

AKDENİZ ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ

İsmail Volkan OTAMIŞ

TÜRKİYE'DE HAVA ULAŞTIRMA SEKTÖRÜNÜN
YAPISAL İNCELEMESİ ve REKABET ANALİZİ

Turizm İşletmeciliği ve Otelcilik Ana Bilim Dalı
Yüksek Lisans Tezi

Antalya, 2013

AKDENİZ ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ

İsmail Volkan OTAMIŞ

TÜRKİYE’DE HAVA ULAŞTIRMA SEKTÖRÜNÜN
YAPISAL İNCELEMESİ ve REKABET ANALİZİ

Danışman

Prof. Dr. Nedim YÜZBAŞIOĞLU

Turizm İşletmeciliği ve Otelcilik Ana Bilim Dalı
Yüksek Lisans Tezi

Antalya, 2013

Akdeniz Üniversitesi
Sosyal Bilimler Enstitüsü Müdürlüğüne,

İsmail Volkan OTAMIŞ'ın bu çalışması, jürimiz tarafından Turizm İşletmeciliği ve Otelcilik Ana Bilim Dalı Yüksek Lisans Programı tezi olarak kabul edilmiştir.

Başkan : Yrd. Doç. Dr. Ebru İÇİGEN
Üye (Danışmanı) : Prof. Dr. Nedim Güzbaroğlu
Üye : Yrd. Doç. Dr. Mehmet ÖZER DEMİR M. Z. KARIM.

Tez Konusu: Türkiye'de Hava Ulaştırma Sektörünün Yapısal İncelenmesi ve Rekabet Analizi

Onay : Yukarıdaki imzaların, adı geçen öğretim üyelerine ait olduğunu onaylarım.

Tez Savunma Tarihi : 26/12/2012

Mezuniyet Tarihi : 10/01/2013

Doç. Dr. Zekeriya KARADAVUT
Müdür

.....

İÇİNDEKİLER

| | |
|----------------------------------|-------------|
| ŞEKİLLER LİSTESİ | iv |
| TABLOLAR LİSTESİ | v |
| KISALTMALAR LİSTESİ | vi |
| ÖZET | vi |
| SUMMARY | viii |
| ÖNSÖZ | ix |
| GİRİŞ | 1 |

BİRİNCİ BÖLÜM

HAVA YOLU TAŞIMACILIĞI SEKTÖRÜ

| | |
|--|----|
| 1.1 Havayolu Taşımacılığı Kavramı | 2 |
| 1.2 Havayolu Taşımacılığı Sektörünün Ekonomideki Yeri ve Önemi..... | 3 |
| 1.3 Sektördeki Kurum ve Kuruluşlar | 6 |
| 1.3.1 Ulaştırma Bakanlığı Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü | 7 |
| 1.3.2 Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü..... | 8 |
| 1.3.3 Başbakanlık Devlet Meteoroloji İşleri Genel Müdürlüğü | 9 |
| 1.3.4 Hava Ulaştırma Sektöründe Uçuşla, İmalat ve Bakımla ve Destek Faaliyetlerle İlgili Hizmet Veren İşletmeler | 9 |
| 1.4 Havayolu Taşımacılığı Sektörünün Fiziki Alt Yapısı..... | 12 |
| 1.4.1 Sektörel Gelişmeler ve Büyüklükler..... | 13 |
| 1.4.2 Uçak Trafığı..... | 16 |
| 1.4.3 Yolcu Trafığı | 21 |
| 1.4.4 Yük Trafığı | 25 |
| 1.5 Havayolu Taşıyıcılarının İş Modelleri | 25 |
| 1.5.1 Geleneksel Havayolu İş Modeli | 25 |
| 1.5.2 Sanal Havayolu İş Modeli | 28 |
| 1.5.3 Havacılık İş Grubu | 29 |
| 1.6 Hava Taşımacılığında Maliyetler ve Faaliyet Giderleri..... | 30 |
| 1.6.1 Doğrudan Faaliyet Giderleri..... | 32 |
| 1.6.2 Dolaylı Faaliyet Giderleri..... | 33 |
| 1.6.3 Faaliyet Dışı Giderler | 33 |

İKİNCİ BÖLÜM
DÜNYADA VE TÜRKİYE’DE HAVA YOLU ULAŞIM SEKTÖRÜNÜN
GENEL DURUMU

| | | |
|-------|---|----|
| 2.1 | Dünyada Havayolu Taşımacılığı..... | 34 |
| 2.1.1 | ABD’de Havayolu Taşımacılığı..... | 34 |
| 2.1.2 | Avrupa’da Havayolu Taşımacılığı..... | 35 |
| 2.1.3 | Asya Pasifik’de Havayolu Taşımacılığı..... | 36 |
| 2.1.4 | Afrika ve Ortadoğu’da Havayolu Taşımacılığı..... | 36 |
| 2.2 | Dünyadaki Örnekler..... | 37 |
| 2.2.1 | Düşük Maliyetli Havayolu İşletmeleri..... | 37 |
| 2.2.2 | Bölgesel Havayolu Taşımacılığı..... | 38 |
| 2.2.3 | Küresel ve Kesintisiz Uçuş Ağları..... | 39 |
| 2.3 | Türkiye’de Havayolu Ulaşım Sektörü..... | 39 |
| 2.3.1 | Türkiye’nin Havacılıkta 2013 Vizyonu..... | 42 |
| 2.3.2 | Türkiye’de Havayolu Ulaşım Sektöründe Yaşanan Sorunlar..... | 42 |
| 2.4 | Türkiye’nin Havayolu Ulaşımında AB Müktesebatı ve Gereklere..... | 43 |
| 2.4.1 | Tek Avrupa Hava Sahasının Oluşturulmasına Yönelik Düzenlemeler..... | 44 |
| 2.4.2 | AB Müktesebatına Uyumun Mevcut Düzeyi..... | 49 |
| 2.4.3 | AB’ye Tam Olarak Uyum Sağlanması Halinde Beklenen Etkiler..... | 53 |

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

TÜRKİYE’DE HAVA ULAŞTIRMA SEKTÖRÜNÜN YAPISAL İNCELEMESİ
VE REKABET ANALİZİ

| | | |
|-------|--|----|
| 3.1 | Kaynak Temelli Yaklaşımına Göre Havayolu Ulaştırma Sektöründe Rekabet Avantajı ... | 55 |
| 3.2 | Hava Ulaştırma Sektörü ve Elmas Modeli..... | 56 |
| 3.3 | Hava Ulaştırma Sektörünün Türkiye İçin Uluslararası Temel Göstergeleri..... | 59 |
| 3.4 | Havayolu Ulaştırma Sektörü SWOT Analizi..... | 61 |
| 3.4.1 | Güçlü Yönler..... | 61 |
| 3.4.2 | Zayıf Yönler..... | 61 |
| 3.4.3 | Fırsatlar..... | 62 |
| 3.4.4 | Tehditler..... | 63 |
| 3.5 | Hava Yolu İşletmeleri Kümeleme Analizi..... | 63 |

| | | |
|-----------------|--|-----------|
| 3.5.1 | Kümeleme Analizi..... | 63 |
| 3.5.2 | Değişkenlerin Standardizasyonu ve Değişkenlerin Dönüştürülmesi | 66 |
| 3.5.3 | Araştırmanın Veri Toplama Yöntemi, Değişkenleri ve Modeli | 68 |
| 3.5.4 | Araştırma Verilerinin Analizi..... | 72 |
| SONUÇ | | 75 |
| KAYNAKÇA | | 80 |
| ÖZGEÇMİŞ | | 83 |

ŞEKİLLER LİSTESİ

| | |
|---|----|
| Şekil 1.1 Hava Ulaştırma Sektörünün Faaliyete Göre Sınıflandırılması..... | 3 |
| Şekil 1.2 Havayolu Sektöründe Toplam Ekonomik Etkilerin Bileşenleri..... | 5 |
| Şekil 1.3 Küresel Ekonomik Katkı 2006..... | 6 |
| Şekil 1.4 Havaalanları Dış Hat ve Toplam Uçak Trafığı | 17 |
| Şekil 1.5 Uçak Kapasite Kullanma..... | 19 |
| Şekil 1.6 Yıllara Göre Yolcu Trafığı | 20 |
| Şekil 1.7 DHMİ 2010 Tarifeli Yolcu Trafığı | 22 |
| Şekil 1.8 2010 Dış Hat Yolcu Trafığı..... | 24 |
| Şekil 1.9 Geleneksel Havayolu Modeli | 24 |
| Şekil 1.10 Düşük Maliyetli Taşıyıcı İş Modeli | 27 |
| Şekil 1.11 Havacılık Grup İş Modeli..... | 28 |
| Şekil 1.12 Havacılık Grup İş Modeli..... | 30 |
| Şekil 2.1 1998-2007 Operasyon Karı ve Net Kar..... | 35 |
| Şekil 2.2 Yıllara Göre Dünya Geneline Havayolu Nakit Akışları | 37 |
| Şekil 3.1 Rekabet Avantajı Modeli..... | 55 |
| Şekil 3.2 Hava Ulaştırma Sektörü Elmas Analizi..... | 58 |
| Şekil 3.3 Havayolu İşletmelerinin Ölçek Kriterlerine Göre Kümeler | 71 |
| Şekil 3.4 Araştırmanın Modeli | 71 |
| Şekil 3.5 Havayolu İşletmeleri Sınıflandırması..... | 74 |

TABLOLAR LİSTESİ

| | |
|--|----|
| Tablo 1.1 Türkiye’deki Hava Ulaştırma İşletmeleri..... | 10 |
| Tablo 1.2 Havaalanı İşletmecileri..... | 10 |
| Tablo 1.3 Terminal İşletmecileri | 11 |
| Tablo 1.4 Yer Hizmetleri Kuruluşları | 12 |
| Tablo 1.5 Hava Taşıma İşletmeleri Sayıları | 14 |
| Tablo 1.6 Bakım ve Eğitim İşletmeleri Sayıları | 14 |
| Tablo 1.7 Havaalanı Sayıları | 15 |
| Tablo 1.8 Yer Hizmetleri Kuruluşları Sayıları | 15 |
| Tablo 1.9 Sektördeki Hava Aracı Sayıları..... | 15 |
| Tablo 1.10 Havayolu İşletmeleri Uçak Sayıları | 16 |
| Tablo 1.11 Yıllara Göre İniş/Kalkış Günlük Ortalama Uçak Trafığı..... | 17 |
| Tablo 1.12 Günlük Ortalama Uçak Trafığı | 18 |
| Tablo 1.13 Limanlara Göre 2010 Yılı Günlük Ortalama Uçak Trafığı..... | 20 |
| Tablo 1.14 Havaalanları ve Havalimanları Bazında 2010 Yolcu Trafığı..... | 21 |
| Tablo 1.15 Hatlara Göre Yıllık Yolcu Trafığı (İniş/Kalkış)..... | 22 |
| Tablo 1.16 2010 Tarifeli/Tarifesiz Yolcu Trafığı..... | 23 |
| Tablo 1.17 DHMİ Yük Trafığı | 25 |
| Tablo 1.18 Havayolu İşletmeleri Gider Sınıflandırması | 31 |
| Tablo 2.1 Havayolu İşletmeleri Gider Sınıflandırması | 35 |
| Tablo 2.2 AB Hava Taşımacılığı Düzenlemelerine İlişkin Alt Bölümler | 44 |
| Tablo 2.3 Ulusal Programa Göre Mevzuat Uyumu..... | 51 |
| Tablo 3.1 Havayolu İşletmeleri Değişkenler 2011 | 69 |
| Tablo 3.2 Havayolu İşletmeleri Standardize ve Dönüştürülmüş Değişkenler..... | 70 |
| Tablo 3.3 Her Kümede Bulunan İşletme Sayısı | 72 |
| Tablo 3.4 Varyans Analizi (ANOVA)..... | 73 |
| Tablo 3.5 Nihai Küme Merkezleri..... | 73 |
| Tablo 3.6 Küme Üyeliği | 73 |
| Tablo 3.7 İşletmelerin Küme Dağılımı..... | 74 |

KISALTMALAR LİSTESİ

| | |
|-------|---|
| AB | Avrupa Birliği |
| ABD | Amerika Birleşik Devletleri |
| age. | Adı geçen eser |
| çev. | Çeviren, çevirmen |
| DHMI | Devlet Hava Meydanları İşletmesi |
| DLH | Deutsch Lufthansa |
| Dr. | Doktor |
| drl. | Derleyen |
| dzl. | Düzenleyen |
| FPO | Europe Airpost |
| GMI | Germania Fluggesellschaft |
| GSYİH | Gayrisafi Yurtiçi Hasıla |
| IATA | International Air Transport Association |
| ICAO | International Civil Aviation Organisation |
| JAA | Joint Aviation Authorities |
| ORB | Orenburg Airlines |
| SHGM | Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü |
| STOL | Short Take Off and Landing |
| TBM | Taban |
| TCX | Glob Air |
| THY | Türk Hava Yolları |
| US | United States |
| USA | United States Of America |
| USD | Amerikan Doları |
| WRC | Windrose |

ÖZET

Türkiye’de 2005 yılından itibaren havacılık sektörü özellikle iç hat seferlerinde hızlı bir gelişime tanık olmuştur. Pazara yeni oyuncular girmiş, devlet hava ulaşımı üzerinden alınan özel tüketim vergisini (ÖTV) kaldırmıştır. Bu durum bazı oyuncuların maliyetlerini azaltma, uçak ve sefer sayılarını arttırma yoluna gitmesine neden olmuştur. Bu gelişmeler fiyatların düşmesi ve hava yolunu tercih eden yolcu sayısının artmasıyla sonuçlanmıştır. Havayolu işletmeleri sektörün getirdiği avantajlarını korumak ve rekabet üstünlüklerini sürdürebilmek için çeşitli rekabet stratejileri geliştirmişlerdir. Her ne kadar geliştirdikleri stratejileri uygulamasalar da arzu edilen stratejik konuma ulaşamamıştır çünkü pazar daha gelişmektedir.

Bu çalışmada Türkiye’de hava ulaştırma sektörünün yapısal incelemesini ve rekabet analizini yapmak amaçlanmıştır. Bu amaç doğrultusunda Türkiye’de faaliyet gösteren havayolu işletmeleri bağlamında sektörün çevre ve SWOT analizinden faydalanılmış, havayolu işletmelerinin rekabetçiliğine göre kümeleme analizi kullanılarak bir sınıflandırma yapılmıştır. Sonuçta, örnek olarak alınan 7 havayolu işletmesinden (THY, Onur Air, Pegasus, SunExpress, Atlas Jet, Anadolu Jet, Sky) 3 ayrı küme oluşmuştur.

SUMMARY
EXAMINING STRUCTURAL OF AIR TRANSPORT INDUSTRY AND COMPETITION
ANALYSE IN TURKEY

Aviation sector has witnessed a rapid development particularly in domestic flights since 2005 in Turkey. New rivals have entered into the market and private consumption tax (PCT) collected through state air transportation has been taken off. This situation caused some rivals to decrease costs and to increase number of planes and number of flights. These developments resulted in the decrease of prices and increase in the number of passengers preferring air transportation. Aviation enterprises have developed various competition strategies in order to keep the advantages of the sector and to sustain their competition superiorities. Even though they apply their own strategies, they could not reach the desired strategic position due to the fact that this market is still developing.

This study aims at carrying out structural examination and competition analysis of air transportation sector in Turkey. In line with this purpose; a general outlook was made over the sector in the context of aviation enterprises operating in Turkey, it was benefitted from SWOT analysis and a classification was made by using cluster analysis in accordance with competitiveness of aviation enterprises. In conclusion, 3 different groups occurred from 7 air transportation enterprises (THY, Onur Air, Pegasus, SunExpress, Atlas Jet, Anadolu Jet, Sky) each of which was taken as an example.

ÖNSÖZ

Değerli hocam ve danışmanım Prof. Dr. Nedim YÜZBAŞIOĞLU yüksek lisans öğrenimim boyunca her konuda bana destek olmuş, yoğun iş tempom sebebiyle uykusuz kaldığım günlerde çok anlayış göstermiştir. İleri görüşlülüğü ve hiç esirgemediği öğretme çabası sebebiyle kendisine sonsuz teşekkürlerimi bir borç bilirim.

Saygıdeğer müdürüm Fehime ASHTYANI'ye bu zorlu süreçte beni teşvik ettiği için teşekkür ediyorum. Kendisi bana havacılığı öğreten kişi olup sektörün en tecrübeli isimlerinden biridir.

Sevgili eşim Dr. Pelin ARSEZEN OTAMIŞ'a yardımları ve fikirleriyle bana yol gösterdiği için şükranlarımı sunuyorum.

GİRİŞ

Dünyada en iyi ulaştırma sistemi olarak kabul edilen hava ulaştırma sektörü teknolojik gelişmelerin, küreselleşmenin, hız, konfor ve sunulan hizmetlerin gelişmesinin etkisiyle diğer alternatif ulaşım araçları arasında daha da önemli bir yere gelmiştir. Havayolu ulaşımının sağladığı zaman tasarrufu, konfor, hız ve güvenlik bu ulaşım biçiminin giderek daha fazla tercih edilmesine neden olmaktadır.

Hızlı, güvenli ve rahat taşımacılığa olan talep küreselleşmenin de etkisiyle oldukça artmıştır. Enformasyon ve ulaşım sektöründeki hızlı gelişmeler, işletmeler ve insanlar arasındaki coğrafi sınırları aradan kaldırmıştır. Toffler'in (1996) örneklemesinde olduğu gibi; Wall Street yöneticilerinden biri her Cuma öğleden sonra bürosundan çıkar, asansörle 29 kat aşağı iner, 10 dakika yürüyerek helikopter alanına varır, helikopterle havaalanına gider ve jete biner, 70 dakika sonra vardığı terminalden çıkar, otomobile biner, 30 dakika sonra evine ulaşır. Bu örnek, uzaklık teriminin neredeyse anlamsızlaştığını göstermektedir. Günümüzde uzaklık anlamını yitirmiştir. İleri teknolojiye dayalı toplumlarda yolculuk, taşınma, taşıtma toplumsal yapının doğal bir parçası haline gelmiştir. Bu bağlamda, havayolu taşımacılığı bu yapının en hızlı ve etkin halkalarından birini oluşturmaktadır. Sonuç olarak hızla gelişen havayolu ulaştırma sektöründe işletmeler için müşteri odaklılık, memnuniyet gibi kavramları daha da ön plana çıkmıştır.

Hava ulaştırma sektörü küreselleşmenin, teknolojik gelişmelerin, hız, konfor zaman tasarrufu sağlaması, güvenlik ve sunulan hizmetlerin gelişmesiyle birlikte alternatif ulaşım sektörlerine göre stratejik bir konum elde etmiştir.

Türkiye'de 2005 yılından itibaren sektör özellikle iç hat seferlerinde hızlı bir gelişime tanık olmuştur. Pazara yeni oyuncular girmiş, devlet hava ulaşımında alınan özel tüketim vergisini kaldırmış, uçak sayıları ve dolayısıyla sefer sayıları artmıştır. Bu gelişmeler sayesinde oyuncular maliyet azaltma yoluna gitmiş, fiyatlar düşmüş ve hava yolunu tercih eden yolcu sayısı artmıştır. Düşen maliyetler sunulan hizmetin kalitesine yansımış, müşteri tatmini ve memnuniyeti ise bundan etkilenmiş, işletmeler bu paradoksal unsur ile hareket etmek durumunda kalmışlardır. Diğer yandan hava yolu şirketleri gerek sektörel avantajlarını korumak ve gerekse de kendi aralarındaki rekabet açısından avantajlı konumlarını sürdürebilmek için özgün rekabet stratejiler geliştirmek zorundadırlar.

BİRİNCİ BÖLÜM

HAVA YOLU TAŞIMACILIĞI SEKTÖRÜ

Ulaştırma sistemi içerisinde, taşımacılık açısından DPT tarafından yapılan sınıflandırma aşağıdaki gibidir (DPT, 2001, s.1):

- Karayolu taşımacılığı,
- Demiryolları taşımacılığı,
- Deniz taşımacılığı,
- Hava taşımacılığı,
- Boru hattı ile taşıma,
- Kent içi taşımacılık.

Taşımacılık sistemlerinin birbirleri ile kıyaslandıklarında farklı avantaj ve dezavantajları bulunmaktadır. Yolcu taşımacılığı açısından, demiryolları yüksek yolcu kapasitesi ve çevreye zararının minimum olması, karayolları ise özel araçlarla seyahat, şehir içinde etkin kullanım bakımından avantajlı görülmektedir. Yük taşımacılığında, denizyollarının büyük miktarlara taşıma yapabilmesi, demiryollarının düşük enerji sarfiyatı ve ekonomiklik faktörleri diğer taşımacılık sistemlerine göre üstün yanlarıdır. Havayollarının sunduğu hızlı ulaşım hizmeti pek çoklarına göre hız bakımından ikamesi olmayan bir hizmettir. Bu sebeple iş dünyasının ve turizmin en çok tercih ettiği ulaşım sistemidir (DPT, 2001, s.2). Sonraki bölümlerde hava taşımacılığının tanımı ve yapısı incelenmiştir.

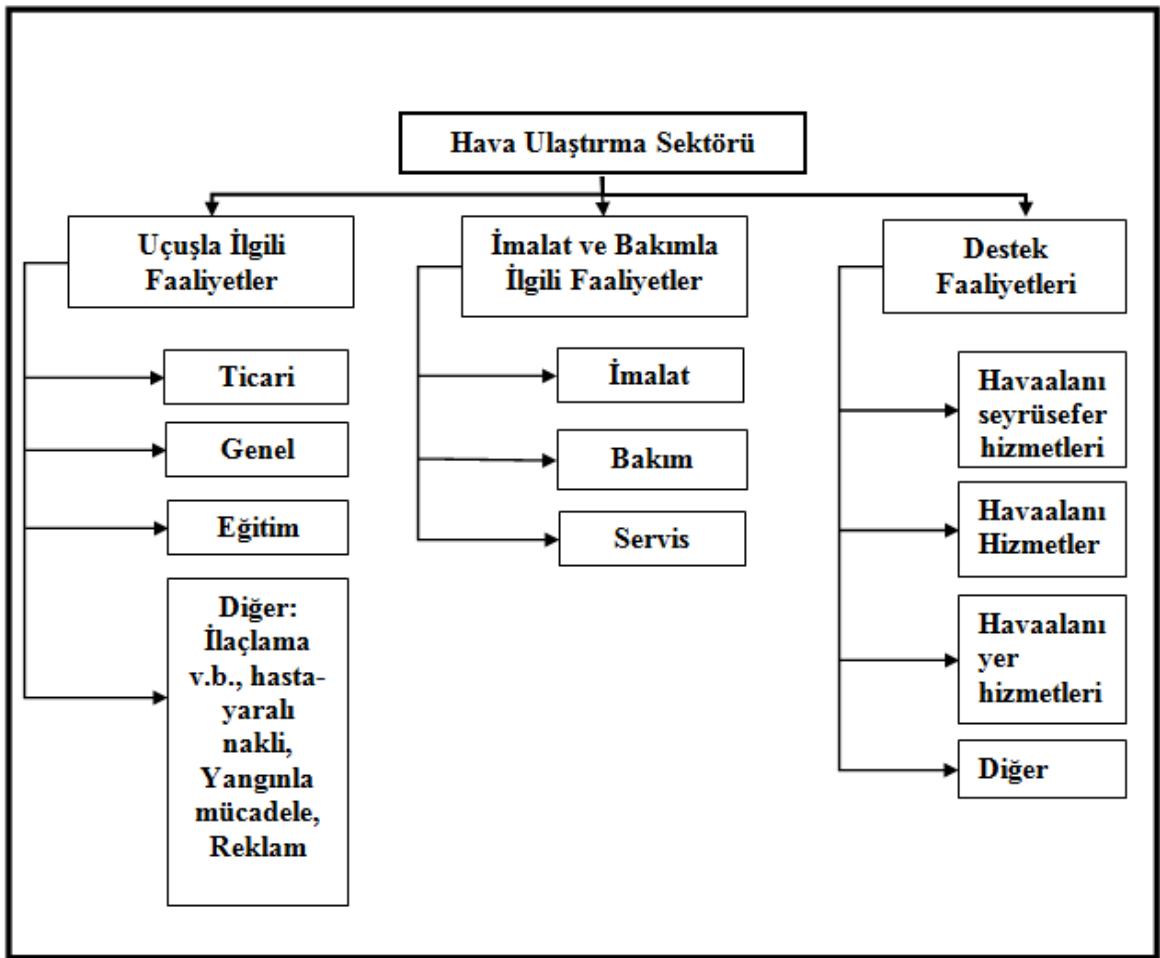
1.1 Havayolu Taşımacılığı Kavramı

Havayolu taşımacılığı, yüklerin ve insanların, zaman ve mekân faydası sağlayacak şekilde havadan ulaşım ile yer değiştirmesini sağlayan hizmettir (Kaya, 2000, s.5). Diğer bir deyişle havayolu taşımacılığı ticari ve/veya turistik bir amaçla, hava araçlarıyla tarifeli veya tarifersiz olarak yolcu, yük ve postanın taşınmasıdır (Sarılğan, 2011, s.3).

Günümüzde hava yolu taşımacılığı ile doğrudan veya dolaylı ilişkili yüzlerce işletme küresel ölçekte faaliyet göstermektedir. Bu işletmeler havayolu taşımacılığı faaliyetinde bulunurken çok geniş bir ulaşım ağıyla şehirler, bölgeler, ülkeler ve kıtalar arası mesafeleri ulaşım süresini kısaltarak birbirlerine yaklaştırırlar. Havayolu taşımacılığında 2. Dünya Savaşı büyüme hızı anlamında bir milat sayılmaktadır. 2. Dünya Savaşı'ndan sonra sektör hızlı büyümüş ve gelişmiştir. 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 tüketici odaklı bir pazara dönüştürmüştür (Korul ve Küçükönal, 2003, s.26).

Yolcu ve yük taşımaya yönelik birbirine bağımlı faaliyetlerin ve birimlerin oluşturduğu sistem olan hava ulaştırma sektörü, havayolu işletmeciliği, hava seyrüsefer ve hava trafik kontrol hizmetleri, yer ve ikram hizmetleri, eğitim, bakım, ilgili alt ve üst yapılar ve diğer havacılık faaliyetleri ile bütün bu faaliyetlerin uluslararası kurallara göre koordinasyonunu ve denetimini kapsamaktadır. Bu kapsam, sivil havacılık faaliyetleri adı altında Şekil 1.1’de gösterildiği gibi üç grup içinde sınıflandırılır:



Şekil 1.1 Hava Ulaştırma Sektörünün Faaliyete Göre Sınıflandırılması

Kaynak: Yurttaş, 2007’den uyarlanmıştır.

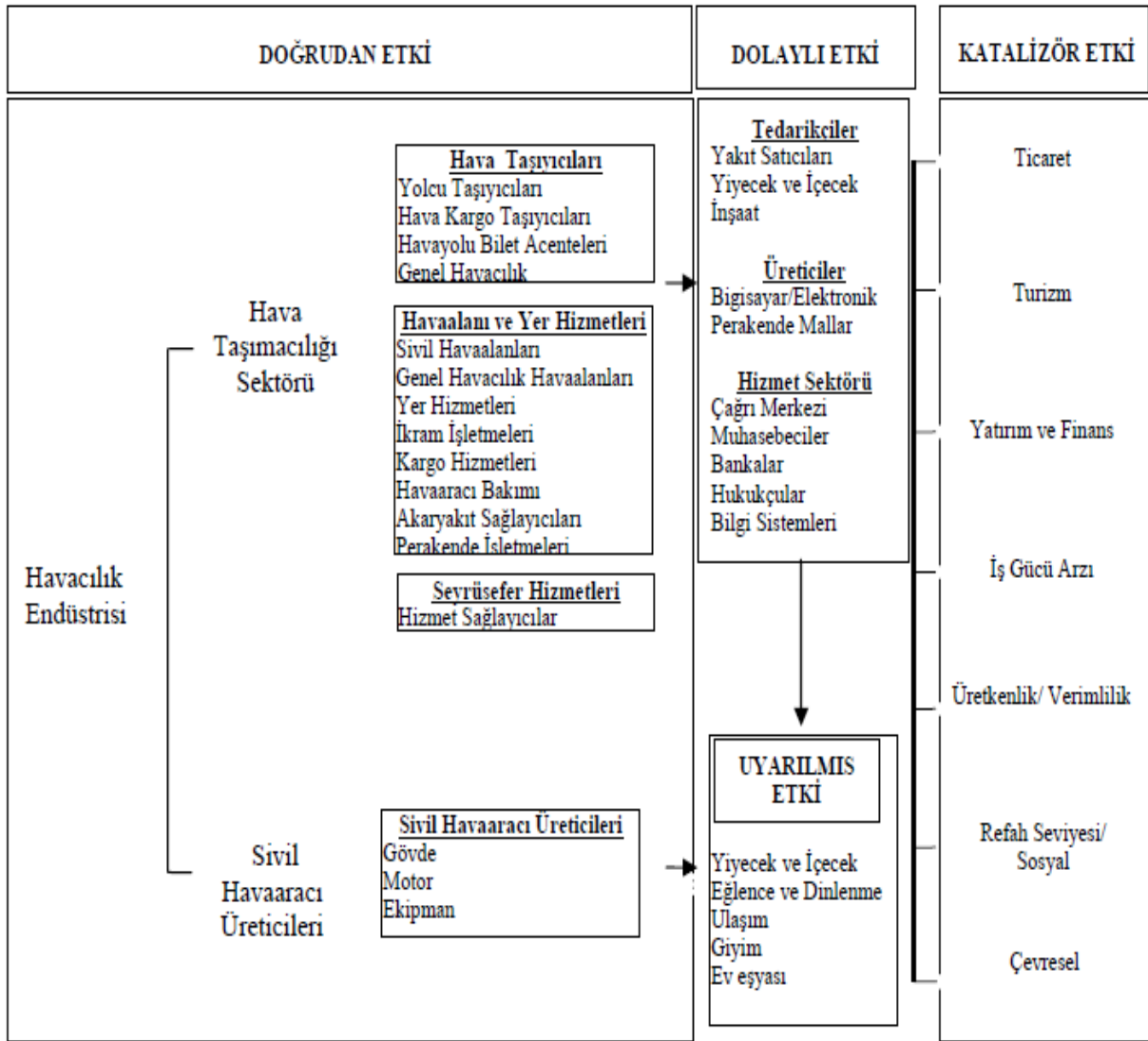
1.2 Havayolu Taşımacılığı Sektörünün Ekonomideki Yeri ve Önemi

Yolcu ve yük taşımacılığı hizmeti sağlayan havayolu taşımacılığı faaliyetleri ekonomik gelişme ve büyümede çok önemli bir rol oynamaktadır. Hava taşımacılığı, insanların yaşam ve çalışma koşullarını, diğer uluslarla ilişkilerini ve günlük yaşamı ekonomik, sosyal ve politik olarak etkilediği için çok önemlidir (Sarılğan, 2011, s.4-5).

İkinci Dünya Savaşı sonrası hızla büyüyen havayolu taşımacılığı, sağladığı ekonomik ve sosyal faydalarla modern yaşamın en önemli parçalarından birisi olmuştur. 2008’de yapılan bir çalışmada küresel iş dünyası ve turizm için gerekli olan dünya çapında hızlı ulaşım hizmeti veren havayolu taşımacılığının, yaklaşık 2.000 havayolu işletmesi ve 23.000 hava aracıyla, 2 milyardan fazla yolcuya, 3.750 havaalanında hizmet verdiği ortaya konulmuştur (Sarılğan, 2011, s.4-5).

Havayolu işletmelerinin yıllık geliri yarım trilyon doları geçmekte ve 2 milyondan fazla kişi çalışmaktadır. 2.9 milyon kişi havaalanlarında ve sivil havacılık üreticilerinde çalışmakta ve dolaylı olarak 15 milyondan fazla kişiye turizmde iş imkanı sağlamaktadır. Hava taşımacılığı sektörü direkt ve dolaylı etkisiyle dünya GSMH’nin %8’ini (3.5 trilyon \$) sağlamaktadır. Milyarlarca yolcuya hizmet veren havayolu işletmeleri ayrıca dünya ticaretinin değer olarak %25-30’una denk gelen kısmını taşıyarak dünyanın ekonomik büyümesine katkıda bulunmaktadır (Holloway, 2008, s.3-4).

Havayolu, havaalanı ve havaalanındaki bütün faaliyetlerden elde edilen değer havacılık sektörünün ekonomiye doğrudan katkısı olarak kabul görmektedir (Sarılğan, 2007; Korul ve Küçükönel, 2005; Holloway, 2008). Dolaylı ekonomik etki ise havaalanı dışındaki (konaklama işletmeleri, yiyecek-içecek işletmeleri, seyahat acenteleri, tur operatörleri, alışveriş merkezleri vb.) harcamalardan elde edilen gelirlerdir. Uyarılmış etki, çarpan aracılığıyla, doğrudan ve dolaylı ekonomik etki faydalanıcılarının yaptıkları harcamalar zincirinin tahmini olarak hesaplanmasındır. Örneğin, havayolu çalışanları aldıkları ücretlerin bir kısmı ile otomobil satın almakta, otomobil satıcıları gelirlerinin bir kısmını markette harcamakta ve bu zincir böyle devam etmektedir. Katalizör etki havayolu taşımacılığı sektörünün diğer sektörlerle olan etkisidir. Şekil 1.2’de ekonomik etkilerin bileşenleri ile aralarındaki ilişki görülmektedir:



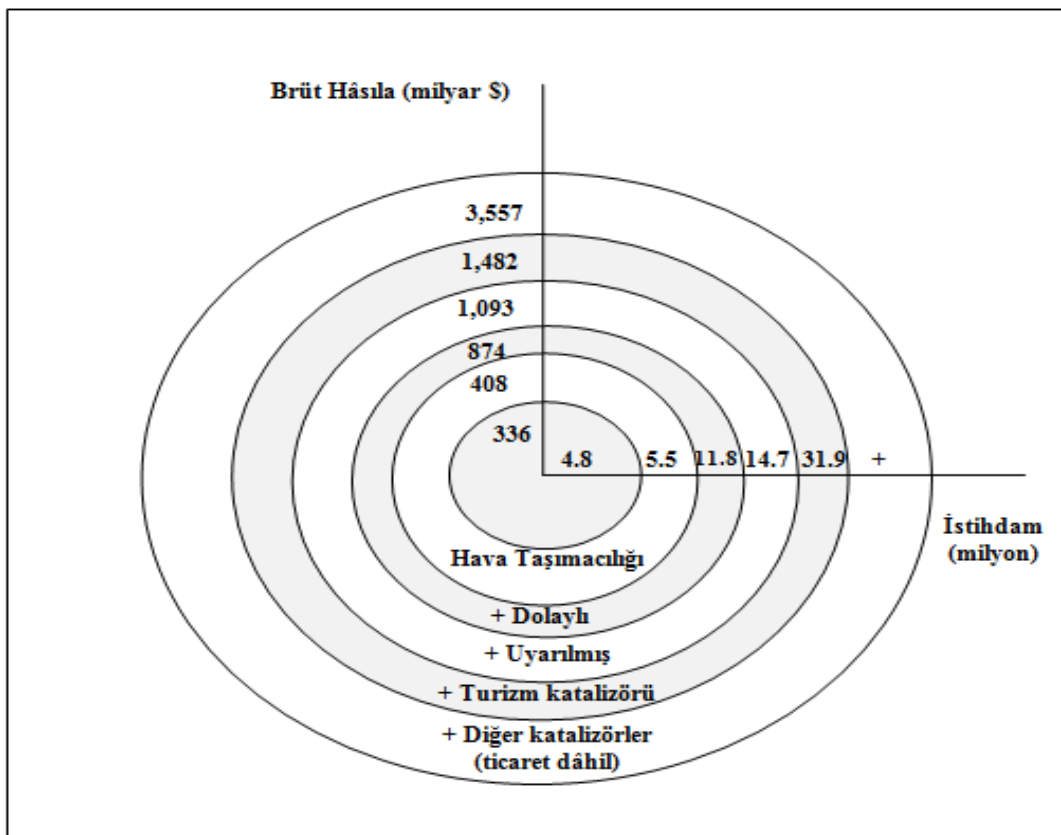
Şekil 1.2 Havayolu Sektöründe Toplam Ekonomik Etkilerin Bileşenleri

Kaynak: Sarılgan, 2007, s.5

Hava taşımacılığı, küresel ekonomik refahın başlıca katkı sağlayıcı sektörlerinden olarak görülmektedir. Aşağıda hava taşımacılığı sektörünün sağladığı ekonomik katkılar sayısal olarak verilmiştir (The economic and social benefits of air transport 2008, www.atag.org, erişim: 12.10.2011):

- Havacılık yıllık 2,2 milyarı aşkın yolcunun taşınmasını sağlamaktadır.
- Hava taşımacılığı üretilen ürünlerin uluslararası pazarlara erişimini artırarak üretimin küreselleşmesini sağlayarak ülkelerin küresel ekonomiye katkı yapmalarına yardım eder ve dünya ticaretini kolaylaştırır. Tüm uluslararası ticaretin %35'i hava yolu aracılığıyla gerçekleşmektedir.
- Özellikle gelişmekte olan ülkelerde hava taşımacılığı turizm için vazgeçilmezdir. Uluslararası turistlerin %40'tan fazlası hava yolu ile seyahat etmektedirler.

- Tüm dünyada doğrudan, dolaylı, uyarılmış ve katalizör etki vasıtasıyla hava taşımacılığı 32 milyon kişiye istihdam sağlamaktadır.
- Havacılığın küresel ekonomiye doğrudan, dolaylı, uyarılmış ve katalizör etkisinin toplamda 3560 milyar Amerikan Doları olarak tahmin edilmektedir. Bu tutar dünya çapında brüt gelirin %7,5'idir.
- Dünya çapında 2000 kadar havayolu işletmesi toplam 23000 hava aracından oluşan filo ile faaliyet göstermektedir. Bu işletmeler 3750 havaalanında hizmet vermektedir.
- Aşağıda verilen Şekil 1.3'de havacılığın dünyadaki istihdama ve brüt hasılaya olan katkısı gösterilmiştir:



Şekil 1.3 Küresel Ekonomik Katkı 2006

Kaynak: www.atag.org, erişim: 12.10.2011.

Şekil 1.3'te görüldüğü gibi havacılık ekonomik gelişmenin en temel göstergelerinden olan elde edilen gelirler ve istihdama çok önemli katkılar yapmaktadır (www.atag.org, erişim: 12.10.2011).

1.3 Sektördeki Kurum ve Kuruluşlar

Ülkemizde ilk havacılık çalışmaları, 1912 yılında, bugünkü Atatürk Hava Limanı'nın hemen yakınındaki Sefaköy'de, tesis olarak iki hangar ve küçük bir meydanda başlamıştır.

Atatürk'ün, ülkenin geleceğine de yol gösteren "İstikbal Göklerdedir" sözü doğrultusunda 1925 yılında kurulan ve daha sonraki yıllarda Türk Hava Kurumu adını alan Türk Tayyare Cemiyeti ile Türk Sivil Havacılığının kurumsal temelleri atılmıştır (<http://web.shgm.gov.tr/kurumsal.php?page=tarihce>, erişim: 10.10.2011).

İlk Sivil Hava Taşımacılığı ise 1933 yılında 5 uçaklık küçük bir filo ile "Türk Hava Postaları" adı ile başlatılmıştır. Cumhuriyetimizin 10. yılında, Milli Savunma Bakanlığı'na bağlı olarak kurulan "Havayolları Devlet İşletme İdaresi" Türkiye'de sivil hava yolları kurmak ve taşıma yapmak üzere görevlendirilmiştir. Dünya Sivil Havacılığının hızlı bir gelişme göstermesi, teknolojide yaşanan büyük ilerleme karşısında, ulusal çıkarlarımızın korunması ile uluslararası ilişkilerimizin düzenli bir şekilde yürütülmesi ve denetlenmesi için bir çok teşkilat oluşturulmuş ve kurumlar kurulmuştur (<http://web.shgm.gov.tr/kurumsal.php?page=tarihce>, erişim: 10.10.2011).

1.3.1 Ulaştırma Bakanlığı Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü

1954 yılında Ulaştırma Bakanlığı bünyesinde kurulan "Sivil Havacılık Dairesi Başkanlığı", 1987 yılında "Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü" olarak günün koşullarına göre yeniden teşkilatlandırılmıştır. 18 Kasım 2005 tarihine kadar Ulaştırma Bakanlığının Ana Hizmet Birimi olan Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü, bu tarihte yürürlüğe giren 5431 sayılı Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun ile finansal açıdan özerk hale gelmiş ve şu anki yönetim yapısına ulaşmıştır (<http://web.shgm.gov.tr>, erişim: 10.10.2011).

SHGM'nin (Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü) stratejik amaç ve hedefleri aşağıdaki gibi belirtilmiştir (<http://web.shgm.gov.tr/kurumsal.php?page=stratejikAmac>, erişim: 10.10.2011):

- Havacılık emniyetini uluslararası standartlarda en üst seviyede sağlamak
- Havacılık güvenliğini arttırmak
- Sivil havacılık faaliyetlerinin sürdürülebilir gelişimini sağlamak
- Havaalanlarına yönelik yürütülen faaliyetleri uluslararası standartların üzerine taşımak
- Çevreye duyarlı hizmet anlayışını yaygınlaştırmak
- Kurumsal yapıyı etkin hale getirmek

SHGM'nin görevleri şöyle sıralanabilir (<http://web.shgm.gov.tr>, erişim: 10.10.2011):

- Sivil havacılık faaliyetlerinin teknik, ekonomik ve sosyal gelişmelere, kamu yararına ve milli güvenlik amaçlarına uygun olarak kurulmasını ve geliştirilmesini sağlayacak esasları tespit etmek ve uygulamasını takip ederek denetlemek.

- Türkiye hava sahasında faaliyette bulunan sivil uçakların uçuşa elverişlilik şartlarını tayin etmek ve belgelerini tanzim ederek sicillerini tutmak, mürettebat ehliyetlerini mevzuata göre denetlemek ve lisanslarını tanzim ederek sicillerini tutmak.
- Yurt içinde ve yurt dışında, hava ulaştırma faaliyetlerinde bulunmak isteyen Türk ve yabancı, gerçek ya da tüzel kişilere verilecek izinlerin esaslarını ve şartlarını hazırlamak, faaliyetlerini denetlemek.
- Hava ulaştırması konusunda milletlerarası ikili ve çok taraflı anlaşmaların uygulanmasını takip etmek ve bunlarla ilgili çalışmalara katılmak.

1.3.2 Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü

Türkiye Havaalanlarının işletilmesi ile Türkiye Hava sahasındaki hava trafiğinin düzenlenmesi ve kontrolü görevi, Devlet Hava Meydanları İşletmesi (DHMİ) Genel Müdürlüğüne yerine getirilmektedir.

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

Devlet Hava Meydanları İşletmesi (DHMİ) Genel Müdürlüğü, tüzel kişiliğe sahip, faaliyetlerinde özerk, sorumluluğu sermayesi ile sınırlı, Ulaştırma Bakanlığı ile ilgili ve en son hukuki düzenlemeyle hizmetleri imtiyaz sayılan bir Kamu İktisadi Kuruluşudur (KİK).

Kuruluşun ana statüsü ile belirlenen amaç ve faaliyet konuları ise sivil havacılık faaliyetlerinin gereği olan hava taşımacılığı, 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, işletilmesi ve modern havacılık düzeyine çıkarılmasını sağlamaktır (<http://www.dhmi.gov.tr/DHMIPage.aspx?PageID=1>, erişim: 10.10.2011).

Kuruluşun faaliyet konuları aşağıdaki gibi sıralanabilir (www.dhmi.gov.tr, erişim: 10.10.2011):

- Kanun, tüzük ve yönetmelik, kalkınma planı ve yıllık programlar çerçevesinde kurumlarını, bağlı ortaklıklarını ve iştiraklerini yönlendirmek bunlar arasındaki eşgüdüm ve işbirliğini sağlamak.
- Bu faaliyetlerin yürütülmesi ve geliştirilmesi için kaynak sağlamak.
- Gerekliyse kurumlar, işletmeler, ortaklıklar kurmak veya kurulu bir ortaklığa iştirak edilmesi için gerekli teşebbüsleri yapmak.

- Bağlı ortaklık ve kurumların bütçeleri ile fiyat, tarife ve yatırımlarının genel ekonomi ve sivil havacılık politikalarına uyumunu sağlamak.
- Sivil havacılık ihtisas alanlarında, dünya standartlarına uygun personel yetiştirmek üzere eğitim tesisleri kurmak, kurdurmak ve bu tesisleri işletmek ya da işlettirmek.
- Faaliyet konuları ile ilgili olarak Bakanlar Kurulu tarafından verilen görevleri yapmak.
- İstihdamı geliştirme çabaları kapsamında düzenlenen beceri kazandırma kurslarının uygulanmasını sağlamak.
- Kurulmuş ve kurulacak küçük ve orta büyüklükteki özel kuruluşlara idari ve teknik alanlarda rehberlik yapmak.

1.3.3 Başbakanlık Devlet Meteoroloji İşleri Genel Müdürlüğü

Hava Hizmetleri Şubesi'nin ismi 15 Haziran 1942 tarihinde kabul edilen 4256 sayılı kanunla Hava İşleri Müdürlüğü adını almıştır. 1976 yılında yapılan bir değişlikle Hava İşleri Şube Müdürlüğü Hava Tahminleri Dairesi Başkanlığı'na dönüştürülmüştür. Hava Tahminleri Dairesi Başkanlığı kurulduğunda; Analiz ve İstidlaller Şube Müdürlüğü, Muhabere ve İşletme Şube Müdürlüğü ve Askerî Meteoroloji Şube Müdürlüğü bu başkanlığa bağlı şube müdürlükleri olarak faaliyetlerine başlamışlardır. 18 Haziran 1984 tarih ve 228 sayılı Kanun Hükmünde Kararname ile Hava Tahminleri Dairesi Başkanlığı'nın yapısında yeni değişiklikler meydana gelmiştir. Bu KHK ile Hava Tahminleri Dairesi Başkanlığı'na bağlı şube müdürlükleri aşağıdaki gibidir:

- Analiz ve Tahminler Şube Müdürlüğü
- Havacılık Meteoroloji Şube Müdürlüğü
- Sinoptik Meteoroloji Şube Müdürlüğü
- Deniz Meteorolojisi Şube Müdürlüğü

1.3.4 Hava Ulaştırma Sektöründe Uçuşla, İmalat ve Bakımla ve Destek Faaliyetlerle İlgili Hizmet Veren İşletmeler

Tablo 1.1'de Türkiye'de bu üç temel faaliyetten uçuşla ilgili kısımda çalışan havayolu işletmeleri görölmektedir.

Tablo 1.1 Türkiye’deki Hava Ulaştırma İşletmeleri

| | İŞLETMENİN ADI | KAPSAMI | MERKEZİ |
|----|---|---|----------------|
| 1 | THY A.O | İç ve Dış Hatlarda Tarifeli ve Tarifersiz Seferlerle Yolcu, Yük ve Posta Taşımacılığı | İstanbul |
| 2 | Onur Air Taş. A.Ş. | İç ve Dış Hat. Tarifeli /Tarifersiz Sefer. Yolcu, Yük ve Posta Taş. | İstanbul |
| 3 | AtlasJet Hava. A.Ş. | İç ve Dış Hat. Tarifeli /Tarifersiz Sefer. Yolcu, Yük ve Posta Taş. | İstanbul |
| 4 | Pegasus Hava Taş. A.Ş. | İç ve Dış Hat. Tarifeli /Tarifersiz Sefer. Yolcu, Yük ve Posta Taş. | İstanbul |
| 5 | Güneş Ekspres H.T.A.Ş. | İç ve Dış Hat. Tarifeli /Tarifersiz Sefer. Yolcu, Yük Taş. | Antalya |
| 6 | Sık-Ay H.T.A.Ş. | İç ve Dış Hat. Tarifeli /Tarifersiz Sefer. Yolcu, Yük Taş. | Antalya |
| 7 | Hürkuş H.T. A.Ş. | İç ve Dış Hat. Tarifeli /Tarifersiz Sefer. Yolcu, Yük Taş. | İstanbul |
| 8 | Borajet H.T.Uçak Bak.Onar. Tic. A.Ş. | İç ve Dış Hat. Tarifeli /Tarifersiz Sefer. Yolcu, Yük Taş. | İstanbul |
| 9 | MNG H.T.A.Ş. | İç ve Dış Hat. Tarifeli /Tarifersiz Sefer. Kargo Taş. | İstanbul |
| 10 | ULS Ha. Kargo T. A.Ş. | İç ve Dış Hatlarda Tarifeli/Tarifersiz Seferlerle Kargo Taşımacılığı | İstanbul |
| 11 | Act Hava Yol. A.Ş. | İç ve Dış Hatlarda Tarifeli/Tarifersiz Seferlerle Kargo Taşımacılığı | İstanbul |
| 12 | Turistik Hava T.A.Ş. | İç ve Dış Hatlarda Tarifersiz Seferlerle Yolcu ve Yük Taşımacılığı | Antalya |
| 13 | Saga Hava T.A.Ş. | İç ve Dış Hatlarda Tarifersiz Seferlerle Yolcu ve Yük Taşımacılığı | İstanbul |
| 14 | IHY İzmir Ha. Yol. A.Ş. | İç ve Dış Hatlarda Tarifersiz Seferlerle Yolcu ve Yük Taşımacılığı | İzmir |
| 15 | Tailwind Hava A.Ş. | İç ve Dış Hatlarda Tarifersiz Seferlerle Yolcu ve Yük Taşımacılığı | İstanbul |

Kaynak: <http://web.shgm.gov.tr/kurumsal.php?page=organizasyonSema#>, erişim:

12.12.2011

Tablo 1.2’de Türkiye’de havaalanı destek faaliyetleri kapsamında yer alan havaalanı işletmecilerinin işlettikleri havaalanlarıyla birlikte listesi yer almaktadır.

Tablo 1.2 Havaalanı İşletmecileri

| Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü ‘nün İşlettiği Havaalanları | | | |
|---|--------------------------------|------------------------------|----------------------------|
| Adana Havaalanı | | | Siirt Havaalanı |
| Adıyaman Havaalanı | Denizli Çardak Havaalanı | Kahramanmaraş Havaalanı | Sinop Havaalanı |
| Ağrı Havaalanı | Diyarbakır Havaalanı | Kars Havaalanı | Sivas Havaalanı |
| Amasya Merzifon Havaalanı | Elazığ Havaalanı | Kayseri Erkilet Havaalanı | Süleyman Demirel Havaalanı |
| Antalya Havaalanı | Erzincan Havaalanı | Konya Havaalanı | Havaalanı |
| Balıkesir Körfez Havaalanı | Erzurum Havaalanı | Malatya Erhaç Havaalanı | Şanlıurfa GAP Havaalanı |
| Balıkesir Merkez Havaalanı | Ankara Esenboğa Havaalanı | Mardin Havaalanı | Havaalanı |
| Bursa Yenişehir Havaalanı | Gaziantep Havaalanı | Milas-Bodrum Havaalanı | Tekirdağ Çorlu Havaalanı |
| Havaalanı | Hatay Havaalanı | Muş Havaalanı | Havaalanı |
| Havaalanı | İstanbul Atatürk Havaalanı | Nevşehir Kapadokya Havaalanı | Tokat Havaalanı |
| Havaalanı | İzmir Adnan Menderes Havaalanı | Havaalanı | Trabzon Havaalanı |
| Çanakkale Havaalanı | Havaalanı | Samsun Çarşamba Havaalanı | Uşak Havaalanı |
| Dalaman Havaalanı | | Havaalanı | Van Ferit Melen Havaalanı |
| Havaalanı İşletme ve Havacılık Endüstrileri A.Ş.’nin İşlettiği Havaalanları | | | |
| İstanbul Sabiha Gökçen Havaalanı | | | |
| Anadolu Üniversitesi Rektörlüğü’nün İşlettiği Havaalanları | | | |
| Eskişehir Anadolu Üniversitesi Havaalanı | | | |
| Hezarfen Havacılık Ticaret A. Ş.’nin İşlettiği Havaalanları | | | |
| İstanbul Hezarfen Havaalanı | | | |
| Tav Gazipaşa Yatırım Yapım ve İşletme A.Ş.’nin İşlettiği Havaalanları | | | |
| Antalya Gazipaşa Havaalanı | | | |

Kaynak: <http://web.shgm.gov.tr/sektorel.php?page=hvIsletmecileri>, erişim: 12.10.2010.

Tablo1.3’de yine havaalanı destek hizmetleri faaliyetleri kapsamında Türkiye’de faaliyet gösteren terminal işletmelerinin ve işlettikleri terminallerin listesi oluşturulmuştur.

Tablo 1.3 Terminal İşletmecileri

| İşletme | İşlettiği Terminaller |
|--|--|
| İstanbul Sabiha Gökçen Uluslararası Havalimanı Yatırım Yapım ve İşletme A.Ş. | Sabiha Gökçen Havaalanı Dış Hatlar Terminali Sabiha Gökçen Havaalanı İç Hatlar Terminali |
| Fraport IC İçtaş Antalya Havalimanı Terminal Yatırım ve İşletmeciliği A.Ş. | Antalya Havaalanı 1.Dış Hatlar Terminali, Antalya Havaalanı 2.Dış Hatlar Terminali Antalya Havaalanı İç Hatlar Terminali |
| TAV Esenboğa Yatırım Yapım ve İşletmeciliği A.Ş. | Esenboğa Havaalanı İç-Dış Hatlar Terminali |
| TAV İstanbul Terminal İşletmeciliği A.Ş. | Atatürk Havaalanı Dış Hatlar Terminali Atatürk Havaalanı İç Hatlar Terminali Atatürk Havaalanı Genel Havacılık Terminali |
| TAV İzmir Terminal İşletmeciliği A.Ş. | Adnan Menderes Havaalanı Dış Hatlar Terminali |
| ATM Havalimanı Yapım ve İşletim A.Ş. | Dalaman Havaalanı Dış Hatlar Terminali |

Kaynak: <http://web.shgm.gov.tr/sektorel.php?page=tiiletmecileri>, erişim:12.10.2010.

Aşağıda Tablo 1.4’de Türkiye’de destek hizmetleri faaliyetleri kapsamında yer alan yer hizmetleri kuruluşları görülmektedir. Yer hizmetlerindeki faaliyetler çok çeşitli olduğundan SHGM tarafından gruplandırılmıştır. Bu kuruluşlardan bir kısmı havayolu işletmelerinin yan kuruluşlarıdır.

Tablo 1.4 Yer Hizmetleri Kuruluşları

| A Grubu Yer Hizmeti Kuruluşları | |
|---|---|
| Celebi Hava Servisi A.Ş. Hava Alanları Yer Hizmetleri A.Ş. (Havaş) Tgs Yer Hizmetleri A.Ş. | |
| B Grubu Yer Hizmeti Kuruluşları | |
| Atlasjet Uluslararası Havacılık A.Ş. Bora Jet Havacılık Taşımacılık Uçak Bakım Onarım ve Tic. A.Ş. Çukurova Havacılık A.Ş. Güneş Ekspres Havacılık A.Ş. İran İslam Cumhuriyeti Hava Yolları | Lufthansa Alman Hava Yolları Mng Hava Yolları ve Taşımacılık A.Ş. Onur Hava Taşımacılık A.Ş. Pegasus Hava Taşımacılığı A.Ş. Swiss International Air Lines Ltd.(Merkezi İsviçre) Türkiye İstanbul Şubesi Thy A.O. |
| C Grubu Yer Hizmeti Kuruluşları (Temsil - Gözetim ve Yönetim) | |
| Acm Air Charter Market Uçak Ser.ve Tur.Hiz.Ltd.Şti. Ada Havacılık ve Tur.Servisleri Ltd.Şti. Adria Turizm İşletmeleri Turizm Seyahat Acenteleri Ltd. Şti. Adriyatik Taşımacılık Dış Tic.Ltd.Şti. Air Kargo Air Mark Havacılık Turizm ve Taşımacılık Ltd. Şti. Akua Trans Turizm Havacılık Ltd.Şti. Bilen Havacılık Ltd.Şti. Casio Air Tur. Dış. Tic.Org.ve İnş.Ltd.Şti. | Cresta Tur.ve Havacılık Hiz. San.Tic.A.Ş. Euroasian Kargo Taş. ve Tur. Ltd. Şti. Fly Hava Kargo Servis Hav. ve Tur.Hiz.Ltd.Şti. Gold Air Hav.Tur.Tic.Ltd.Şti. Gözen Havacılık ve Tic.A.Ş. Merkür Uluslararası Taş.Tur.ve Hav.A.Ş. Olimpik Turizm ve Organizasyon Otelcilik San. ve Tic. Ltd.Şti. Sba Havacılık Tur.ve Tic.Ltd.Şti. Süha Hiçyorulmaz Tur. Tic.Nak.ve Gıda Ltd.Şti. Trek Tur.San.ve Tic.A.Ş. |
| C Grubu Yer Hizmeti Kuruluşları (İkram Servis) | |
| Akyol Gıda Turizm İnşaat Petrol Tic. Ltd. Şti. Beştepe Gıda Güvenlik Tem. İnş. Tur. San. ve Tic. Ltd. Şti. Lsg Sky Chefs Havacılık Hizmetleri A.Ş. Turkish Do&Co İkram Hizmetleri A.Ş. | |
| C Grubu Yer Hizmeti Kuruluşları (Uçak Özel Güvenlik Hizmet ve Denetimi) | |
| Celebi Güvenlik Sistemleri ve Danışmanlık A.Ş. Gözen Güvenlik Hizmetleri ve Tic.A.Ş. | |
| Yetkilendirilmiş Kuruluşlar | |
| İ.Sabiha Gökçen Uluslararası Havalimanı Yer Hizmetleri A.Ş. | |

Kaynak: <http://web.shgm.gov.tr/sektorel.php?page=İsletmecileri>, erişim:12.10.2010.

Yukarıda verilen tablolarda yer alan işletmeler Türkiye'deki ulaşım sektöründe faaliyet gösteren ve rekabette önemli rol oynayan anahtar oyunculardır. Araştırmada rekabet analizi için bu işletmelerin verilerinden yararlanılmıştır.

1.4 Havayolu Taşımacılığı Sektörünün Fiziki Alt Yapısı

Küreselleşmenin etkisi olarak dünyadaki ticaret ve turizm hacmi hızlı bir artışa geçmiş, bu durum ulaşım sektörünü çok önemli bir konuma getirmiştir. Teknolojik gelişmelerin yansımalarının en önce hayata geçirildiği havacılık sektörü de, büyük bir hızla gelişmekte, gerek uluslararası gerek kıtalararası uyum ve bütünleşmede büyük rol oynayarak öncülük etmektedir (T.C. Ulaştırma Bakanlığı Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü 2010 Faaliyet Raporu).

Havayolu ulaşımı son yıllarda diğer ulaşım türlerine göre daha hızlı bir gelişim eğilimi göstermektedir. Havayolu ulaşım sektöründeki gelirin cazibesi ülkeleri bu ulaşım türüne daha fazla yatırım yapmaya teşvik etmiştir. Günümüzde dünyadaki farklı niteliklerdeki mevcut havaalanı sayısı yaklaşık 14 bin civarındadır. Bunlardan, 836 tanesinde uluslararası nitelikli havaalanıdır. Dünyada tüm bu havaalanlarını bir günde kullanan yolcu sayısı 13,2 milyon; yıllık ise 4,8 milyar civarındadır (T.C. Ulaştırma Bakanlığı Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü 2010 Faaliyet Raporu).

Türk Sivil Havacılık sektörünün altyapısını oluşturan 12 adet havalimanı, 33 adet havaalanı DHMİ tarafından olarak sivil hava trafiğine açık tutulmaktadır (<http://www.dhmi.gov.tr/havaalanlari.aspx>, erişim:10.11.2011).

1.4.1 Sektörel Gelişmeler ve Büyüklükler

Havacılık konusunda yaşanan bu olumlu gelişmeler çerçevesinde 2010 yılı sonu itibariyle, Türkiye'de toplam uçak trafiği 1.213.125 olmuştur; yolcu trafiği ise 102.705.805'e ulaşmıştır. Son 8 yıl içinde yıllık ortalama büyüme; uçak trafiği için %16, yolcu trafiği için ise % 25,5'dir. Türkiye'de 2002 yılında toplam 532.531 olan havayolu trafiği, 2010 yılına kadar % 127,8 büyüyerek 1.213.125'e ulaşmıştır (Ulaştırma Bakanlığı Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü 2010 Faaliyet Raporu).

2010 yılında toplam uçak trafiğinin 497.862'si (% 41,04 pay ile) iç hat uçuşlardan, 421.549'u (%34,75 pay ile) dış hat uçuşlardan ve 293.714'ü de (% 24,21 pay ile) üstgeçişlerden (overflight) oluşmaktadır. 2010 yılında dış hat yolcu trafiği 52,22 milyon ile toplam yolcu trafiğine oranla % 50,8 paya sahip iken iç hat yolcu trafiği 50,58 milyon ile % 49,2 paya sahiptir. 2002'de iç hat yolcu trafiğinin payı % 25,84'ten önemli derecede artarak 2010 yılında % 49,2'ye ulaşmıştır. Bu gelişim esasen, toplam ekonomik gelişimle birlikte havayolu ve iç hat havaalanlarının sayısındaki artışa neden olan ülkedeki havacılık sektörünün serbestleşmesinden kaynaklanmıştır. Geçtiğimiz birkaç yıl içinde Türkiye genelinde yük trafiğinin büyümesi, dünyadaki ekonomik krizden ve dünya çapında taşımaların zayıflamasından olumsuz yönde etkilenmiştir. 2002'den beri Türkiye'de havayolu yük trafiği (kargo+posta+bagaj) dönem boyunca ortalama yıllık % 16'lık büyüme oranı ile 2010 yılında 2 milyon 21 bin tona ulaşmıştır. 2010 yılında dış hat yük (kargo+posta+bagaj) trafiği 1 milyon 466 bin ton, iç hatlardaki yük (kargo+posta+bagaj) trafiği ise 555 bin ton olmuştur. 2010 yılında dış hat yük (kargo+posta+bagaj) trafiği 2009 yılına göre % 18,1, iç hatlardaki hava yük(kargo+posta+bagaj) trafiği de %14,4 büyüme göstermiştir (Ulaştırma Bakanlığı Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü 2010 Faaliyet Raporu).

Hava kargo taşımacılığı, günümüzde giderek önem kazanmakta ve havayolları için cazibe noktası olmaktadır. Atatürk Havalimanı, Türkiye'nin hava kargo taşımacılığındaki en önemli ve hacimli limanıdır. 2010 yılı verilerine göre Atatürk Havalimanı'nda gerçekleşen hava kargo taşımacılığı 452.146 tondur. 2010 Yılında Türkiye geneli hava kargo taşımacılığı 541.357 ton olmuş, bu miktarın 71.216 tonu iç hatlarda, 470.141 tonu ise dış hatlarda gerçekleşmiştir (Ulaştırma Bakanlığı Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü 2010 Faaliyet Raporu).

Talepteki artışla birlikte, önceden atıl durumda olan 4 havaalanının (Balıkesir-Körfez, Bursa-Yenişehir, Çanakkale, Siirt Havaalanları) aktif hale gelmesi sağlanmış; yeterli yolcu talebi olmadığı için işletmeye kapatılan 6 havaalanı da (Sivas Nuri Demirağ, Tokat, Uşak, Balıkesir-Merkez, Zonguldak-Çaycuma, Sinop Havaalanları) yeniden işleme açılmıştır. 5 havaalanı (Şanlıurfa GAP, Hatay, Amasya-Merzifon, Antalya-Gazipaşa, ve Gökçeada Havaalanları) ise mevcutlara ilave olarak sivil havacılık sektörüne kazandırılmıştır. Böylece; Türkiye'de mevcut olan 67 havaalanından, sivil hava ulaşımına yönelik olarak kullanılan havaalanı sayısı 46'ya yükselmiştir (Ulaştırma Bakanlığı Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü 2010 Faaliyet Raporu).

Tablo 1.5 Hava Taşıma İşletmeleri Sayıları

| Hava Taşıma İşletmeleri | 2002 | 2010 |
|--------------------------------|-------------|--------------|
| Havayolu İşletmesi | 14 | 16 (3 kargo) |
| Hava Taksi İşletmesi | 48 | 61 |
| Genel Havacılık İşletmesi | 34 | 38 |
| Balon İşletmesi | 6 | 16 |
| Zirai İlaçlama İşletmesi | 46 | 39 |
| Toplam | 148 | 156 |

Kaynak: Ulaştırma Bakanlığı Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü 2010 Faaliyet Raporu

Yukarıdaki tabloda hava ulaştırma işletmelerinin sayıları verilmiştir. Toplam kayıtlı işletme sayısı 2010 yılında 156'dır.

Tablo 1.6 Bakım ve Eğitim İşletmeleri Sayıları

| Bakım ve Eğitim İşletmeleri | 2002 | 2010 |
|------------------------------------|-------------|-------------|
| Bakım Organizasyonu | 19 | 34 |
| Uçuş Eğitim Organizasyonu | 21 | 16 |
| Tip Eğitim Organizasyonu | | 14 |
| Toplam | 40 | 64 |

Kaynak: Ulaştırma Bakanlığı Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü 2010 Faaliyet Raporu

Tablo 1.6'da görüldüğü gibi 2010 yılında toplam havacılık sektöründe 64 bakım ve eğitim işletmesi vardır.

Tablo 1.7 Havaalanı Sayıları

| Havaalanları | 2002 | 2010 |
|---------------|------|------|
| Dış-İç Hat | 23 | 23 |
| Sadece İç Hat | 31 | 31 |
| Özel Statülü | 13 | 13 |
| Toplam | 67 | 67 |

Kaynak: Ulaştırma Bakanlığı Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü 2010 Faaliyet Raporu

2010 yılı itibariyle yukarıdaki tabloda görüldüğü gibi 67 havaalanı vardır.

Tablo 1.8 Yer Hizmetleri Kuruluşları Sayıları

| Yer Hizmetleri Kuruluşları | 2002 | 2010 |
|----------------------------|------|------|
| A Grubu | 2 | 3 |
| B Grubu | 11 | 12 |
| C Grubu | 21 | 27 |
| Yetkilendirme | - | 1 |
| Toplam | 34 | 43 |

Kaynak: Ulaştırma Bakanlığı Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü 2010 Faaliyet Raporu

Tablo 1.8'de 2010 yılında 43 yer hizmeti veren işletme olduğu görülmektedir.

Tablo 1.9 Sektördeki Hava Aracı Sayıları

| Hava Araçları | 2002 | 2010 |
|---------------------------|------|------|
| Havayolu İşletmelerinde | 110 | 332 |
| Hava Taksi İşletmelerinde | 213 | 247 |
| Genel Havacılık | 150 | 217 |
| Balon | 31 | 106 |
| Zirai İşletmelerinde vb. | 45 | 69 |
| Özel İş Jetleri | 39 | 98 |
| Toplam | 588 | 1069 |

Kaynak: Ulaştırma Bakanlığı Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü 2010 Faaliyet Raporu

Türk Sivil Havacılık Sektörü bünyesinde 2010 yılı itibariyle Ticari Hava Taşımacılığı yapan havayolu işletmelerine ait 26 adet kargo uçağı, 306 adet yolcu uçağı olmak üzere toplam 332 adet büyük gövdeli hava aracı bulunmaktadır (Ulaştırma Bakanlığı Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü 2010 Faaliyet Raporu).

Tablo 1.10 2010 Havayolu İşletmeleri Uçak Sayıları

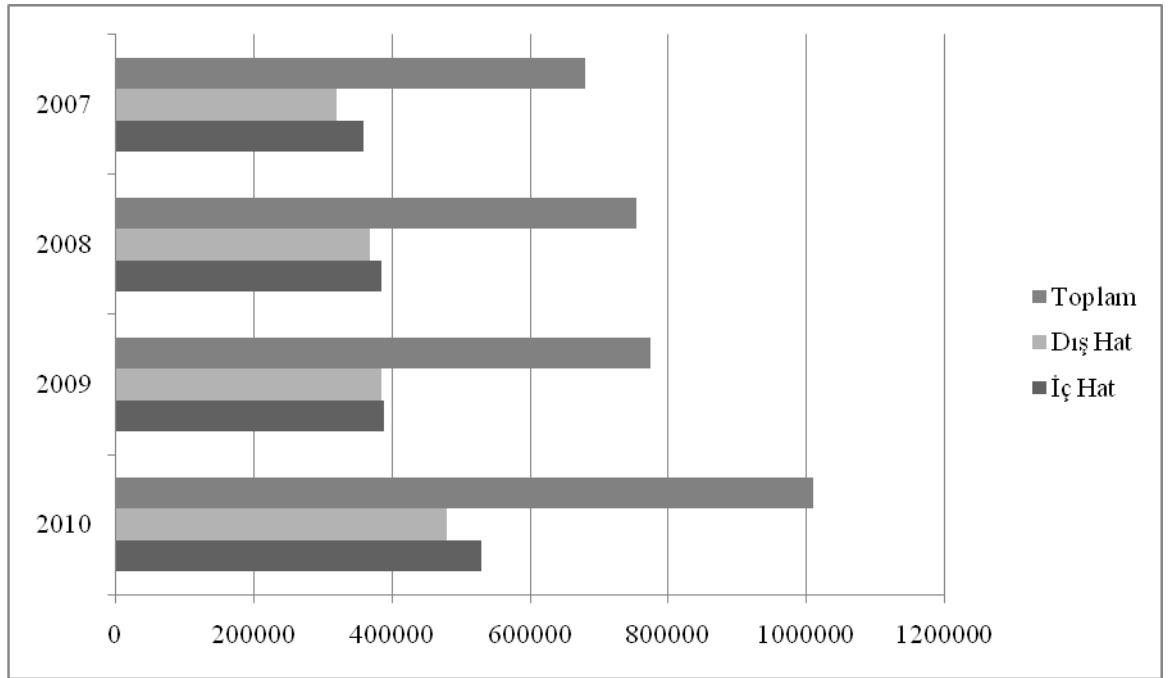
| Havayolu İşletmesi | Yolcu Uçağı | Kargo Uçağı | Toplam |
|----------------------------|--------------------|--------------------|---------------|
| ACT Havayolları | - | 6 | 6 |
| Atlasjet Havacılık | 15 | - | 15 |
| Borajet Hav. Taş | 5 | - | 5 |
| Güneş Ekspres Havacılık | 28 | - | 28 |
| Hürkuş Hava Yolu Taş. Tic. | 7 | - | 7 |
| IHY İzmir Hava Yolları | 5 | - | 5 |
| Mng Hava Yolları | 1 | 9 | 10 |
| Onur Air Taşımacılık | 28 | - | 28 |
| Pegasus Hava Taşımacılığı | 37 | - | 27 |
| Saga Hava Taşımacılık | 9 | - | 9 |
| Sık-Ay Hava Taşımacılık | 17 | - | 17 |
| Tailwind Havayolları | 5 | - | 5 |
| THY | 148 | 5 | 153 |
| Turistik Hava Taşımacılık | 7 | - | 7 |
| Turkuaz Hava Taş. A.Ş. | 4 | - | 4 |
| ULS Havayolları Kargo Taş. | - | 6 | 6 |
| Toplam | 306 | 26 | 332 |

Kaynak: Ulaştırma Bakanlığı Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü 2010 Faaliyet Raporu

Tablo 1.10'da 2010 yılında havayolu işletmelerine ait yolcu ve kargo uçağı sayıları görülmektedir.

1.4.2 Uçak Trafığı

2010 yılında Türkiye'deki havalimanı ve havaalanlarına inen-kalkan yerli ve yabancı uçak trafiğı sayı olarak 806.766'ya ulaşmış olup, 2009 yılına göre % 12,75 oranında artış göstermiştir. 2010 yılı uçak trafiğı gerçekleşmesi beklenen revize programla karşılaştırıldığında gerçekleşmenin % 98 olduğu görülmektedir. Atatürk Havalimanı 288.246 adet trafikle havalimanları içinde ilk sırayı almıştır. 1.713 adet trafikle Nevşehir Kapadokya Havalimanı ise son sırayı almıştır. 700.017 adet trafikle toplam trafiğın % 86.8'lik kısmı havalimanlarındadır. Uçak trafiğı, yıllara göre Şekil 1.4'de ve meydanlara göre Tablo 1.11'de gösterilmiştir(www.dhmi.gov.tr/getBinaryFile.aspType=9&dosyaID=108,erişim15.12.2011).



Şekil 1.4 Uçak Trafik

Kaynak: www.dhmi.gov.tr/getBinaryFile.aspx?Type=9&dosyaID=108, erişim: 15.12.2011.

Tablo 1.11 Yıllara Göre İniş/Kalkış Günlük Ortalama Uçak Trafik

| YILLARA GÖRE İNİŞ/KALKIŞ GÜNLÜK ORTALAMA UÇAK TRAFİKİ | | | | |
|---|---------|---------|---------|---------|
| Havalimanları ve Havaalanları | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 |
| Atatürk | 262,248 | 276,148 | 283,953 | 288,246 |
| Esenboğa | 63,909 | 62,859 | 62,620 | 73,929 |
| A,Menderes | 51,774 | 52,014 | 54,197 | 63,178 |
| Antalya | 115,002 | 128,753 | 127,236 | 148,821 |
| Dalaman | 21,349 | 23,188 | 24,014 | 27,070 |
| Adana | 26,007 | 26,269 | 26,242 | 30,342 |
| Trabzon | 14,574 | 14,688 | 14,892 | 17,795 |
| Milas-Bodrum | 21,027 | 22,312 | 23,471 | 25,816 |
| S, Demirel | 943 | 1,654 | 2,105 | 5,821 |
| N, Kapadokya | 944 | 1,709 | 1,524 | 1,753 |
| Erzurum | 5,422 | 4,842 | 5,230 | 6,828 |
| Gaziantep | 6,751 | 7,116 | 8,161 | 10,418 |
| Adıyaman | 586 | 916 | 880 | 1,124 |
| Ağrı | 482 | 649 | 179 | 6 |
| Balıkesir | 96 | 97 | 94 | 50 |
| Batman | - | - | - | - |
| B, Yenişehir | 1,785 | 2,120 | 2,228 | 3,900 |
| Çanakkale | 1,844 | 1,214 | 1,326 | 1,284 |
| Çardak | 1,506 | 1,713 | 1,774 | 1,754 |
| Çorlu | 3,574 | 11,201 | 17,481 | 20,252 |
| Diyarbakır | 7,496 | 7,649 | 8,897 | 11,335 |
| Elazığ | 1,404 | 1,588 | 2,544 | 4,260 |
| Erzincan | 1,234 | 1,490 | 1,667 | 1,789 |
| F, Melen | 5,878 | 5,637 | 6,720 | 7,923 |
| Hatay | 46 | 1,470 | 3,102 | 5,573 |

| | | | | |
|------------|---------|---------|---------|---------|
| Gökçeada | - | - | - | 28 |
| K.,Maraş | 660 | 1,002 | 1,133 | 675 |
| Kars | 866 | 2,292 | 2,276 | 2,798 |
| Kayseri | 6,870 | 6,358 | 7,281 | 8,596 |
| Konya | 2,324 | 2,646 | 4,050 | 6,393 |
| Körfez | 1,830 | 2,226 | 0 | 983 |
| Malatya | 3,778 | 4,102 | 4,566 | 5,961 |
| Mardin | 1,706 | 1,662 | 2,098 | 2,839 |
| Merzifon | 0 | 170 | 419 | 654 |
| Muş | 268 | 806 | 1,111 | 1,761 |
| S,Çarşamba | 5,070 | 5,499 | 7,856 | 9,317 |
| Siirt | 352 | 346 | 164 | 128 |
| Sinop | 0 | 205 | 582 | 770 |
| Sivas | 1,008 | 1,352 | 1,232 | 1,281 |
| Şanlıurfa | 1,250 | 1,474 | 1,914 | 2,644 |
| Tokat | 612 | 321 | 37 | 496 |
| Uşak | 513 | 432 | 288 | 324 |
| Toplam | 642,988 | 688,189 | 715,544 | 806,766 |

Kaynak: www.dhmi.gov.tr/getBinaryFile.aspx?Type=9&dosyaID=108, erişim: 15.12.2011.

2009 yılında 277.584 uçuş olarak gerçekleşen overflight uçuşlar 2010 yılında % 5,81 artarak 293.714 uçuş olarak gerçekleşmiştir. Sivil uçak trafiği 2009 yılına göre % 12,75' lük artışla 789.758 adet, sivil ticari uçak trafiği % 12,47'lik artışla 708.570 adet olarak gerçekleşmiştir. İç hat uçak trafiği önceki yıla göre % 15,43'lük artışla 427.113 adet, dış hat uçak trafiği % 9,88'lik artışla 379.653 adet olarak gerçekleşmiştir. Tablo 1.11'in tetkikinden de anlaşılacağı üzere 2009 yılında dış hat uçak trafiği toplam trafiğin % 48,3'ini oluştururken bu oran, 2010 yılında % 47,1 olarak gerçekleşmiştir.

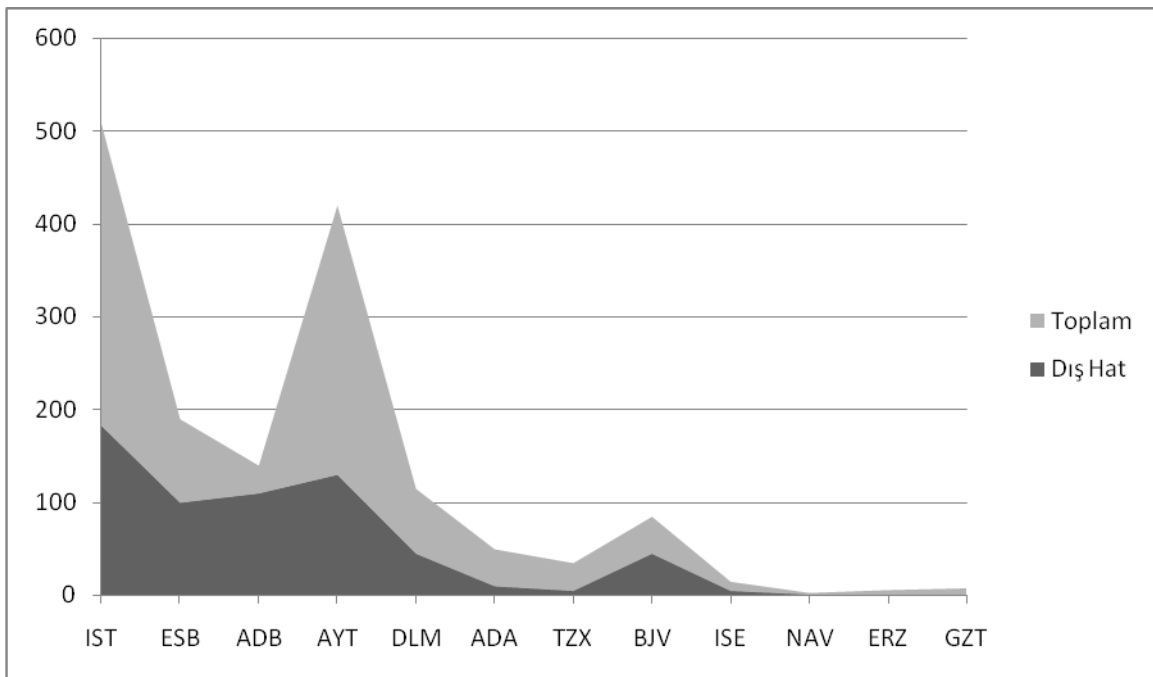
Tablo 1.12 Günlük Ortalama Uçak Trafiği

| Bilgi | DHMİ Uçak Trafiği | | | |
|---|-------------------|---------|---------|---------|
| | Yıllar | | | |
| | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 |
| Overflight uçuşlar | 247,252 | 269,172 | 277,584 | 293,714 |
| Sivil uçak trafiği | 629,398 | 674,606 | 700,461 | 789,758 |
| Sivil ticari uçak trafiği | 573,835 | 606,578 | 629,992 | 708,570 |
| İç hat uçak trafiği | 335,661 | 351,418 | 370,020 | 427,113 |
| İç hat sivil uçak trafiği | 323,398 | 338,858 | 355,824 | 411,296 |
| İç hat sivil ticari uçak trafiği | 281,473 | 288,158 | 300,08 | 346,216 |
| Dış hat uçak trafiği | 307,327 | 336,771 | 345,524 | 379,653 |
| Dış hat sivil uçak trafiği | 306,000 | 335,748 | 344,637 | 378,460 |
| Dış hat sivil ticari uçak trafiği | 292,362 | 318,420 | 329,908 | 362,354 |
| Dış hat sivil tic, yabancı uçak trafiği | 135,639 | 146,240 | 140,104 | 150,936 |

Kaynak: www.dhmi.gov.tr/getBinaryFile.aspx?Type=9&dosyaID=108, erişim: 15.12.2011.

2010 yılı uçak trafiği havalimanlarımıza göre incelendiğinde; Atatürk Havalimanı'na 120, Esenboğa Havalimanı'na 66, Adnan Menderes Havalimanı'na 81, Antalya Havalimanı'na 227, Dalaman Havalimanı'na 71, Adana Havalimanı'na 28, Trabzon Havalimanı'na 24, Milas-Bodrum Havalimanı'na 103, Süleyman Demirel Havalimanı'na 8, Nevşehir-Kapadokya Havalimanı'na 12, Erzurum Havalimanına 20 ve Gaziantep Havalimanına 18 şirket sefer yapmıştır. Atatürk, Esenboğa ve Adnan Menderes Havalimanları'na Almanya'ya ait Deutsch Lufthansa A.G. (DLH) şirketinin, Antalya Havalimanı'na Rusya'ya ait Orenburg Airlines (ORB) şirketinin, Dalaman ve Milas Bodrum Havalimanı'na İngiltere'ye ait Glob Air (TCX) şirketinin, Adana, Trabzon ve Gaziantep Havalimanı'na Almanya'ya ait Germania fluggesellschaft (GMI) şirketinin, Süleyman Demirel Havalimanı'na İran'a ait Taban (TBM), N.Kapadokya Havalimanı'na Fransa'ya ait Europe Airpost (FPO) şirketinin, Erzurum Havalimanına Ukrayna'nın Windrose (WRC) şirketinin, en çok uçtuğu; diğer yandan Atatürk, Esenboğa, Adnan Menderes, Antalya, Dalaman, Trabzon, Adana, Milas-Bodrum, Erzurum ve Gaziantep, Nevşehir-Kapadokya Havalimanlarına B738, Süleyman Demirel Hava Limanına C172 tipi uçakların en çok sefer yaptıkları anlaşılmıştır.

Havalimanları ile ilgili uçak trafiği bilgileri Şekil 1.5'te verilmiştir. 2010 yılında, dış hat uçak trafiğinde Atatürk Havalimanı 183.584 adet uçak trafiği ile ilk sırayı alırken, Antalya Havalimanı 114.581 adet trafikle ikinci sırayı almıştır. Limanların dış hat trafikleri, toplam trafiklerin % 46'sıdır.



Şekil 1.5 Havaalanları Dış Hat ve Toplam Uçak Trafikliği

Kaynak: www.dhmi.gov.tr/getBinaryFile.aspx?Type=9&dosyaID=108, erişim: 15.12.2011.

Tablo 1.13'te 2010 yılına ait uçak trafiği yer almaktadır.

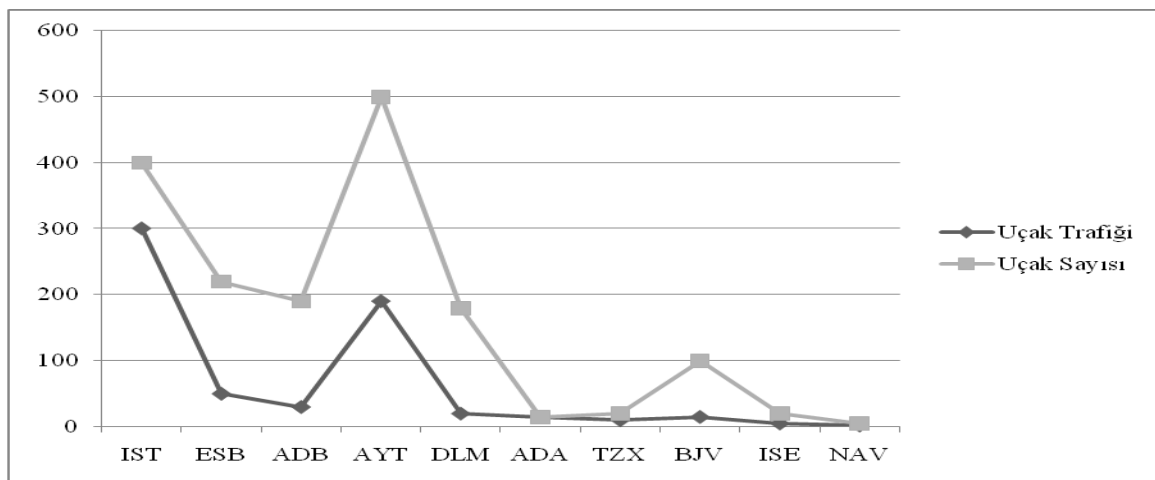
Tablo 1.13 Limanlara Göre 2010 Yılı Günlük Ortalama Uçak Trafiği

| Limaneler | IST | ESB | ADB | AYT | DLM | ADA | TZX | BJV | ISE | NAV | ERZ | GZT |
|-------------------------|-------|-------|-------|--------|-------|-------|-------|-------|------|-------|-------|-------|
| Uçan şirket sayısı | 120 | 66 | 81 | 227 | 71 | 28 | 24 | 103 | 8 | 12 | 20 | 18 |
| En çok uçan yab.,şir, | DLH | DLH | DLH | ORB | TCX | GMI | GMI | TCX | TBM | FPO | WRC | GMI |
| Limana gel, uçak tipi | 239 | 196 | 166 | 207 | 168 | 118 | 118 | 157 | 73 | 63 | 60 | 65 |
| En çok uçan uçak tipi | B738 | B738 | B738 | B738 | B738 | B738 | B738 | B738 | C172 | B738 | B738 | B738 |
| Pik gün uçak sayısı | 932 | 272 | 246 | 838 | 234 | 125 | 90 | 215 | 53 | 16 | 30 | 82 |
| Sivil uçak trafiği | 285,7 | 73,63 | 60,37 | 148,52 | 25,97 | 30,33 | 17,50 | 25,54 | 5,74 | 1,611 | 6,440 | 10,25 |
| Sivil ticari uçak trf, | 273,8 | 63,39 | 57,84 | 143,03 | 23,69 | 22,49 | 14,33 | 22,26 | 394 | 1,307 | 5,590 | 9,438 |
| Sivil tic,yab,uç. trf, | 52,46 | 4,717 | 4,592 | 63,081 | 13,94 | 906 | 315 | 7,128 | 66 | 14 | 110 | 426 |
| İç hat ticari uçak trf, | 94,96 | 51,65 | 41,66 | 30,947 | 5,109 | 19,05 | 13,71 | 10,40 | 328 | 956 | 5,433 | 7,897 |
| Dış hat uçak trafiği | 183,5 | 14,42 | 16,97 | 114,58 | 19,59 | 3,727 | 3,267 | 13,00 | 123 | 392 | 171 | 1,669 |
| Dış hat yab, Uçak trf, | 57,18 | 7,403 | 5,380 | 65,574 | 14,95 | 1,197 | 2,964 | 8,274 | 123 | 55 | 124 | 554 |

Kaynak: www.dhmi.gov.tr/getBinaryFile.aspx?Type=9&dosyaID=108, erişim:

15.12.2011.

Aşağıdaki şekilde uçak trafiği ve uçak sayılarına ait grafik verilmiştir.



Şekil 1.6 Uçak Kapasite Kullanma

Kaynak: www.dhmi.gov.tr/getBinaryFile.aspx?Type=9&dosyaID=108, erişim:

15.12.2011.

1.4.3 Yolcu Trafığı

2010 yılında Türkiye'deki havalimanlarına ve havaalanlarına gelen-giden yerli ve yabancı yolcu trafiği 91.512.666 kişi olup, 2009 yılına göre % 16,22 oranında artış olmuştur. 2010 yılı beklenen yolcu trafiğinin 93.629.644 kişi olacağı programlanmış olup, dönem sonunda programa göre % 97,7'lik bir gerçekleştirme sağlanmıştır. Toplam yolcu trafiğinin % 35,1'u Atatürk Havalimanı'na aittir. Meydanlara göre yolcu dağılımı Tablo 1.14'te gösterilmiştir.

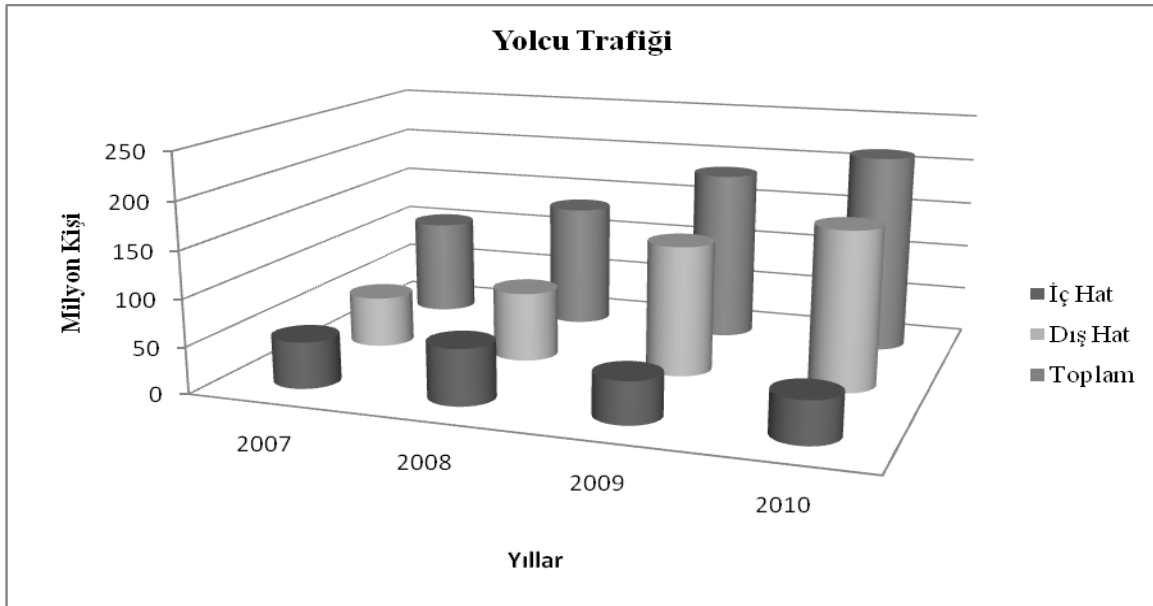
Tablo 1.14 Havaalanları ve Havalimanları Bazında 2010 Yolcu Trafığı

| Havalimanları ve havaalanları | 2010 Yolcu Trafığı | | | | |
|-------------------------------|--------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------|
| | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2010 % |
| Atatürk | 23.196.229 | 28.553.132 | 29.812.888 | 32.143.819 | 101,3 |
| Esenboğa | 4.958.128 | 5.692.133 | 6.084.404 | 7.763.914 | 102,0 |
| A.menderes | 5.236.304 | 5.455.298 | 6.201.794 | 7.485.098 | 98,2 |
| Antalya | 17.710.385 | 18.789.257 | 18.345.693 | 22.013.027 | 93,7 |
| Dalaman | 2.895.967 | 3.208.668 | 3.347.996 | 3.785.779 | 88,9 |
| Adana | 2.302.535 | 2.290.427 | 2.482.402 | 2.841.170 | 100,3 |
| Trabzon | 1.482.760 | 1.469.713 | 1.596.905 | 1.963.169 | 100,3 |
| Milas-bodrum | 2.578.100 | 2.749.788 | 2.780.944 | 3.085.187 | 86,7 |
| S.demirel | 47.564 | 15.053 | 16.461 | 33.411 | 86,0 |
| N.kapadokya | 54.054 | 100.762 | 122.753 | 137.909 | 92,1 |
| Erzurum | 591.105 | 527.598 | 599.017 | 765.082 | 84,1 |
| Gaziantep | 734.427 | 754.968 | 833.002 | 1.039.972 | 100,3 |
| Adıyaman | 48.621 | 86.280 | 85.112 | 108.507 | 94,2 |
| Ağrı | 42.621 | 60.360 | 14.169 | 0 | 0,0 |
| Balıkesir | 1.313 | 0 | 256 | 0 | 0,0 |
| Batman | | | | 185.888 | 0,0 |
| B.yenişehir | 51.724 | 75.462 | 73.496 | 97.534 | 111,1 |
| Çanakkale | 41.079 | 21.259 | 19.207 | 24.178 | 102,1 |
| Çardak | 151.212 | 157.361 | 150.780 | 135.005 | 102,9 |
| Çorlu | 29.768 | 6.882 | 40.778 | 74.404 | 95,0 |
| Diyarbakır | 895.625 | 967.088 | 1.060.381 | 1.404.590 | 101,2 |
| Elazığ | 119.877 | 135.293 | 344.844 | 470.049 | 100,0 |
| Erzincan | 64.681 | 91.540 | 127.030 | 130.892 | 113,3 |
| F.melen | 549.521 | 585.319 | 745.493 | 892.050 | 100,4 |
| Hatay | 2.965 | 162.128 | 325.307 | 574.613 | 107,8 |
| K.maraş | 46.861 | 68.167 | 81.420 | 53.698 | 123,5 |
| Kars | 95.421 | 269.095 | 288.008 | 332.286 | 102,0 |
| Kayseri | 765.306 | 674.833 | 778.639 | 940.245 | 97,9 |
| Konya | 248.070 | 266.143 | 301.724 | 545.497 | 97,6 |
| Körfez | | | 21.806 | 17.399 | 0,0 |
| Malatya | 421.444 | 463.817 | 462.884 | 520.457 | 98,3 |
| Mardin | 191.383 | 192.764 | 233.288 | 305.914 | 99,1 |
| Merzifon | 0 | 13.888 | 39.577 | 64.393 | 89,4 |
| Muş | 23.905 | 88.875 | 115.795 | 179.808 | 99,4 |
| S.çarşamba | 555.796 | 604.387 | 866.862 | 957.391 | 96,7 |
| Siirt | | | 14.278 | 12.581 | 0,1 |
| Sinop | | | 14.464 | 47.147 | 90,9 |
| Sivas | 101.959 | 124.357 | 124.137 | 111.457 | 101,5 |
| Şanlıurfa | 114.681 | 154.657 | 181.155 | 221.034 | 101,4 |
| Tokat | | | 44.483 | 21.828 | 6,3 |
| Uşak | 31.328 | 25.305 | 10.327 | 15.889 | 98,4 |
| Toplam | 66.463.286 | 74.968.329 | 78.742.075 | 91.512.666 | 97,7 |

Kaynak: www.dhmi.gov.tr/getBinaryFile.aspx?Type=9&dosyaID=108, erişim:

15.12.2011.

Yıllara göre yolcu trafiği dış hat, iç hat ve toplam olarak Şekil 1.7’de verilmiştir:



Şekil 1.7 Yıllara Göre Yolcu Trafiği

Kaynak: www.dhmi.gov.tr/getBinaryFile.aspx?Type=9&dosyaID=108, erişim: 15.12.2011.

2010 yılında gelen yolcu sayısı 45.377.023 kişi olarak gerçekleşmiştir. 2010 yılında 63.458.063 kişi olarak gerçekleşen tarifeli yolcunun % 36,95’i dış hat tarifeli yolcudur. 48.465.223 kişilik dış hat yolcu trafiğinin; 26.312.675 kişisi dış hat Türk şirketi yolcusu, geriye kalan 22.152.548 kişisi ise dış hat yabancı şirket yolcusudur. 2009 yılına göre 2010 yılı dış hat yolcusunda % 14,76’lık artış ve iç hat yolcusunda % 17,90’lik artış olmuştur. 7.508.223 kişi olan dış hat yabancı şirket tarifeli yolcunun, 3.749.841 kişisi gelen, 3.758.382 kişisi ise giden yolcudur. Yıllara göre detaylı bilgi Tablo1.15’te verilmiştir.

Tablo 1.15 Hatlara Göre Yıllık Yolcu Trafiği (İniş/Kalkış)

| Yıllar | DHMİ Yolcu Trafiği (İniş/Kalkış) | | | |
|-----------------------------------|----------------------------------|------------|------------|------------|
| | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 |
| Gelen Yolcu | 34.887.704 | 36.910.052 | 38.889.533 | 45.377.023 |
| Tarifeli Yolcu | 45.676.990 | 49.592.357 | 54.604.932 | 63.458.063 |
| İç Hat Yolcu | 31.278.879 | 32.889.593 | 36.510.588 | 43.047.443 |
| Dış Hat Yolcu | 37.152.953 | 42.078.736 | 42.231.487 | 48.465.223 |
| Dış Hat Tarifeli Yolcu | 15.057.817 | 18.719.262 | 20.576.703 | 23.449.540 |
| Dış Hat Türk Şirket.Yolcusu | 18.503.455 | 21.749.184 | 23.106.979 | 26.312.675 |
| Dış Hat Yabancı Şir.Yolcusu | 18.649.498 | 20.329.552 | 19.124.508 | 22.152.548 |
| Dış Hat Yabancı Şir.Gel.Yolcu | 9.286.593 | 10.069.774 | 9.479.399 | 11.040.187 |
| Dış Hat Yab. Şir.Gel.Tarife.Yol. | 3.472.008 | 3.359.898 | 3.207.269 | 3.749.841 |
| Dış Hat Yab. Şir.Gid. Tarife.Yol. | 3.532.738 | 3.426.557 | 3.247.981 | 3.758.382 |
| Dış Hat Yab. Şir.Tarifeli Yolcu | 7.004.746 | 6.786.455 | 6.455.250 | 7.508.223 |

Kaynak: www.dhmi.gov.tr/getBinaryFile.aspx?Type=9&dosyaID=108, erişim:

15.12.2011.

Türkiye'deki havaalanları ve havalimanlarında 2010 yılında gerçekleşen yolcu trafiğine ait bilgiler Tablo 1.16'da verilmiştir. Atatürk Havalimanı'na 120, Esenboğa Havalimanı'na 66, Adnan Menderes Havalimanı'na 81, Antalya Havalimanı'na 227, Dalaman Havalimanı'na 71, Adana Havalimanı'na 28, Trabzon Havalimanı'na 24, Milas-Bodrum Havalimanı'na 103, Süleyman Demirel Havalimanı'na 8, Nevşehir Kapadokya Havalimanı'na 12, Erzurum Havalimanında 20 ve Gaziantep Havalimanında 18 yolcu şirketi sefer yapmıştır. Atatürk, Esenboğa ve Adnan Menderes Havalimanları'na Almanya'ya ait Deutsch Lufthansa A.G. (DLH), Antalya Havalimanı'na Germania'ya ait Condor Flugdienst GmbH (CFG), Dalaman, Milas-Bodrum Havalimanları'na İngiltere'ye ait Glob Air (TCX), Adana, Gaziantep Havalimanı'na Almanya'ya ait Germania Fluggesellschaft (GMI), Süleyman Demirel Havalimanı'na İran'a ait Taban (TBM), Nevşehir-Kapadokya Havalimanı'na Belçika'ya ait Thomas Cook Airlines Belg (TCW), Erzurum Havalimanı'na Germania'ya ait Hamburg international (HHI), Trabzon Havalimanı'na Germania'ya ait Air-Berlin Gimbh & Co.Luf (BER), şirketleri en çok yolcu taşıyan şirket olmuşlardır.

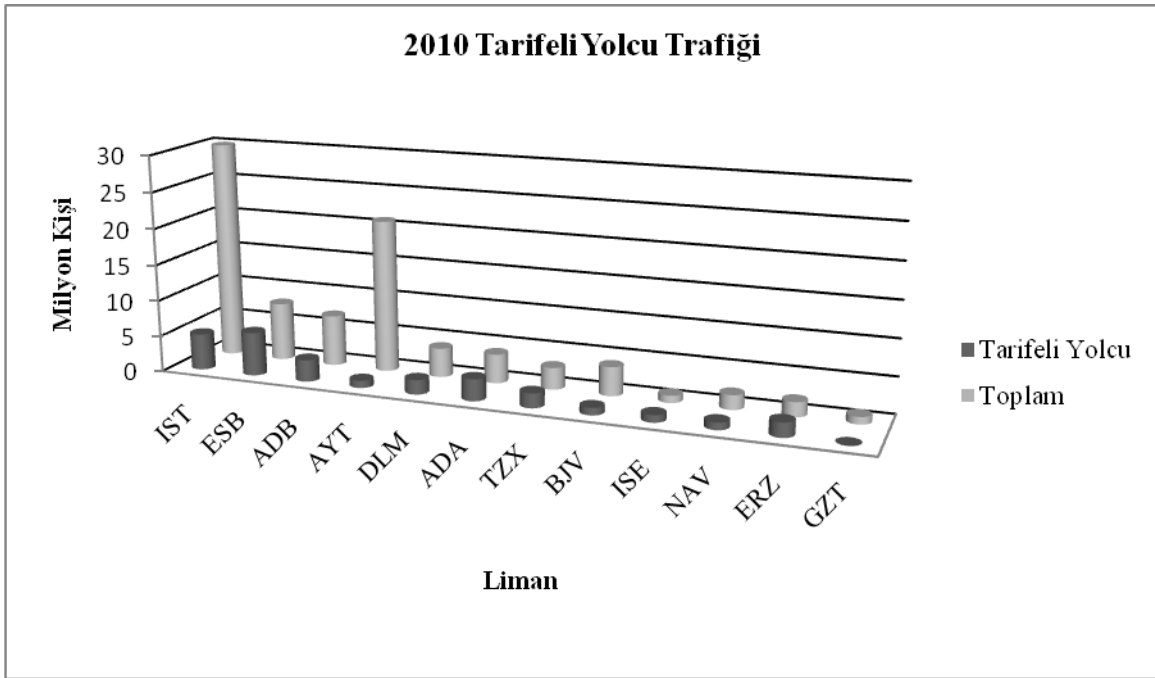
Aşağıdaki tabloda 2010 yılı yolcu trafiği verileri yer almaktadır.

Tablo 1.16 2010 Tarifeli/Tarifersiz Yolcu Trafiği

| LİMAN | IST | ESB | ADB | AYT | DLM | ADA | TZX | BJV | ISE | NAV | ERZ |
|--|--------|-------|-------|--------|-------|-------|-------|-------|------|------|-----|
| Şirket sayısı | 120 | 66 | 81 | 227 | 71 | 28 | 24 | 103 | 8 | 12 | 20 |
| En çok yolcu Taş.yb. Şir.adı | DLH | DLH | DLH | CFG | TCX | GMI | BER | TCX | TBM | TCW | HHI |
| Giden yolcu | 16.437 | 3.861 | 3.759 | 11.046 | 1.894 | 937 | 973 | 1.556 | 15 | 64 | 378 |
| Dış hat yolcu | 20.342 | 1.328 | 2.127 | 18.318 | 3.192 | 195 | 67 | 1.919 | 7 | 40 | 15 |
| Dış hat gid.yol. | 10.517 | 661 | 1.068 | 9.185 | 1.595 | 97 | 33 | 971 | 3 | 19 | 7 |
| Dış hat yab.şir. Giden yolcu | 3.040 | 263 | 300 | 5.400 | 1.309 | 56 | 18 | 588 | 3 | ,273 | 4 |
| Dış hat yab.şir. Gid.tarifeli yol. | 2.819 | 104 | 115 | 695 | 0 | 0 | 0 | 2 | 2 | 0 | 0 |
| Dış hat yab.şir.gid Tarifersiz yol. | 220 | 159 | 185 | 4.704 | 1.309 | 56 | 18 | 585 | ,840 | ,273 | 4 |
| Tarifeli yolcu | 30.990 | 6.402 | 6.697 | 3.436 | 422 | 1.777 | 1.893 | 1.136 | 28 | 83 | 746 |
| Dış hat tarifeli yol. | 19.273 | 759 | 1.339 | 1.604 | 9 | 23 | 0 | 10 | 5 | 0 | 0 |

Kaynak: www.dhmi.gov.tr/getBinaryFile.aspx?Type=9&dosyaID=108, erişim:

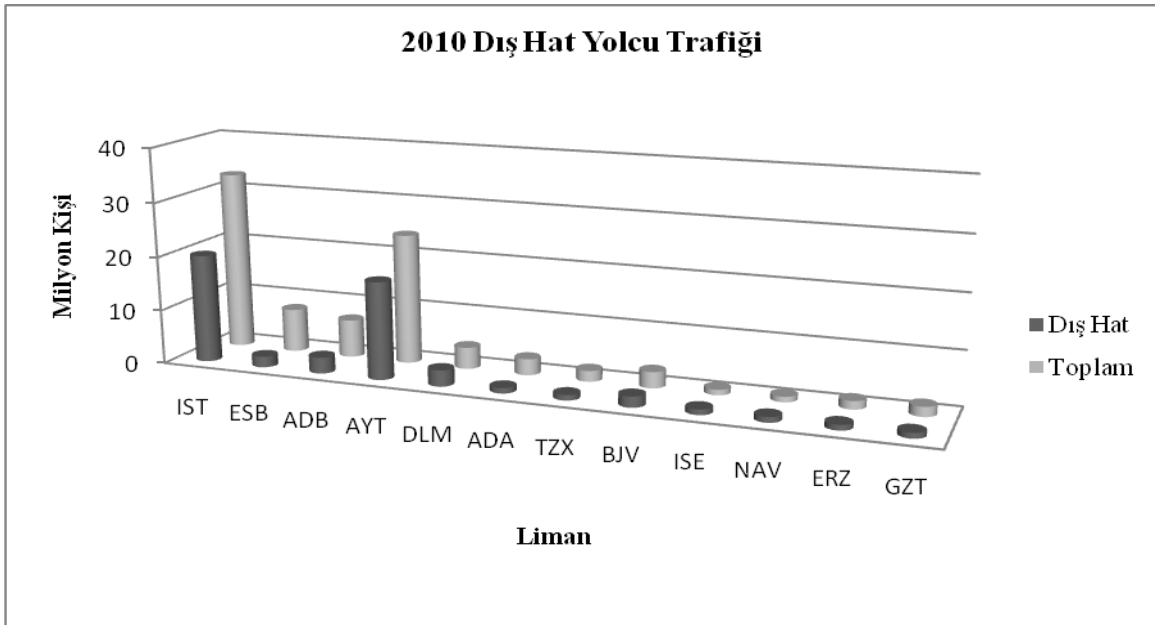
15.12.2011.



Şekil 1.8 DHMİ 2010 Tarifeli Yolcu Trafığı

Kaynak: www.dhmi.gov.tr/getBinaryFile.aspx?Type=9&dosyaID=108, erişim: 15.12.2011.

Şekil 1.8 2010 yılının tarifeli yolcu trafiğinin vermektedir.



Şekil 1.9 2010 Dış Hat Yolcu Trafığı

Kaynak: www.dhmi.gov.tr/getBinaryFile.aspx?Type=9&dosyaID=108, erişim: 15.12.2011.

Yukarıdaki şekil 2010 yılı dış hat yolcu trafiğinin grafiğini vermektedir.

1.4.4 Yük Trafığı

2010 yılında toplam 1.847.650 ton yük trafığı gerçekleşmiş olup, önceki yıla göre % 15,64'lik artış olmuştur. Toplam yükün 691.172 tonu dış hat giden yükür. Yük trafığı ile ilgili detay bilgi Tablo 1.17'de verilmiştir.

Tablo 1.17 DHMİ Yük Trafığı

| DHMİ 2010 Yük Trafığı (Ton) | | | | |
|------------------------------------|---------------------------|--------------------------|---------------------------|----------------------------|
| Meydanlar | Toplam Yük Trafığı | Gelen Yük Trafığı | Dışhat Yük Trafığı | Dışhat Gid. Trafığı |
| Atatürk | 943.673 | 460.748 | 795.257 | 405.631 |
| Esenboğa | 88.955 | 46.958 | 35.531 | 15.722 |
| A. Menderes | 94.718 | 45.103 | 38.293 | 20.270 |
| Antalya | 447.480 | 222.799 | 369.147 | 185.922 |
| Dalaman | 51.738 | 25.360 | 45.619 | 23.327 |
| Adana | 36.825 | 20.530 | 11.014 | 3.797 |
| Trabzon | 19.887 | 10.574 | 1.679 | 779 |
| Milas-Bodrum | 38.257 | 18.994 | 27.056 | 13.712 |
| S.Demirel | 301 | 154 | 109 | 55 |
| N.Kapadokya | 1.750 | 905 | 556 | 275 |
| Erzurum | 6.830 | 3.552 | 299 | 135 |
| Gaziantep | 11.961 | 5.915 | 2.123 | 1.063 |
| Diğ.Meydanlar | 105.275 | 47.623 | 28.091 | 20.484 |
| Toplam | 1.847.650 | 909.215 | 1.354.774 | 691.172 |

Kaynak: www.dhmi.gov.tr/getBinaryFile.aspx?Type=9&dosyaID=108, erişim: 15.12.2011.

1.5 Havayolu Taşıyıcılarının İş Modelleri

Doganis (2005) havayolları için üç temel iş modeli tanımlamıştır:

- Geleneksel havayolu iş modeli,
- Sanal havayolu iş modeli,
- Havacılık iş grubu.

Bu modeller ve özellikleri aşağıda aktarılmıştır.

1.5.1 Geleneksel Havayolu İş Modeli

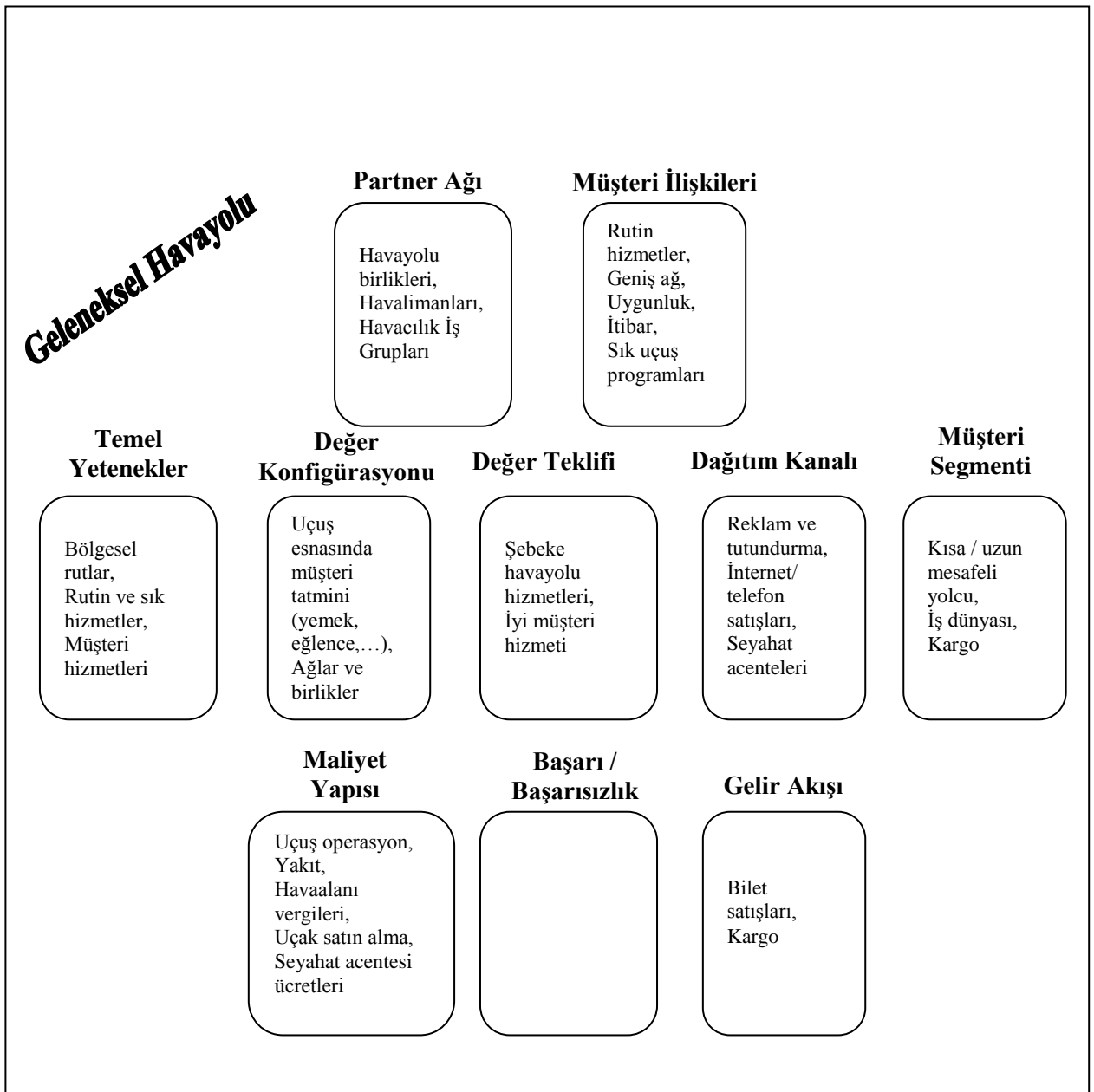
Geleneksel havayolları, büyük havalimanlarını aktarma merkezi olarak kullanan, genelde 70 ila 600 uçaklık ve en az üç-dört farklı modelden oluşan filolara sahip, en az yüzde 10 olmak üzere ciddi oranda transit yolcusu bulunan havayolları olarak tanımlanabilir. Daha önceleri bu model iş planına sahip havayolları, bayrak taşıyıcısı olarak adlandırılırlardı (Doganis, 2005). Bu tip havayolu modelleri müşteri değeri olarak rutin programlanmış uçuşlar ve hizmetler sunarlar. Geleneksel havayolu işletmesini tercih eden müşterilerin geniş bir destinasyon ağına ulaşımı vardır.

Bu iş modelinde havayolunun çok sayıda ortaklığı mevcuttur. İlk olarak müşterilere geniş bir destinasyon ağı sunabilmek için diğer havayolları ile birlik olmak gerekmektedir. Örneğin Star Alliance 27 havayolunun işbirliğini barındırır, üyeler uçuş kodlarını paylaşır, pazarlamaya katılır. Bu sayede bir noktadan diğerine seyahat eden yolcunun gitmek istediği yer birden fazla aktarma gerektiriyorsa bileti aldığı havayolu firması birlik üyesi diğer bir havayolu firmasından yardım alır. Birlikler müşteriler ile uzun dönemli ilişki kurabilir. Örneğin müşteriler birlik üyesi havayollarıyla seyahat ettiğinde bedava uçuş, havaalanında lounge'lara erişim, indirimli kiralık araba gibi avantajlar kazanabilir (Doganis, 2005).

Geleneksel havayolunu tercih eden müşterinin alacağı hizmete ilişkin beklentisi daha yüksektir. Uçuşta verilen yemeklerin iyi olması ve uçuş eğlenceleri konusunda daha hassastır, uçuş gecikmelerine ve iptallerine toleransı minimumdur (Doganis, 2005).

Operasyonel anlamda geleneksel havayolu iş modeli, destek hizmetlerde (ikram, temizlik gibi) daha az dış kaynak kullanımı ile daha kapsamlı faaliyetler yürütür. Bu model ölçek ekonomisini gerektirmektedir (Newall, 2006).

Aşağıdaki şekilde geleneksel havayolu iş modelinin yapılanması görülmektedir.



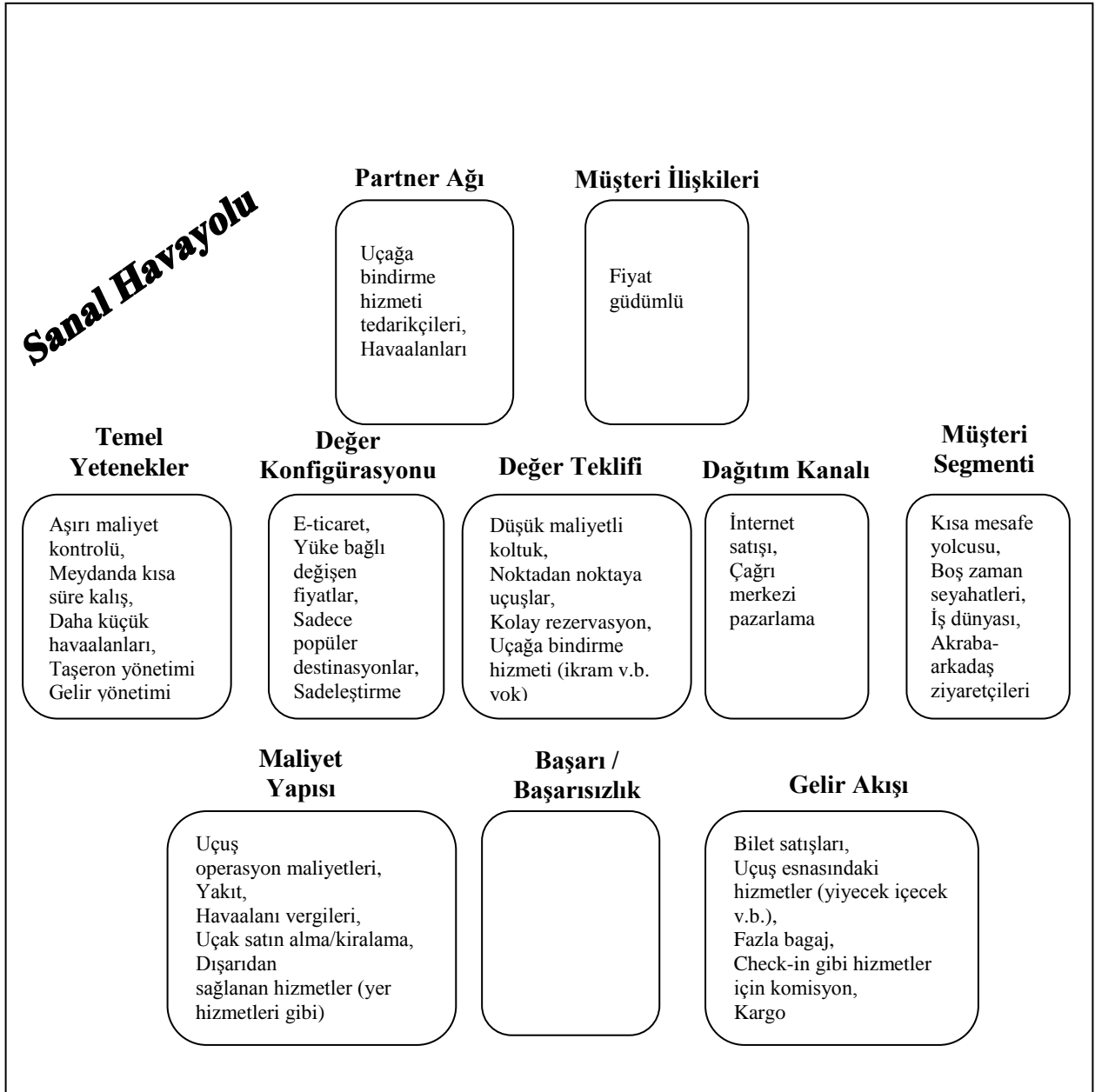
Şekil 1.10 Geleneksel Havayolu Modeli

Kaynak: Doganis'ten (2005) uyarlanmıştır.

Şekil 1.10'da geleneksel havayolu iş modelinin temel özellikleri görülmektedir. Bu modelin bilinen örnekleri British Airways, Delta ve Iberia'dır. Türkiye'de havayolu işletmeciliği makro anlamda 2003 yılı sonunda liberalleşmeye başladığı için ülkemizde geleneksel havayolu veya bayrak taşıyıcısı sıfatı taşıyan tek havayolu THY'dir (<http://www.rttconsulting.com/text/10.html>, erişim: 12.12.2011).

1.5.2 Sanal Havayolu İş Modeli

Bu model yeni havayolu işletmeleri arasında en popüler olanıdır. Avrupa’da önemi giderek artmaktadır. Son 15 yılda sanal havayolu iş modelini benimseyen işletme sayısı 50’yi geçmiştir (Graf, 2005). Bu iş modeli aşağıdaki şekilde gösterilmiştir:



Şekil 1.11 Düşük Maliyetli Taşıyıcı İş Modeli

Kaynak: Doganis'ten (2005) uyarlanmıştır.

Çok düşük maliyete 2 temel mekanizma ile ulaşılır: işletme maliyetlerinin çok sıkı kontrol edilmesi ve geleneksel havayolu modeli ile ilişkilendirilen 'müşteriye sıfır maliyet' uygulamasından uzaklaşılması. Uçuşta verilen yiyecek içecek gibi maddeler bu tip modelde

ücrete tabiidir. Pek çok destek hizmeti dış kaynak kullanımı ile karşılar. Bu yönleri ile geleneksel iş modelinden oldukça farklıdır. Bu modelde üç şey amaçlanır:

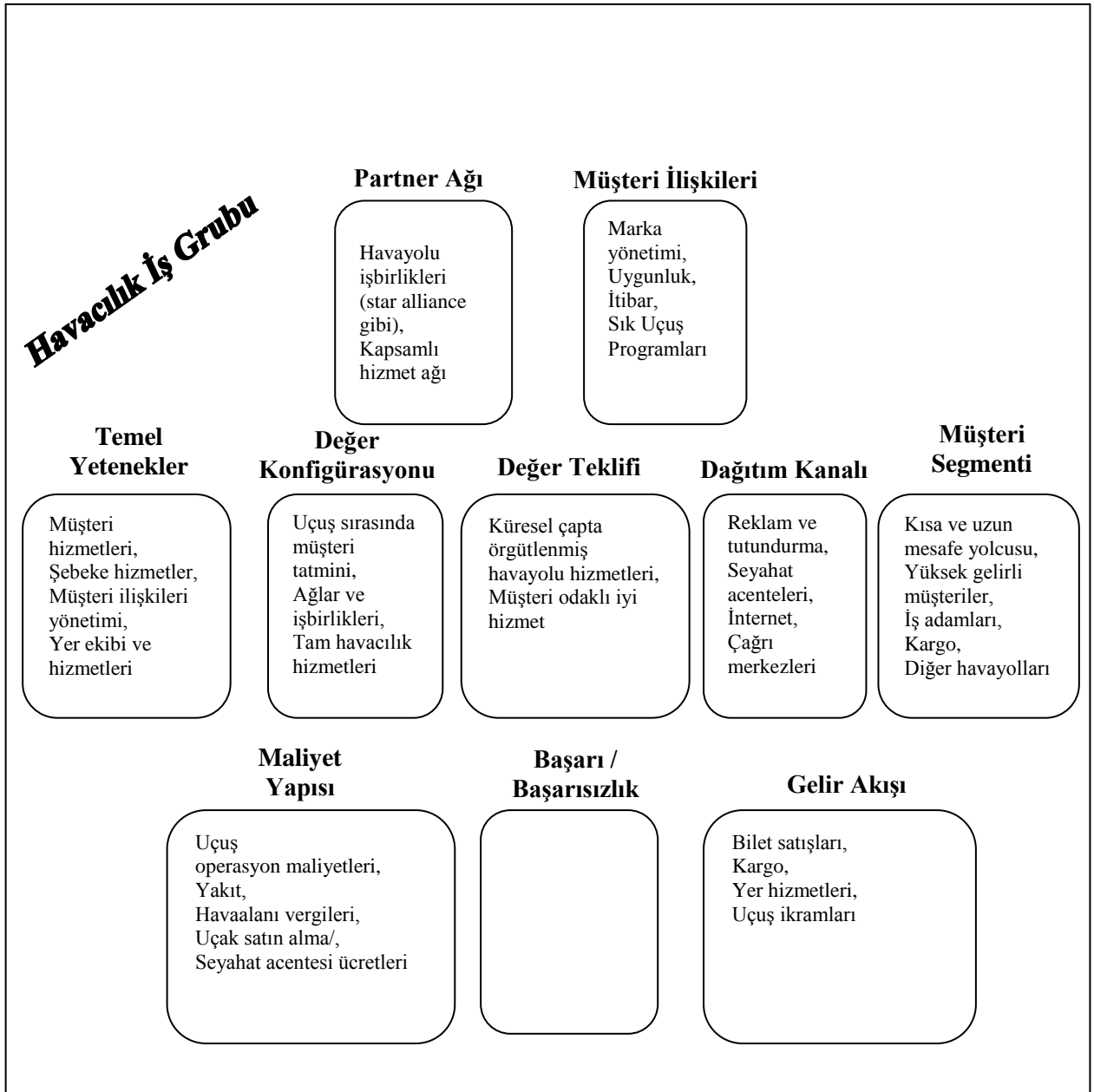
- Destek hizmetlerin maliyetinde yüksek görünürlük (eğer tedarikçi pahalı gelirse alternatif bulunabilir),
- Dış kaynak kullanım maliyetleri sabit maliyetler yerine tercih edilir. Bu durum talebin artması ve azalması gibi durumlarda esneklik sağlar.
- Havayolunun kendi maliyetleri agresif yönetim aracılığıyla açıkça görülür.

Müşteriye değer teklifi uçuş esnasındaki ikram, eğlence gibi hizmetleri içermez. Bu hizmetler müşteriye belirli fiyatlardan sunulur ve gelir kaynağıdır.

Bu modelde havayolu şirketi, çoğunlukla uçuş operasyonlarına esas teşkil etmeyen bakım, mühendislik, yemek hizmeti gibi tüm işlerini taşeron işletmelere yaptırma yoluyla dış kaynak kullanımını tercih etmektedirler. Bazı taşıyıcılar filolarını “wet lease” yöntemiyle kiralarak oluşturmaktadır. Bu kiralama şeklinde uçak, kabin ve kokpit ekibiyle birlikte kiralanır. Bu taşıyıcılar tamamıyla ana faaliyetleri olan ücretli yolcu taşımaya odaklanmaktadır. Taşeron işletmeleri tercih etme sebepleri başta personel maliyetlerini düşürmektir. Rynair, Easyjet, Jet Blue, Southwest gibi düşük maliyetli taşıyıcılar uçak bakım işlemlerini de mümkün olduğunca dış kaynak kullanımı ile yapmaktadırlar. Bu modeli tercih eden havayolu şirketleri, aynı bünye içinde birkaç şirket kurmakta ancak aslında bu şirketler sadece logoları ile var olmaktadır. Yani söz konusu işletmeler sanal işletmelerdir (Karasu, 2007). Türkiye’de Pegasus Havayolları bu modelin öncülerindedir. Ancak henüz tam olarak sanal havayolu sayılmamaktadır.

1.5.3 Havacılık İş Grubu

Bu modelin ayırıcı özelliği ise bakım, ikram, yer hizmetleri, satış-rezervasyon, yolcu hizmetleri, kargo gibi hizmetlerin ayrı şirketler (tüzel kişilikler) olarak kurulması ve bu şirketlerin mümkün olduğu ölçüde dışarıya da hizmet vermeleri esasına dayanmaktadır. Uzun yıllar boyunca verilen havacılık hizmetlerinin getirdiği tecrübeyle faaliyet gösteren bu şirketlerin, belli bir kapasitenin altına düşmesine, bağlı buldukları hükümet tarafından izin verilmez. Bu taşıyıcıların gelirlerini artırmadaki en güvendikleri konu havacılık alanındaki yüksek tecrübeleridir. Aşağıdaki şekilde bu model tanımlanmıştır:



Şekil 1.12 Havacılık Grup İş Modeli

Kaynak: Doganis'ten (2005) uyarlanmıştır.

Air France Group, Lufthansa Group, Delta Airlines ticari havayolu örgüt modeline örnek olarak verilebilir.

1.6 Hava Taşımacılığında Maliyetler ve Faaliyet Giderleri

Maliyet, bir malı veya hizmeti yapmak ve satmak için, doğrudan doğruya yahut dolaylı olarak yapılan masrafların tümüdür. Bir işletmenin faaliyetleri için katlandığı maliyetler değişken giderler, sabit giderler olarak ikiye ayrılmaktadır (Civelek ve Özkan, 2007).

Özellikle ölçek ekonomisini strateji olarak benimseyen işletmeler için maliyetler en önemli konulardandır. Düşük maliyet uygulamaları diğer sektörlerde olduğu gibi havacılıkta da fiyatın belirlenmesinde hassas dengelere dayanmaktadır. Toplam giderleri azaltmak, düşük fiyat uygulamak havayolu işletmelerinin maliyet liderliği stratejilerini yürütebilmek için temel aldıkları konulardır (Karasu, 2007).

Havayolu işletmelerinin maliyetleri kontrol altına alabilmeleri uçuş operasyonları ve yolcu hizmetleri gibi temel faaliyet alanlarındaki maliyetlerin, yapılacak yatırımların analizini en iyi şekilde yapmaktan geçmektedir. Havayolu işletmeleri, bu analizler için uçak kiralama veya uçak alımı, uçuş ağına eklenecek yeni bir destinasyon ya da eklenecek/çıkarılacak bir yolcu hizmeti için maliyet bilgilerinin bütün ayrıntılarını elde etmek durumundadır. Havayolu işletmesinin fiyat politikası ayrıntılı maliyet analizinden sonra belirlenebilmektedir (Karasu, 2007).

ICAO (International Civil Aviation Organisation) havayolu işletmeleri için maliyetler anlamında referans kuruluştur. Genellikle Hava ulaşırma işletmeleri ICAO tarafından belirlenmiş maliyet sınıflandırmasını örnek almaktadır. İşletmenin faaliyette bulunduğu ülkenin maliyet sınıflandırması ve uygulamaları da havayolu işletmeleri için bir kılavuz sayılmaktadır. Tablo 1.18'de havayolu işletmelerinde faaliyet giderlerinin sınıflandırılması gösterilmektedir (Karasu, 2007).

Tablo 1.18 Havayolu İşletmeleri Gider Sınıflandırması

| | |
|------------------------------------|---|
| Doğrudan Faaliyet Giderleri | <ul style="list-style-type: none"> • Uçuş Operasyonu Giderleri <ul style="list-style-type: none"> ✓ Uçuş mürettebat maaşları ve giderleri ✓ Yakıt ve yağ giderleri ✓ Havaalanı ve yol ücretleri ✓ Uçak sigortası ✓ Uçuş donanımının/ekibinin kirası • Bakım ve Onarım Giderleri <ul style="list-style-type: none"> ✓ Mühendislik personel giderleri ✓ Yedek parça kullanımı giderleri ✓ Bakım yönetimi giderleri • Amortisman Giderleri <ul style="list-style-type: none"> ✓ Uçuş donanımı amortismanı ✓ Yer tesis ve ekipmanları amortismanı ✓ Ek amortismanlar ✓ Geliştirme giderlerinin ve personel eğitiminin amortismanı |
|------------------------------------|---|

| | |
|--|---|
| <p>Dolaylı Faaliyet Giderleri</p> | <ul style="list-style-type: none"> • İstasyon ve Yer Giderleri <ul style="list-style-type: none"> ✓ Yer personeli giderleri ✓ Bina ve teçhizat bakım giderleri ✓ Ulaşım giderleri ✓ Dışarıdan alınan yer hizmetleri ücretleri • Yolcu Hizmetleri Giderleri <ul style="list-style-type: none"> ✓ Kabin ekibi ücret ve giderleri ✓ Diğer yolcu hizmetleri giderleri ✓ Yolcu sigortaları • Biletleme, Satış ve Tanıtım Giderleri • Genel ve Yönetim Giderleri • Diğer Faaliyet Giderleri |
|--|---|

Kaynak: Rigas Doganis, Flying Off Course The Economics of International Airlines, Londra, 2002 (akt. Karasu , 2007)

Havayolu işletmelerinde faaliyet giderleri aşağıdaki gibi sınıflandırılabilir (Doganis, 2001):

- Doğrudan Faaliyet Giderleri: Operasyon faaliyetlerinin gerçekleştirilmesinde işletmenin katlandığı maliyetlerin tümü bu gruba girmektedir. Uçuş yoksa bu maliyetler oluşmamaktadır. Uçuş ekibi ücretleri, yakıt, uçak bakım onarım giderleri, amortisman giderleri doğrudan faaliyet giderlerini oluşturmaktadır.
- Dolaylı Faaliyet Giderleri: Operasyon faaliyetleri ile doğrudan ilgili olmayan giderlerdir. Yolcu hizmetleri giderleri, biletleme giderleri, yolcu bindirme giderleri, istasyon ve yer hizmetleri giderleri ve genel yönetim giderleri bu gruba girmektedir.

Uygulamada bazı işletmeler bakım yönetimi ve kabin ekibinin giderlerini doğrudan gider olarak nitelendirilebilmektedir (Doganis, 2001).

1.6.1 Doğrudan Faaliyet Giderleri

İşletmenin filosunda bulunan uçak tipleri doğrudan faaliyet giderlerini önemli ölçüde etkilemektedir. Doğrudan faaliyet giderlerinin içinde yer alan uçuş operasyon giderleri personel ücretleri ve yakıt masrafları gibi kalemlerle görece olarak en büyük toplamı oluşturmaktadır. Yine bu grupta yer alan bakım giderleri uçuş güvenliği için çok önemlidir. Uçuş ekipmanlarının amortisman ve kira giderleri doğrudan faaliyet gideri olarak kabul görmektedir (Doganis, 2001).

1.6.2 Dolaylı Faaliyet Giderleri

Dolaylı faaliyet giderleri, yerdeki faaliyetlerin giderlerini ve genel giderleri kapsamaktadır. İstasyon ve yer giderleri, havayolu işletmelerinin havaalanlarından faydalandığı tüm hizmetler için katlandığı giderler toplamıdır ve dolaylı faaliyet gideri olarak sınıflandırılmaktadır.

Yer hizmetleri işletmelerine ödenen ücretler, yer hizmetleri personelinin maaşları, araç ve teçhizat bakım giderlerini, bekleme salonlarının kira bedelleri ve diğer havaalanı ücretleri, yer ekipmanları, yer araçları, bina ve ofis giderleri, her bir bina ve ekipmanın her türlü sigorta ve bakım giderleri ile bunlar için ödenen kira bedelleri ile ilgili giderler bu gruptadır. Diğer bir dolaylı faaliyet gideri yolcu hizmet giderleridir. Yolcu hizmetleri personelinin maaşları, ekibin mesai süresinin dolması ya da tarife nedeniyle dönüş seferinin aynı gün gerçekleştirilememesi durumunda oluşan konaklama masrafları, yolculara uçuş esnasında verilen yiyecek ve içecek gibi ikram hizmetleri ile transit yolcuların gece konaklamaları, gecikme veya iptal sebebiyle bağlantılı seferlerini kaçıran yolcuların yemek ve konaklama masrafları yolcu hizmetleri giderleridir (Karasu, 2007, s.75).

Biletleme ve satış giderleri, seyahat acentelerine ödenen komisyonlar biletleme, satış ve tanıtım bölümlerinde hizmet veren personele yapılan ödemeler, biletleme satış ofislerinin araçlarının giderlerini kapsamaktadır. Genel yönetim giderleri, diğer faaliyet giderleri dolaylı (endirekt) giderler kapsamındadır (Karasu, 2007).

1.6.3 Faaliyet Dışı Giderler

ICAO tarafından 5 faaliyet dışı gider unsuru tanımlanmaktadır (akt.Şengür, 2004):

- Tesis ve ekipmanların atıl kalmasından kaynaklanan veya elden çıkarıldığında oluşan değeriyle o parçanın net defter değeri arasında bir fark olduğu zaman ortaya çıkan giderler.
- Banka kredisi veya diğer borçlardan kaynaklanan borç faizleri sebebiyle oluşan giderler.
- Bir havayolunun bağlı olduğu şirketlerden hava ulaşımıyla ilgili olanlarından gelen tüm zararlar. Bazı durumlarda bu madde bir havayolunun tüm finansal performansında önemli olabilir.
- Döviz kurlarındaki değişikliklerden, hisse senedi ve tahvillerin satışından kaynaklanan ve bu üç kategoriye girmeyen diğer maddelerden kaynaklı giderler.
- Diğer vergiler.

İKİNCİ BÖLÜM

DÜNYADA ve TÜRKİYE'DE HAVA YOLU ULAŞIM SEKTÖRÜNÜN GENEL DURUMU

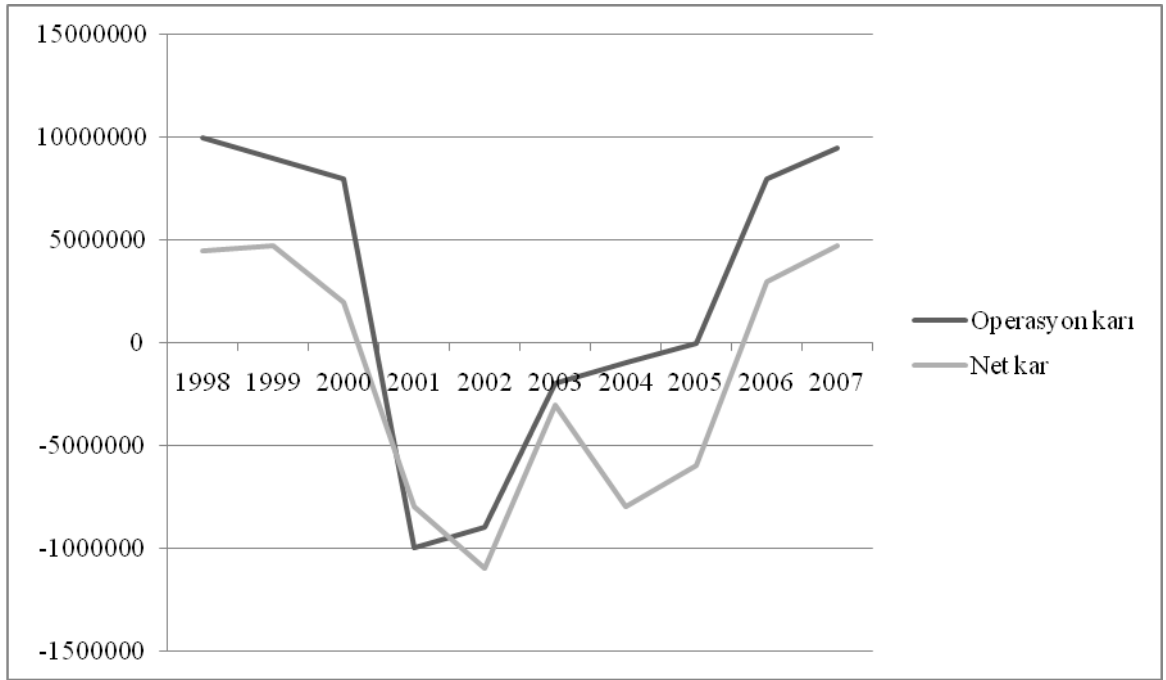
2.1 Dünyada Havayolu Taşımacılığı

2.1.1 ABD'de Havayolu Taşımacılığı

ABD'de havayolu sektörünün ekonomideki yeri çok önemlidir. 1978'deki havacılıkta serbestleşme hareketlerinden sonra bir çok alanda öncü konuma geçen ABD, 11 Eylül terör saldırılarının ardından krize girmiş ve sektör yaklaşık 9 milyar USD kayıp vermiştir. 11 Eylül terör saldırılarını izleyen yıllarda uçak seyahati talebi oldukça azalmıştır. Yolcu trafiği yıllık %6,8'e, net kar %8,5'e düşmüştür. Bu durum geçmişte görülmemiştir. 2001'de 4 büyük taşıyıcı olan American Airlines, Delta Airlines, United Airlines ve US Airways'ın her biri yıllık 1 milyar dolar kaybettiğini açıklamıştır. Bundan sonra yapılan etkinlik ve verimlilik çabaları yapısal sorunların tamamını giderememiştir. Sektörde personel maliyetleri görece olarak yüksek olmakla birlikte düşük maliyetli taşıyıcıların yol açtığı rekabet karlılığı azaltmıştır (Kumar v.d., 2009).

Kuzey Amerika tamamen serbestleşen bir pazarı temsil etmektedir ve artan ekonomik gelişme ve nüfus artışına paralel olarak havayolu trafiğinde 2024 yılına kadar her yıl ortalama yüzde 4,1 büyüme beklenmektedir. Güney Amerika'daki taşıyıcılar 2004 yılını başa baş noktasında tamamlamıştır. Bazı bölgelerinde taşıyıcılar para kazanırken, bir çoğunda teknik olarak iflaslar gündeme gelmiştir. Bölgede artan kaynak yönetimi, rekabetçi küresel ekonomik politikalar doğrultusunda havayolu trafiğinde 2024 yılına kadar her yıl ortalama yüzde 7.0 oranında bir büyüme beklenmektedir (Boeing, 2005).

Şu anki durum aşağıdaki grafikte net kar ve operasyon karı olarak özetlenmiştir:



Şekil 2.1 1998-2007 Operasyon Karı ve Net Kar

Kaynak: Kumar v.d., 2009.

Aşağıdaki tabloda ise operasyon gelirindeki kayıplar yer almaktadır:

Tablo 2.1 Operasyon Geliri

| Operasyon Geliri (Kayıp) Milyon \$ | 2000 % | 2001 % | 2002 % | 2003 % | 2004 % | 2005 % | 2006 % | 2007 % |
|------------------------------------|--------|---------|---------|--------|---------|---------|--------|--------|
| AMR Corp. | 1,381 | (2,470) | (3,330) | (844) | (134) | (89) | 1,060 | 965 |
| Continental Airlines Inc. | 729 | 144 | (330) | 188 | (238) | (39) | 468 | 687 |
| Delta Air Lines Inc. | 1,637 | (1,602) | (1,309) | (785) | (3,308) | (2,001) | 58 | 1,096 |
| Northwest Airlines Corp. | 569 | (868) | (846) | (265) | (505) | (919) | 740 | 1,104 |
| Southwest Airlines Co. | 1,022 | 631 | 341 | 379 | 404 | 725 | 934 | 791 |
| JetBlue Airways Corp. | (21) | 27 | 105 | 167 | 111 | 48 | 127 | 169 |
| AirTran Holdings Inc. | 81 | 7 | 31 | 86 | 30 | 23 | 41 | 138 |
| Frontier Airlines | 81 | 16 | (31) | 27 | (26) | (8) | (10) | (35) |
| Ortalama | 685 | (514) | (671) | (131) | (458) | (283) | 427 | 614 |
| Standart Sapma | 627 | 1,050 | 1,204 | 459 | 1,181 | 824 | 435 | 460 |

Kaynak: Kumar v.d., 2009.

2.1.2 Avrupa'da Havayolu Taşımacılığı

Avrupa pazarı serbestleşme çalışmalarını başarılı bir şekilde tamamlayarak hava taşımacılığına olan talebi giderek artırmaktadır. Düşük maliyetli taşıyıcılar turizm ve hava

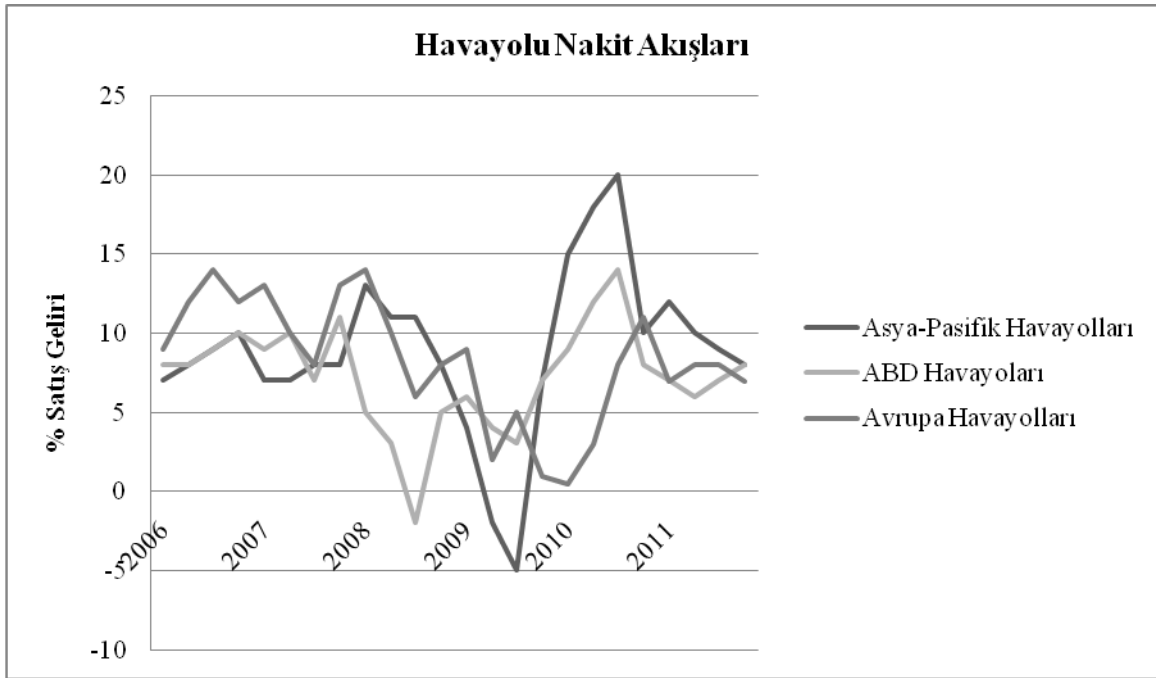
taşımacılığına olan talebin gelişiminde önemli rol oynamaktadırlar. AB kapasite yönetiminde başarısını kanıtlamış, 2004 yılında 1.4 milyar USD kar göstermiştir. Avrupa’da 20 yıl içinde yıllık GSMH’nın yüzde 2.1 oranında, bölgedeki hava trafiğinin de yüzde 4.3 oranında büyümesi tahmin edilmektedir (Boeing, 2005).

2.1.3 Asya Pasifik’de Havayolu Taşımacılığı

Geçen dönem bu bölgenin taşıyıcıları 1.4 milyar USD kar göstermiştir. Çin’de yaşanan ekonomik büyüme ve düşük işgücü maliyeti rekabetçi bir avantaj sunmaktadır. Hindistan’ın sektörün bir sonraki büyük pazarı durumuna geleceği beklenmektedir.12 Güneybatı Asya’da yaşanan serbestleşme hareketlerinin devam edeceği ve önümüzdeki 20 yıl içinde havayolu trafiğinde ortalama yüzde 6.6 oranında bir büyüme olacağı tahmin edilmektedir (Boeing, 2005).

2.1.4 Afrika ve Ortadoğu’da Havayolu Taşımacılığı

Afrika’lı taşıyıcılar 2004 yılında 150 milyon USD kayıp kaydetmişlerdir. Bölgede önemli güvenlik sorunları yaşanmakta ve hükümetler alt yapının finansmanını gerçekleştirememektedirler. Buna karşın, Orta Doğu’daki taşıyıcılar 100 milyon USD kar sağlayarak trafikteki büyümeyi artırmışlardır. Afrika’da başlatılan serbestleşme hareketleri, filo modernizasyon çalışmaları, bazı hükümetlerin girdiği özelleştirme çabaları bölgedeki ticaretin ve havayolu trafiğinin artışını hızlandıracaktır. Önümüzdeki yirmi yıl içinde havayolu trafiğinde yüzde 5.7 oranında bir büyüme tahmin edilmektedir. Orta Doğu pazarı dini, kültürel, ve iş amaçlı yolcu trafiğinin odak noktası durumundadır. Özellikle Dubai eğlence, konferans ve vergisiz alışveriş imkânları sunarak trafik artışında önemli bir noktaya gelmiştir. Orta Doğu’da, 2024 yılına kadar yıllık havayolu trafiğinde ortalama yüzde 5.5 oranında bir artış beklenmektedir. Dünya genelinde büyümekte olan yolcu ve kargo pazarı ile sektör incelendiğinde ortaya çıkan ekonomik veriler aşağıdaki grafiklerde açıklanmıştır (IATA, 2011).



Şekil 2.2 Yıllara Göre Dünya Geneline Havayolu Nakit Akışları

Kaynak: www.iata.org, erişim: 18.12.2011.

Şekil 2.2’de görüldüğü gibi 2011’in 3. çeyreğinde nakit akışları 2010’un 3. çeyreğinin finansal performansına göre düşüktür. Buna rağmen jet yakıtı fiyatlarının hala yüksek oluşu ve ekonomik belirsizlik göz önünde bulundurulduğunda satış gelirlerinden gelen %5-10 nakit akış performansı kötü bir sonuç sayılmamaktadır (www.iata.org, erişim: 18.12.2011).

2.2 Dünyadaki Örnekler

2.2.1 Düşük Maliyetli Havayolu İşletmeleri

Düşük maliyetli hava taşımacılığının öncüsü Amerika’da 1971 yılında kurulan Southwest Airlines olarak kabul edilmektedir. Avrupa’daki havayolu taşımacılığında başlayan liberalizasyon düşük maliyetli taşıyıcı kavramı bu coğrafyada da kendine yer bulmuştur. Britanya adaları şirketleri olan Ryanair ve EasyJet Southwest Airlines iş modelini örnek olarak oldukça belirgin bir gelişme göstermiştir. Düşük maliyetli taşıyıcılar sektör ortalamasından bir hayli yüksek büyüme oranlarıyla Avrupa içi pazarda söz sahibi olmaya ve pazardan önemli bir pay almışlardır. Düşük maliyetli havayolu işletmeleri başlangıçta pek fazla uçmayan ya da hava dışında ulaşım yollarını tercih eden yolculara hitap etmekteyken günümüzde yarattıkları fiyat avantajı sayesinde özellikle yoğun pazarlarda charter ve geleneksel havayolu işletmeleri ile de rekabet etmektedirler (Binggeli ve Pompeo, 2005).

Günümüzde düşük maliyetli havayolu işletmeleri Avrupa içi pazarın yaklaşık %20’sini oluşturmaktadırlar. Düşük maliyetli havayolu işletmelerinin ortalama %20-25

civarındaki büyüme oranı devam ederse, 2010 yılında pazar payının yaklaşık %33 olması beklenmektedir. Özellikle Britanya adaları ile Avrupa'nın ekonomik olarak gelişmiş bölgeleri arasında belirgin bir paya sahip olan düşük maliyetli havayolu işletmeleri, yakın gelecekte diğer Avrupa ülkelerini de etkisi altına alacak bir model olmaya adaydır. Bugün Avrupa'da 20 düşük maliyetli havayolu işletmesi 500 şehir çifti pazarında faaliyet göstermektedir (Devlet Planlama Teşkilatı Müsteşarlığı 9. Kalkınma Planı Havayolu Ulaşımı Özel İhtisas Komisyonu Raporu, 2009).

Başarılı bir havayolu işletmesi modeli olan düşük maliyetli havayolu taşımacılığı sunmakta olduğu düşük fiyatlarla özellikle kısa mesafe uçuşlarda diğer ulaşım modları ile rekabette havayolu taşımacılığına avantaj sağlamakta; yolcuların da zaman ve para tasarrufu yapabilmelerine olanak sağlamaktadır (Devlet Planlama Teşkilatı Müsteşarlığı 9. Kalkınma Planı Havayolu Ulaşımı Özel İhtisas Komisyonu Raporu, 2009).

2.2.2 Bölgesel Havayolu Taşımacılığı

Ticari bir amaçla büyük yerleşim yerleri ve küçük yerleşim yerleri arasında yolcu, kargo ve postanın tarifeli ve tarifesiz olarak nispeten küçük uçaklarla taşınması bölgesel havayolu taşımacılığı olarak tanımlanmaktadır. Bölgeler arasında ulaşımı kolaylaştırarak, turizm ve ticareti geliştirmeyi amaçlayan bu model, coğrafik nedenlerle ulaşılması zor olan bölgelerin büyük yerleşim yerleriyle ulaşımını sağlamakta, küçük yerleşim yerlerine ulaşımı kolaylaştırarak bölgesel gelişmişlik farklılıklarının en aza indirilmesinde rol oynamaktadır (Devlet Planlama Teşkilatı Müsteşarlığı 9. Kalkınma Planı Havayolu Ulaşımı Özel İhtisas Komisyonu Raporu, 2009).

Dünyada havacılığın en gelişmiş bölgesi olan Kuzey Amerika'da bölgesel havayolu işletmelerini temsil eden Bölgesel Havayolu Birliği (Regional Airline Assocation-RAA) üyesi 74 bölgesel havayolu işletmesi 2005'te 2.757 uçakla 134,7 milyon yolcu taşımıştır. Bu rakam iç hatlarda taşınan yolcuların yaklaşık dörtte birinin bölgesel havayolu işletmeleri tarafından taşındığını göstermektedir. Avrupa'da, Avrupa Bölgesi Havayolu Birliği (European Regions Airline Assocation-ERA) üyesi 85 bölgesel havayolu işletmesi 2004'te 1.100 uçakla, 330 havaalanından yaklaşık 77 milyon yolcu taşımıştır. Dünya genelinde 4 binden fazla uçakla yaklaşık 250 milyon yolcu taşıyan bölgesel havayolu taşıyıcılarının sektör içindeki payının önümüzdeki yıllarda daha da artması beklenmektedir. Bölgesel havayolu taşımacılığı, ABD gibi liberalleşmenin sınırlarını zorlayan ülkelerde bile bazı hatlarda (zorunlu hava hizmeti anlaşmaları), belli şartlarda devlet tarafından o bölgenin hava taşımacılığından mahrum kalmaması için sübvansede edilmektedir (Devlet Planlama Teşkilatı Müsteşarlığı 9. Kalkınma Planı Havayolu Ulaşımı Özel İhtisas Komisyonu Raporu, 2009).

Büyük havayolu işletmelerine göre bölgesel taşıyıcılar daha hızlı büyümekte, kriz dönemlerinde bile büyük havayolu işletmeleri zarar ederken bölgesel taşıyıcılar karlılıklarını artırmaya ve büyümeye devam etmektedirler (Devlet Planlama Teşkilatı Müsteşarlığı 9. Kalkınma Planı Havayolu Ulaşımı Özel İhtisas Komisyonu Raporu, 2009).

2.2.3 Küresel ve Kesintisiz Uçuş Ağları

Son yıllardaki gelişmeler dünya ölçeğinde küresel ve kesintisiz bir uçuş ağının oluşturulmasını gerekli bir hale getirmiştir. Bu gereklilik karşısında kalan ve Porter'ın rekabet stratejilerinden farklılaşma stratejisini uygulayan küresel havayolu işletmeleri stratejik özelliklere sahip küresel işbirliği gruplarını oluşturmaktadır. Bu grupların günümüzde geldiği noktalar dünyadan önemli bir iyi uygulama örneği olarak değerlendirilmektedir. Küresel işbirlikleri sayesinde yolcular kesintisiz bir hat üzerinde başka bir ulaşım moduna gerek kalmadan, en uygun bağlantı seçenekleriyle, dünyanın bir noktasından daha önceleri pek mümkün olmayan başka bir noktasına sanki tek bir havayolu işletmesini kullanıyorlarmış gibi ulaştırabilmektedirler (Devlet Planlama Teşkilatı Müsteşarlığı 9. Kalkınma Planı Havayolu Ulaşımı Özel İhtisas Komisyonu Raporu, 2009).

Bu küresel işbirliği gruplarından en önemlileri Star Alliance (Lufthansa, United Airlines, Thai, Varig, ANA vb), Oneworld (American Airlines, British Airways, Qantas, Cathay Pacific vb.) ve SkyTeam'dir (Delta Air Lines, Aeromexico, Alitalia, Korean Air vb.) (Devlet Planlama Teşkilatı Müsteşarlığı 9. Kalkınma Planı Havayolu Ulaşımı Özel İhtisas Komisyonu Raporu, 2009).

2.3 Türkiye'de Havayolu Ulaşım Sektörü

Türkiye'de ulaştırma sektörüne ilişkin politika çerçevesini belirleyen başlıca belge, Başbakanlık Devlet Planlama Teşkilatı (DPT) tarafından hazırlanan Kalkınma Planlarıdır. 2007 yılına kadar 5 yıllık dönemler için hazırlanan, 2007 yılından itibaren ise 7 yıllık dönemler için hazırlanmaya başlanan bu planlarda ülkenin çeşitli sektörlerinin yanısıra ulaştırma sektörünün sorunları, gelişme eğilimleri, öncelikleri ve sektöre ilişkin hedefler belirlenmekte; bu tespitler doğrultusunda yatırım programları hazırlanarak sektördeki yatırımlara bütçeden pay ayrılmaktadır. Kalkınma Planları ulaştırma sektörünü beş alt başlık altında incelemekte ve gelişme hedeflerini de bu doğrultuda oluşturmaktadır: Bunlar karayolu ulaştırması, demiryolu ulaştırması, denizyolu ulaştırması, havayolu ulaştırması ve kent içi ulaşım

(http://iklim.cob.gov.tr/iklim/Files/Ulastirma_Sektoru_Mevcut_Durum_Degerlendirmesi_Raporu.pdf, erişim: 14.12.2011).

Türkiye’de havayolu ulaşımında son yıllarda yaşanan gelişmeler önceki yıllara göre daha farklı olmuştur: Havayolu ulaşımının işleyişine ilişkin düzenlemeler havayolunda bilet fiyatlarının büyük ölçüde düşmesine yol açmış; buna koşut olarak hava yolculuğuna talep artmış ve uçak servisleri sıklaşmış; havayolu ulaşımında büyük artış yaşanmıştır. Bu durum havayolu sektörü ve kullanıcıları açısından daha fazla hareketlilik, erişim ve servis düzeyinde iyileşme anlamına gelmektedir ve gerek türlerin dengeli kullanımı ilkesi açısından gerekse havayolu sektörünün gelişimi açısından olumlu bir yönü vardır. Ancak iklim değişikliğine yol açan sera gazı emisyonlarının azaltılması stratejisi kapsamında ele alındığında, havayolu trafiğindeki artışın sera gazı emisyonunu arttırma etkisinin kaçınılmaz olduğu vurgulanmalıdır (<http://iklim.cob.gov.tr>, erişim: 14.12.2011).

Dünyada ve özellikle Avrupa kıtasında ülkelerarası ve özellikle ülke içindeki ulaşımın havayolu ve karayolundan demiryoluna kaydırılması politikası bulunmakta olup, hızlı tren sistemleri özellikle ülke içi yolculuklarda havayolu ulaşımı yerine geliştirilmesi tercih edilen sistemlerdir. Belli bir mesafeye kadar hava ulaşımı yerine kullanılması olanaklı olan tren sistemleri hava trafiği yoğunluğunun azaltılmasını sağlamakta; havalimanlarında kapasite arttırma gereksinimini en aza indirmekte; ayrıca kentlerde havalimanlarından kent içine ulaşım talebi nedeniyle oluşan trafiği de azaltabilmektedir (<http://iklim.cob.gov.tr>, erişim: 14.12.2011).

Türkiye’de demiryolu altyapısı henüz yetersiz olduğu için, bu tür göreceli fiyatlandırma politikalarının uygulanması bu aşamada mümkün görülmesi de, uzun vadeli stratejiler kapsamında ele alınması gerekliliği bulunmaktadır. Havayolu ulaşımında ise 1990’lı yıllarda ve 2000’li yılların ilk yarısında yeni havalimanı yapılması yönünde büyük yatırımlar yapılmış; son dönemde ise yeni havalimanlarına yatırım yapılmasından ziyade mevcut havalimanlarının modernizasyonu ve kapasite arttırımı yönünde projeler uygulanmıştır. Havayolu ulaşımına ilişkin olumlu bir çalışma, devam etmekte olan uçuş rotası kısaltma çalışmalarıdır. Ayrıca havayolu trafik sistemini modernize etmeyi amaçlayan SMART projesi kapsamında da enerji verimliliği sağlanması amaçlanmakta olup, çalışmalar devam etmektedir. DHMİ Genel Müdürlüğü de bu modernizasyon çalışmaları bünyesinde 2010 yılında “Yeşil Havaalanı” çalışmalarını başlatmıştır (<http://iklim.cob.gov.tr>, erişim: 14.12.2011).

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’nin 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 (<http://iklim.cob.gov.tr>, erişim: 14.12.2011).

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 ve askeri havaalanlarının sivil hava ulaşımına da açılması için Genel Kurmay Başkanlığı ile Ulaştırma Bakanlığı arasında 19 Kasım 1986 tarihinde bir protokol imzalanmıştır (Korul ve Küçükönel, 2003).

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 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 (www.iata.org, erişim: 15.12.2011)

Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü’nün 2003 yılı raporuna göre, 2002 yılını 11,32 milyar dolar zararla kapatan 188 tarifeli havayolu işletmesi sektördeki canlanmanın başlangıcı olarak da yorumlanan 2003 yılında net 6,57 milyar dolar zarar etmiştir. 2003 yılını kısmen gelişme içinde tamamlayan tarifeli havayolu işletmelerinin taşıdıkları yolcu sayısında bir önceki yıla oranla %1 dolayında artış yaşanırken, koltuk doluluk oranları da %71 seviyesinde gerçekleşmiştir (Korul ve Küçükönel, 2007).

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 (Korul ve Küçükönel, 2007).

2.3.1 Türkiye’nin Havacılıkta 2013 Vizyonu

Sivil havacılık sektörünün 2013 yılı için belirlenen vizyonu aşağıda verilmektedir (DPT 9. Kalkınma Planı Havayolu Ulaşımı Özel İhtisas Komisyonu Raporu, 2007):

“Sektörde yer alan tüm kuruluşlarla uyumlu, idari ve mali özerkliğe sahip bir sivil havacılık otoritesi önderliğinde, modern ve konforlu hava araçları ile ülkeye yayılmış modern hava alanları ve bunların kentlere hızlı ulaşım vasıtaları ile (hızlı raylı sistem, deniz-karayolları) bağlantısının sağlandığı, insana ve çevreye duyarlı, bölgesinde lider, dünyada sayılı, uluslararası standartları yakalamış ve uygulayan ve sektöre sahip olmak”.

2.3.2 Türkiye’de Havayolu Ulaşım Sektöründe Yaşanan Sorunlar

DPT bünyesinde faaliyet gösteren sivil havacılık komisyonu çalışmalarında zayıf yönlerin ve tehditlerin incelenmesi sırasında sivil havacılık sektörünün 2013 yılı için belirlenen vizyonuna dönük olarak 5 farklı sorun alanı tespit edilmiş ve bu sorun alanlarına yönelik 5 çalışma grubu oluşturulmuştur. Diğer yandan, güçlü yönler ve fırsatlarla ilgili olarak yapılan incelemelerde son iki yılda Türk Havayolu Sektöründe yaşanan hızlı büyümenin önemli fırsatlar yarattığı ortaya çıkmış ve bu fırsatlardan yararlanma yöntemlerinin incelenmesi amacıyla başka bir çalışma grubu daha kurulmuştur. Bununla birlikte, sözü edilen büyümenin plansız bir biçimde devam etmesi halinde önemli tehditler

oluşabileceği de düşünülerek bu çalışma grubuna planlama ile ilgili incelemeler de dahil edilmiştir (DPT 9. Kalkınma Planı Havayolu Ulaşımı Özel İhtisas Komisyonu Raporu, 2007).

Komisyonun tespit ettiği sorunlar aşağıda verilmiştir (DPT 9. Kalkınma Planı Havayolu Ulaşımı Özel İhtisas Komisyonu Raporu, 2007):

- Sivil Havacılık Genel Müdürlüğünün Otorite Olma Konusundaki Yetersizliği: Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü yeniden yapılandırılarak var olan sorunlar çözülecek ve Türk Sivil Havacılık Sektörü dünya standartlarına getirilecektir.
- İnsan Kaynakları: Sivil havacılık sektöründe yaşanan hızlı büyüme nedeniyle ortaya çıkan ihtiyacı karşılamak üzere uluslararası standartlarda eğitim veren kuruluşlarca yeterli sayıda nitelikli insan kaynağı yetiştirilecek ve uzmanlık alanlarında çalıştırılacaklardır.
- Havaalanı Standartları: Havaalanlarının; kategorilerine göre uluslararası standartlara uygun, çevreye duyarlı, havaaracı, yolcu ve kargoya kaliteli hizmet veren ve büyümeye açık yapıda olması sağlanacaktır.
- Mevzuat Eksikliği: Havacılık usul ve kuralları AB ile uyumlu hale getirilecek, havaaracı ve yedek parça ithalatı kolaylaştırılacaktır.
- AB'ye Uyum Sürecinde Yaşanacak Sorunlar: Sivil havacılık alanında AB ile uyumlu ve ülkemiz çıkarlarını gözetken bir işbirliği sağlanacaktır.
- Büyüme Potansiyeli ve Planlama Sorunları: Havayolu taşımacılığı sektörü; alt yapı ve üst yapısıyla emniyetli, güvenli, güvenilir ve uluslararası standartlara uygun şekilde dünyada lider konuma getirilecektir. Havayolu taşımacılığı sektörü uluslararası standartlara uygun şekilde, yolcu ve yük taşımacılığında en çok tercih edilen ve karlı sektörlerden birisi haline getirilecektir. Ülke genelinde bölgesel havayolu taşımacılığı gelir vergisi oranlarının düşürülmesi, yakıt fiyatlarında ve konma konaklama ücretlerinde indirim yapılması gibi yöntemler ile yaygınlaştırılacaktır.

2.4 Türkiye'nin Havayolu Ulaşımında AB Müktesebatı ve Gereklere

Hava taşımacılığı ile ilgili düzenlemelerin pek çoğu 20 ana başlık halinde verilen Topluluk mevzuatının "07 Taşımacılık Politikaları" adlı bölümünde yer almaktadır. "Taşımacılık Politikaları" bölümü 4 alt başlığa ayrılır ve bu bölümdeki son başlık hava taşımacılığı ile ilgili düzenlemeleri kapsar. Genel Hatlarıyla AB Müktesebatı aşağıda verilmektedir (DPT 9. Kalkınma Planı Havayolu Ulaşımı Özel İhtisas Komisyonu Raporu, 2007):

- Yolcu, Kargo ve Postanın Hava Taşımacılığı İle Taşınmasına İlişkin İstatistikler Hakkında 27 Şubat 2003 Tarih ve (EC) 437/2003 Sayılı Avrupa Parlamentosu ve

Konsey Tüzüğü: Bu düzenlemenin amacı havacılık alanındaki politikaların belirlenmesine ışık tutacak güvenilir ve kesintisiz bir istatistiksel veri tabanının oluşturulmasıdır. Üye ülkelerin yıllık 150.000’den daha fazla yolcu trafiğine sahip tüm havaalanları için gerekli istatistiksel verileri, düzenlemede tanımlanan şekli ile Avrupa Birliği İstatistik Bürosu’na (EUROSTAT) göndermeleri gerekmektedir.

- Topluluk Havaalanlarında Yer Hizmetleri Pazarına Giriş Hakkında 15 Ekim 1996 Tarih ve 96/67/EC Sayılı Konsey Direktifi: Bu direktif topluluk havaalanlarındaki yer hizmetleri pazarının kademeli bir biçimde liberalleştirilmesine yönelik düzenlemeler getirmektedir. Diğer yandan, üye devletler bir havaalanındaki hizmet sağlayıcıların sayısını, 2’den daha az olmaması şartıyla, sınırlandırabilmektedirler.
- Bilgisayarlı Rezervasyon Sistemlerinin Kullanılmasına İlişkin Kurallar Hakkında 24 Temmuz 1989 Tarih ve 2299/89 Sayılı Konsey Tüzüğü: Bu tüzüğün hedefi, havayolu işletmelerinin kendileri ve bilgisayarlı rezervasyon sistemleri arasında, tüketicileri korumak amacıyla, adil bir rekabet ortamının oluşturulmasını sağlamaktır. Tüzük bu hizmeti satanlar ve bu sistemi kullananlar üzerinde çeşitli düzenlemeler getirmektedir.

“07.40 Hava Taşımacılığı” bölümünde yer alan alt başlıklar aşağıda verilen Tablo 2.2’de görülmektedir.

Tablo 2.2 AB Hava Taşımacılığı Düzenlemelerine İlişkin Alt Bölümler

| 07. Taşımacılık Politikaları | 07.40 Hava Taşımacılığı |
|------------------------------|--|
| 07.05 Genel | 07.40.10 Rekabet kuralları |
| 07.10 Ulaştırma Altyapısı | 07.40.20 Pazardaki faaliyetlere ilişkin düzenlemeler |
| 07.20 Yüzey Taşımacılığı | 07.40.20.10 Pazara erişim (Market Access) |
| 07.30 Deniz Taşımacılığı | 07.40.20.20 Pazara giriş (Route distribution) |
| 07.40 Hava Taşımacılığı | 07.40.20.30 Fiyatlandırma |
| | 07.40.30 Havacılık emniyetine ilişkin düzenlemeler |
| | 07.40.40 Yapısal harmonizasyon düzenlemeleri |
| | 07.40.50 Uluslararası ilişkiler ile ilgili düzenlemeler |
| | 07.40.50.10 Müzakere (consultation) prosedürleri |
| | 07.40.50.20 Üye olmayan ülkeler ile yapılacak anlaşmalar |

Kaynak: DPT 9. Kalkınma Planı Havayolu Ulaşımı Özel İhtisas Komisyonu Raporu, 2007

2.4.1 Tek Avrupa Hava Sahasının Oluşturulmasına Yönelik Düzenlemeler

Avrupa’da havayolu trafiği giderek artmaktadır. 2020 yılına kadar trafiğin iki kat artacağı tahmin edilmektedir. Bu trafik artışının havacılık emniyetini tehlikeye atacağından ve uçuş gecikme ve iptal oranlarını artırabileceğinden endişelenilmektedir. Bu nedenle AB temel amacı hava sahasını ülkelerin kara sınırları yerine havayolu trafiğini temel alarak yeniden

yapılandırmak ve havacılık emniyetini artırmak olan bir düzenleme paketi hazırlamıştır. Bu paket “Tek Avrupa Havasahası”nın oluşturulmasını sağlayacaktır. Ayrıca bu sayede ek kapasitenin yaratılması ve hava trafik yönetim sistemi etkinliğinin artırılması planlanmaktadır (DPT 9. Kalkınma Planı Havayolu Ulaşımı Özel İhtisas Komisyonu Raporu, 2007).

AB “Tek Avrupa Havasahası”nın oluşturulmasında EUROCONTROL’ün bilgi birikimi ve deneyiminden yararlanmak istemektedir. Bu kapsamda EUROCONTROL “Tek Avrupa Havasahası”nın oluşturulmasına yönelik uygulama kurallarını tasarlayacaktır. Şu ana kadar AB tarafından EUROCONTROL’e toplam 7 adet görev verilmiştir. Bunlar aşağıda sıralanmaktadır (DPT 9. Kalkınma Planı Havayolu Ulaşımı Özel İhtisas Komisyonu Raporu, 2007):

- Esnek Hava Sahası Kullanımı
- Hava Sahası Tasarımı
- Fonksiyonel Hava Sahası Blokları
- Ortak Ücretlendirmeye Yönelik Düzenleme
- İlk Uçuş Planı (Interoperability)
- Uçuş Mesajı Transfer Protokolü
- Koordinasyon ve Transfer
- AB açıklanan kapsamda EUROCONTROL ile işbirliğini sağlamlaştırmak amacıyla 22 Aralık 2003’te bir anlaşma imzalamıştır. Diğer yandan, Avrupa Topluluğu’nu temsilen Avrupa Komisyonu Ekim 2002’de EUROCONTROL üyesi olma konusunda önemli bir adım atmıştır. Şu anda tam üyelik için bir geçiş süreci yaşanmaktadır. Tüm EUROCONTROL üyesi ülkeler anlaşmayı onayladıkları zaman Avrupa Topluluğu EUROCONTROL’ün tam üyesi olacaktır. Bu durumda Avrupa Komisyonu diğer tüm üye devletler ile benzer hak ve zorunluluklara tabi olacaktır. Tek Avrupa Havasahası ile ilgili düzenlemeler paketi aşağıda açıklanmaktadır (DPT 9. Kalkınma Planı Havayolu Ulaşımı Özel İhtisas Komisyonu Raporu, 2007):
- Tek Avrupa Hava Sahasının Oluşturulmasına Yönelik Gerekli Çerçevenin Belirlenmesi Hakkında 10 Mart 2004 Tarih ve 549/2004 Sayılı Konsey ve Avrupa Parlamentosu Tüzüğü: Bu düzenlemenin amacı Tek Avrupa Havasahasının oluşturulmasına yönelik çerçevenin yapılandırılmasıdır.
- Tek Avrupa Hava Sahasında Hava Seyrüsefer Hizmetlerinin Verilmesi Hakkında 10 Mart 2004 ve 550/2004 Sayılı Konsey ve Avrupa Parlamentosu Tüzüğü: Bu düzenleme temel olarak hizmet sağlayıcıların ve görevli personelin özelliklerini

belirleyerek bu alanlarda uyumluluğu sağlamaya yöneliktir. Ortak kurallar çerçevesinde hizmet sağlayıcılar sertifikalandırılmakta, görevli personel lisanslandırılmaktadır. Üye ülkeler Topluluk tarafından sertifikalandırılmış bir hizmet sağlayıcısını görevli olarak tayin edecektir.

- Tek Avrupa Hava Sahasının Kullanılması ve Organizasyonuna İlişkin 10 Mart 2004 ve 552/2004 Sayılı Konsey ve Avrupa Parlamentosu Tüzüğü: Avrupa Birliği içinde kara sınırları ortadan kalkmasına rağmen hava sahası sınırları henüz ortadan kalkmış değildir. Bu durum hava sahasının bölünmesine neden olarak hava taşımacılığı hizmetinin etkin ve verimli bir biçimde sağlanmasına engel olmaktadır. Bu düzenleme Tek Avrupa Hava sahasının oluşturulması amacıyla sözü edilen parçalanmayı ortadan kaldırmaya yöneliktir. Bunun için tüm ulusal bölgelerin tek bir hava sahasında birleştirilerek tek bir uçuş bilgi bölgesinin oluşturulması öngörülmektedir.
- Avrupa Hava Trafik Yönetimi Ağının Birlikte İşletilmesi Hakkında 10 Mart 2004 ve 552/2004 Sayılı Konsey ve Avrupa Parlamentosu Tüzüğü: Bu düzenleme Avrupa Hava Trafik Yönetim Ağı içinde kullanılan sistemlerin, onu oluşturan parçaların ve ilgili prosedürlerin ortak bir biçimde işletilebilmesini amaçlamaktadır. Düzenleme ayrıca, üzerinde hemfikir olunan ve onaylanan yeni operasyon kavramlarının ve teknolojilerin sunulmasını sağlamayı amaçlamaktadır.
- Sivil Havacılık Alanında Çalışan Kişilerin Lisanslarının Karşılıklı Kabulü Hakkında 16 Aralık 1991 Tarihli ve 91/670/EEC Sayılı Konsey Direktifi: Bu talimatın amacı sivil havacılık alanında çalışan uçuş ekibinin niteliklerinin ve lisanslarının karşılıklı kabulü için bir Topluluk prosedürünün geliştirilmesini sağlamaktır.
- ICAO Ek-16 1988 İkinci Basım, Bölüm 2, Alt Bölüm 2, Cilt 1 Kapsamındaki Uçakların Faaliyetlerinin Sınırlandırılması Hakkında 2 Mart 1992 Tarih ve 92/14/EEC Sayılı Konsey Direktifi: Bu düzenleme ICAO Ek-16'nın Bölüm II, alt bölüm 3 cilt 1'de verilen özelliklere uymayan ses altı hıza sahip uçakların uçuş faaliyetlerinin sınırlandırılmasını amaçlamaktadır.
- Havayolu İşletmelerinin Lisanslandırılması Hakkında 23 Temmuz 1992 Tarih ve 2407/92 Sayılı Konsey Tüzüğü: Bu düzenlemenin amacı havayolu işletmelerinin Topluluk içinde faaliyette bulunabilmeleri için gerekli olan lisansı almadan önce yerine getirmeleri gereken ekonomik ve teknik yetkinliklerine ilişkin şeffaf ve ayrımcılık gözetmeyen kuralların ortaya konulmasını sağlamaktır.
- Topluluk Havayolu İşletmelerinin Topluluk İçindeki Hatlara Erişimi Hakkında 23 Temmuz 1992 Tarih ve 2408/92 Sayılı Konsey Tüzüğü: Bu Düzenlemenin amacı Topluluk içindeki havayolu taşımacılığı pazarını liberalleştirmektir. Düzenleme 2.

Madde ve Ek-1 dışında (EEC) 2343/90 nolu düzenlemeyi de yürürlükten kaldırmaktadır.

- Hava Trafik Yönetimi Donanım ve Sistemlerinin Tedarik Edilmesinde Uygun Teknik Özelliklerin Kullanılması ve Bu Özellilerin Tanımlanması Hakkında 19 Temmuz 1993 Tarih ve 93/65/EEC Sayılı Konsey Direktifi: Bu düzenlemenin amacı hava trafik yönetiminde etkinliğin artırılması için Topluluk standartlarının üretilmesi ve tanımlanmasıdır. 1997, 2000 ve 2002’de yapılan değişikliklerin temelinde bu konuda EUROCONTROL’ün kullandığı standartların kabul edilmesi yatmaktadır.
- Topluluk Havaalanlarında Slotların Dağıtılmasına İlişkin Ortak Kurallar Hakkında 18 Ocak 1993 Tarih ve (EEC) No 95/93 Sayılı Konsey Tüzüğü: Bu düzenlemenin amacı kapasitesinin sınırlı olduğu havaalanlarında kullanıma hazır durumda bulunan iniş ve kalkış slotlarının adil, şeffaf ve eşitlikçi bir biçimde dağıtılmasını sağlamaktır.
- Yolcu ve Kargo Ücretleri Hakkında 23 Temmuz 1992 Tarih ve 2409/92 Sayılı Konsey Tüzüğü: Bu düzenlemenin amacı Topluluğa ait havayolu taşımacılığı hizmetlerinde fiyat bileşeninin liberalleştirilmesidir.
- Yolcuların Fazla Rezervasyona Bağlı Olarak Taşınamaması, Uzun Süren Uçuş Gecikmeleri ve Uçuş İptalleri Durumlarında Bu Durumların Telafi Edilmesi ve Yolcuya Yardımcı Olunması Konularında Ortak Kurallar Belirlenmesi ve (EEC) No 295/91 Sayılı Düzenlemenin İptal Edilmesi Hakkında Avrupa Parlamentosu ve Konsey Tüzüğü: Bu düzenleme teyit edilmiş bir rezervasyonu olmasına rağmen fazla rezervasyona bağlı olarak taşınmayan yolcuların ve yine uçuş iptal ve gecikmelerinden mağdur olan yolcuların yaşadıkları bu olumsuz durumlar nedeniyle korunmalarını amaçlamaktadır.
- Havayolu İşletmeleri ve Havaaracı İşleticileri İçin Sigorta Gereklilikleri Hakkında 21 Nisan 2004 Tarih ve (EC) 785/2004 Sayılı Avrupa Parlamentosu ve Konsey Tüzüğü: Ortak taşımacılık politikası çerçevesinde ve tüketicilerin korunmasını güçlendirmek amacıyla AB yolcu, bagaj, kargo ve üçüncü taraflar konusunda havayolu işletmesinin sorumluluğunu kapsayacak şekilde uygun en az seviyede sigortalanmasını sağlamayı istemektedir. Bu düzenlemenin amacı sözü edilen kapsamda minimum sigorta gerekliliklerini belirlemektir.
- Sivil Havacılık Alanında Teknik Kurallar ve İdari Prosedürler İle İlgili Uyumun Sağlanması Hakkında 16 Aralık 1991 Tarih ve 3922/91 Sayılı Konsey Tüzüğü: Bu düzenlemenin amacı JAA tarafından teknik kuralları ve idari prosedürleri yönetmek için geliştirilmiş düzenlemeleri Topluluk içine dâhil ederek yüksek bir havacılık emniyeti seviyesinin elde edilmesini sağlamaktır.

- Sivil Havacılık Kaza-Kırım Soruşturmalarının Yönetilmesine İlişkin Temel Prensiplerin Oluşturulması Hakkında 21 Kasım 1994 Tarih ve 94/56/EC Sayılı Konsey Direktifi: Bu düzenlemenin amacı havacılık emniyetinin artırılması amacıyla havacılık kaza ve kırımlarının incelenmesini kolaylaştırmaktır.
- Kaza Durumlarında Havayolu İşletmesinin Sorumluluğu Hakkında 9 Ekim 1997 Tarih ve 2027/97 Sayılı Konsey Tüzüğü: Bu düzenlemenin amacı havacılık kazalarına maruz kalmış yolcuların korunmasını sağlamak, uğradıkları zararın telafi edilme derecesini artırmak ve havayolu işletmesi sorumlulukları ile ilgili kuralların uyumlaştırılmasını sağlamaktır.
- Sivil Havacılık Güvenliği Alanında Ortak Kuralların Oluşturulması Hakkında 16 Aralık 2002 Tarih ve 2320/2002 Sayılı Avrupa Parlamentosu ve Konsey Tüzüğü: Bu düzenlemenin amacı havacılık güvenliğini artırmak ve yolcuların 11 Eylül saldırıları sonucunda kaybolan güveninin tekrar kazanılmasını sağlamaktır.
- Sivil Havacılıkta Olay Bildirimi Hakkında 13 Temmuz 2003 ve 2003/42/EC Sayılı Avrupa Parlamentosu ve Konsey Direktifi: Bu düzenlemenin temel amacı gelecekte meydana gelmesi muhtemel havacılık kazalarının önlenmesidir. Bunun için; havacılık emniyeti ile ilgili bilgilerin raporlanması, toplanması, saklanması (muhafaza edilmesi-depolanması), korunması ve paylaşılması gerekli hale getirilmektedir.
- Topluluk Havaalanlarını Kullanan 3. Ülke Havaaraçlarının Emniyeti Hakkında Avrupa Parlamentosu ve Konseyin 21 Nisan 2004 Tarih ve 2004/36/EC Sayılı Direktifi: Son zamanlarda ortaya çıkan olaylar Topluluk havaalanlarını kullanan 3. ülke havaaraçlarının her zaman için uluslararası minimum emniyet gereksinimlerini karşılamadıklarını göstermektedir. Bu durum Topluluk vatandaşlarının hayatlarını tehlikeye atmakta ve Topluluk içinde havacılık emniyetini azaltmaktadır. Bu düzenlemenin temel amacı sözü edilen havaaraçlarının uluslararası emniyet gerekliliklerine uymalarını sağlamaktır. - Avrupa Havacılık Emniyeti Ajansının Kurulması ve Sivil Havacılık Alanındaki Ortak Kurallar Hakkında Avrupa Parlamentosu ve Konseyin 15 Temmuz 2002 Tarih ve (EC) 1592/2002 Sayılı Tüzüğü: Bu düzenleme Avrupa Havacılık Emniyeti Ajansının kurulmasına yöneliktir. Bu ajans sayesinde Tek Avrupa Hava sahasının gerçek hayatta bir gerçeğe dönüşmesi amacıyla Avrupa'da tek bir havacılık emniyeti seviyesi elde edilecektir.
- Ses Altı Hıza Sahip Sivil Jet Motorlu Uçakların Gürültü Çıkartma Sınırlamaları Hakkında 4 Aralık 1989 Tarih ve 89/629/EEC Sayılı Konsey Direktifi: Bu düzenleme 6 Ekim 1977 ile 1 Ocak 2006 yılları arasında tip sertifikası almak için başvurusu yapılmış ya da yapılacak olan sivil jet ses altı uçakları kapsayan ICAO Ek-16 Bölüm-

II, alt bölüm 3 cilt 1’de tanımlanan uçakların sözü edilen bölümde verilen gürültü şartlarına uymadığı sürece 1 Kasım 1990 tarihinden itibaren Topluluk havaalanlarına uçamayacakları ile ilgilidir.

- Topluluk Havaalanlarında Gürültüyle İlgili Uçuş Operasyon Sınırlandırmalarının Devreye Sokulmasına İlişkin Kural ve Prosedürlerin Oluşturulması Hakkında 26 Mart 2002 Tarih ve 2002/30/EC Sayılı Avrupa Parlamentosu ve Konsey Direktifi: Bu düzenleme temel olarak havaalanlarında havaaraçlarından kaynaklanan gürültünün azaltılması yolu ile sürdürülebilir gelişmenin sağlanmasına yöneliktir.
- Üye Ülkeler ve Üçüncü Ülkeler Arasında Havayolu Taşımacılığı Anlaşmalarının Müzakere Edilmesi ve Uygulanması Hakkında 29 Nisan 2004 Tarih ve (EC) 847/2004 Sayılı Avrupa Parlamentosu ve Konsey Tüzüğü: Bu düzenleme AB Adalet Divanının Üye devletlerden 8 tanesinin uluslararası alanda karşılıklı havayolu taşımacılığı hizmetlerinin sağlanmasına ilişkin ABD ile yaptığı “Açık Semalar” anlaşmaları ile ilgili olarak verdiği karardan kaynaklanan karışıklığın ortadan kaldırılmasına yöneliktir.
- Uluslararası Hava Taşımacılığına İlişkin Bazı Kuralların Birleştirilmesine Yönelik Anlaşmanın (Montreal Anlaşması) Avrupa Topluluğu Tarafından Akdedilmesi Hakkında 5 Nisan 2001 ve 2001/539/EC Sayılı Konsey Kararı: 1999 yılında imzalanan Montreal Anlaşması uluslararası yolculuklar sırasında bagaj, eşya ve yolcuların zarara uğramaları halinde havayolu işletmelerinin sorumluluklarına ilişkin modern ve bir örnek yasal çerçeve sunmaktadır. Bu düzenlemenin amacı da Montreal Anlaşmasını onaylamaktır. Hava taşımacılığı ile ilgili olarak yukarıdaki mevcut düzenlemelerin yanı sıra AB bazı düzenlemeleri hayata geçirmenin hazırlığı içindedir. Bu düzenlemeler aşağıda verilmektedir:
 - Hareket kabiliyeti az olan kişilerin hava taşımacılığı ile yolculukları sırasındaki haklarına ilişkin Avrupa Parlamentosu ve Konsey’in düzenleme önerisi.
 - Yolcuların uçuşu gerçekleştirecek havayolu işletmesinin kimliği hakkında bilgilendirilmesi ve üye devletler tarafından emniyet ile ilgili bilgilerin iletilmesi hakkında Avrupa Parlamentosu ve Konsey’in düzenleme önerisi.
 - Topluluk Hava Trafik Kontrolörlüğü Lisansı hakkında Avrupa Parlamentosu ve Konsey’in direktif önerisi.

2.4.2 AB Müktesebatına Uyumun Mevcut Düzeyi

“Avrupa Birliği Müktesebatının Üstlenilmesine İlişkin Türkiye Ulusal Programının Uygulanması, Koordinasyonu ve İzlenmesine Dair Karar” adlı, 23 Haziran 2003 tarih ve

2003/5930 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı (BKK) ile Türkiye'nin Avrupa Birliğine katılım sürecinde, kısa ve orta vadede gerçekleştirilmesi öngörülen çalışmalar ortaya konmuştur. Söz konusu Ulusal Program, bu alanda yapılacak çalışmaların temel esas ve unsurlarını belirlemek amacıyla hazırlanmıştır (DPT 9. Kalkınma Planı Havayolu Ulaşımı Özel İhtisas Komisyonu Raporu, 2007).

Bu BKK Ulusal Programda yer alan hedeflerin belirlenen takvim içerisinde yerine getirilebilmesi için gerekli çalışmaların takip ve koordinasyonu işlemlerinde Avrupa Birliği Genel Sekreterliğini (ABGS) görevlendirmektedir. Ayrıca 2003/5930 sayılı BKK ilgili kamu kurum ve kuruluşlarını kendi alanları ile ilgili gelişmeleri “AB Müktesebatına Uyum Ulusal Veri Tabanı”na iki ayda bir düzenli olarak bilgi aktarmaları konusunda görevlendirmektedir. Söz konusu BKK'ye göre Ulusal Programda yer alan hukuki, idari ve kurumsal düzenlemelere ait tedbirlere ilişkin gerçekleştirmeler, her ayın sonunda, kamu kurum ve kuruluşları tarafından ABGS'ye bildirilecektir. Sözü edilen kamu kurum ve kuruluşları, 2003/5930 sayılı BKK gereğince, Ulusal Programda yer alan önceliklerin takibini gerçekleştirmektedir (DPT 9. Kalkınma Planı Havayolu Ulaşımı Özel İhtisas Komisyonu Raporu, 2007).

Ulaştırma Bakanlığı'nın görev alanları ile ilgili koordinasyon Avrupa Birliği Koordinasyon Dairesi Başkanlığı tarafından yerine getirilmektedir. Sivil havacılık ile ilgili gerçekleştirmeler ise, SHGM tarafından takip edilmekte ve gerekli bilgiler Avrupa Birliği Koordinasyon Dairesi Başkanlığı'na düzenli olarak iletilmektedir. Bu amaçla SHGM kendi içinde bir birim kurmuş durumdadır (DPT 9. Kalkınma Planı Havayolu Ulaşımı Özel İhtisas Komisyonu Raporu, 2007):

Bu çalışmada “AB Müktesebatına Uyumun Mevcut Düzeyi”ne ilişkin verilen bilgiler Ulaştırma Bakanlığı Avrupa Birliği Koordinasyon Dairesi Başkanlığı ve SHGM'den 20 Ekim 2005 itibarı ile elde edilen bilgileri kapsamaktadır. Tablo Ulusal Program'da yer verilen öncelikler kapsamında mevzuat uyumuna ilişkin bilgiler verilmektedir. Tablo2.3'de ise Ulusal Program'da yer verilen kurumsal yapılanmaya ilişkin uyum durumu özetlenmiştir (DPT 9. Kalkınma Planı Havayolu Ulaşımı Özel İhtisas Komisyonu Raporu, 2007).

Tablo 2.3 Ulusal Programa Göre Mevzuat Uyumu

| Topluluk havaalanlarında yer hizmetleri pazarına giriş hakkında 15 Ekim 1996 tarih ve 96/67/EC sayılı Konsey Direktifi | |
|---|-----------------|
| Yapılan/Yapılacak Uyum Çalışması | Hedef |
| SHY-22'nin gözden geçirilmesi | 31 Aralık 2003 |
| SHGM ve Avrupa Birliği Koordinasyon Dairesi Başkanlığı uzman personelinden oluşan "Alt Komite" Havaalanları Yer Hizmetleri Yönetmeliği (SHY-22)'nin Avrupa Müktesebatına Uyum çalışmalarını tamamlamış durumdadır. Topluluk havaalanlarında yer hizmetleri pazarına girişe ilişkin 15 Ekim 1996 tarih ve 96/67/EC sayılı Konsey Direktifi'nde yer alan hususların, Havaalanları Yer Hizmetleri Yönetmeliği (SHY-22)'ne adaptasyon çalışmaları, 24.06.2005 tarih ve 5372 sayılı Kanun ile TBMM'de onaylanan "Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanunla" beraber hazır hale getirilmiştir. Hukuki kontrollerin ardından Başbakanlığa gönderilecektir. | |
| Havayolu işletmelerinin lisanslandırılması hakkında 23 Temmuz 1992 tarih ve 2407/92 sayılı Konsey Tüzüğü | |
| Yapılan/Yapılacak Uyum Çalışması | Hedef |
| SHY-6A'nın gözden geçirilmesi | 30 Haziran 2004 |
| Ticari Hava Taşıma İşletmeleri Yönetmeliğinde (SHY-6A) Değişiklik Yapılmasına Dair Yönetmelik 23.06.2005 tarih ve 25854 sayılı Resmi Gazetede yayımlanarak yürürlüğe girmiş bulunmaktadır. Söz konusu Yönetmelik ile Avrupa ülkelerinde de uygulanan JAR-OPS gerekliliklerinin sektöre giriş ve işletme ruhsatı düzenlemesi ile ilgili kısmına tam uyum sağlanmış bulunmaktadır. | |
| Sivil havacılık alanında çalışan kişilerin lisanslarının karşılıklı kabulü hakkında 16 Aralık 1991 tarihli ve 91/670/EEC sayılı Konsey direktifi | |
| Yapılan/Yapılacak Uyum Çalışması | Hedef |
| SHY-1 ve SHY-2 (Pilotlar için) SHY-66 (Teknisyenler için) | 30 Haziran 2004 |
| Pilotların lisanslandırılmasına yönelik olarak hazırlanan SHT-1 ve SHT-2 yürürlüğe girmiştir. Bunları kapsayan SHY-1 ve SHY-2 Taslak Yönetmelikler olarak hazırlanmış ve Bakanlık tarafından Resmi Gazetede yayımlanmak üzere Başbakanlığa gönderilmiştir. SHY-1 (Uçak Pilotu Lisans Yönetmeliği) ve SHY-2 (Helikopter Pilotu Lisans Yönetmeliği) sırasıyla uçak ve helikopter pilotu olarak faaliyette bulunacak personelin lisans ve yetki almalarına ilişkin usul ve esaslar ile lisans ve yetkilerin imtiyazlarını ve sınırlamalarını belirlemekte ve bu konudaki faaliyetleri düzenlemektedir. Bu yönetmelikler, JAR-FCL'yi esas aldığı için 91/670 sayılı direktife uyumu sağlanmış olmaktadır. Yürürlüğe giren talimatlar, 91/670/EEC sayılı Konsey Direktifinin sadece bir maddesi ile çalışmaktadır. Söz konusu madde pilot yaşlarının sınırlandırılması konusunu içermektedir. SHY-66 ise 16.06.2005 tarih ve 25847 sayılı Resmi Gazetede yayımlanarak yürürlüğe girmiştir. | |
| Sivil havacılık alanında teknik kurallar ve idari prosedürler ile ilgili uyumun sağlanması hakkında 16 Aralık 1991 tarih ve 3922/91 sayılı Konsey Tüzüğü | |
| Yapılan/Yapılacak Uyum Çalışması | Hedef |
| İlgili JAR'ların Yönetmelik haline dönüştürülmesi | 30 Haziran 2004 |
| 3922/91 ve 2871/2000 Sayılı Tüzüklere göre üye ülkeler, JAR 1, JAR22, JAR 25, JAR AWO, JAR E, JAR P, JAR APU, JAR TSO, JAR VLA ve JAR 145 kapsamında ortak teknik gereklilikler ve idari prosedürler uyarınca tasarlanan, üretilen ve işlenen ürünleri ek bir teknik gereksinim veya değerlendirme istemeksizin tanımakla yükümlüdürler. Bu iki tüzük karşılıklı tanıma esasına dayanmaktadır. Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü JAR 145 "Onaylı Bakım Kuruluşları"na SHY 145 yönetmeliği ile uyum sağlamıştır. Söz konusu diğer JAR'lardan JAR 22, JAR 25, JAR E, JAR P ve JAR VLA kapsamında ülkemiz üretim yapmamakla birlikte, uygulamada bu belgeye sahip hava araçları için başka bir belge veya değerlendirmeye tabi tutmamaktadır. 3922/91 ve 2871/2000 Sayılı Tüzüklere bu başlıklar altında fiilen sağlanan uyumun mevzuatımıza da yansıtılması gerekmektedir. Bunun için, yurtiçi ve yurtdışında bu belgelere sahip olan ve/veya taşıyanlardan SHGM'ye ek bir teknik gereksinim veya değerlendirme talep etmeyeceğinin bir genelge yoluyla sektöre duyurulmasının en etkin yol olacağı düşünülmektedir. | |

| | |
|--|---------------------------------|
| Topluluk havaalanlarında slotların dağıtılmasına ilişkin ortak kurallar hakkında 18 Ocak 1993 tarih ve (EEC) No 95/93 sayılı Konsey Tüzüğü | |
| Yapılan/Yapılacak Uyum Çalışması Uygulanan prosedürlerin hukuki hiyerarşiye sokulması | Hedef 31 Aralık 2004 |
| <p>Daha önceden THY bünyesinde yapılmakta olan SLOT tahsisinin tarafsız, adil ve şeffaf bir biçimde yapılmasını sağlamak amacıyla yeni bir yapı oluşturulmuş ve slot koordinasyon süreci 30 Haziran 2005 tarih ve 14230 sayılı Bakanlık Makamı Oluru ile SHGM'ye verilmiştir.</p> <p>Bu değişikliğe bağlı olarak 23.08.2005 tarih 18347 sayılı Makam Onayı ile hazırlanan SLOT Uygulama Prensipleri Talimatı (SHT-SLOT) çıkartılmış, SLOT Koordinatörlüğü Makamı ve SLOT Talep Değerlendirme Komisyonu oluşturulmuştur.</p> <p>Bu aşamada söz konusu AB Tüzüğüne kısmi uyum sağlanmış bulunmaktadır.</p> | |
| Yolcuların fazla rezervasyona bağlı olarak taşınmaması, uzun süren uçuş gecikmeleri ve uçuş iptalleri durumlarında bu durumların telafi edilmesi ve yolcuya yardımcı olunması konularında ortak kurallar belirlenmesi ve (EEC) No 295/91 sayılı Tüzüğün iptal edilmesi hakkında Avrupa Parlamentosu ve Konsey Tüzüğü | |
| Yapılan/Yapılacak Uyum Çalışması Uygulanan prosedürlerin yönetmelik haline dönüştürülmesi | Hedef 31 Aralık 2004 |
| <p>Dünya genelindeki pek çok havayolu işletmesi bu tüzüğün havayolu işletmelerine yüksek maliyetler getireceğinden ve bazı havayolu işletmelerinin sektörden çekilmesine kadar varacak sonuçlar doğuracağından endişelenmektedir. 261/2005 sayılı Konsey Tüzüğü yürürlüğe girmeden IATA konuyu İngiltere Yüksek Mahkemesine taşımış ve konu Avrupa Topluluğu Adalet mahkemesine intikal etmiştir. Konu ile ilgili görüşleri alınan THY A.O. ve TÖSHİD benzer sıkıntıları dile getirmişler ve AB müktesebatının kabul edileceği tarihe kadar sadece Topluluk Havaalanlarına yapılan seferlerde uygulanmasını, AB müktesebatının kabulünden sonra ise tüm seferlerde uygulanması yönünde görüş bildirmişlerdir.</p> <p>Konu ile ilgili olarak yürütülen çalışmalara AB'deki gelişmeler doğrultusunda yön verilecektir.</p> | |
| Sivil havacılık kaza-kırım soruşturmalarının yönetilmesine ilişkin temel prensiplerin oluşturulması hakkında 21 Kasım 1994 tarih ve 94/56/EC sayılı Konsey Direktifi | |
| Yapılan/Yapılacak Uyum Çalışması SHY-13'ün gözden geçirilmesi | Hedef 31 Aralık 2004 |
| <p>Bu Konsey Direktifi'ne uyum sağlanması amacıyla SHY 13 tadil edilmiş ve gözden geçirilen taslak metin yetkili mercilere intikal ettirilmiştir. Bununla birlikte, söz konusu Direktife tam uyumun sağlanması için 3348 sayılı Ulaştırma Bakanlığının Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun'da bir düzenleme yapılması ve yeni bir yapılanmayla Kaza ve Olay Soruşturma Kurulu'nun oluşturulması gerekmektedir. Bu sayede kaza ve kırım soruşturması Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü'nden alınarak Ulaştırma Bakanlığı bünyesine dahil edilecektir. Böylece, Konsey Direktifinin üzerinde durduğu daimi ve</p> | |
| Ses altı hıza sahip sivil jet motorlu uçakların gürültü çıkartma sınırlamaları hakkında 4 Aralık 1989 tarih ve 89/629/EEC sayılı Konsey Direktifi | |
| Yapılan/Yapılacak Uyum Çalışması Yönetmelik hazırlanması | Hedef 30 Haziran 2005 |
| <p>Direktif ses hızının altındaki sivil jet uçakları Uluslararası Sivil Havacılık Sözleşmesi'nin 16 sayılı EK'inin 1. Cilt, 3. Kısım, 2. Bölüm'ünde belirtilen standartlara uygun gürültü sertifikası almadıkları sürece, 1 Kasım 1990 tarihinden itibaren AB üyesi ülkelerde faaliyet gösteremeyeceklerini belirtmektedir.</p> <p>ICAO Annex 16 Vol.1 Chap.3 standartını sağlamayan uçaklar, SHT-36-1A numaralı talimat ve Avrupa Sivil Havacılık Konferansı'nın (ECAC) 14/2 kararı uyarınca 1 Nisan 2002 tarihi itibarıyla Türk tescilinden düşürülmüştür. Bu gibi uçakların ülkemize girişi Ticari Hava Taşıma İşletmeleri Yönetmeliği SHY-6A ile engellendiğinden 89/629 sayılı direktife uyum sağlanmıştır.</p> | |
| Topluluk Havaalanlarında gürültüyle ilgili uçuş operasyon sınırlandırmalarının devreye sokulmasına ilişkin kural ve prosedürlerin oluşturulması hakkında 26 Mart 2002 tarih ve 2002/30/EC sayılı Avrupa Parlamentosu ve Konsey Direktifi | |
| Yapılan/Yapılacak Uyum Çalışması Yönetmelik hazırlanması | Hedef 30 Haziran 2005 |
| <p>Söz konusu direktif çevreye zarar veren uçakların kullanımını azaltmaya ve sonuçta tamamen engellemeye yöneliktir. Bu doğrultuda ICAO'nun 16. EK'inin 1. 2. Bölümünde yer alan Kısım 2'de tanımlanan Bölüm 2 (Chapter 2) uçaklarının kullanımının 1 Nisan 2002'ye kadar kaldırılması ve ayrıca Bölüm 3 uçaklarının (marjinal uygunluğa sahip uçaklar) kullanımının da kademeli olarak azaltılmasını öngörmektedir.</p> <p>Madde 7'de ise ICAO'nun 16. EK'inin 1. Bölüm, Kısım 2, 3. Cilt uyarınca gürültü sertifikası almış, referans döneminde (1 Ocak 1996-31 Aralık 2001 arası dönem) gelişmekte olan bir ülkeye tescilli olan</p> | |

| | |
|---|--|
| ve halen o ülkedeki özel ve tüzel kişilerce kullanılan marjinal uygunluğa sahip uçakların, direktifin yürürlüğe girmesinden sonra, 10 yıl süresince, Bölüm 3 uçaklarının kademeli olarak rücuhanu amaçlayan operasyon kısıtlamalarından muaf tutulacağı belirtilmektedir. Bu hüküm ülkemiz tesciline kayıtlı marjinal uygunluğa sahip uçaklar (Bölüm 3 uçakları) lehine kullanılabilir. Aynı hüküm, söz konusu rücuhanu gerçekleştirmek için 2012 yılına kadar süremiz olduğuna işaret etmektedir. Dolayısıyla şu anda herhangi bir yasal çalışma içine girmememiz ve AB ile başlanacak olan müzakere sürecindeki gelişmelere göre hareket etmemizin uygun olacağı mütalaa edilmektedir. | |
| Kaza durumlarında havayolu işletmesinin sorumluluğu hakkında 9 Ekim 1997 tarih ve 2027/97 sayılı Konsey Tüzüğü | |
| Yapılan/Yapılacak Uyum Çalışması Yönetmelik hazırlanması | Hedef 31 Aralık 2005 |
| Ulusal programda yer alan 2027/97 sayılı Konsey Tüzüğü, 1929 senesinde yapılan Varşova Sözleşmesi ile belirlenen taşıyıcı sorumluluğundaki limitleri arttırmayı ve uygulama farklılıklarını ortadan kaldırmayı hedeflemektedir. Bu Tüzüğü tadil eden 889/2002 sayılı Tüzük ise 28 Mayıs 1999'da Montreal'de, uluslararası havayolu taşımacılığında oluşan kazalardan doğan sorumluluğa dair yeni küresel kurallar koymuş olan ve Varşova Sözleşmesi ve onu tadil eden sözleşmelerin yerini alan Montreal Sözleşmesi'ni temel almaktadır. Dolayısıyla 28 Mayıs 1999 tarihinde imzalamış olduğumuz Montreal Sözleşmesi'nin TBMM tarafından onaylanıp yürürlüğe girmesi halinde Türkiye Ulusal Programda yer alan bu yükümlülüğü yerine getirmiş olacaktır. Söz konusu işlem Dışişleri Bakanlığı'na iletilmiş ve Bakanlık sorumluluğundan çıkmıştır. | |
| Hava trafik yönetimi donanım ve sistemlerinin tedarik edilmesinde uygun teknik özelliklerin kullanılması ve bu özelliklerin tanımlanması hakkında 19 Temmuz 1993 tarih ve 93/65/EEC sayılı Konsey Direktifi | |
| Yapılan/Yapılacak Uyum Çalışması Halen kullanılmakta olanlar da dahil, EUROCONTROL standartlarının gerektiğinde Yönetmeliğe dönüştürülmesi | Hedef 31 Aralık 2005 |
| 93/65/EEC sayılı Konsey Direktifini, 97/15/EC sayılı Komisyon Direktifini, 2082/2000/EC ve 980/2002 sayılı Komisyon Tüzüklerini değiştirmiştir. Bunun yanı sıra Tek Avrupa Hava Sahasının oluşturulması için AB tarafından çıkartılan 549/2004, 550/2004 ve 551/2004 sayılı Tüzükleri ile ilgili çalışmalar 552/2004 çerçevesinde ele alınmakta ve EUROCONTROL bünyesinde takip edilmektedir. Söz konusu çalışmalar, SHGM koordinasyonunda Genelkurmay Başkanlığı, Hava Kuvvetleri Komutanlığı, Dışişleri Bakanlığı ve DHMİ personelinin katılımıyla oluşturulan teknik bir ekip tarafından yürütülmektedir. | |
| Bilgisayarlı rezervasyon sistemlerinin kullanılmasına ilişkin kurallar hakkında 24 Temmuz 1989 tarih ve 2299/89 sayılı Konsey Tüzüğü | |
| Yapılan/Yapılacak Uyum Çalışması Yönetmelik hazırlanması | Hedef 30 Haziran 2006 |
| Bu Konsey Tüzüğü ile ilgili olarak ülkemizde uzun süredir benzer bir sistemi kullanan THY A.O.'dan görüş talep edilmiştir. THY'den alınan cevap doğrultusunda çalışmalara yön verilecektir. | |
| Topluluk havayolu işletmelerinin Topluluk içindeki hatlara erişimi hakkında 23 Temmuz 1992 tarih ve 2408/92 sayılı Konsey Tüzüğü. | |
| Yapılan/Yapılacak Uyum Çalışması Müzakere sürecinde belirlenecektir | Hedef Müzakere sürecinde belirlenecektir |
| Üye Devletler ve üçüncü ülkeler arasında hava taşımacılığı alanı ve uluslararası örgütler içindeki ilgili konulardaki eylemler konusunda bir danışma prosedürü oluşturan 20 Aralık 1979 tarih ve 80/50/EEC sayılı Konsey Kararı | |
| Yapılan/Yapılacak Uyum Çalışması Müzakere sürecinde belirlenecektir | Hedef Müzakere sürecinde belirlenecektir |

Kaynak: DPT 9. Kalkınma Planı Havayolu Ulaşımı Özel İhtisas Komisyonu Raporu, 2007'den alınmıştır.

2.4.3 AB'ye Tam Olarak Uyum Sağlanması Halinde Beklenen Etkiler

AB'ye tam uyum sağlanması halinde beklenen etkileri aşağıdaki gibi özetlemek mümkündür (DPT 9. Kalkınma Planı Havayolu Ulaşımı Özel İhtisas Komisyonu Raporu, 2007):

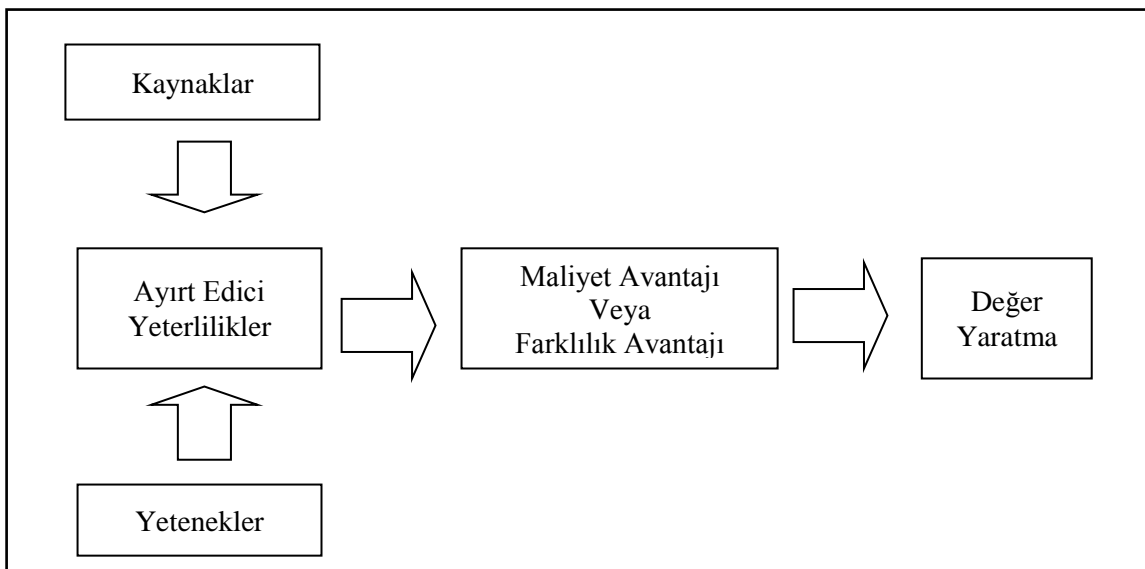
- AB'ye tam olarak uyum sağlandığı zaman sivil havacılık faaliyet alanlarının tamamını ilgilendiren ve havacılık emniyetini artırmaya yönelik olan tüm düzenlemeler üstlenilmiş ve uygulanır hale gelmiş olacaktır. Bu durumda Türk Sivil Havacılık Sisteminin genelinde havacılık emniyetinin ve güvenliğinin artacağını söylemek mümkündür.
- AB'ye tam olarak uyum sağlanmış olması kurumsal anlamda da gerekli düzenlemelerin yapılması anlamına gelmektedir. Bu durumda yıllardır üzerinde durulan yapısal sorunların giderilmiş olacağı düşünülebilir.
- Diğer yandan, hava seyrüsefer ve hava trafik yönetimindeki yeni düzenlemeler bu alanlarda etkinlik artışı sağlayacaktır. Örneğin, bu sayede uçuş gecikme ve iptalleri ile havayolu işletmelerinin direkt işletim giderlerinin azalacağı beklenmektedir. Havacılık emniyetinde beklenen artış ile birlikte bu etkiler tüm sivil hava taşımacılığı sistemini olumlu yönde etkileyecektir.
- AB'ye tam olarak uyum sağlanması ve tam üyeliğin elde edilmesi halinde hava taşımacılığı sektöründe rekabetin ciddi bir biçimde artacağı düşünülmektedir. Bu artış şu andaki Türk Tescilli havayolu ve diğer havacılık işletmelerini hem olumlu hem de olumsuz yönde etkileyebilir. Sözü edilen işletmelerin uyum sürecinde Topluluk işletmeleri karşısında rekabetçi üstünlükler elde etmeleri halinde günümüz şartlarına göre daha önemli fırsatları yakalayabilecekleri düşünülmektedir. Buna karşın, tersi durumda işletmeler çok ciddi tehditler ile karşı karşıya kalacaklardır.
- Hava taşımacılığı hizmetinin son kullanıcıları olan yolcular açısından bakıldığında sektörde olumlu gelişmelerin yaşanacağı düşünülmektedir. Rekabetin yoğun olduğu bir ortamda pazarın bilgi, beceri ve deneyim açısından çok daha güçlü oyunculara da açık hale gelmesi hizmet kalitesini artıracaktır. Daha düşük fiyatlar ile daha geniş bir uçuş ağında daha sık havayolu taşımacılığı hizmeti sunulacağını beklemek yanlış olmayacaktır. Diğer yandan, AB'nin yolcuların korunmasına ilişkin pek çok düzenlemesi bulunmaktadır.
- Havaalanları çevresinde yaşayanlar ile başka biçimlerde hava taşımacılığı sisteminden olumsuz yönde etkilenen insanlar açısından bakıldığında sıkı çevresel düzenlemelerin getirilmesi ve uygulanması bu konudaki rahatsızlıkları azaltacaktır.
- AB'nin ortak taşımacılık politikaları dikkate alındığında hava taşımacılığı ve diğer taşımacılık seçenekleri arasında bir bütünleşmenin sağlanacağı öngörülmektedir. Bu sayede pek çok sektörde etkinlik artışı sağlanacağı ve ekonomik gelişmenin artacağı düşünülebilir.

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

TÜRKİYE’DE HAVA ULAŞTIRMA SEKTÖRÜNÜN YAPISAL İNCELEMESİ ve REKABET ANALİZİ

3.1 Kaynak Temelli Yaklaşımına Göre Havayolu Ulaştırma Sektöründe Rekabet Avantajı

Bir işletme faaliyet gösterdiği sektör ortalamasının üzerinde karlar elde etmeyi sürdürüyorsa, o işletme için rakiplerinin üzerinde rekabet avantajına sahiptir denir. Pek çok iş geliştirme stratejisinin hedefi sürdürülebilir rekabet avantajı sağlamaktır. Rekabet avantajı, Maliyet ve Farklılık olmak üzere iki temel boyutta açıklanır. Yani, rekabet avantajı, bir işletme rakiplerinin sunduğu faydaları daha düşük maliyette sunabildiğinde (maliyet avantajı) ya da rekabet ettiği ürünlerin sahip olmadığı faydalar sunabildiğinde (farklılık avantajı) ortaya çıkmaktadır. Böylece, rekabet avantajı bir işletmenin müşterileri için üstün değer ve kendisi için de üstün kâr yaratmasını sağlar. Maliyet ve farklılık avantajları, bir işletmenin maliyet yada farklılık açısından bir lider olarak sektördeki yerini tanımladığından pozisyon avantajları olarak da bilinir. Rekabet avantajı yaklaşımında bir diğer boyut ise kaynak temelli bakıştır. Bu yaklaşıma göre bir işletme, rekabet avantajı yaratmak için kaynaklarından ve yeteneklerinden faydalandığını vurgulamaktadır. Aşağıdaki model, kaynak temelli ve pozisyon temelli bakışları birleştirerek rekabet avantajı kavramını modellemektedir (Porter, 1998).



Şekil 3.1 Rekabet Avantajı Modeli

Kaynak: Porter, 1998.

Kaynak temelli yaklaşım rekabet avantajını yakalamak için rakiplerinden üstün kaynaklara ve yeteneklere sahip olunması gerektiğini savunur. Bu rekabet üstünlüğü olmadan, işletmelerin yaptıkları, rakipleri tarafından kolayca taklit edilebilir ve elde edilebilecek rekabet avantajı kaybolur. Kaynaklar, maliyet veya farklılık avantajı sağlamak için uygun ve çok az rakibin ulaşabileceği işletmeye has özelliklerdir. Aşağıdakiler bu çeşit kaynaklara bir kaç örnektir (Taşgit, s.26 2008):

- Patent ve marka
- Bilgi birikimi
- Düzenlenmiş müşteri ilişkisi
- İşletmenin bilinirliği
- Marka değeri

Yetenekler, kaynaklardan etkili ve verimli şekilde faydalanmayı sağlamaktadır. Örneğin bir ürünü rakiplerinden önce pazara getirebilme bir yetenektir. Bu yetenekler işletme içinde örtüktür ve üretim süreçleri kadar gibi yazıya dökülemez dolayısıyla rakipler tarafından taklit edilmesi zordur. İşletme kaynakları ve yetenekleri beraberce işletme ayırt edici yeterliliklerini oluşturur. Bu özellikler, maliyet veya farklılık avantajı yaratabilmek için başlangıç noktası olabilecek; yenilikçiliğin, verimliliğin, kalite ve müşteri sorumlğunun oluşmasını mümkün kılmaktadır (Taşgit s.26, 2008).

Araştırmacılar tarafından rekabet avantajının, kaynakların ve yeteneklerin kullanılarak daha düşük maliyetle üretim veya farklı ürün oluşturmakla yaratıldığı savunulmaktadır. Bir işletmenin sektördeki konumunu düşük maliyet stratejisi yada farklılaştırma stratejisi kararı belirler. Bu karar, kuruluşun rekabet stratejisinin merkezi bileşenidir. Diğer önemli bir kararda ne kadar geniş yada dar pazar diliminin hedeflendiğidir. Porter (1998) bir kuruluşun rekabet avantajı yaratması ve sürdürebilmesinde geniş kapsamlı stratejileri tanımlamak için maliyet avantajı, farklılık avantajı ve dar yada geniş pazar odağını kullanmıştır (Taşgit s.26, 2008).

3.2 Hava Ulaştırma Sektörü ve Elmas Modeli

Klasik uluslararası ticaret teorileri rekabet avantajlarının, ülkelerin gelecek nesillere bırakabileceği üretim faktörlerine bağlı olduğunu savunmaktadır. Bu üretim faktörleri ülke toprağı, doğal kaynaklar ve nüfus gibi kavramları içine almaktadır. Porter (1998) ise ulusların nitelikli işgücü, güçlü teknoloji, bilgi birikimi ve kültür gibi kendi ileri faktör havuzlarını yaratabileceğini ileri sürmektedir. Porter (1998), Ulusal Avantajın Belirleyici Unsurlarını Rekabet Elması Modeli ile açıklamıştır. Porter (1998), bu model ile, firmaların rekabet avantajı geliştirmelerinde etkiye sahip dört faktörü ele almaktadır. Elmasın dört köşesinde

“faktör koşulları”, “talep koşulları”, “firma stratejisi ve rekabet yapısı” ve “ilgili ve destekleyici endüstrilerin varlığı” vardır. Porter, bu elmas modelini hangi firma ve endüstrilerin rekabet avantajına sahip olduğunu tespit etmekte kullanmıştır ve ilgili ve destekleyici endüstrilerin önemi, kümelenmelere olan ilgiyi teşvik etmiştir. Porter, bu model ile ülkelerin endüstrileri için kurabileceği alanların temsil edildiğini savunmaktadır (Porter, 1998).

Elmas Modelindeki her nokta ve elmas modelinin bütünü ulusal nispi avantajlara götürecek dört bileşeni etkiler. Bunlar; kaynaklara ve becerilere erişim; kuruluşun, bu kaynaklarla ve becerilerle hangi fırsatları değerlendireceği kararı; birimlerin hedefleri; kuruluşlar üzerindeki yenilik ve yatırım baskısıdır.

- Faktör Koşulları
 - Bir ülke kaynaklar ve teknoloji gibi kendi önemli girdilerini yaratabilir.
 - Bölgesel girdi dezavantajları kuruluşları ulusal nispi avantaj oluşturabilecek yeniliğe ve yeni metotlar geliştirmeye zorlar.
- Talep Koşulları
 - Bir ürüne iç pazardaki talep, dışarıdaki pazarlardaki talepten daha yüksek olduğu zamanlarda, bölgesel kuruluşlar bu ürüne daha önem verirler. Bu ürün ihraç edilmeye başlandığında, rekabet avantajını da beraberinde getirir.
 - Daha talepkar iç pazar, rekabet avantajı doğurur.
 - Güçlü ve değişimleri takip eden pazar, bölgesel firmaları küresel değişimleri takibe zorlar.
- İlgili ve Destekleyici Sektörler
 - Bölgesel destekleyici endüstriler rekabetçi ise, kuruluşlar maliyete etkili ve yenilikçi girdilerin rahatlığını yaşar.
 - Bu etki tedarikçiler küresel rekabet yaşadığında güçlenir.
- Firma Stratejisi ve Rekabet Yapısı
 - Bölgesel şartlar firma stratejilerini etkiler.
 - Sektördeki düşük rekabet o sektörü çekici kılar. Bu açıdan bakıldığında firmalar düşük rekabeti tercih ederler fakat bölgesel rekabet firmaları yeniliğe ve gelişmeye zorlar. Sonuç olarak yüksek bölgesel rekabet, düşük küresel rekabeti doğurur.
 - Bölgesel rekabet, firmaların temel avantajlardan öteye gitmeye zorlar.

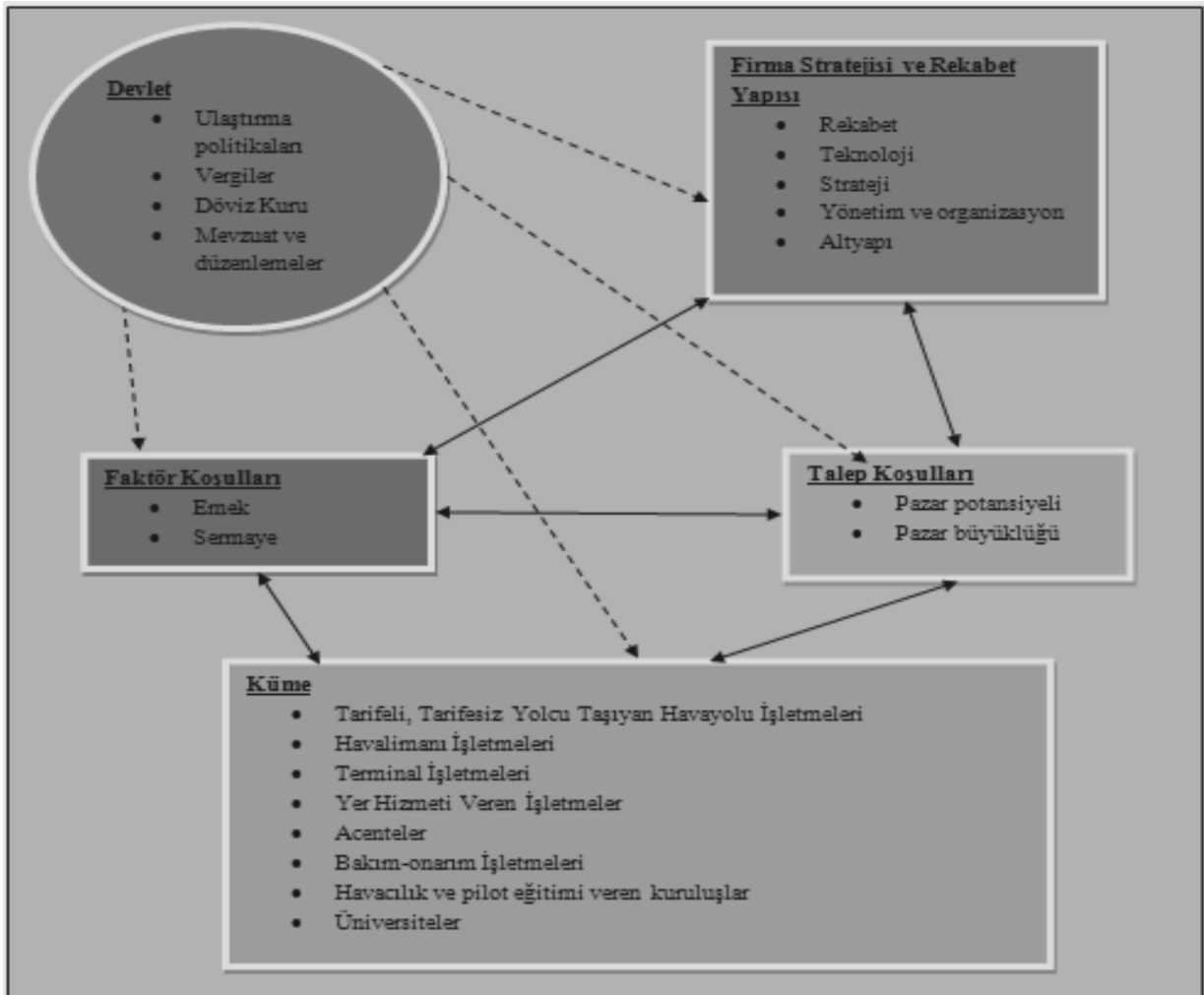
Elmas Modelinde, bir bileşenin etkisi diğerlerine de bağlıdır. Örneğin girdi dezavantajları yeterli rekabet olmadıkça firmaları yenilikçi olmaya itmeyecektir. Elmas

Modeli aynı zamanda kendi kendini kuvvetlendirme modelidir. Örneğin yüksek rekabet seviyesi yegâne özelleşmiş girdilerin oluşumuna neden olur.

Kamunun üzerine düşen görevler ise;

- Geliştirilmiş standartlar ile işletmeleri performanslarını yükseltmek için cesaretlendirmek,
- Talep görece ürünlerin önceden tespit edip modellemek,
- Özelleştirilmiş girdi üretimine odaklamak,
- Bölgesel rekabeti engelleyecek direkt birliklikleri (tekelleşme) kısıtlandırmaktır.

Porter (1998), orijinal tezini bir bütün olarak tüm ulusa uygularken, ekonomik faaliyetlerinin büyük bir kısmının bölgesel düzeyde gerçekleştiğini fark etmiştir. Böylece, teorileri daha çok bölgelere uygulanmaya başlanmıştır.



Şekil 3.2 Hava Ulaştırma Sektörü Elmas Analizi

Kaynak: Porter'ın Elmas Modeli'ne dayanılarak uyarlanmıştır.

3.3 Hava Ulaştırma Sektörünün Türkiye İçin Uluslararası Temel Göstergeleri

Değişen ve gelişen dünya ekonomisi, hava taşımacılığı sektörünün büyük bir hızla ilerlemesine ve sektöre olan talebin artmasına neden olmuştur. Sivil hava taşımacılığı talebini etkileyen birçok olumlu ve olumsuz faktör bulunmaktadır. Olumlu faktörler; dünya ve bölgesel gayri safi hasıladaki büyüme, yeni teknoloji ve geniş gövdeli uçakların üretimi, yeni hizmet sunum süreçleri, işbirlikleri, yapısal gelişmeler, ulusal gelişim programları ile ticaretteki büyüme olarak sıralanırken, olumsuz faktörler ise; yakıt maliyetlerinin artması, pazardaki yoğun rekabet, vergilerin yüksekliği, savaşlar, ekonomik krizler, ticari kotalar ile son yıllarda artan terörist saldırılar biçiminde sıralanmaktadır (DPT 9. Kalkınma Planı Havayolu Ulaşımı Özel İhtisas Komisyonu Raporu, 2007).

1990–1991 yıllarında, Körfez Savaşı'ndan olumsuz yönde etkilenen havayolu trafiğinin 1992 yılından itibaren tekrar gelişmeye başladığı ve 1995 yılında, Körfez Savaşı nedeniyle havayolu işletmelerinin uğradıkları zararları kapatmaya devam ettikleri görülmüştür. 1995 yılında dünya yolcu trafiğinde %6.6 ve yük trafiğinde ise %6.7'lik bir artış yaşanmıştır. Türkiye'de ise 1995 yılında GSYİH'de %6.7, turizm gelirlerinde %14.7'lik bir artışa karşın yolcu trafiğinde %24.3'lük daha yüksek bir artış sağlanmıştır. Dış ticaret gelirlerinde %38.5'lik artış, yük trafiğine %17.3'lük bir artışla yansımıştır. Daha sonraki yıllarda Körfez Savaşı'nın olumsuz etkilerini üzerinden atarak gelişme gösteren sektör, 1998 yılında Asya'da yaşanan ekonomik krizden önemli ölçüde etkilenmiştir (Sarılğan,2007).

Dünyada havayolu işletmeleri ekonomik krizin neden olduğu olumsuzlukları ortadan kaldırmak amacıyla, operasyonlarını yeniden düzenleyerek personel azaltma ya da filolarını yeniden planlama gibi çeşitli önlemlere başvurmuşlardır. Bu eğilim Türkiye'de de gözlenmiştir. 1998 yılında GSYİH'de %3.2, turizm gelirlerinde %2.5 oranında bir artış yaşanmasına karşın, bu artış oranı bir önceki yıla göre oldukça düşük kalmıştır. Diğer yandan yolcu trafiğinde %0.6'lık bir düşüş yaşanmıştır (Sarılğan,2007).

1999 yılında, dünya genelinde krizin etkileri azalmaya başlamış olup, yolcu ve yük trafiğinde %6'lık bir artış görülmüştür. Ancak Türkiye'de 17 Ağustos ve 12 Kasım 1999 tarihinde yaşanan depremlerin etkisi sektöre de yansımıştır. Bunun sonucunda GSYİH'de %4,7, turizm gelirlerinde %27,5'lik azalmalar gerçekleşmiştir. Bu değerlerdeki düşüş yolcu trafiğini de etkilemiş, %12,2'lik bir düşüş gözlenmiştir. Yine 1999'da dış ticaret gelirlerindeki %7,7'lik azalış, yük trafiğinde de %5,5'lik bir azalışa sebep olmuştur (Sarılğan,2007).

2001 yılında ABD'de yaşanan 11 Eylül terörist saldırılarının etkileri tüm dünyada hissedilmiştir. 2001 yılında, dünya yolcu trafiğinde %2, yük trafiğinde %5 oranında düşüşler yaşanmıştır. Türkiye'de ise GSYİH'de %7,5'lik düşüş yaşanmış ancak turizm gelirlerinde

%5,9'luk artış olmuştur buna karşın yolcu trafiğinde %3,3'lük düşüş görülmüştür. Yük trafiğinde %4,2'lik bir düşüş olmasına karşın dış ticaret %11,6'lık artış seyretmiştir. Yük ve yolcu trafiğinde yaşanan düşüşlerin nedenin, terör saldırıları sonucunda sivil hava taşımacılığına olan güvenin sarsılması olduğu söylenebilir. 2001 yılında IATA verilerine göre havayolu işletmeleri 18 milyar dolar (USD) zarar etmiştir. Toplam uçuş kapasitesi %20 oranında gerilemiş, sektörde 200 bin çalışanın işine son verilmiş, Swissair, Sabena ve US Airways köklü havayolu işletmeleri iflas etmiştir. 2002 yılında ise gerileme yavaşlamış ve sektörün toplam zararı 6 milyar dolara (USD) düşmüş olmasına rağmen, dünyanın ikinci büyük havayolu işletmesi olan United Airlines iflas etmiştir. IATA verilerine göre, 11 Eylül saldırılarının havayolu işletmelerine yaşattığı zarar 36 milyar dolar (USD) olarak belirlenmiştir (Sarılğan, 2007).

2003 yılında meydana gelen Irak savaşı ile SARS krizi sektörü bölgesel olarak etkilemiş olup, dünyada yolcu trafiği %3, yük trafiği ise %7 oranında artmıştır. Türk sivil hava taşımacılığı sektörü bu krizlerden görece olarak daha az etkilenmemiştir. 2003 yılında GSYİH'de %5,9, turizm gelirlerinde %55,6'lık bir artış yaşanmıştır. Buna karşın yolcu trafiğinde %1,9'luk düşük bir oranda artış görülmüştür. Yine 2003 yılında dış ticaret gelirleri %33'lük bir artış gösterirken yük trafiğinde sadece %5,8'lik bir artış görülmüştür (Sarılğan,2007).

2004 yılına gelindiğinde tüm dünyada sivil hava taşımacılığının krizlerin ardından hızlı bir gelişim dönemine girdiği yıl olmuştur. Türkiye'de ise 2004 yılında GSYİH'de %9, turizm gelirlerinde %20,3 artış yaşanırken, yolcu trafiğinde %30,7'lik hızlı bir artış olmuştur. Dış ticaretteki %37,7'lik artış, yük trafiğine %20,9'luk bir oranla yansımıştır. Türkiye'de 2004 yılında yolcu trafiğinde görülen bu artışın önemli bir nedeni de, iç hat uçuşlarında özel havayolu işletmelerine yönelik kısıtlamaların kaldırılmış olmasıdır. Böylece iç hatlarda tekel konumundaki THY'ye rakip işletmeler faaliyete geçmiştir. Türk Sivil Hava Taşımacılığı için önemli bir dönemeç olan bu dönemde Fly Air, Onur Air ve Atlas Jet Havayolları yetki belgesi almıştır. 2003 yılında iç hat trafiği, 2002 yılına göre %4,9 artarken, 2004 yılında 2003 yılına göre %58,1 oranında artış göstermiştir (Sarılğan,2007).

IATA verilerine göre, 2004 itibariyle 4 milyon kişinin çalıştığı dünya sivil havacılık sektörünün cirosu 400 milyar dolar (USD) olarak gerçekleşmiştir. Bu da dünya gelirlerinin %4,5'lik bölümünü oluşturmaktadır. Sektör büyüme eğilimini son 30 yılda sürdürmüş ve dünya yolcu trafiği 1,8 milyar yolcuya ulaşmıştır. 2005 yılının ilk 6 ayında Türkiye'de GSYİH'de % 4,2, turizm gelirlerinde %67,1 artış gözlenirken, yolcu trafiğindeki artış %21,9 oranında gerçekleşmiştir. Dış ticaret gelirlerindeki % 21,3'lük artışla birlikte yük trafiğindeki

artış % 14,6 oranında olmuştur. Dünya ortalamasının üzerinde seyreden Türkiye'deki gelişmeler havacılık sektörü için önemli fırsatlar doğurmaktadır (Sarılğan,2007; Taşgit,2008).

3.4 Havayolu Ulaştırma Sektörü SWOT Analizi

SWOT (Strengths-Weaknesses-Opportunities-Threats) Analizi yapılırken sivil havayolu ulaşımı sistem olarak ele alınmış, yönetim, havaalanları, havayolu işletmeciliği, hava aracı bakımı, eğitim, yer hizmetleri, hava trafik yönetimi, genel havacılık gibi alt sistemler olarak değerlendirilmiştir.

SWOT Analizinde öncelikle Türk Havayolu Ulaşımı Sisteminin güçlü ve zayıf yönleri ortaya konmuş daha sonra çevresel unsurlar da dikkate alınarak bu güçlü ve zayıf yönlerin oluşturacağı fırsatlar ve tehditler saptanmaya çalışılmıştır.

3.4.1 Güçlü Yönler

Aşağıda maddeler halinde ele alınan güçlü yönler öncelik sırasına göre verilmiştir.

- i. Coğrafi Konum ve Turizm Pazarlarına Yakınlık : Türkiye'nin coğrafi anlamda stratejik konumu ve hedef pazarlara yakınlığı havayolu taşımacılığı için güçlü bir yöndür
- ii. Türkiye'nin Turizm Açısından Tanınan Bir Destinasyon Olması: Türkiye'nin bilinirliği arttıkça turizm talebi artmaktadır ayrıca yurtdışında yaşayan vatandaşlar da havayolu taşımacılığına talebi arttırmaktadır.
- iii. Havaalanı , Havalimanı Sayısında Artış ve Modern Havalimanlarının Varlığı: Çok sayıda havaalanı ve havalimanı olması ve bunların modern şekilde inşa edilmesi önemli bir güçlü yöndür.
- iv. Genç ve Modern Filo: Başta THY ve Pegasus Havayolları olmak üzere sektördeki oyuncular filolarına son model uçakları eklemektedir. Sektör için teknolojik gelişmelere uyum önemli bir güçlü yöndür.
- v. İşgücü Potansiyeli : Türkiye'nin genç nüfusu sektörün ihtiyacını besleyen önemli bir güçlü yöndür.
- vi. Havacılık Eğitim Kuruluşlarının Artması: Nitelikli işgücüne olan ihtiyaçla birlikte havacılıkta uzmanlığın artması için havacılık eğitim kuruluşları kurulmuş ve sayıları giderek artmıştır. Sektöre gereken işgücünü sağlayan bu faktör bir güçlü yöndür.

3.4.2 Zayıf Yönler

Aşağıda maddeler halinde ele alınan zayıf yönler öncelik sırasına göre verilmiştir.

- i. Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü'nün Yapısal Eksiklikleri: Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü'nün dünyadaki örneklerinin nitelik ve nicelik açısından sahip olduğu özellikleri taşınamaması uçuş emniyetini tehdit ederek Türk Sivil Havacılığının sağlıklı gelişiminde önemli bir sorun teşkil etmektedir.
- ii. Nitelikli İşgücü Eksikliği: Havacılık sektöründeki hızlı ve plansız büyüme, var olan nitelikli insan kaynağı açığını daha da arttırmıştır, özellikle pilot talebini Türkiye sektör için karşılayamamakta bu sebeple yurtdışından pilot getirilmektedir. Bu açık filoların genişlemesiyle daha da artacaktır.
- iii. Havaalanı ve Havalimanı Standartları ve Altyapı Yetersizliği: Türkiye'de yaklaşık 70 civarı havaalanı ve havalimanı bulunmasına karşın, havaalanlarının bir kısmı STOL (Short Take Off and Landing) nitelikte olup büyük gövdeli uçakların iniş ve kalkışına uygun değildir. Bu da havayolu ulaştırmasının gelişiminde önemli bir engel teşkil etmektedir.
- iv. Orantısız Yapılanma: Taşıma kapasitesini aşan yapılanma kurumlar arası eşgüdüm eksikliğini doğurarak zayıf bir yön olarak karşımıza çıkmaktadır.
- v. Mevzuat Yetersizliği: Sivil havacılık faaliyetlerini aksatan mevzuat eksikliği AB'ye uyum anlamında da güçlükler çıkararak sektörü zayıflatan bir yön olarak karşımıza çıkmaktadır

3.4.3 Fırsatlar

- i. Türk Havayolu Taşımacılığı Sektöründeki Büyüme Hızı: Türkiye'de sektör henüz doyuma ulaşmamış hala büyüme trendindedir.
- ii. Bakım ve Eğitim Alanlarındaki Gelişmeler: Türkiye'nin uçak bakım faaliyetlerindeki ilerlemesiyle beraber havayolu şirketleri kendi bakım ünitelerini kurmaya başlamışlardır. Bu üniteler kendi ihtiyaçlarının yanı sıra başka ülkelere gelen talepleri de karşılamaya başlamışlardır. Mevcut potansiyelle beraber bu alandaki gelişmeler Türkiye'yi uçak bakımında önemli bir merkez haline getirecektir. Bunun yanında pilotaj eğitimi konusunda gereken altyapı oluşturulduğunda 11 Eylül saldırıları sonrası Müslüman ülkelere pilotaj eğitimi vermeyen ADB' nin boşalttığı pazarı Türkiye fırsat olarak değerlendirebilir.
- iii. AB Uyum Sürecinde Süren Müzakereler : Uyum süreci bünyesinde havacılık emniyeti ve güvenliği konusunda AB standartlarının Türkiye'de uygulanmasıyla büyüme potansiyeli gösteren Türk Havacılık Sektörü önemli gelişmeler gösterecektir.

- iv. Türkiye Turizm Talebinin Artması: Hedef turizm pazarları Çin , Rusya gibi ülkelerin hızlı ekonomik gelişmeleri ve Türkiye'nin turizm için cazibe merkezi olması bir fırsattır.

3.4.4 Tehditler

- i. Coğrafyada Yaşanan Gerginlikler: Suriye, İran, Irak, Lübnan, Mısır gibi ülkelerde yaşanan krizler Türkiye'de başta turizm olmak üzere havacılık sektörünü de olumsuz etkilemektedir.
- ii. Yakıt Fiyatlarındaki Artış: Maliyetler içerisinde önemli yere sahip olan yakıt fiyatlarının artma eğiliminde olması ve yakıttan alınan yüksek vergiler önemli bir tehdittir.
- iii. Salgın Hastalıklar: Zaman zaman ortaya çıkan kuş gribi, domuz gribi gibi hastalıklar sektörü olumsuz etkilemektedir.
- iv. Terör Olayları : Terör olayları birbiriyle bağlı iki sektör olan turizm ve hava taşımacılığı için tehdittir
- v. Doğa Olayları: Volkan patlamaları , sis, kar, şiddetli yağış , rüzgar gibi doğa olayları uçuş iptallerine sebep olmasından ötürü sektör için tehdittir.

3.5 Hava Yolu İşletmeleri Kümeleme Analizi

3.5.1 Kümeleme Analizi

Kümeleme Analizi, (Clustering Analysis) X veri matrisinde yer alan ve doğal gruplamaları kesin olarak bilinmeyen birimleri, değişkenleri ya da birim ve değişkenleri birbiri ile benzer olan alt kümelere (grup, sınıf) ayırmaya yardımcı olan yöntemler topluluğudur (Hair vd, 1995).

Kümeleme analizi; birimleri, değişkenler arası benzerlik ya da farklılıklara dayalı olarak hesaplanan bazı ölçülerden yararlanarak homojen gruplara bölmek belirli prototipler tanımlamak amacıyla kullanılır (Hair vd, 1995).

Kümeleme analizi için başka bir tanım da şu biçimde yapılmaktadır. “ Kümeleme analizi, temel amacı nesnelere (birimleri) sahip oldukları karakteristik özellikleri baz alarak gruplamak olan çok değişkenli teknikler grubudur. Kümeleme analizi, nesnelere küme içerisinde çok benzer biçimde, kümeler arasında farklı olacak biçimde kümeler. Kümeleme işlemi başarılı olursa, bir geometrik çizim yapıldığında nesnelere küme içerisinde birbirine çok yakın, kümeler ise birbirinden uzak olacaktır (Hair vd, 1995)

Kümeleme analizi, temel olarak dört değişik amaca yönelik işlev yerine getirir (Hair vd, 1995).

- a) n sayıda birimi, nesneyi, oluşumu p değişkene göre saptanan özelliklerine göre olabildiğince kendi içinde türdeş ve kendi aralarında farklı alt gruplara ayırmak,
- b) p sayıda değişkeni, n sayıda birimde saptanan değerlere göre ortak özellikleri açıkladığı varsayılan alt kümelere ayırmak ve ortak faktör yapıları ortaya koymak,
- c) Hem birimleri hem de değişkenleri birlikte ele alarak ortak n birimi p değişkene göre ortak özellikli alt kümelere ayırmak,
- d) Birimleri, p değişkene göre saptanan değerlere göre, izledikleri biyolojik ve tipolojik sınıflamayı ortaya koymak

Kümeleme analizinin uygulama aşamaları aşağıdaki gibi verilebilir.

- i. Birim ya da değişkenlerin doğal gruplamaları hakkında kesin bilgilerin bulunmadığı popülasyonlardan alınan n sayıda birimin p sayıda değişkenine ilişkin gözlemlerin elde edilmesi (veri matrisinin belirlenmesi)
- ii. Birimlerin/değişkenlerin birbirleri ile olan benzerliklerini ya da farklılıklarını gösteren uygun bir benzerlik ölçüsü ile birimlerin/değişkenlerin birbirlerine uzaklıklarının hesaplanması (Benzerlik ya da farklılık matrisinin belirlenmesi)
- iii. Uygun küme yöntemi yardımı ile benzerlik/farklılık matrisine göre birimlerin/değişkenlerin uygun sayıda kümelere ayrılması
- iv. Elde edilen kümelerin yorumlanması ve bu kümeleme yapısına dayalı olarak kurulan hipotezlerin doğrulanması için gerekli analitik yöntemlerin uygulanması

Yukarıdaki açıklamadan da anlaşılacağı gibi kümeleme analizi çok sayıda değişik işlevi yerine getiren yöntemler topluluğudur. Bu nedenle farklı amaçlar için farklı yöntemler uygulanır. Ayrıca değişkenlerin ölçü birimlerinin ve ölçümleme tekniklerinin farklı olmasından dolayı birimlerinin benzerliklerinin ortaya konmasında da değişik ölçüler kullanılır (Hair vd, 1995).

Bir veri setinde yer alan birimlerin kümelenmesi işlemi bu birimlerin birbirleriyle olan benzerlikleri ya da birbirlerine olan uzaklıkları kullanılarak gerçekleştirilmektedir. Değişkenlerin kesikli ya da sürekli olmalarına ya da değişkenlerin nominal, ordinal, aralık ya da oransal ölçekte olmalarına göre hangi uzaklık ölçüsünün ya da hangi benzerlik ölçüsünün kullanılacağına karar verilir. Değişkenlerin türlerine göre kullanılan uzaklık veya benzerlik ölçüleri aşağıda anlatılmıştır (Hair vd, 1995):

- i. Aralık Ölçekli ve Oransal Ölçekli Değişkenler: Aralık ölçekli değişkenler arasındaki karşılaştırma oranıyla değil fark ile yapılır. Örneğin, sıcaklık değişkeni inceleniyorsa , bir ev diğer evden 2 kat daha sıcak demek yerine, 5 C daha sıcak

gibi bir tanımlama yapılır. Oransal ölçekli değişkenlerse; alan, uzunluk gibi aralarında kıyaslama yapılırken bir oran belirtebileceğimiz değişkenlerdir. Örneğin, oraya ulaşmak için A yolunu kullanırsak B yoluna göre iki kat daha fazla yol yürümüş oluruz, diyebiliriz. Aralık ve oransal ölçekteki değişkenleri bulunan birimleri kümelerken, değişik uzaklık ölçüleri kullanılır. Bu ölçülerden bazıları: Öklidyen, Manhattan, Minkowski uzaklık ölçüleridir. Uzaklık formülleri p boyuta sahip 2 birim arasındaki uzaklığa göre verilmiştir.

- ii. Öklidyen Uzaklık Ölçüsü: Öklidyen uzaklık ölçüsü kullanılarak iki birim arasındaki uzaklık

$$d(i, j) = \sqrt{(x_{i1} - x_{j1})^2 + (x_{i2} - x_{j2})^2 + \dots + (x_{ip} - x_{jp})^2} \quad (1)$$

formülüyle hesaplanır. En çok kullanılan ölçü birimidir. Kümeleme analizinde kullanılacak olan değişkenler belirli bir önem derecesinde ağırlıklandırılmışsa, Öklidyen uzaklık ölçüsü formülü aşağıdaki gibi olur.

$$d(i, j) = \sqrt{w_1(x_{i1} - x_{j1})^2 + w_2(x_{i2} - x_{j2})^2 + \dots + w_p(x_{ip} - x_{jp})^2} \quad (2)$$

- iii. Pearson Uzaklık Ölçüsü: Pearson uzaklık ölçüsü kullanılarak iki birim arasındaki uzaklık

$$d(i, j) = \sqrt{(x_{i1} - x_{j1})^2 / S_1^2 + (x_{i2} - x_{j2})^2 / S_2^2 + \dots + (x_{ip} - x_{jp})^2 / S_p^2} \quad (3)$$

formülü ile hesaplanır. Bu formülde kullanılan S_p , uzaklığın hesaplandığı değişkene ait varyanstır. Bununla birlikte farklı gruplar hakkında önceden bilgi sahibi olunmadığı için, uzaklık hesaplanmasında S değerinin kullanılması doğru olmaz. Bu nedenle Pearson uzaklık ölçüsü yerine genellikle Öklidyen uzaklık ölçüsü tercih edilir. Kümeleme analizinde kullanılacak olan değişkenler belirli önem derecelerine göre ağırlıklandırılmışlarsa, Pearson uzaklık ölçüsü formülü aşağıdaki gibi olur.

$$d(i, j) = \sqrt{w_1(x_{i1} - x_{j1})^2 / S_1^2 + w_2(x_{i2} - x_{j2})^2 / S_2^2 + \dots + w_p(x_{ip} - x_{jp})^2 / S_p^2} \quad (4)$$

Pearson uzaklık ölçüsü, “karesel Pearson uzaklık” ya da “standardize öklid uzaklığı” adı da verilir.

- iv. Manhattan Uzaklık Ölçüsü: $d(i, j) = (|x_{i1} - x_{j1}| + |x_{i2} - x_{j2}| + \dots + |x_{ip} - x_{jp}|)$ (5)

formülü ile hesaplanır. Bu ölçü de birimler arasındaki mutlak uzaklık kullanılır. Kümeleme analizinde kullanılacak olan değişkenler eğer belirli bir önem derecesinde ağırlıklandırılmışlarsa, Manhattan uzaklık ölçüsü formülü aşağıdaki gibi olur.

$$d(i, j) = (w_1|x_{i1} - x_{j1}| + w_2|x_{i2} - x_{j2}| + \dots + w_p|x_{ip} - x_{jp}|) \quad (6)$$

Manhattan uzaklık ölçüsüne, “city block uzaklık ölçüsü” adı da verilir.

- v. Minkowski Uzaklık Ölçüsü: Minkowski uzaklık ölçüsü genel bir formüldür. Formülde yer alan m değerinin alacağı farklı değerlere göre yeni formüller türetir. Minkowski uzaklık ölçüsü kullanılarak iki birim arasındaki uzaklık

$$d(i, j) = \left[|x_{i1} - x_{j1}|^m + |x_{i2} - x_{j2}|^m + \dots + |x_{ip} - x_{jp}|^m \right]^{1/m} \quad (7)$$

Formülü ile hesaplanır. Kümeleme analizinde kullanılacak olan değişkenler belirli önem derecelerine göre ağırlıklandırılmışlarsa , Minkowski uzaklık ölçüsü formülü aşağıdaki gibidir.

$$d(i, j) = \left[w_1|x_{i1} - x_{j1}|^m + w_2|x_{i2} - x_{j2}|^m + \dots + w_p|x_{ip} - x_{jp}|^m \right]^{1/m}$$

Minkowski uzaklık ölçüsündeki m değeri büyük ve küçük farklara verilen ağırlığı değiştirir. M = 1 değerini alırsa, formül, Manhattan uzaklık ölçüsünün formülüne, m = 2 değerini alırsak, formül Öklidyen uzaklık ölçüsü formülüne dönüşür.

Uzaklık fonksiyonun özellikleri aşağıdaki gibidir:

- $d(i, j) \geq 0$; Uzaklık negatif değil
- $d(i, i) = 0$; Her birim kendisine olan uzaklığı sıfırlar.
- $d(i, j) = d(j, i)$; Uzaklık fonksiyonu simetriktir.
- $d(i, j) \leq d(i, h) + d(h, j)$; iki birimin arasındaki uzaklık bu iki birimin üçüncü bir birime olan uzaklıkları toplamından küçük olamaz (üçgen eşitsizliği).

3.5.2 Değişkenlerin Standardizasyonu ve Değişkenlerin Dönüştürülmesi

Veri matrisinde yer alan değişkenlerin ortalamaları ve varyansları birbirlerinden oldukça farklı olduğu durumlarda birimler arası uzaklık hesaplanırken, ortalaması daha büyük ve/veya varyansı daha büyük olan değişkenler, hesaplanılan uzaklık değerine daha büyük etki yapacaktır. Bu durumda kümeler oluşturulurken sistematik bir yanlış yapılmış olacaktır. Ayrıca değişkenlerde yer alan aşırı değerlerde uzaklık değerine etki eden başka bir faktördür.

Aşırı değerler kümeleme analizi sonucunda ayrı kümeler olarak karşımıza çıkabilir. Bu gibi durumlar söz konusu olduğunda yapılacak işlem, değişkenlerin dönüştürülmesidir. Verilerin dönüştürülme işlemi, standartizasyon ya da belirli aralıklara indirgeme biçiminde gerçekleşir. Verilerin dönüştürülmesinde kullanılan bazı teknikler : z skorlarına dönüştürme, standart sapma 1 olacak şekilde indirgeme, maksimum değer bir olacak biçimde indirgemedir.

- i. Z skorlarına dönüştürme: Bu yöntem, oransal ve aralık ölçekli veriler söz konusu olduğunda verilerin çok değişkenli normal dağılım gösterdiği varsayımıyla verilere uygulanan bir yöntemdir.

$$z_{ik} = \frac{x_{ik} - \bar{x}}{s_k}$$

- ii. $-1 \leq x \leq +1$ aralığına indirgeme: Eğer veri seti heterojen bir yapıda ise ve aşırı değerler söz konusu ise bu yöntem tercih edilir. Dönüştürülecek değişkenlerde + ya da - değerler var olduğunda ve $|x_{\min}| \leq x_{\max}$ olduğu durumlarda uygulanır. Dizideki en büyük değer x_{\max} ise, formül indirgeme formülü şöyle olur

$$x'_i = \frac{x_i}{x_{\max}}$$

- iii. $0 \leq x \leq +1$ aralığına indirgeme: Veri seti heterojen bir yapıda ise ve aşırı değerler söz konusu ise değişkenlerin değerleri 0 il 1 aralığına dönüştürülebilir. Dizideki en büyük değer x_{\max} , dizideki en küçük değer x_{\min} ve $R = x_{\max} - x_{\min}$ olmak üzere indirgeme şöyle yapılır :

$$x'_i = \frac{x_i - x_{\min}}{R}$$

- iv. Ortalama 1 olacak biçimde indirgeme: Oluşturulacak olan indirgenmiş değişkenin ortalamasının pozitif ve 1 olması gerektiğinde uygulanan bir yöntemdir. Dönüştürme işlemi şu formülle yapılır :

$$x'_i = \frac{x_i}{\bar{x}}$$

Eğer ortalama sifıra eşit ise formül şöyle olur :

$$x_i' = \frac{x_i + 1}{\bar{x} + 1}$$

- v. Standart sapma 1 olacak şekilde indirgeme: Eğer indirgenmiş değişkenin standart sapmasının 1 olması isteniyorsa, bu yöntem tercih edilir. İndirgeme formülü şöyledir :

$$x_i' = \frac{x_i}{s_x}$$

Orijinal değişkenin standart sapması 0 ise, bu dönüşüm uygulanamaz. Dönüşümün şart olduğu düşünülürse, diğer yöntemlerden uygun olan bir yöntem seçilir.

- vi. Maksimum değer bir olacak şekilde indirgeme: İndirgenmiş değişkenin maksimum değerinin 1 olması isteniyorsa bu yöntem tercih edilir. İndirgeme formülü şöyledir :

$$x_i' = \frac{x_i}{x_{\max}}$$

Eğer dizide maksimum değer sıfır ise formül şöyledir:

$$x_i' = \frac{x_i}{|x_{\min}|} + 1$$

Bu çalışmada veri seti heterojen bir yapıda ve aşırı değerler söz konusu olduğundan değişkenlerin değerleri 0 il 1 aralığına dönüştürülmüştür. Bu işlem için aşağıdaki formül kullanılmıştır:

$$x_i' = \frac{x_i - x_{\min}}{R}$$

3.5.3 Araştırmanın Veri Toplama Yöntemi, Değişkenleri ve Modeli

Türkiye’de faaliyet gösteren havayolu işletmelerinin tarifeli, tarifesiz yolcu ve yük taşımacılığı yapan ve sektörde en büyük işletmelerden olan 7 işletmenin (THY, Onur, Atlas Jet, Pegasus, Sky, SunExpress, Anadolu Jet) büyüklük ölçütleri araştırmanın kriter değişken grubunu oluşturmaktadır. Araştırmanın amacına uygun olarak elde edilmek istenilen veri ve bilgiler, ikincil kaynaklardan yararlanılarak temin edilmiştir. Havayolu ulaştırma işletmeleri için kritik başarı faktörü olarak sayılabilecek kriterler belirlenmiş ve işletme bazında bu kriterlere karşılık gelen değerler bulunmaya çalışılmıştır. Başlangıçta uçak sayısı, koltuk sayısı, destinasyon sayısı, yolcu sayısı, personel sayısı, yıllık ciro, yıllık kar, yük miktarı ton,

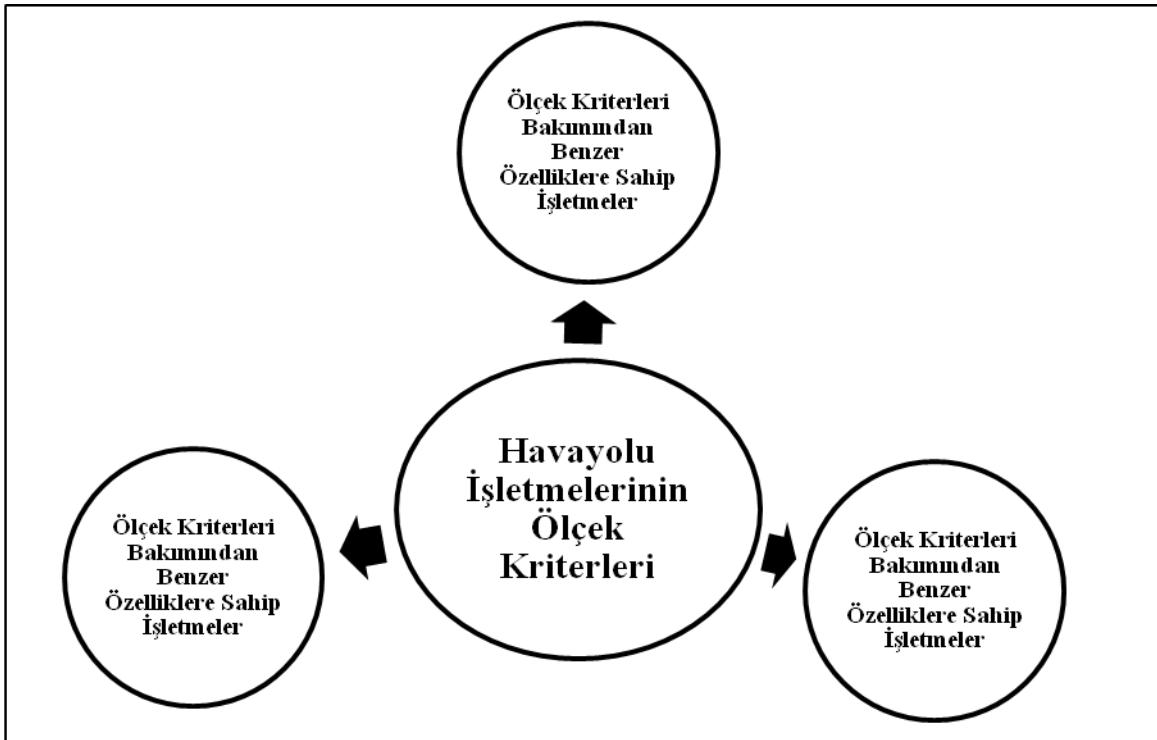
büyüme oranı, uçak yaşı olarak 11 tane belirlenen kriterlerden SHGM, DHMİ ve işletmelerin internet siteleri aracılığıyla 6 tanesine ulaşılmıştır. İşletmeler ve 2011 yılına ait değişkenler aşağıdaki tabloda yer almaktadır:

Tablo 3.1 Havayolu İşletmeleri Değişkenler 2011

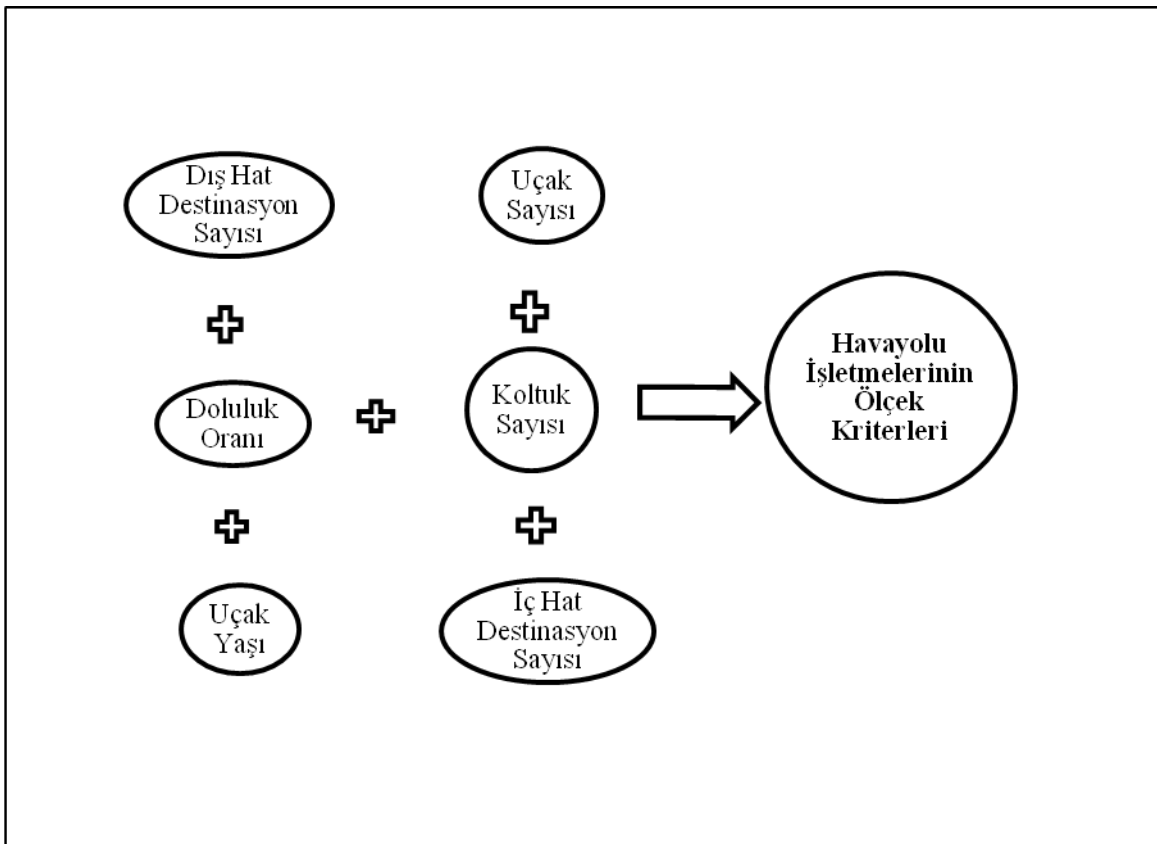
| İşletme Adı | Kapsam | Merkez | X1 Uçak Sayısı | X2 Koltuk Sayısı | X3 İç Hat Destinasyon Sayısı | Değişkenler | | X5 Doluluk Oranı % | X6 Uçak Yaşı |
|-------------|--------------------------------|--|----------------------|------------------------|---------------------------------------|--|-----|--------------------------|--------------------|
| | | | | | | X4 Dış Hat Destinasyon Sayısı | | | |
| 1 | THY A.O | Tarifeli ve Tarifesiz Seferlerle Yolcu, Yük ve Posta Taşımacılığı | İST. | 173 | 32687 | 41 | 146 | 77 | 5,7 |
| 2 | Onur Air Taş. A.Ş. | Tarifeli ve Tarifesiz Seferlerle Yolcu, Yük ve Posta Taşımacılığı | İST. | 28 | 6794 | 12 | 72 | 70 | 12,1 |
| 3 | Atlas Jet Hava. A.Ş. | Tarifeli ve Tarifesiz Seferlerle Yolcu ve Yük Taşımacılığı | İST. | 16 | 3077 | 7 | 8 | 60 | 2,5 |
| 4 | Pegasus Hava Taş. A.Ş | İç ve Dış Hatlarda Tarifeli ve Tarifesiz Seferlerle Yolcu ve Yük Taşımacılığı | İST. | 37 | 6955 | 20 | 32 | 72 | 8 |
| 5 | Güneş Ekspres Hava. A.Ş. | İç ve Dış Hatlarda Tarifeli ve Tarifesiz Seferlerle Yolcu ve Yük Taşımacılığı | ANT. | 23 | 4725 | 20 | 34 | 77 | 6,3 |
| 6 | Sık-Ay Hava Taş. A.Ş. | İç ve Dış Hatlarda Tarifeli ve Tarifesiz Seferlerle Yolcu ve Yük Taşımacılığı | ANT. | 14 | 2558 | 4 | 30 | 65 | 13,1 |
| 7 | Anadolu Jet | İç ve Dış Hatlarda Tarifeli ve Tarifesiz Seferlerle Yolcu ve Yük Taşımacılığı | İST | 24 | 3728 | 36 | 0 | 80 | 6 |

Tablo 3.2 Havayolu İşletmeleri Standardize ve Dönüştürülmüş Değişkenler

| İşletme Adı | Kapsam | Merkez | X1 Uçak Sayısı | X2 Koltuk Sayısı | X3 İç Hat Destinasyon Sayısı | Değişkenler | | X5 Doluluk Oranı % | X6 Uçak Yaşı |
|-------------|--------------------------------|--|----------------------|------------------------|---------------------------------------|--|------|--------------------------|--------------------|
| | | | | | | X4 Dış Hat Destinasyon Sayısı | | | |
| 1 | THY A.O | Tarifeli ve Tarifesiz Seferlerle Yolcu, Yük ve Posta Taşımacılığı | İST. | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 0,85 | 0,00 |
| 2 | Onur Air Taş. A.Ş. | Tarifeli ve Tarifesiz Seferlerle Yolcu, Yük ve Posta Taşımacılığı | İST. | 0,09 | 0,14 | 0,22 | 0,49 | 0,50 | 0,49 |
| 3 | Atlas Jet Hava. A.Ş. | Tarifeli ve Tarifesiz Seferlerle Yolcu ve Yük Taşımacılığı | İST. | 0,01 | 0,02 | 0,08 | 0,05 | 0,00 | -0,24 |
| 4 | Pegasus Hava Taş. A.Ş | İç ve Dış Hatlarda Tarifeli ve Tarifesiz Seferlerle Yolcu ve Yük Taşımacılığı | İST. | 0,14 | 0,15 | 0,43 | 0,22 | 0,60 | 0,18 |
| 5 | Güneş Ekspres Hava. A.Ş. | İç ve Dış Hatlarda Tarifeli ve Tarifesiz Seferlerle Yolcu ve Yük Taşımacılığı | ANT. | 0,06 | 0,07 | 0,43 | 0,23 | 0,85 | 0,05 |
| 6 | Sık-Ay Hava Taş. A.Ş. | İç ve Dış Hatlarda Tarifeli ve Tarifesiz Seferlerle Yolcu ve Yük Taşımacılığı | ANT. | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,21 | 0,25 | 0,56 |
| 7 | Anadolu Jet | İç ve Dış Hatlarda Tarifeli ve Tarifesiz Seferlerle Yolcu ve Yük Taşımacılığı | İST | 0,06 | 0,04 | 0,86 | 0,00 | 1,00 | 0,02 |



Şekil 3.3 Havayolu İşletmelerinin Ölçek Kriterlerine Göre Kümeler



Şekil 3.4 Araştırmanın Modeli

Araştırmanın Hipotezi:

H₁: Havayolu işletmeleri belirlenen büyüklük kriterlerine göre farklı gruplarda toplanmaktadırlar.

3.5.4 Araştırma Verilerinin Analizi

Araştırma modelinde yer alan kriterler açısından, havayolu işletmelerini benzerliklerine göre gruplara ayırabilmek için, çok değişkenli istatistik analiz tekniklerinden biri olan kümeleme analizi kullanılmış ve kümeleme analizi türlerinden biri olan K-Ortalamalar yöntemi seçilmiştir.

Örnekte yer alan işletmeleri benzerliklerine göre sınıflara ayırabilmek için araştırmada tabloda görülen değişken grupları temel alınmıştır. Bunlar işletmelerin büyüklükleri ile ilgili değişkenlerdir. İşletmelerin bölgesel taşıyıcı, kısa mesafe taşıyıcı, kapasite özellikleri dikkate alınarak K=3 için gruplama yapılmıştır. Bu gruplama sonucunda 1 işletme 1. kümeye, 3 işletme 2. kümeye, 3 işletme 3. kümeye atanmıştır. Tablo 3.3’de, K=3 için yapılan analiz sonucunda elde edilen kümelerde yer alan işletme sayısı görülmektedir.

Tablo 3.3 Her Kümede Bulunan İşletme Sayısı

| | | |
|---------------|---|---|
| Küme | 1 | 1 |
| | 2 | 3 |
| | 3 | 3 |
| Geçerli Sayı | | 7 |
| Kaybolan Sayı | | 0 |

Tablo 3.3’e bakıldığında 6 değişken için hesaplanan F değerlerinin, belirtilen serbestlik derecesinde ve 0,05 anlamlılık düzeyinde tablo değerinin üzerinde kaldığı görülmektedir. Bu değişkenlerden elde edilen veriler 3 kümenin özelliklerini oluşturmaktadır. “doluluk oranı” ve “uçak yaşı” değişkenleri dışında kalan, “uçak sayısı”, “koltuk sayısı”, “iç hat destinasyon sayısı”, “dış hat destinasyon sayısı” değişkenleri işletmelerin ölçek kriterlerine göre tanımlanabilmelerini sağlamaktadırlar.

Tablo 3.4 Varyans Analizi (ANOVA)

| | Küme (Cluster) | | Hata (Error) | | F | Anlamlılık Sig. |
|----------------------|-----------------------------|----|-----------------------------|----|---------|-----------------|
| | Ortalama Kare (Mean Square) | df | Ortalama Kare (Mean Square) | df | | |
| Uçak Sayısı | 0,381 | 2 | 0,002 | 4 | 166,782 | ,000 |
| Koltuk Sayısı | 0,372 | 2 | 0,004 | 4 | 82,864 | ,001 |
| İç Hat Dest. Sayısı | 0,357 | 2 | 0,037 | 4 | 9,634 | ,030 |
| Dış Hat Dest. Sayısı | 0,282 | 2 | 0,033 | 4 | 8,475 | ,036 |
| Doluluk | 0,284 | 2 | 0,052 | 4 | 5,493 | ,071 |
| Uçak Yaşı | 0,040 | 2 | 0,102 | 4 | 0,388 | ,701 |

Tablo 3.4’te kümeleme analizi ile elde edilen 3 kümenin ölçek büyüklüğü kriterlerine göre belirleyici özellikleri yer almaktadır. Buna göre “H₁: Havayolu işletmeleri belirlenen büyüklük kriterlerine göre farklı gruplarda toplanmaktadır” hipotezi kabul edilmiştir.

Tablo 3.5 Nihai Küme Merkezleri

| | Küme (Cluster) | | |
|----------------------------|----------------|---------|---------|
| | 1. Küme | 2. Küme | 3. Küme |
| Uçak Sayısı | 1,00 | 0,09 | 0,03 |
| Koltuk Sayısı | 1,00 | 0,09 | 0,05 |
| İç Hat Destinasyon Sayısı | 1,00 | 0,57 | 0,10 |
| Dış Hat Destinasyon Sayısı | 1,00 | 0,15 | 0,25 |
| Doluluk Oranı Yüzdesi | 0,85 | 0,82 | 0,25 |
| Ortalama Uçak Yaşı | 0,00 | 0,08 | 0,27 |

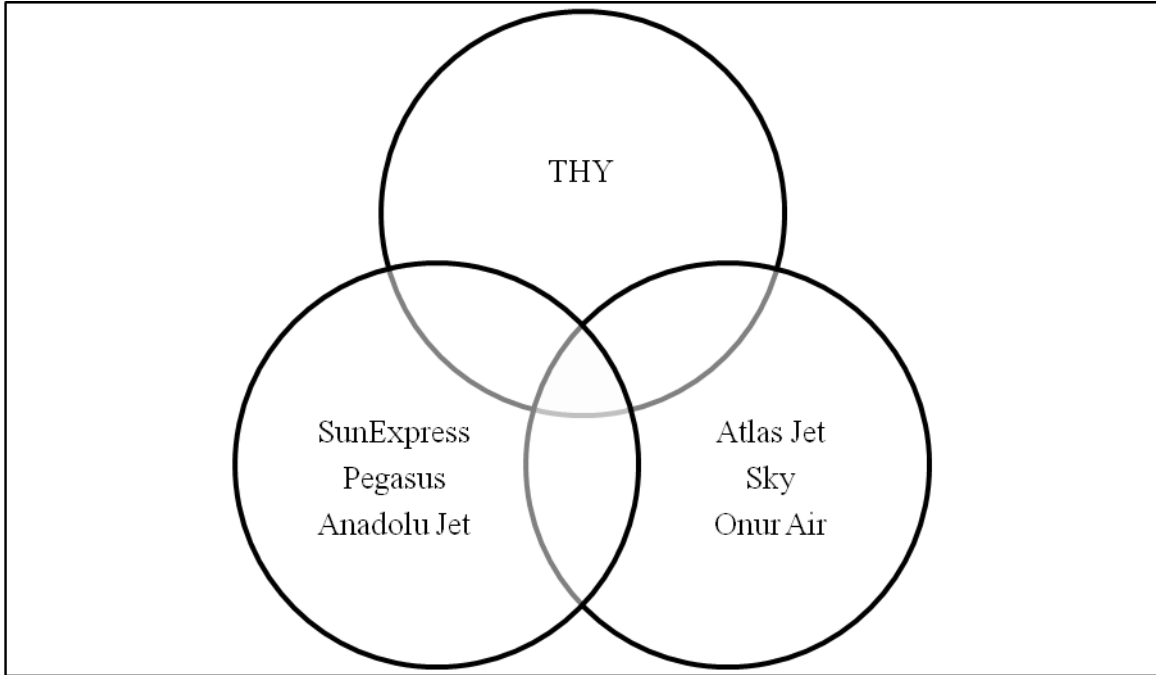
Yapılan küme analizi sonucunda işletmelerin kümelere göre dağılımı aşağıda Tablo 3.6’da ve Tablo 3.7’de gösterilmiştir:

Tablo 3.6 Küme Üyeliği

| İşletme No | Ait Olduğu Küme | Mesafe |
|------------|-----------------|--------|
| 1 | 1 | ,000 |
| 2 | 3 | ,440 |
| 3 | 3 | ,604 |
| 4 | 2 | ,298 |
| 5 | 2 | ,174 |
| 6 | 3 | ,316 |
| 7 | 2 | ,381 |

Tablo 3.7 İşletmelerin Küme Dağılımı

| 1. Küme | 2. Küme | 3. Küme |
|---------|--------------------------|-----------------------|
| THY A.O | Anadolu Jet | Atlas Jet Hava. A.Ş. |
| | Pegasus Hava Taş. A.Ş | Onur Air Taş. A.Ş. |
| | Güneş Ekspres Hava. A.Ş. | Sık-Ay Hava Taş. A.Ş. |

**Şekil 3.5 Havayolu İşletmeleri Sınıflandırması**

Şekil 3.4’de THY Türkiye için ölçek kriterlerine göre kendi kategorisinde (geleneksel taşıyıcı) tek işletme olarak yer almaktadır. SunExpress, Pegasus Havayolları ve Anadolu Jet ise aynı sınıfta yer alan üç işletmedir. Analiz sonucunda Atlas Jet, Sky Havayolları ve Onur Air ayrı bir sınıfta yer almışlardır.

SONUÇ

Rekabetin artması, bilet fiyatlarındaki düşüş, yolcu sayısındaki artış, tatil, gezi, ziyaret amaçlı yolculukların oransal olarak büyümesi, havayolu seyahatine olan talebin gelir esnekliğinin artması, yolcu başına düşen ortalama gelirin azalması, havayolu şirketlerinin ekonomik krizlerden daha çok etkilenmesi havayolu taşımacılığı sektöründe değişikliklere neden olmuştur. Pazardaki hareketlilikten ve rekabetin artmasından yolcular olumlu etkilenmişler, çok sayıda ve çeşitli destinasyonlara ucuz havayolu ulaşımı elde edebilir hale gelmişlerdir. Ayrıca havayolu işletmelerinin sunduğu hizmetlerin özellikli yapısı (uçuş güvenliği, konfor, ikram, fazla bagaj v.b.) maliyetleri doğrudan etkilediğinden ve bazı özelliklerden feragat edilememesinden (güvenlik gibi) ötürü rekabet avantajını elde tutmak giderek zorlaşmaktadır.

Türkiye'deki havayolu ulaşım pazarı oldukça dinamik bir yapıya sahiptir buna ek olarak pazarda belirsizlik düzeyi nispeten yüksektir. Oligopol yapıdaki pazarda yer alan işletmeler özellikle 2005 yılından sonra yeni arayışlara girmişlerdir. 2005 yılında Pegasus Havayolları düşük maliyetli taşıyıcı modelini hayata geçirerek Türkiye için bir ilki gerçekleştirmiştir. Takip eden dönemlerde Sunexpress, Atlas Jet, Onur Air tarifeli seferlerinde düşük fiyatla taşıma yarışına dahil olmuşlardır. THY ise uyguladığı geleneksel taşıyıcı modelinden vazgeçmemiş ancak düşük maliyetli taşıyıcılarla rekabet etmek için kendi bünyesinde Anadolu Jet markasını kurmuştur. Buradan hareketle araştırmada maliyet liderliği (düşük maliyet) stratejisinin diğer sektörlerde olduğu gibi havayolu işletmeciliği sektöründe de üzerinde vurgu yapılan en önemli konulardan birisi olduğu anlaşılmıştır.

Türkiye'nin ulusal havayolu işletmecisi olan yani bayrak taşıyıcısı olan THY'nin ölçek ekonomisine dayanarak uyguladığı rekabet stratejisi şu şekilde özetlenebilir: filo, destinasyon, kargo ve yolcu sayısı artışına bağlı organik büyüme, stratejik ittifaklar ve işbirlikleri ile uluslararası pazarda daha iyi bir konum elde etme, hizmet kalitesindeki artış ile müşteri odaklılık. THY yapılan kümeleme analizi sonucunda tek başına bir kümede yer almıştır. Diğer havayolu işletmelerinin aksine THY uçuş öncesi ve sonrası hizmetler, kabin içi hizmetler, personel sayısı gibi kaliteyi doğrudan etkileyen konularda kısıntıya gitmeden en iyisini sunmayı amaçladığını kendi internet sitesinde de yayınlamıştır. Türkiye'de yerli havayolu işletmeleri içerisinde en kaliteli hizmetin görece olarak THY tarafından sunulduğu söylenebilir. Bu bağlamda THY'nin tek başına ayrı bir kümede yer alması beklenen bir durumdur. Nitekim THY'nin araştırmada kullanılan sayısal verilere bakarak araştırmaya konu olan işletmeler arasında en fazla ve en çeşitli tarifeli sefere sahip olan, en fazla yolcu taşıyan

havayolu işletmesi olduğu söylenebilir. Marka bilinirliği ve marka imajı anlamında THY'nin oldukça farklı bir konuma sahip olduğu bilinmektedir. Farklılaştırma stratejisi, sürekli yenilikçi olmayı, benzersiz taklit edilemeyecek ürünler ortaya koymayı, yüksek fiyatlandırmayı gerektiren bir stratejidir. THY'da kısmi olarak uygulanan bir strateji olduğu söylenebilir. Bu anlamda farklılaştırma stratejisi yalnızca kısa süreli bir rekabet hamlesi olarak yeni bir şey geliştirmek ve geri çekilmek şeklinde uygulanıyor gibi görülmektedir. THY A.O.nun %50,88'i halka açıktır, havayolu işletmeleri içerisinde bu özelliği ile de tektir.

SunExpress havayolu işletmesinin izlemiş olduğu rekabet stratejisi ise, maliyet ve ihtiyaç odaklı bir işleyiş sekiyle bölgesel taşımacılıkta gelişmek olarak ifade edebilir. Antalya merkezli olan SunExpress yurtiçi destinasyonlarda İzmir'i çok önemli bir üs olarak kullanmakta, pazar olarak da daha çok Almanya'yı hedeflemektedir. Nitekim 2012 yaz programında 20 Alman kenti – Berlin, Bremen, Köln, Dortmund, Dresden, Düsseldorf, Erfurt, Frankfurt, Friedrichshafen, Hamburg, Hannover, Karlsruhe, Leipzig, Münih, Münster, Nürnberg, Paderborn, Rostock, Saarbrücken ve Stuttgart – ile on iki Türk destinasyonu – Adana, Ankara, Antalya, Bodrum, Dalaman, Elazığ, Gaziantep, İstanbul SAW, İzmir, Kayseri, Samsun ve Trabzon – arasında haftada 280'i aşkın direkt uçuş sunmaktadır. Bunların dışında dört Avusturya – Graz, Linz, Salzburg and Viyana – ve iki İsviçre – Basel ve Zürih – kenti ile Antalya arasında; Viyana'yla İstanbul SAW arasında ve Viyana, Basel, Zürih, Amsterdam, Stockholm ve Oslo'yla İzmir arasında da uluslararası bağlantılar mevcuttur (<http://www.sunexpress.com/tr/irket/irket-profil>, erişim: 15.12.2012). THY ve Lufthansa ortaklığındaki SunExpress'in arkasında güçlü bir finansal yapı olduğu söylenebilir. Bu yapı sayesinde ölçek ekonomisine dayalı düşük maliyet ve hitap ettiği pazarlar bağlamında odaklanma stratejilerini benimsediği ifade edilebilir.

Pegasus Havayolları düşük maliyetli iş modeliyle faaliyetlerini sürdüren bir havayoludur. Esas Holding bünyesinde yer alan işletmenin güçlü bir finansal yapısı vardır. Bu da ölçek ekonomisini uygulamasını kolaylaştırmaktadır. İşletme uçakla seyahatin bir lüks değil ihtiyaç olduğu fikrini benimsediğini ileri sürmektedir. Pegasus, uçuş maliyetini artıran detayları, misafirlerine ek hizmetler olarak sunmaktadır. Online bilet alımı, checkin, yemek siparişi, ekstra bagaj, koltuk seçimi, araba kiralama gibi işlemleri internetten yapmaktadır (http://www.pegasusinvestorrelations.com/pdf/is_modeli.pdf, erişim: 03.10.2012). Pegasus'un Dünya'da düşük maliyet modelinin en iyi uygulayıcıları kabul edilen ve pek çok araştırmaya konu olan EasyJet ve Rynair'i (O'Cannel ve Williams, 2005; Graf, 2005) taklit ettiği söylenebilir. Ancak bu noktada EasyJet ve Rynair gibi işletmelerin maliyet liderliğini tam olarak uyguladıklarını, Pegasus'un ise henüz tam anlamıyla gerçekleştiremediğini vurgulamak gerekebilir. Söz konusu işletmeler EasyJet ve Rynair, acentelere ve diğer araçlara komisyon

vermemek için sadece internetten bilet satışı yapmakta, check-in işlemlerini yolcular kendileri gerçekleştirmekte, sadece belli büyüklükte kabin bagajı kabul etmekte ve minimum personel ile çalışmaktadır. Pegasus'un henüz bu uygulamalara başlamadığı ancak geleceğe dönük hedefinde yer aldığı söylenebilir.

Anadolu Jet, Ankara merkezli olarak 2008'de THY'nin yeni bir iş modeli, olarak kurulmuştur. Sadece iç hat uçuşu olan Anadolu Jet'in pazar bağlamında odaklandığı söylenebilir. İç hat tarifeli seferlerde diğer havayolu işletmelerinin gitmediği destinasyonlara da gitmektedir (Van, Kars, Elazığ, Çorlu, Mardin, Muş gibi). Anadolu Jet, arkasında THY gibi güçlü bir finansal yapı olmasının avantajını filo sayısını artırarak değerlendirmekte yani ölçek ekonomisi stratejisini uygulamakta ve yatay büyümektedir denebilir. Bu bağlamda ölçek ekonomisinin getirisi olan düşük maliyet düşük fiyat rekabet avantajını Anadolu Jet'in yakaladığı savunulabilir.

Araştırma sonuçlarına bakıldığında, SunExpress, Pegasus ve Anadolu Jet'in arkalarında güçlü bir finansal yapı olması ve ölçek ekonomisi ile hareket ederek düşük maliyeti hedeflemeleri sebebiyle aynı kümede yer alması beklenen bir durumdur. Üç işletme hem ölçek ekonomisinin avantajlarını kullanmakta hem de başka stratejileri de (odaklanma gibi) esnek biçimde uygulamaya çalışmaktadır denebilir.

Porter (1999), düşük maliyet stratejisinin uygulanması için ölçek ekonomisinin gerekliliğini savunur. Kabin içi hizmetlerde (ikram, temizlik, v.b.), personelde kısıntı yolunu tercih eden havayolu işletmeleri düşük maliyet stratejisini uygulamak için uçak sayılarını, uçtukları destinasyon sayısını, uçuş sayılarını artırma yoluna gitmelidirler. Nitekim araştırma sonucu elde edilen bulguya göre Sunexpress, Anadolu Jet ve Pegasus aynı küme içinde yer almakta ve büyüme eğiliminde seyretmektedirler. Ancak Onur Air, Atlas Jet ve Sky'ın aynı oranda ve hızda büyüme gerçekleştirmediği ifade edilebilir. Bu işletmeler analiz sonucunda 3. küme içerisinde yer almaktadır. Filo büyüklüğü, uçuş ve destinasyon sayısı bağlamında 2. kümede yer alan SunExpress, Anadolu Jet ve Pegasus'tan 3. küme üyelerinin (Onur Air, Atlas Jet ve Sky) daha geride kaldığı söylenebilir. Porter'a göre Düşük maliyet stratejisini benimsemiş görünen Onur Air, Atlas Jet ve Sky eğer bu stratejiyi tam anlamıyla uygulamak istiyorlarsa ölçeklerini de büyütme yoluna gitmelidirler. Çünkü ölçek yeterince büyümeden düşük maliyet ve düşük fiyat avantajını sürdürmek pek mümkün görünmediği Porter'dan (1999) hareketle söylenebilir. Finansal anlamda ve ölçeksel bazda görece olarak 2. kümeden (SunExpress, Anadolu Jet ve Pegasus) daha alt seviyede gibi görünen Onur Air, Atlas Jet ve Sky'ın aynı kümede yer alması beklenen bir sonuçtur.

Genel anlamda sektöre bakıldığında büyüme trendi, oyuncu sayısındaki değişimler, AB uyum süreci ile yeni pazarların yeni oyuncuların ortaya çıkması, fırsatlar, tehditler

havayolundaki rekabeti oldukça değiştireceğe benzemektedir. Tedarikçiler anlamında uçak üreten yerli firmanın olmaması, Boeing ve Airbus firmalarının pazarlık gücünün yüksek olması Türkiye'de havayolu taşımacılığı aleyhine bir durumdur denilebilir. Türkiye'nin coğrafi konum itibariyle fırsatlar anlamında önemli bir yere sahip olduğu bilinmektedir. Petrol fiyatlarından, ekonomik krizlerden çok kolay etkilenen hava taşımacılığı için savaşlar, afetler, doğa olayları (volkan patlaması, sis, fırtına gibi) faaliyetleri sektöre uğratan önemli tehditlerdir. Dünyada olduğu gibi Türkiye'de turizm sektörüyle organik bağı bulunan havayolu taşımacılığı turizmdeki gelişmelerden doğrudan etkilenmektedir.

Ani değişimlere çok açık olan ve belirsizliğin nispeten fazla havayolu taşımacılık sektörü pazarı Türkiye için hala büyüme eğilimindedir. Bu nedenle havayolu işletmelerinin rekabet avantajı elde edebilmeleri ve kısa ve uzun dönemde başarılı olabilmeleri için yönetsel anlamda süreçlere iyi odaklanmaları ve devamlı iyileştirmeyi benimsemeleri gerekmektedir. Etkin stratejilerin uygulanabilirliği için güçlü finansal yapı sağlayarak proaktif bir tutum içine girmeleri gerekebilir. Ani değişimler daha esnek yapılanmalar oluşturmayı ve hızlı hareket etmeyi ihtiyaç kılmaktadır. Bu bağlamda esnek işletmelerin rekabet avantajının daha fazla olduğu söylenebilir. Havayolu işletmelerinin uygulamaya çalıştığı düşük maliyet dolayısıyla düşük fiyat stratejisi uzun vadede rekabet üstünlüğünü elde tutmak için tek başına yeterli değildir. Maliyetleri azaltarak düşük fiyat uygulamak rakipler tarafından taklit edilebilir, hatta büyük ölçekli yerli yabancı oyuncular tarafından daha iyisi yapılabilir. İşletmeler kendilerini farklı yapan temel yeteneklerini ve deneyimlerini harmanlayarak ürüne ve hizmet anlamında gelişim sağlamalıdır.

Türkiye'deki pazar geliştikçe yabancı oyuncular için cazip hale geleceği ve rekabetin daha da yoğunlaşacağı öngörülebilir. Bu durumda pazara giriş engelleri bağlamında işletmelerin defansif tedbirler almaları gerekmektedir. Sektör, birleşmeler, işbirlikleri, satın almalar anlamında da önemli gelişmelere açık görünmektedir. Orta Doğu ve Asya olarak bakıldığında Türkiye Avrupa ve Asya'yı birleştiren köprü vazifesini havayolu taşımacılığında da yerine getirebilir ve önemli bir topla-dağıt (hub & spoke) üssü olabilir. Tabii ki tüm bunlarda devlet politikaları ve önceki bölümlerde anlatılan AB uyum politikaları çok etkilidir.

Türkiye'de havayolu taşımacılığında gerçekleşebilecek gelişmelere yönelik tahminler aşağıdaki gibi özetlenebilir:

- Pazar büyümeye devam ederek çeşitli birleşmelere, ittifaklara, işbirliklerine, satın almalara, çekilmelere sahne olabilir.
- Düşük maliyetli iş modelini benimseyen işletmeler arasında yoğunlaşan rekabet, sektörde yaşanan gelişmelere bağlı olarak savunmacı ve taklitçi stratejilerin yetersiz kaldığı bir boyuta taşınabilir.

- Sektörde hizmet kalitesi, maliyet azaltıcı politikalar, esneklik ve dinamiklik, güçlü sermaye, müşteri memnuniyeti gibi taklit edilmesi kolay yetenekler daha yoğundur. Taklit edilebilen bu yetenekler rekabet avantajını uzun süre elde tutmak için gelecekte yeterli gelmeyeceği söylenebilir.
- Gelişmiş ülkelerde kullanılan hızlı tren havayolu için ikame ürün gibi görülmektedir. Türkiye'de de hızlı tren için yatırımlar başlamış olmakla beraber yakın bir gelecekte havayoluna rakip ürün olarak yer alamayacağı ama uzak gelecekte yatırımlar ve destinasyonlar artarsa belki uçağa ikame olarak tercih edilebileceği söylenebilir.

KAYNAKÇA

- Boeing (2005). Current Market Outlook-Regional Summaries, www.boeing.com.
- Devlet Planlama Teşkilatı Müsteşarlığı 9. Kalkınma Planı Havayolu Ulaşımı Özel İhtisas Komisyonu Raporu, 2009
- Doganis, R., (2002). “The Airline Business in the Twenty-first Century” Londra: Routledge, 2002
- Doganis, R. (2005). The Airline Business, 2nd edition, Routledge, London.
- Karasu, E.,(2007). Havayolu Ulaşımında Düşük Maliyetli Taşıyıcılar ve Uzun Mesafeli Hatlarda Rekabet Olanakları, Haliç Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü İşletme Ana Bilim Dalı, Yüksek Lisans Tezi.
- Ergün Kaya, Havaalanlarında Fiyatlandırma Açısından Muhasebe Bilgi Sistemi, (Eskişehir: Anadolu Üniversitesi, 2000, Yayın no: 1204), s.5.
- Graf L., (2005). Incompatibilities of the low-cost and network carrier business models within the same airline grouping, Journal of Air Transport Management, No 11, pp 313 – 327.
- Hair, J.F., Babin B., Money A.H., Samouel P., Essentials of Business Research Methods, 1995.
- Holloway, S. (2008). Straight and Level Practical Airline Economics. Ashgate, (Cornwall,Great Britain)
- Korul, V. Küçükönel, H. (2003). “Türk Havacılık Sisteminin Yapısal Analizi”, Ege Akademik Bakış, Cilt 3, Sayı 1-2, Ocak-Temmuz, s.25-38.
- Newall I (2006), Is win-win just pie in the sky?, Strategic Direction, Vol 22, No 6, pp3 – 4.
- O’Connell, J.F., Williams, G. (2005). " Passengers’ perceptions of low cost airlines and full service carriers: A case study involving Ryanair, Aer Lingus, Air Asia and Malaysia Airlines", Journal of Air Transport Management, Volume 11, Issue 4, July 2005, p. 259–272.
- Oum, Tae Hoon ve Chunyan Yu, (1998). “Winning Airlines Productivity and Cost Competitiveness of the World’s Major Airlines”, Kluwer Academic Publishers, Londra, 1998
- Porter, M.E. (1998). Clusters and the New Economics of Competition. Harvard Business Review. November-December
- Macário R., Reis V., Viegas J., Meersman H., Monteiro F., Voorde E., Vanelslander T., Mackenzie-Williams P., Schmidt H., IP/B/TRAN/IC/2006-185, PE 397.234, December 2007, “The Consequences Of The Growing European Low-Cost Airline Sector”Newall I (2006), Is win-win just pie in the sky?, Strategic Direction, Vol 22, No 6, pp3 – 4, <http://www.europarl.europa.eu/activities/expert/eStudies.do?language=EN>

Sarılgan, E. Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi, Cilt/Vol.: 11 - Sayı/No: 1: 69–88 (2011).

Sarılgan, Emre, Bölgesel Havayolu Taşımacılığı ve Türkiye’de Bölgesel Havayolu Taşımacılığının Geliştirilmesi İçin Yapılması Gerekenler, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Sivil Havacılık Yönetimi Anabilim Dalı, 2007.

Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planı: Ulaştırma Özel İhtisas Komisyonu Raporu. Ankara: DPT, 2001.

Şengür, Y. (2004). “Havayolu Taşımacılığında Düşük Maliyetli Taşıyıcılar ve Türkiye’deki Uygulamaların Araştırılması”, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.

Taşgit, Y. E., (2008). "Havayolu Yolcu Taşıma Şirketlerinde Uygulanan Rekabet Stratejileri: Türk Şirketlerine Yönelik Nitel Bir Araştırma", Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Düzce Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.

Toffler, A., Şok: Gelecek Korkusu, çev. Selami Sargut, Koridor Yayıncılık, 1996.

Ulaştırma Bakanlığı Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü 2010 Faaliyet Raporu, <http://web.shgm.gov.tr/doc4/2010fr.pdf>, erişim: 15.12.2011.

Urs Binggeli ve Lucio Pompeo, “The Battle for Europe’s Low-Fare Flyers”, The McKinsey Quarterly: The Online Journal of McKinsey&Co., <http://www.mckinseyquarterly.com> iletişim adresli internet sayfası, 10.10.2011.

Yurttaş, B., (2007). Havayolu Ulaştırmasında Yolcuların Seçim Ölçütleri Üzerine Bir Uygulama, Tezsiz Yüksek Lisans Projesi, Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.

<http://cmss.atlasjet.com/tr/kurumsal/filomuz>, erişim: 09.11.2011.

http://iklim.cob.gov.tr/iklim/Files/Ulastirma_Sektoru_Mevcut_Durum_Degerlendirmesi_Raporu.pdf, erişim: 14.12.2011.

<http://web.shgm.gov.tr/kurumsal.php?page=organizasyonSema#>, erişim: 20.06.2010.

<http://web.shgm.gov.tr/kurumsal.php?page=stratejikAmac>, Erişim: 18.10.2011

<http://web.shgm.gov.tr/kurumsal.php?page=tarihce>, Erişim: 20.10.2011

<http://web.shgm.gov.tr/sektorel.php?page=hvIsletmecileri>, erişim: 12.10.2010.

<http://web.shgm.gov.tr/sektorel.php?page=tIsletmecileri>, erişim:12.10.2010.

<http://www.atag.org/our-publications/latest/1/23-the-economic-and-social-benefits-of-air-transport.html>, Erişim: 16.10.2011

<http://www.dhmi.gov.tr/DHMIPage.aspx?PageID=1>, Erişim: 19.10.2011

<http://www.dhmi.gov.tr/havaalanlari.aspx>, erişim:10.11.2011.

<http://www.flypgs.com/pegasus-hakkinda/dunden-bugune-pegasus.aspx>, erişim: 09.11.2011

http://www.iata.org/pressroom/facts_figures/Documents/economic-outlook-gmd2011.pdf

<http://www.rttconsulting.com/text/10.html>, erişim: 12.12.2011.

www.atag.org, erişim: 17.10.2011

www.dhmi.gov.tr/getBinaryFile.aspx?Type=9&dosyaID=108, erişim: 15.12.2011

http://www.pegasusinvestorrelations.com/pdf/is_modeli.pdf, erişim: 03.10.2012

ÖZGEÇMİŞ

Adı ve SOYADI : İsmail Volkan OTAMIŞ

Doğum Tarihi ve Yeri : 30.03.1978 / OSMANİYE

Medeni Durumu : Evli

Eğitim Durumu

Lise : Osmaniye Anadolu Lisesi

Lisans : Akdeniz Üniversitesi Turizm İşletmeciliği ve Otelcilik Bölümü

Yüksek Lisans : Akdeniz Üniversitesi S.B.E. Turizm İşletmeciliği ve Otelcilik A.B.D.

Tez Konusu : Türkiye’de Hava Ulaştırma Sektörünün Yapısal İncelemesi ve Rekabet Analizi

Yabancı Dil / Diller : İngilizce, Almanca

Bilimsel Faaliyetler

Turizm Kümesi Ağ İlişkilerinin Algılanan Küme Performansına Etkilerinin Sistemik Bir Model Temelinde Analizi: Antalya Turizm Kümesi, TÜBİTAK 1001, Ekim 2012-Ekim2013 (Araştırmacı).

Bezirci M., Ceran Y., Otamış V., (2011), Cost Analysis of the Air Transport Sector in Turkey and its Impact on Competitiveness International Research Journal of Finance and Economics Issue 76, p.24-30.

İş Denevimi

Çalıştığı Kurumlar : Pegasus Havayolları A.Ş., Operasyon Uzmanı, 2005-devam

E-posta : votamis@gmail.com