasıyla ABD, Çin ve Hindistan ilk 3 sırayı paylaşmaktadır.

Türkiye'nin 2003-2018 yılları arasında havayolu yolcu trafiğinde Avrupa'daki yeri tablo 4'te gösterilmektedir.

Tablo 4: 2003-2018 Türkiye'nin Havayolu Yolcu Trafikinde Avrupa'daki Yeri

TÜRKİYE'NİN HAVAYOLU YOLCU TRAFİĞİ BAZINDA AVRUPA'DAKİ YERİ																
2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018 (*)	ÜLKELER
1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	İNGİLTERE
3	3	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	3	2	ALMANYA
2	2	3	3	3	3	3	3	3	3	4	5	4	3	2	3	İSPANYA
4	4	4	4	4	4	4	5	4	4	3	4	5	4	6	4	FRANSA
7	6	6	6	6	6	6	6	6	6	5	3	3	5	4	5	TÜRKİYE
5	5	5	5	5	5	5	4	5	5	6	6	6	6	7	6	İTALYA
8	8	9	9	8	7	7	7	7	7	7	7	7	7	5	7	RUSYA
6	7	7	7	7	9	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	HOLLANDA
	9	8	8	10	8	10	10	10	12		19		10	9	9	YUNANISTAN
									10	10	10	10			10	İSVİÇRE

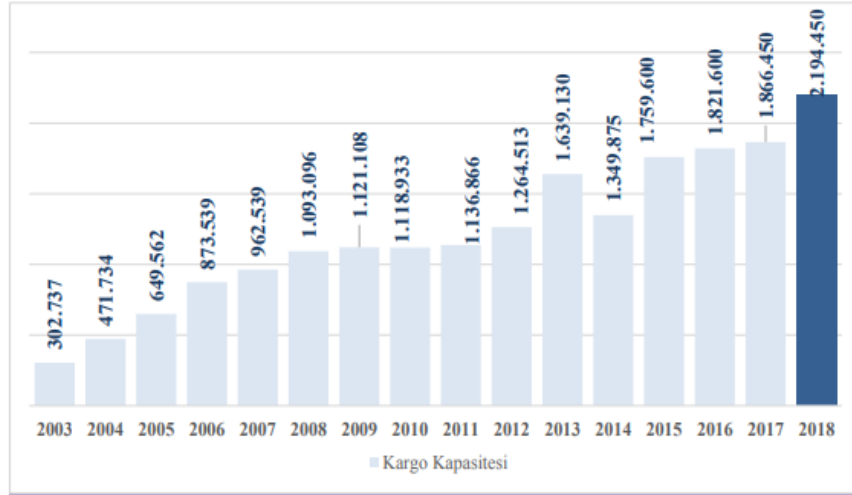
(*) Veri kaynağı ACI olup, veriler kesinleşmemiştir.

Kaynak: <https://www.dhmi.gov.tr>

Türkiye havayolu yolcu trafiğinde 2003 yılında 7 sırada iken 2018 yılında 5. sırada yer almaktadır. Avrupa yolcu trafiğinde ilk sırada İngiltere yer alırken bunu Almanya ve İspanya takip etmektedir.

Türkiye’de 2003-2018 yılı toplam kargo kapasitesi şekil 8’de gösterilmektedir.

Şekil 8: Türkiye’de 2003-2018 Yılları Arası Toplam Kargo Kapasitesi



Kaynak: <http://web.shgm.gov.tr/>

Havayolu şirketlerinin 2003 yılında 302.737 olan kargo kapasitesi, 2018 yılında 2.194.450 olmuştur. 16 yıl içinde kargo kapasitesi büyüme oranı %625’tir. Yıllara göre toplam kargo kapasitesinde küçük dalgalanmalar görülsede havayolu şirketlerinin kargo kapasitesinde ciddi artışlar meydana gelmiştir.

Türkiye’de 2003-2018 yılı toplam aktif havalimanı sayısı, hava aracı sayısı, personel sayısı ve ciro miktarı tablo 5’te gösterilmektedir.

Tablo 5: Türkiye’de 2003-2018 Yılları Arası Aktif Havalimanı, Hava Aracı Sayısı, Personel Sayısı ve Ciro Miktarı

Yıllar	Aktif Havalimanı Sayısı	Hava Aracı Sayısı	Personel Sayısı	Ciro (Milyar TL)
2003	25	626	65.000	3,06
2004	25	670	--	--
2005	30	737	--	--
2006	39	810	--	--
2007	41	807	--	--
2008	43	831	92.135	--
2009	45	888	--	--
2010	46	984	133.407	22,89
2011	47	1023	151.694	32,47
2012	49	1107	167.161	38,14
2013	52	1143	180.570	50,78
2014	53	1231	187.459	61,85
2015	55	1347	191.716	68,12
2016	55	1417	191.709	70,24
2017	55	1403	196.041	91,63
2018	56	1404	205.000	110,00

Kaynak: [http://web.shgm.gov.tr.](http://web.shgm.gov.tr/) <http://www.dhmi.gov.tr>

Tablo 5 incelendiğinde Türkiye’de 2003 yılında 25 olan aktif havalimanı sayısının 56’ya yükseldiği; hava aracı (hava taksi, genel havacılık, balon, zirai mücadele ve iş jeti araçları) sayısının da istikrarlı bir artış göstererek 626’dan 1404’e çıktığı; 2003 yılında 65.000 olan personel sayısının 2018’e gelindiğinde 205.000 olduğu; 2003 yılında 3,06 milyar TL olan sektörün ciro miktarının 2018 yılında 110,00 milyar TL olduğu görülmektedir. 2018 yılı sektör cirosu 2003 yılından itibaren TL bazında 36 kat artmış ve değişim oranı % 3491 olmuştur.

Türk sivil havacılığına meydana gelen gelişim ve değişimler yalnızca şirket ve uçak sayılarındaki yükselişlerle sınırlı değildir. Bir yandan, sivil havacılıkla ilgili ülkedeki koşulları iyileştirmeye çalışırken, diğer yandan, bu sektörde uluslararası verimliliği arttırmak için çaba sarf edilmektedir. Bu yönden Türkiye, Avrupa Hava Seyrüseferi Emniyeti Teşkilatı (EUROCONTROL), Avrupa Sivil Havacılık Konferansı (ECAC), ve Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatı (ICAO) üyelikleri ile hem bölgesel hem de uluslararası olarak bu kuruluşlarla ortak çalışmalarda yer almaktadır. Öte yandan, hava taşımacılığı konusunda ülkeler arasında karşılıklı uçuşlara izin veren ikili anlaşmaların sayısı önemli ölçüde artmıştır. Hava taşımacılığı anlaşması olan ülke sayısı 2003’te 7’den 2012’de 43’e yükselmiş ve ikili müzakereler de aynı oranda artmıştır. Bu üyeliklerin yenilenmesi ve güncellenmesi Türk havayollarının daha fazla noktaya sefer düzenlemesine imkan sağlamaktadır (<http://web.shgm.gov.tr>, Faaliyet Raporları).

VERİLERİN YORUMLANMASI

Türkiye’de sivil havacılık sektörünün 2003-2018 yılları arasındaki durumu değerlendirilmiştir. Bu doğrultuda 2003 yılında toplam 103 olan hava taşıma işletmelerinin sayısı 2011 yılında 132 ve 2018 yılında 167’ye ulaşmıştır. Yer hizmetleri kuruluşlarının sayısı 2003’te 37 iken 2011 yılında 45’tir yıllar içerisinde artış göstermekle birlikte 2018 yılında yine 37 olarak kalmıştır. Havayolu şirketlerinin uçak sayısı 2003 yılında 162 iken 2011 yılında 346 ve 2018 yılında 515’e çıkmıştır. Havayolu şirketlerinin 2003 yılında 27.599 olan koltuk kapasitesi, 2011 yılında 55.662 ve 2018 yılında 97.351 olmuştur. Havayolu şirketlerinin 2003 yılında 302.737 olan kargo kapasitesi, 2011 yılında 1.136.866 ve 2018 yılında 2.194.450’ye ulaşmıştır. Türkiye’de 2003 yılında 25 olan aktif havalimanı sayısı 2011 yılında 47 ve 2018’de 56 olmuştur. Hava aracı sayısı 2003 yılında 626 iken 2011 yılında 1023 ve 2018 yılında 1404’e çıkmıştır. 2003 yılında 65.000 olan personel sayısı 2011 yılında 151.694 ve 2018’de 205.000’e ulaşmıştır. 2003 yılında 3,06 milyar TL olan sektörün ciro miktarı 2011 yılında 32,47 milyar TL ve 2018 yılında 110,00 milyar TL olarak gerçekleşmiştir.

Türkiye’de 2003 yılından bu yana Türkiye’de serbestleştirme politikası ile hava taşımacılığı sektöründe kayda değer bir ilerleme gerçekleşmiştir. Toplam uçak trafiği değerlendirildiğinde; 2003-2018 arası 16 yıllık dönemde, iç hatlarda yaklaşık olarak 6 kat, dış hatlarda ise yaklaşık olarak 3 kat artış görülmektedir. 2018 yılsonu itibariyle ise toplam uçak trafiğinin yaklaşık 2 milyon olduğu bilinmektedir. Türkiye’de yolcu, yük ve uçak trafiği 2003-2018 yılları arasındaki 16 yıllık dönem boyunca artış göstermiş olup sadece 2008 küresel kriz döneminde 16 yıllık ortalamasının altında bir artış kaydetmiştir. Sektör, ekonomik krizler, terör olayları, turizmde yaşanan gerileme ve ekonomik nedenlerden etkilenmiştir.

Küresel ekonomiye paralel olarak, hava taşımacılığı sektörü, 2008'deki küresel ekonomik krizden sonra 2009 yılında II. Dünya Savaşı'nın ardından en büyük durgunluklardan birini yaşamıştır. Küresel küçülmeye ek olarak, sektör önemli iflaslar ve iş kayıpları yaşamıştır. Havayolu endüstrisinde, yolcu doluluk oranının 2008 yılında beklenenden düşük olduğu, yakıtlardaki fiyat artışı nedeniyle zarar edildiği gözlemlenmiştir. Uluslararası yolcu trafiğinde, dış hatlar daha fazla etkilenmiştir. 2008 ve 2009 yıllarında kargo trafiğinde de azalma kaydedilmiştir. 2009 yılında yük ve yolcu talebi azalmış olsa da yakıt giderlerindeki düşme sebebiyle faaliyet karlılığı artmıştır. 2010 ve 2011 yıllarında kargo, yolcu ve hasılat rakamlarında artış olmasına karşın karlılık rakamları istikrarsız bir seyir izlemiştir, faaliyet kar marjı, küresel endüstri faaliyet kar marjının altında kalmıştır. Yakıt maliyetlerinin etkin yönetilebilmesiyle hava taşımacılığı sektörünün karlılığının artırılabilceği düşünülmektedir.

SONUÇ

Günümüzde sivil havacılık endüstrisi, sosyal ve ekonomik rolü açısından çok önemli bir sektör olarak değerlendirilmektedir. Sivil havacılık sektörü iç ve dış etkenlere karşı çok hassas olan ve rekabetin yoğun yaşandığı bir sektördür. Bu nedenle, sektöre etki eden içsel ve dışsal kriterlerin belirlenebilmesi ve bun faktörlere karşı gereken stratejilerin oluşturulabilmesi, hedef ve amaçların başarılı olarak uygulanabilmesi sektörün gelişim ve ilerlemesi için oldukça önemlidir. Özellikle günümüzde diğer ulaşım araçlarına göre çok daha fazla tercih edilmektedir. Havacılık sektörü geçmişten günümüze gelinceye dek sürekli değişim halinde olmuş ve gün geçtikçe daha da gelişmektedir.

Sivil havacılık faaliyetlerine 1912-1913 tarihlerinde başlayan Türkiye uzun bir zaman uçak- yolcu sayısı ve uçak imalatında önemli gelişmeler göstermiştir. Fakat II. Dünya Savaşı'nın ardından 1980'lere kadar uzanan bir duraklama evresine girmiştir. Havaalanı işletmeciliği ile hava taşımacılığı hakkını özel sektöre de vermiş olan kanunla (1983) Türk Sivil Havacılık faaliyetlerinde yeni ve önemli bir dönem başlamıştır. Türkiye'de sivil havacılığın yaşanan tüm olumsuzluklara rağmen gelişme gösterdiğini vurgulamıştır. Türkiye'nin kalite ve hizmet açısından dünyadaki ülkelere göre çok daha önde olduğunu belirtmiştir. 3.havalimanı sayesinde ise Türkiye'nin çok daha güçlü olacağına yer vermiştir. Türkiye'nin sivil havacılık sektöründeki yerinin önemli olmasının en büyük nedenleri arasında ise Türk Hava Yolları'nın olduğunu belirtmiştir.

Türkiye'de 2003-2018 arasında geçen 16 yıl içinde; hava taşıma işletmelerinin sayısının büyüme oranı %62; uçak sayısının büyüme oranı %218; koltuk kapasitesi büyüme oranı %253; kargo kapasitesi büyüme oranı %625; aktif havalimanları sayısının büyüme oranı %124; hava araçları sayısının büyüme oranı %124; personel sayısındaki büyüme oranı %215 ve sektör cirosu TL bazında 36 kat artarak ve değişim oranı % 3491 olmuştur. Bu rakamlara göre Türkiye'de sivil havacılığın oldukça önemli bir gelişme gösterdiğini ve Türk sivil havacılığındaki niteliksel ve niceliksel yükselişle birlikte tercih edilirliliğinin arttığı ortaya çıkmaktadır.

Bakır, vd., (2017)'nin yaptıkları çalışmada sivil havacılık sektörü üzerinde Türkiye’de etkili olan kriterlerin terör unsurlarının tehdidi, turizm potansiyeli, jeopolitik konum, ekonomik ve politik yapıdaki gelişmelerin olduğu vurgulanmıştır. Bu nedenle sivil havacılık endüstrisinde uygulanmak istenen stratejilerde ve planlamalarda bu kriterlerin göz önünde bulundurulması önerilmektedir. Türk sivil havacılığının en önemli sorunlarından biri de nitelikli işgücünün yetersiz oluşudur. Eğitim-öğretim kurumlarının müfredatlarının güncel olmaması, gereken miktarda uygulamaya yer verilmeyişi ve yabancı dil eğitiminin gereksinim duyulan düzeyde olmayışı nitelikli işgücünün yetersiz olmasını meydana getirmektedir. Bir diğer problem, dışa bağımlılıktan dolayı yakıt maliyetleridir. Bu dezavantajlara karşın Türkiye sahip olduğu iklim koşulları, coğrafi konum, yükselen iç talepler ve tüketim merkezlerine yakınlık gibi avantajlara da sahiptir (Yazgan ve Yiğit, 2013).

Yaşanan her türlü kriz ve olumsuzluklara rağmen sektör kendini geliştirmiş ve hızla büyümeye devam etmektedir. İç hatlarda havalimanı sayısı kısa süre içinde artmış ve en önemlisi 2019 yılında dünyanın en büyük havalimanının İstanbul’a açılmış olması, Türkiye’ye havacılık sektöründe dünyanın önemli ülkelerinden biri olması yolunda çok önemli adımlar attırıştır ve Türkiye’de havacılık sektörünün büyümesine önemli katkılar sağlayacağı öngörülmektedir. Açılan bu havalimanı sayesinde 2018 yılsonu itibariyle 210 milyon olan yolcu sayısının 450 milyona ulaşması hedeflenmektedir.

İstanbul Havalimanı’nın tam kapasiteyle hizmet vermeye başlamasıyla 2019 sonunda 50 milyon yolcu barajını aşmıştır. Ayrıca 2019 sonunda Türk Hava Yolları 335 uçaklık filosuyla, 126 ülke ve (52 iç-268 dış hat) toplam 320 havalimanı ile en çok yere uçan havayolu ünvanını kazanmış ve Avrupa üçüncüsü olmuştur. Türkiye’de sivil havacılık aktörlerinin başında Türk Hava Yolları gelmektedir.

Türkiye’de sivil havacılık sektöründeki büyüme ve gelişmenin birçok getirisi bulunmaktadır; yeni iş imkanları, üniversitelerde uçak mühendisliği ve sivil havacılık programlarının sayılarının fazlalaşması ve ekonomik anlamdaki gelişmelerin sağlanmasının yanında, ulaşım olanaklarının kolaylaşmasıyla bölgeler arasındaki etkileşim ve işbirliğinin artıyor olması en önemli getirilerdir.

KAYNAKÇA

- BAKIR, M., BAL, H. T. ve AKAN, Ş. (2017). Türk Sivil Havacılık Sektörünün Değerlendirilmesinde Bütünleşik SWOT-AHS Yaklaşımı. *Journal of Aviation, 1(2)*, 154-169.
- BATTAL, Ü., YILMAZ, H., ve ATEŞ, S. S. (2006). Türkiye’de İç Hatlarda Serbestleşme ve Geleceği. In *Conference Paper Presented on Kayseri VI. Havacılık Sempozyumu*.
http://web.shgm.gov.tr/documents/sivilhavacilik/files/pdf/kurumsal/strateji/2019-2023_SHGM_Stratejik_Plan.pdf (Erişim Tarihi: 28.10.2019).
- <http://web.shgm.gov.tr/tr/kurumsal/4006-faaliyet-raporlarimiz>, Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü 2007-2018 yılları Faaliyet Raporları (Erişim Tarihi: 27.10.2019).
- <http://www.dhmi.gov.tr/istatistik.aspx> (Erişim Tarihi: 15.10.2019).
- <https://www.dhmi.gov.tr/Sayfalar/faaliyetraporlari.aspx> Devlet Hava Meydanları İşletmesi 2011-2018 yılları Faaliyet Raporları (Erişim Tarihi: 15.10.2019).
- SALDIRANER, Y. (1992). *Sivil Havacılık Faaliyetleri ve Türk Sivil Havacılık Otoritesi İçin Organizasyon Yapısı Önerisi*. Eskişehir, Anadolu Üniversitesi SHMYO Yayınları.
- SARIBAŞ, H. ve TEKİNER, İ. (2015). Türkiye Sivil Havacılık Sektöründe Yoğunlaşma, *Finans Politik & Ekonomik Yorumlar*, 52, 21-33.
- SEVKLI, M., OZTEKIN, A., UYSAL, O., TORLAK, G., TURKYILMAZ, A. & DELEN, D. (2012). Development of a fuzzy ANP based SWOT Analysis for the Airline Industry in Turkey. *Expert Systems with Applications*, 39 (1), 14-24.
www.uab.gov.tr (Erişim Tarihi: 20.10.2019).
- YAZGAN A. E. ve YİĞİT, S. (2013). Türk Sivil Havacılık Sektörünün Uluslararası Rekabetçilik Düzeyinin Analizi. *Selçuk Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Sosyal ve Ekonomik Araştırmalar Dergisi*, 25, 419-443.