

DEVLET PLANLAMA TEŞKİLATI MÜSTEŞARLIĞI
9. KALKINMA PLANI
HAVAYOLU ULAŞIMI ÖZEL İHTİSAS KOMİSYONU
RAPORU

9. KALKINMA PLANI

HAVAYOLU ULAŞIMI ÖZEL İHTİSAS KOMİSYONU KATILIMCI LİSTESİ

Komisyon Başkanı	:	Halil TOKEL	THY Genel Müdür Yardımcısı
Raportör:	:	Prof. Dr. Fevzi SÜRMELE	Anadolu Üniversitesi Rektörü
Koordinatör	:	İsmail Çağrı ÖZCAN	Planlama Uzman Yardımcısı

Katılımcılar:

Ali Tarık AKÇA	THK
Naci ALIN	Antalya Havalimanı I. Dış Hatlar Terminali
Fevzi ALTINBULAK	TALPA
Arif ARLI	Özelleştirme İdaresi Başkanlığı
Ali AYGİN	Antalya Havalimanı II. Dış Hatlar Terminali
Mutlu BAŞKAN	HAVAŞ
Ahmet N. BİGALİ	Dışişleri Bakanlığı
Orhan BİRDAL	DHMİ
Ahmet BOLAT	THY
Cem BOZYİĞİT	TÖSHİD
Ercan BÜYÜKBAŞ	Meteoroloji İşleri Genel Müdürlüğü
Gamze CANATALAY	MGK Genel Sekreterliği
Kadir G. CANSARAN	Yüksek Denetleme Kurulu
Pınar EROL	HAVA-İŞ
Halis ERTUNÇ	DLHI Genel Müdürlüğü
Çağatay FIRAT	THY
Ender GEREDE	Anadolu Üniversitesi SHYO
Nedim GÜRBÜZ	Onur Hava Taşımacılık
Tuna GÜREL	TALPA
Yener GÜRES	SHGM
Adnan GÜVEN	SHGM
Ayhan KARTAL	TATCA
M. Şerif KAVASOĞLU	İTÜ
Aydın Y. KORKMAZ	Emniyet Genel Müdürlüğü
Cengiz KURT	DHMİ
Hatice KÜÇÜKONAL	Anadolu Üniversitesi SHYO
Atilla LİSE	THY
Gürcan MENDİ	Pegasus Hava Taşımacılık
M. Vedat MÜFTÜOĞLU	Atatürk Havalimanı Mülki İdare Amirliği
Hakan OKTAL	Anadolu Üniversitesi SHYO
Serkan ÖZGEN	ODTÜ
Turgay SAHAN	Emniyet Genel Müdürlüğü
Yavuz SAMUR	Çelebi Hava Servisi
Serkan ŞAHİN	Fly Hava Yolları
Namık TOK	Atlasjet Havacılık
Racih TOKAÇ	HEAŞ
Halil TOKEL	THY
K. Zafer TOPUZ	DHMİ
Recep TOSUN	TATCA
Tolga TURGUT	TAV
Cihangir ÜÇOK	DHMİ

9. Kalkınma Planı Havayolu Ulaşımı Özel İhtisas Komisyonu Raporu, Raportör Prof. Dr. Fevzi SÜRMEİ'nin başkanlığında, Anadolu Üniversitesi Sivil Havacılık Yüksekokulundan aşağıda isimleri sıralanan öğretim elemanlarının katılımıyla hazırlanmıştır.

- Prof. Dr. Fevzi SÜRMEİ
- Prof. Dr. Mustafa CAVCAR
- Yrd. Doç. Dr. Hakan OKTAL
- Yrd. Doç. Dr. Hatice KÜÇÜKÖNAL
- Yrd. Doç. Dr. Ergün KAYA
- Yrd. Doç. Dr. Ender GEREDE
- Yrd. Doç. Dr. Özlem ATALIK
- Yrd. Doç. Dr. Vildan KORUL
- Yrd. Doç. Dr. Ünal BATTAL
- Yrd. Doç. Dr. Öznur USANMAZ
- Öğr. Gör. Nalan ERGÜN
- Araş. Gör. Ferhan KUYUCAK
- Araş. Gör. Ali Emre SARILGAN
- Araş. Gör. Devrim GÜN
- Araş. Gör. Yusuf ŞENGÜR
- Araş. Gör. Harun YILMAZ
- Savaş ATEŞ

DOKUZUNCU KALKINMA PLANI
HAVAYOLU ULAŞIMI ÖZEL İHTİSAS KOMİSYONU ÖN RAPORU
İÇİNDEKİLER SAYFASI

	<u>Sayfa</u>
Çalışmada Görev Alanların Listesi	i
İçindekiler Sayfası.....	ii
1. GİRİŞ	1
2. DURUM ANALİZİ	3
2.1. Dünyadaki Genel Durum ve Eğilimler	3
2.1.1. Havayolu Trafiği	3
2.1.2. Eğilimler	5
2.1.2.1. Havayolu İşletmeciliği	5
2.1.2.2. Havaalanları.....	6
2.1.2.3. Yer Hizmetleri.....	8
2.1.2.4. Ticari Uçak Üretimi.....	9
2.1.2.5. Eğitim.....	10
2.2. Dünyadan ve Ülkemizden İyi Uygulama Örnekleri	12
2.2.1. Dünyadan Örnekler	12
2.2.1.1. Düşük Maliyetli Havayolu İşletmeleri	12
2.2.1.2. Bölgesel Havayolu Taşımacılığı	13
2.2.1.3. Küresel ve Kesintisiz Uçuş Ağları	14
2.2.2. Türkiye’den Örnekler	14
2.2.2.1. İç Hat Havayolu Taşımacılığının Serbestleştirilmesi	14
2.2.2.2. Havaalanlarında Kamu-Özel Sektör İşbirliği ve Dışa Açılım Uygulamaları	15
2.2.2.3. Hava aracı Bakım Faaliyetlerindeki Gelişmeler	16
2.3. Türkiye’de Geçmişe Dönük Değerlendirme ve Çıkarılan Dersler.....	17
2.3.1. İnsan Kaynakları Sorunlarının Değerlendirilmesi.....	17
2.3.2. Her İle Bir Havaalanı Politikasının Değerlendirilmesi	18
2.3.3. Sivil Havacılık Genel Müdürlüğünün Yeniden Yapılandırılması Sürecinin Değerlendirilmesi.....	19

	<u>Sayfa</u>
2.3.4. Daha Önce Tespit Edilen Diğer Sorunların Değerlendirilmesi.....	19
2.4. Uluslararası Mukayeseli Olarak Türkiye İçin Temel Göstergeler	20
2.5. Uluslararası Yükümlülükler ve Taahhütler.....	22
2.6. İlgili Taraflar ve Rollerini	24
2.6.1. Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü (SHGM).....	24
2.6.2. Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü (DHMI)	25
2.6.3. Demiryolları Limanlar ve Hava Meydanları İnşaatı Genel Müdürlüğü (DLH)	24
2.6.4. Sivil Toplum Örgütleri	25
2.7. GZFT Analizi	26
2.7.1. Güçlü Yönler	26
2.7.2. Zayıf Yönler.....	27
2.7.3. Fırsatlar	28
2.7.4. Tehditler	29
3. AB'YE KATILIM SÜRECİNİN ETKİLERİ.....	32
3.1. İlgili Alanda/Sektörde Genel Hatlarıyla AB Müktesebatı.....	32
3.2. AB Müktesebatına Uyumun Mevcut Düzeyi.....	38
3.3. Tam Olarak Uyum Sağlanması Halinde Beklenen Etkiler.....	39
3.4. Diğer Ülkelerin Talep Ettiği ve Aldığı Derogasyonlar	40
3.5. Ayrıntılı Etki Değerlendirmesi Yapılması Önerilen Müktesebat	40
4. GELECEĞE DÖNÜK STRATEJİ.....	41
4.1. 2013 Vizyonu	41
4.2. Vizyona Dönük Temel Amaç ve Politikalar	41
4.3. Temel Amaç ve Politikalara Dönük Öncelikler ve Tedbirler	42
5. UYGULAMA STRATEJİLERİ	46
5.1. Mevzuat Düzenlemeleri.....	46
5.2. Kurumsal Düzenlemeler	49
5.3. Mali Kaynaklar	50
5.3.1. Eğitime Mali Kaynak Sağlanması	50
5.3.2. SHGM'ye Mali Kaynak Sağlanması	51
5.3.3. Havaalanı Güvenliği, Yapımı, Modernizasyonu ve Bakımı İçin Mali Kaynak Sağlanması	52

	<u>Sayfa</u>
5.4. İnsan Kaynakları	52
5.5. Diğer.....	53
6. SONUÇ VE GENEL DEĞERLENDİRME.....	54
6.1. Temel Amaç ve Politikalar ile Öncelik ve Tedbirlerin Gelişme Eksenleri	
Bazında Tasnifi	54
6.2. Dokuzuncu Kalkınma Planı Açısından Temel Yansımalar	55
EK-1.....	57
Kaynakça.....	67

1. GİRİŞ

Dünyada küreselleşmenin bir sonucu olarak gerek ulusal, gerek uluslar arası boyutta artık sınırlar ortadan kalkmış, dünyanın bir ucundaki küçük bir şehir veya bölgeden diğer ucundaki başka bir yere ulaşım mümkün hale gelmiştir. Günümüzde uzaklık tanımaksızın ülkeler arasında teknik, ekonomik, finansal, ticari, işletmecilik ve kurumsal konularda işbirlikleri gerçekleştirilmiş, insanların veya üretilen bir ürünün güvenli ve konforlu bir şekilde ve en kısa süre içerisinde bir yerden başka bir yere taşınması sağlanmıştır. Bunun gerçekleştirilmesinde havayolu taşımacılığının rolü çok büyüktür. Yerel, bölgesel, ulusal ve uluslar arası boyutta ekonomik ve teknolojik gelişmeleri ivmelendirmesi yanında hava yolu taşımacılığı, farklı kültürel değerlere sahip insanları buluşturarak birbirlerini daha iyi tanıma yönünde önemli sosyal ve kültürel katkılar da sağlamaktadır.

Türkiye, Avrupa Birliği'ne aday üye statüsünde ve uyum süreci içerisinde. Avrupa Müktesebatına uyum ile ilgili olarak karşılıklı görüşmeler başlatılmıştır. Bu nedenle diğer müzakere başlıklarında olduğu gibi Ulaştırma konusunda da yeni gelişmeleri ve eğilimleri yakından takip etmek gerekmektedir. Bu boyutu ile bakıldığında 9. Kalkınma Planı diğerlerine göre daha bir önem kazanmaktadır.

Avrupa Komisyonu Ulaştırma ve Enerji Genel Müdürlüğü tarafından AB'ye tam üye 25 ülke için yapılan bir çalışmada Gayri Safi Yurtiçi Hasıladaki (GSYİH) yıllık artış ile havayolu yük ve yolcu taşımacılığının 1995 yılından bu yana hemen hemen aynı oranlarda artış gösterdiği görülmektedir. Ülkemizde ise aynı ilişkinin var olduğu, ancak GSYİH'daki artış ve düşüşlerin havayolu taşımacılığına daha keskin yükseliş veya düşüşler şeklinde yansdığı görülmüştür. Aynı şekilde 25 üye ülke üzerinde yapılan incelemede havayolu taşımacılığının diğer taşımacılık modlarına göre çok daha hızlı büyüdüğü görülmektedir. Son 10 yılda AB'ye tam üye ülkelerde yolcu trafiğindeki yıllık genel büyüme %10'un üzerine çıkmazken ülkemizde özellikle 2004 yılında yolcu trafiğinde DHMİ ve HEAŞ istatistiklerine göre %30,7 ve 2005 yılında %23,3 oranındaki büyüme Türkiye'yi dünyada havayolu taşımacılığı en hızlı gelişen ülkelerden biri konumuna getirmiştir. Buna rağmen özellikle karayolu taşımacılığına göre havayolu ile ülke içinde yapılan yük ve yolcu taşımacılığının toplam taşımacılık içindeki payı oldukça düşüktür. Ülke içinde farklı taşımacılık modları ile taşınan yaklaşık 200 milyon yolcunun yaklaşık %10'luk bölümü havayolu ile taşınırken, bu oran havayolu taşımacılığının geliştiği Avrupa ülkelerinde %30'un üzerine çıkmaktadır. Sözü edilen %10'luk orana özellikle 2004 ve sonrası iç hatlarda yaşanan ve %60'lara varan hızlı büyüme sonucunda ulaşılmıştır.

Turizm ve ulaştırma farklı iki sektör olarak görünse de birbirleri ile doğrudan etkileşim içerisinde bulunmaları nedeni ile gelişim planlamalarında bir arada değerlendirilmeleri gerekmektedir. DPT'nin 2004 yılı verilerine göre bu iki sektörün GSYİH'daki payının yaklaşık %20'ye ulaştığı dikkate alındığında turizm ve ulaştırmanın ülke kalkınmasında önemli rol oynayan iki sektör olduğu görülmektedir. Ülkemize 2004 yılında gelen turistlerin yaklaşık %72'sinin havayolu ile geldikleri göz önüne alındığında turizm gelirlerini arttırabilmek için havayolu ulaştırmasının da bu büyümeye paralel olarak planlı bir Şekilde gelişmesi gerekmektedir.

Bu rapor ile havayolu ulaştırmasının ülkemizdeki mevcut durumu ve sorunları ortaya konup sektördeki tüm kurum ve kuruluşların görüşleri de dikkate alınarak önümüzdeki beş yıl içerisinde havayolu ulaştırmasının sağlıklı ve etkin bir Şekilde gelişimine ışık tutacak ve Avrupa Birliği'nin havayolu ulaştırması ile ilgili müktesebatına uyum sağlayacak stratejilerin belirlenmesi amaçlanmıştır.

2. DURUM ANALİZİ

2.1. Dünyadaki Genel Durum ve Eğilimler

2.1.1. Havayolu Trafiği

Hava taşımacılığı sektöründe yaşanan serbestleşme eğilimi tüm dünyada hızlı bir şekilde yayılmaktadır. Serbestleşme, küreselleşme ve ticarileşme eğilimlerinin bir sonucu olarak hava taşımacılığında yolcu istek ve ihtiyaçlarına uygun hizmet çeşitliliğinin gelişimi sonucu yaratılan arza yüksek talep doğmuştur. Dünya genelinde kişi başına düşen gelirin artması, bölgeler arası ticaretin ve turizmin gelişmesi sektöre olan talepteki büyüme oranını hızlandırmıştır¹.

2002 yılında, dünya genelinde yaşanan ekonomik krizler, 11 Eylül olaylarının etkileri sonucu hava taşımacılığına olan talebi olumsuz etkilemiştir. Tarifeli yolcu trafiği rakamları taşınan ücretli yolcu trafiği açısından sadece yüzde 0.5 oranında bir büyüme göstermiştir. 2003 yılının ilk yarısında SARS ve Irak Savaşına bağlı olarak trafikte düşmeler yaşanmıştır. Yılın ikinci yarısında toparlanan sektör yüzde 0.9 oranında bir büyüme kaydetmiştir².

2001-2004 yılları arasında yaşanan kayıplar 36 milyar USD'ı aşmış, 2005 yılı sonunda 6 milyar USD daha kayıp yaşanacağı tahmin edilmektedir. Yaşanan kayıplara rağmen hava taşımacılığı 2004 yılını en güvenli yıl olarak geçirmiş, çevreye dost faaliyetlerini sürdürebilmiş, 1.8 milyardan fazla kişinin hava taşımacılığını tercih etmesi ile küresel ekonominin vazgeçilmez unsuru olarak yerini korumuştur³. 2004 yılı incelendiğinde bölgelere göre havayolu trafiği istatistikleri Tablo 1 ve Tablo 2'de⁴ yer almaktadır⁵.

Uluslararası Havalimanları Konseyi'nin hazırladığı rapora göre Avrupa ve Amerika hariç, sektör 11 Eylül olaylarının etkisi ile SARS ve Irak Savaşı'nın neden olduğu olumsuz gelişmeleri atlattır. Yaşanan krizler sonrası hızla toparlanan havacılık sektörü büyüme eğilimine girmiştir. 2004 yılının ilk altı ayında dünya genelindeki havaalanlarında yolcu trafiği bir önceki yıla oranla yüzde 13, kargo trafiği ise yüzde 10 artış göstermiştir. Sektörde yaşanan krizler sonrasında yaralarını en hızlı saran bölge Asya-Pasifik ve Orta Doğu olurken, en az artış Amerika ve Avrupa da gözlenmiştir.

2003 yılı, dünya genelinde 820 havaalanından 3 milyar 400 milyon yolcu taşınırken yolcu taşımada 2002 yılına oranla yüzde 2; kargo taşımacılığında ise yüzde 3 artış gerçekleşmiştir⁶.

¹ Ulaştırma ve Turizm Paneli <http://vizyon2023.tubitak.gov.tr>, 2004.

² ICAO, 2004, News Release, www.icao.int.

³ Bisignani, G., 2005, www.iata.org.

⁴ Bu çalışmadaki tablolar ve şekiller çalışmanın sonunda yer alan EK-1'de verilmektedir.

⁵ Thompson, J., Growth spurt, Airline Business, August/2005.

⁶ ACI, 2005, Annual Traffic Data, www.aci.aero

2005 yılında sektördeki kriz, yakıt fiyatlarında yaşanan artış ile kendini göstermektedir. Yakıt fiyatları taşıyıcıların karlılığını etkilediğinden; 2005 yılının sonunda yakıt faturasının 83 milyar USD olarak yaklaşık Yeni Zelanda'nın GSMH'na eşit olacağı beklenmektedir. Ancak gelişmeler bölgelere göre farklılık göstermektedir.

a) Avrupa: Avrupa pazarı serbestleşme çalışmalarını başarılı bir şekilde tamamlayarak hava taşımacılığına olan talebi giderek artırmaktadır. Düşük maliyetli taşıyıcılar turizm ve hava taşımacılığına olan talebin gelişiminde önemli rol oynamaktadırlar. AB kapasite yönetiminde başarısını kanıtlamış, 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 edilmektedir⁷.

b) Kuzey Amerika: Bölgedeki taşıyıcılar zor geçen bir dönemin ardından 9 milyar USD kayıp bildirmişlerdir. Etkinlik ve verimlilik çabaları yapısal sorunları çözememiş, personel maliyetleri yüksek kalıp, düşük maliyetli taşıyıcıların yol açtığı rekabet karlılığı düşürmüştür.⁸ Tamamen serbestleşen bir pazarı temsil eden bu bölgede, artan ekonomik gelişme ve nüfus artışına paralel olarak havayolu trafiğinde 2024 yılına kadar her yıl ortalama yüzde 4.1 büyüme beklenmektedir⁹.

c) Güney Amerika: Bu bölgedeki taşıyıcılar 2004 yılını başa baş noktasında tamamlamıştır. Bazı bölgelerinde taşıyıcılar para kazanırken, bir çoğunda teknik olarak iflaslar gündeme gelmiştir¹⁰. Bölgede artan kaynak yönetimi, rekabetçi küresel ekonomik politikalar doğrultusunda havayolu trafiğinde 2024 yılına kadar her yıl ortalama yüzde 7.0 oranında bir büyüme beklenmektedir¹¹.

d) Asya-Pasifik: 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 edilmektedir¹³.

e) Afrika ve Orta Doğu: Afrika'lı taşıyıcılar 2004 yılında 150 milyon USD kayıp kaydetmişlerdir. Bölgede önemli güvenlik sorunları yaşanmakta ve hükümetler alt yapının

⁷ Boeing, 2005, Current Market Outlook-Regional Summaries, www.boeing.com.

⁸ Bisignani, 2005.

⁹ Boeing, 2005.

¹⁰ Bisignani, 2005.

¹¹ Boeing, 2005.

¹² Bisignani, 2005.

¹³ Boeing, 2005.

finansmanını gerçekleştirememektedirler. Buna karşın, Orta Doğu'daki taşıyıcılar 100 milyon USD kar sağlayarak trafikteki büyümeyi artırmışlardır.¹⁴ 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.¹⁵ Orta Doğu pazarı dini, kültürel, ve iş amaçlı yolcu trafiğinin odak noktası durumundadır. Özellikle Dubai eğlence, konferans ve vergisiz alışveriş imkanları sunarak trafik artışında önemli bir noktaya gelmiştir. Orta Doğu'da, 2024 yılına kadar yıllık havayolu trafiğinde ortalama yüzde 5.5 oranında bir artış beklenmektedir¹⁶. Dünya genelinde büyümekte olan yolcu ve kargo pazarı incelendiğinde en önemli 5 ülke Tablo 3 ve 4'de gösterilmektedir¹⁷.

2.1.2. Eğilimler

2.1.2.1. Havayolu İşletmeciliği

Liberalleşmenin nitelik ve nicelik olarak artması¹⁸

1978 yılında ABD iç hatlarını serbestleştirmiş ve bu serbestleşme başta Avrupa Ülkeleri olmak üzere giderek tüm ülkeleri etkilemeye başlamıştır. ABD iç hatlarının serbestleştirilmesi ile başlayan bu eğilim daha sonra ABD'nin dış hatlarındaki havayolu taşımacılığı politikalarına da yansımıştır. Önceleri İkili Havayolu Taşımacılığı (İHT) anlaşmaları liberalleştirilmiş, sonraları ise bunlar çok taraflı bir çerçeveye dönüşmüştür.

ABD'nin öncülüğünü yaptığı "Açık Semalar" eğilimleri 1990'lı yıllarda önceleri Avrupa, sonrasında ise Asya Pasifik ülkeleri arasında yaygınlaşmaya başlamıştır. AB günümüzde çok taraflı "açık semalar" politikalarının uygulandığı en önemli bölgesel oluşum durumundadır. AB üyesi ülkeler içinde pazara erişim ve giriş haklarının tamamı ile sahiplik ve kontrol hakları bile tam liberal özellikler göstermektedir.

NAFTA, OPEC ve AB kapsamında çok taraflı liberal havayolu taşımacılığı anlaşmalarının yapılması, ülkeler arasında çok daha liberal İHT anlaşmaları, iç hatların serbestleştirilmesi, bayrak taşıyıcı havayolu işletmelerinin özelleştirilmesi ve tüm bu uygulamaların dünya genelinde yaygınlaşması giderek nitelik ve nicelik açısından artan bir liberalleşme eğilimine dönüşmüştür.

¹⁴ Bisignani, 2005.

¹⁵ Boeing, 2005.

¹⁶ Boeing, 2005.

¹⁷ IATA, 2004.

¹⁸ Ender Gerede, "Havayolu Taşımacılığında Küreselleşme ve Havayolu İşbirlikleri-THY AO'da Bir Uygulama" (Yayınlanmamış Doktora Tezi, Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2002). s.86-100.

Düşük maliyetli havayolu işletmelerinin yaygınlaşması

Havayolu taşımacılığında, düşük maliyetli havayolu işletmeleri son on yılda yeni bir havayolu işletmeciliği çeşidi olarak kendisini kabul ettirmeye başlamış ve bunlar havayolu taşımacılığı ortalamasından yüksek bir büyüme oranıyla gelişmektedir. Dikkat çeken bir nokta ise düşük fiyat sunmalarına karşın diğer havayolu işletmelerine göre daha istikrarlı bir kar elde etmeleridir. Bunu da hem başarıyla uyguladıkları maliyet politikaları, hem de yüksek doluluk oranları ile gerçekleştirmektedirler. Kendilerine has özellikleri sayesinde fiyat ve doluluk oranı dengesini iyi kurarak girdikleri pazarlarda tutunmakta ve bunun ötesinde pazarın hızla büyümesine yardımcı olmaktadır.

Ekonomik ve politik krizlerden çok fazla etkilenen havayolu taşımacılığı endüstrisinde son yıllarda ortaya çıkan düşük maliyetli havayolu işletmelerinden farklı olan diğer bir eğilim ise “küresel havayolu işletmesi” kavramıdır. Bu eğilim de özellikle küresel havayolu işbirliği grupları sayesinde varlığını sürdürmektedir.

2.1.2.2. Havaalanları

Hava taşımacılığı endüstrisinde genel olarak inişli-çıkışlı bir yapı olmasına rağmen, sürekli ve hızlı bir büyüme eğilimi gözlenmektedir. Eğer trafik artışı tahminler seviyesinde olursa, Avrupa'nın yirmi en büyük havaalanının 2010 yılına kadar kapasite sorunu ile yüz yüze kalacağı belirtilmektedir. Bu durum havayolları için gecikmeler ve ek maliyet; yolcular için ise uzun kuyruklar ve hizmet kalitesinde düşüş olacağı anlamına gelmektedir.

Öte yandan gelişmelere paralel olarak havacılık sektörüne yüksek teknolojiye sahip altyapı hizmeti sunulması gerekmektedir. Bu durum, havaalanı altyapısının A380 gibi yeni nesil geniş gövdeli uçak tiplerindeki değişikliklere uyumlu hale getirilmesini ve özellikle bilgi ve iletişim teknolojilerindeki yeniliklerin uygulanmasını zorunlu kılmaktadır.

Hava taşımacılığı sisteminde güvenliğin sağlanması açısından havaalanları kilit rol oynamaktadır. Yasa dışı eylemler için havaalanları genellikle cazip görülen yerlerdir. Bu açıdan 11 Eylül 2001 saldırıları sonrasında uygulanmaya başlanan ek güvenlik önlemlerinin önemli bölümü havaalanlarını etkilemektedir. Yeni güvenlik cihazlarının havaalanına yerleştirilmesi yüksek bir yatırım maliyetini karşılamayı gerektirmektedir. Bunun yanında bu cihazların yerleştirilebilmesi için terminal içerisinde yer açma gereksinimi doğmakta ve bu da gelir elde edilen ticari alanların daralması anlamına gelmektedir. Ayrıca güvenlik taramaları nedeniyle terminale erken gelmesi gereken yolcular daha geniş terminal bekleme alanlarına gereksinim duymakta ve sıkışıklıklardan dolayı hizmet kalitesi düşük olarak algılanmaktadır.

Havayolu talebindeki artışın yanı sıra havayolu ağ yapılarındaki değişimler de havaalanlarını değişime zorlamaktadır. Topla dağıtım ağ yapısını benimseyen havayolları ile

bölgesel taşıyıcıların ve düşük maliyetli taşıyıcıların havaalanlarından beklentileri farklılıklar göstermektedir. Bu nedenle havaalanlarının standart hizmet ve kolaylık sunumunun ötesinde, hedef pazarlara yönelik uygulamaları benimsemesi gerekmektedir. Bu noktada havaalanı endüstrisinin karşısına çıkan iki önemli sorun; yatırımların finansmanı için gerekli yüksek sermaye maliyeti ile gürültü ve emisyon gibi çevresel kısıtlamalar olmaktadır.

Havaalanlarında Ticarileşme Eğilimi

Havayollarında devlet sahipliğinin yavaş yavaş ortadan kalkması ve gerek ulusal gerekse uluslararası düzenlemelerin kaldırılması uygulamaları ile ortaya çıkan liberalleşme ve özelleştirmenin etkisiyle hava taşımacılığı altyapısında da liberalizasyon gündeme gelmektedir.

Mevcut küresel ve sektörel eğilimler havaalanı işletmeciliğini ticari odaklı olmaya yöneltmektedir. Havacılık gelirlerindeki düşüş, devlet kontrolündeki azalma, Avrupa içinde gümrüksüz mağazaların kaldırılması, değişen müşteri beklentileri, politik ve terörist riskler ile sağlıkla ilgili tehditler nedeniyle talepte meydana gelen aşırı dalgalanmalar, havaalanı yönetimlerini yeni gelir kaynakları aramaya ve maliyetlerini kısıtmaya yöneltmektedir.

Bu çerçevede havaalanı ticarileşmesi, havaalanının bir kamu teşebbüsünden ticari bir işletmeye dönüşümü ve ticari kurallara daha uygun bir yönetim felsefesinin benimsenmesi şeklinde ele alınmaktadır. Havaalanı sektörüne özel sermayenin ve yeni yatırımcıların katılımı yalnızca gerekli finansal kaynakları sağlamakla kalmamış, özellikle havaalanlarında havacılık dışı alanlarla ilgili yeni iş alanlarının gelişimine ve mevcut etkinliğin artmasına yardım edecek yeni bilgi birikimini de beraberinde getirmiştir¹⁹.

Havaalanlarında Özelleştirme Eğilimi

Geçmişten günümüze havaalanları büyük ölçüde merkezi ya da yerel yönetimlerin mülkiyeti ve işletimi altında faaliyet gösteren kuruluşlar olarak görülmüş ve havaalanı yatırımları da büyük ölçüde devlet tarafından finanse edilmiştir. Ancak özellikle son çeyrek yüzyılda hava taşımacılığı endüstrisinde yaşanan gelişmeler ve genel olarak dünyadaki kamu finansmanı anlayışındaki değişimler devletlerin havaalanlarına bakış açısını da değiştirmeye başlamıştır.

Havaalanlarındaki özelleştirme sürecini havaalanlarının planlanması, inşa edilmesi, geliştirilmesi, ek kapasite yatırımları, bunların finanse edilmesi, havaalanlarının işletilmesi ve yönetilmelerinde özel sektör payının giderek artması olarak değerlendirmek gerekir. Bu açıdan genel kanının aksine havaalanı sektörü için özelleştirme kavramı, havaalanı

¹⁹ "Aktüel-Kronoloji" Transport, (Ocak 2005), s.17.

sahipliğinin özel sektöre satılması şeklinde değil; havaalanı işletmesinin yönetim, sermaye ya da mülkiyet yapılarından bir ya da birkaçında meydana gelen değişimler²⁰ şeklinde algılanmalıdır. Genel olarak serbestleşme ve ticarileşme sürecinin etkisiyle gelişen havaalanı özelleştirme eğilimlerinin kısmi özelleştirme şeklinde ortaya çıktığı görülmektedir. Böylece devletler havaalanı gibi büyük yatırımlar üzerinde az da olsa bir payı ellerinde tutmakla güvence sağlamayı tercih etmektedirler. Devletler, havaalanlarında özellikle havacılık hizmetlerinin fiyatlandırılmasında fiyat düzenleme ve kontrol işlevlerini devam ettirmektedirler.

Havaalanlarında Küreselleşme Eğilimi

Küresel havaalanı işleticilerinin ve küresel havaalanı işbirliklerinin ortaya çıkışı havaalanı sektöründe küreselleşme olarak tanımlanmaktadır. Havaalanı işletmeciliği için ulusal pazarlar diğer birçok işletmecilik alanına göre çok daha hızlı biçimde doygunluğa ulaşmakta ve havaalanı işletmecileri yeni pazar arayışlarına girmektedir. Böylece deneyim ve uzmanlıklarını bunlara gereksinim duyan diğer ülkelere pazarlamaktadırlar. Küresel havaalanı işleticileri için bu durum rekabet üstünlüğü ve yeni pazarlar anlamına gelirken; az gelişmiş ülkeler ise havaalanlarında kısa sürede profesyonel yönetim anlayışına kavuşmanın getirilerinden yararlanmaktadır.

Havaalanı sektöründe küreselleşmenin diğer biçimi ise işbirlikleridir. Küreselleşme ortamında maliyetlerini azaltmak, kalitelerini geliştirmek ve işletmelerine değer eklemek isteyen havaalanları birbirleriyle çeşitli düzeylerde işbirliğine gitmektedir. Havaalanı işbirlikleri bilgi, deneyim ve finansal kaynakların paylaşımından yararlanma amacını taşımaktadır²¹. Özellikle uluslararası projelerdeki işbirlikleri riskin ve yatırım gereksiniminin paylaşılmasına olanak sağlamaktadır.

2.1.2.3. Yer Hizmetleri

Liberalleşme diğer hava taşımacılığı endüstrisi elemanlarını etkilediği gibi, yer hizmetleri sektörünü de etkilemektedir. Avrupa Birliği Konseyi'nin 15 Ekim 1996 tarihli yönergesiyle²², Birlik içerisinde yer hizmeti faaliyetlerinin aşamalı biçimde liberalizasyonu karara bağlanmıştır. Liberalleşmeye başlayan yer hizmetleri sektöründeki en önemli değişim genel olarak fiyatlarda yaşanan düşüş olmuştur. Sektörün rekabete açılması kısa süreler içerisinde fiyatlarda %20'lerden fazla bir düşüşe neden olmuştur. Düşük maliyetli havayolu

²⁰ Anil Kapur, "Airport Infrastructure: The Emerging Role of Private Sector", **World Bank Technical Paper**, No:31, Washington DC: World Bank Institute, 1995, s.22.

²¹ Gerede, a.g.e., s.90.

²² Council Directive 96/67/EC of 15 October 1996 on Access to the Ground Handling Market at Community Airports. **Official Journal L 272**, 25/10/1996, s.36.

pazarına hitap edebilmek için, yer hizmetleri işletmelerinin iş süreçlerini yeniden yapılandırmaları ve maliyet tasarrufunun sağlayacağı daha düşük fiyatlar sunabilmeleri gerekmektedir.

Sektördeki bir diğer eğilim ise, küresel yer hizmeti şirketlerinin ortaya çıkışıdır. Bir yandan yer hizmeti şirketleri ile havayolları ve havaalanları arasında işbirlikleri gözlenirken; diğer yandan büyük yer hizmeti şirketlerinin birçok ülkedeki yer hizmeti sektörünü ele geçirmesi söz konusudur.

2.1.2.4. Ticari Uçak Üretimi

Airbus firmasına göre dünya ticari uçak filosunun 2003 yılı sonu itibariyle durumu ve 2023 yılına yönelik beklentiler Tablo 5’de verilmiştir. Boeing firmasına göre dünya ticari uçak filosunun 2004 yılı sonu itibariyle durumu ve 2024 yılına yönelik beklentiler ise Tablo 6’da verilmiştir.

Son yıllarda uzun menzilli ticari jet uçağı geliştirimi ve üretiminde, Airbus ve Boeing arasında büyük bir rekabet başlamıştır. Airbus gelecekte çok uzun menzilli ve yüksek koltuk kapasiteli uçaklara büyük ihtiyaç olacağı düşüncesi ile A380’i geliştirmektedir. Airbus’a göre A380 Avrupa –Uzakdoğu, Uzakdoğu–Amerika, Avrupa–Amerika gibi uzun menzilli ve yüksek yolcu talebi olan hatlarda slot sıkıntısı olan havayolu şirketleri için tek seferde çok sayıda yolcu taşıyabilmek için en uygun çözümdür. Boeing firması ise A380’e karşılık olarak daha farklı bir kavrama dayanarak Boeing 787 Dreamliner uçağını geliştirmektedir. Boeing halen mevcut Boeing 747 uçaklarının dahi uzun menzilli uçuşlarda yeterli doluluk oranı ile uçamadıklarını ileri sürerek, Boeing 787’nin maksimum yolcu kapasitesini 300 ile sınırlamıştır.

Tek koridorlu kısa ve orta menzilli uçaklar kategorisindeki en önemli gelişmeler Boeing’in yeni nesil 737’lerinin (737-600/700/800/900) yerini eski nesil Boeing 737-200/300/400/500’lerin büyük ölçüde alması; bölgesel jet hatlarında 100 koltuk kapasiteli uçak talebinin doğması üzerine bölgesel jet üreticileri olan Bombardier ve Embraer ile rekabet ve bu pazardan da pay alabilmek için Airbus’ın A320 uçağının kabin boyunu kısaltarak A318 modelini geliştirmesi oldu. Airbus ve Boeing pazar tahminlerinden de anlaşılacağı üzere önümüzdeki 20 yılda A320/B737 filosunun yenilenmesi konusunda büyük bir rekabet yaşanacaktır. Ancak, bu rekabete Airbus ve Boeing’in yanında, bu uçakların düşük yolcu kapasiteli modellerine rakip olacak 190/195 Serisi uçakları üreten Embraer’in de katılması beklenmelidir.

1980’lerin sonları ve 1990’ların başlarında 35-50 koltuk kapasiteli uçakların hakim olduğu bölgesel jet pazarında, 1990’ların sonlarına doğru daha büyük uçaklara ihtiyaç

duyulmaya başlanmıştır. Ayrıca, 2000’li yıllarda dünya üzerindeki bölgesel jet uçağı üreticileri olarak sadece Embraer ve Bombardier kalmıştır²³. Bölgesel uçak pazarında meydana gelen diğer bir gelişmede turboprop motorlu uçak talebinin gittikçe azalması ve bu alanda Bombardier’in Q serisi uçaklar ile tek üretici durumunda kalmasıdır.

2.1.2.5. Eğitim

Pilot Eğitim Kurumlarının ABD’den Diğer Ülkelere Doğru Kayması

Amerika Birleşik Devletleri’nin Florida ve Kaliforniya eyaletleri hava şartlarının uygunluğu nedeniyle, bu ülkedeki en önemli pilot eğitim merkezleri olmuşlardır. Bu eyaletlerdeki havaalanları, konaklama imkanları ve eğlence yerleri gibi alt yapılarının da çok gelişmiş olması, bu bölgenin 70’li yıllardan başlayarak dünyanın en önemli özel pilot ve ticari pilot eğitim merkezleri olmalarına yol açmıştır. 70’li yıllarda Orta-Doğu ülkelerinin petrol gelirleri nedeniyle zenginleşmesi üzerine, bu ülkelerde yaşayan pek çok genç, hem özel pilot veya ticari pilot eğitimi alabilmek, hem de eğlence için ABD’nin bu eyaletlerindeki uçuş okullarına gitmeye başlamıştır. Orta-Doğu pazarına yönelik pilot eğitimleri ABD ve uçuş okulları için büyük bir gelir kaynağı haline gelmiş ve Florida’daki uçuş okullarının yıllık toplam gelirleri milyarlarca doları bulmuştur²⁴. Fakat 11 Eylül 2001 tarihinde teröristlerce havayolu uçakları kullanılarak yapılan saldırılar ve bu saldırılarda uçakları ele geçirerek kullanan Arap kökenli teröristlerin, ABD’deki uçuş okullarında eğitim aldıklarının ortaya çıkması, bu ülkedeki pilotaj eğitim endüstrisine büyük darbe vurmuştur. Bazı okullar veya servis noktalarında bu endüstrinin gelirlerinde %70-80’lere varan azalmalar meydana gelmiştir²⁵. ABD’nin özellikle Arap kökenliler için ülkeye giriş vizelerini zorlaştırması, Amerikan halkının Orta-Doğu kökenlilere bakışlarının ve davranışlarının olumsuz yönde değişmesi nedeniyle, ABD’ye pilotaj eğitimi için, özellikle Orta-Doğu ülkelerinden yabancı öğrenci akışı oldukça azalmıştır. Bu durumda, ABD’ye gidemeyen pilot adayı Arap öğrencilerin başka ülkelerdeki okullara gitmeleri beklenmiştir. Fakat Avrupa’da da terörizm endişesinin olması ve Avrupa ülkelerinin meteorolojik şartlarının ve alt yapılarının bu kadar yoğun uçuş eğitimlerine uygun olmaması nedeniyle, uçuş eğitim kurumlarının Avrupa’ya kayması mümkün olamamıştır. Orta-Doğu ülkelerinin vatandaşları artık Birleşik Arap Emirlikleri’ndeki veya kendi ülkelerindeki eğitim merkezlerine gitmektedirler. Ancak, buralardaki kapasiteler gerek uçak sayısı, gerekse yetişmiş öğretmen pilot sayısı itibariyle

²³ Aboulafia, R.L., “Canada Faces C Series Crisis”, **Aerospace America**, AIAA, Vol: 43, No: 9, 2005, s. 13-15.

²⁴ Lombardo, D.A., “Hijack pilots showed average skills, say their instructors”, **Aviation International News Online**, November 2001, http://www.ainonline.com/issues/11_01/11_01_hijackedpilotspg20.html, 12 Ekim 2005.

²⁵ Lombardo, a.g.e.

bütün talebe cevap verebilecek durumda değildir. Türkiye önümüzdeki yıllarda bu fırsattan yararlanmak için çaba göstermelidir.

Sivil Havacılık Sektöründe Çalışacak Tüm Personelin Lisanslandırılması

Uluslararası Sivil Havacılık Anlaşmasının halen yürürlükte olan Personel Lisansları ile ilgili ekine (ICAO Annex 1, Personnel Licensing) göre sadece uçuş mürettebatı (pilotlar, seyrüseferciler, uçuş mühendisleri ve radyo operatörleri), uçak bakım personeli, hava trafik kontrolörleri, dispeçerler, istasyon operatörleri ve meteoroloji personeli için lisans alma zorunluluğu bulunmaktadır. Ülkelerin taraf olduğu çeşitli uluslararası kuruluşlar, Annex 1’de öngörülmemesine rağmen, havacılık sektöründe çalışan diğer personelin de lisanslandırılmasına yönelik çalışmalar başlatmışlar ve kararlar almışlardır. Örneğin, Eurocontrol’ün ESARR5 uygulamasıyla, hava trafik yönetimi hizmetlerinde emniyeti gerektiren noktalarda görev yapan mühendis ve teknik personel için lisans olmasa da, lisansa yakın nitelikte eğitim ve bilgi şartları getirilmiştir. Uluslararası Taşımacılık İşçileri Federasyonu, kabin görevlilerinin de sertifikasyonu konusunda lobi yapmaktadır. Ancak, Federasyonun bu yöndeki girişimleri ICAO Yönetim Kurulunun 35. oturumunda pek kabul görmemiştir. ICAO, kabin görevlerinin lisanslandırılması yerine, bu personel için gerekli eğitim şartlarının geliştirilmesini uygun görmüştür. Fakat, bazı ICAO üyesi ülkeler kabin görevlileri için de lisans uygulamaktadırlar. Öte yandan EASA, Avrupa Birliği ülkelerinde kabin görevlilerinin de lisanslandırılması doğrultusunda çalışmalar başlatmıştır. EASA’nın Mart 2004 tarihli Görüş Bildirisinde yer alan “ticari faaliyetler” ve “hava operasyonlarının” da daha fazla kontrolü için yeni kuralların tesisi düşüncesi, havaalanı personeli için de bazı kuralların ortaya konabileceğinin işaretini vermektedir²⁶. Özellikle teknolojide meydana gelen ilerlemeler, küreselleşme, insan faktörlerinin öneminin anlaşılması ve terör tehlikesi, önümüzdeki yıllarda tüm havacılık personelinin lisanslandırılmasının gündeme geleceğini işaret etmektedir.

Havacılıkta Eğitim Standardizasyonu

ICAO Annex 1 havacılık personelinin minimum bilgi gereklerini ve diğer asgari şartları ortaya koyan üst düzey kurallar bütünüdür. Bu nedenle, ICAO üyesi devletlerin havacılık personeli eğitimleri temelde Annex 1’e uygun olmakla beraber, ayrıntılarda ve eğitimlerin sürelerinde devletler arasında büyük farklılıklar bulunmaktadır. Ancak, JAA, EASA ve Eurocontrol gibi pek çok ülkeyi bir araya getiren havacılık örgütleri, en azından kendilerine üye devletler arasındaki farklılıkları gidermek ve daha kaliteli havacılık personeli

²⁶ “Dealing with aircraft safety Brussels-style”, **Flying in Ireland Magazine**, June 2005 vol. 1 issue 4.

yetiştirebilmek amacıyla daha ayrıntılı standartlar geliştirerek, üye devletleri bu kurallara uymaya zorunlu tutmaktadırlar. JAA tarafından, ICAO Annex 1 ve FAA kuralları baz alınarak geliştirilmiş olan JAR-FCL uçucu pilot, JAR-66 uçak bakım personeli, JAR-147 uçak bakım personeli eğitim merkezleri lisanslandırma kuralları bütün JAA üyesi devletlerde standart haline gelmiştir. Yapılan uyum çalışmaları sonucunda ABD, Kanada, Avrupa, Avustralya ve pek çok diğer devletin bu alanlardaki eğitim standartları arasındaki farklılıklar küçük ayrıntılara indirgenmiştir. Eurocontrol tarafından geliştirilen ESARR 5 kurallarıyla Hava Trafik Kontrolörlerinin eğitimlerinde ve lisanslandırılmalarında Avrupa ülkeleri arasındaki mevcut farklılıklar giderilecektir.

Hem ICAO hem de Avrupa devletlerinin Eurocontrol, JAA ve EASA gibi havacılık örgütleri, eğitimde standartlaşmaya daha fazla önem vermelerine rağmen, temel eğitimler de dahil olmak üzere havacılık eğitimlerinin kurs düzeninde verilmesi kavramından bir türlü uzaklaşmamışlardır. Bu temel nedenden dolayı Avrupa devletlerinin büyük bir bölümünde pilot, teknisyen ve hava trafik kontrolörlerinin temel eğitimlerinin üniversite veya diğer yüksek öğretim kurumlarında verilmesi düzeni tesis edilememiştir. Avrupa’da yüksek öğretim kurumlarında pilot, teknisyen ve hava trafik kontrolörü eğitimi sadece Türkiye, Fransa ve Almanya’da gerçekleştirilmektedir. Halbuki ABD, Kanada ve Avustralya bu tür eğitimlerin kurs düzeninden, üniversite ve diğer yüksek öğretim kurumlarında yapılan akademik eğitimlere dönüşümünü 1990’lı yıllarda sağlamışlardır. Dünyada hava trafik kontrolörü temel eğitiminde kurs düzeninin öncüsü olan ABD’nin Federal Havacılık Dairesi dahi artık bu tür eğitimleri 13 üniversiteye devretmiştir. ABD’de Embry Riddle Aeronautical University, University of North Dakota, Purdue University gibi üniversiteler pilotaj, hava trafik kontrolörü ve uçak bakım elemanları eğitiminde öncü eğitim kurumları haline gelmişlerdir.

2.2. Dünyadan ve Ülkemizden İyi Uygulama Örnekleri

2.2.1. Dünyadan Örnekler

2.2.1.1. Düşük Maliyetli Havayolu İşletmeleri

İlk olarak Amerika’da 1971 yılında kurulan Southwest Airlines öncülüğünde başlayan düşük maliyetli havayolu işletmesi kavramı özellikle Avrupa’da havayolu taşımacılığındaki liberalizasyon sonrası çarpıcı şekilde kendisine yer bulmaya başlamıştır. Britanya adaları şirketleri olan Ryanair ve EasyJet çoğunlukla Southwest Airlines modelini benimseyerek günümüze kadar belirgin bir gelişme göstererek sektör ortalamasından bir hayli yüksek büyüme oranlarıyla Avrupa içi pazarda söz sahibi olmaya ve pazardan belirgin bir pay almaya başlamışlardır. Düşük maliyetli havayolu işletmeleri daha önce pek fazla uçmayan genellikle diğer ulaşım modlarını tercih eden yolculara hitap etseler de; sundukları cazip fiyatlarla

özellikle yoğun pazarlarda charter ve geleneksel havayolu işletmeleri ile de rekabet edecekleri beklenmektedir²⁷.

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 göstermektedir²⁸.

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.

2.2.1.2. Bölgesel Havayolu Taşımacılığı

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

Dünyada havacılığın en gelişmiş bölgesi olan Kuzey Amerika'da bölgesel havayolu işletmelerini temsil eden Bölgesel Havayolu Birliği (Regional Airline Association-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 tarafında taşındığını göstermektedir²⁹. Avrupa'da, Avrupa Bölgesi Havayolu Birliği (European Regions Airline Association-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.

²⁷ 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, 10.10.2005.

²⁸ http://www.icao.int/icao/en/atb/ecp/CaseStudies/Europe_LowCost_En.pdf ; <http://www.cranfield.ac.uk/university/press/092003/1.htm> ; <http://www.eurocockpit.be> iletişim adresli internet sayfası, 10.10.2005.

²⁹ http://www.raa.org/news/Industry_Fact_Sheet.cfm

Bölgesel havayolu taşımacılığı, ABD gibi liberalleşmenin sınırlarını zorlayan ülkelerde bile bazı hatlarda (zorunlu hava hizmeti anlaşmaları), belli şartlarda devlet tarafından o bölgenin hava taşımacılığında mahrum kalmaması için sübvansede edilmektedir.

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.

2.2.1.3. 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.

Bu küresel işbirliği gruplarından en önemlileri Star Alliance (Lufthansa, United Airlines, Thai, Varig, ANA vb), Oneworld (American Airlines, British Airways, Qantas, Cathay Pacific vb.) ve SkyTeam (Delta Air Lines, Aeromexico, Alitalia, Korean Air vb.) 'dır. Örneğin, Star Alliance 16 üye havayolu işletmesiyle 139 ülkede, 795 noktaya, 2832 uçaklık filosuyla günde yaklaşık 15.000 sefer düzenlemektedir³⁰.

2.2.2. Türkiye'den Örnekler

2.2.2.1. İç Hat Havayolu Taşımacılığının Serbestleştirilmesi

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

³⁰ http://www.staralliance.com/star_alliance/star/frame/main_10.html

karşın pazarın büyümesiyle birlikte THY’de yolcu trafiği bakımından %15’lik bir büyüme gerçekleşmiştir³¹.

Türkiye’de iç hat havayolu taşımacılığında THY dışında 5 havayolu işletmesi faaliyet göstermektedir. Hâlihazırda rekabetin yaşandığı iç hat havayolu taşımacılığında, yakın gelecekte başka işletmelerin de pazara girmesi beklenmektedir. Bu havayolu işletmeleri THY’ye göre daha düşük fiyatlar sunmalarına karşın ve bazı özellikleri itibarıyla düşük maliyetli havayolu iş modelini uygulamakta olsalar da bunlara tam olarak “düşük maliyetli havayolu işletmesi” denilemez. Aynı zamanda charter/tarifesiz taşıyıcı olarak hizmet veren bu havayolu işletmeleri sahip oldukları filo yapıları da daha çok charter/tarifesiz hizmet vermeye uygun uçaklardan oluşmaktadır³². Filoların daha küçük gövdeli bölgesel uçaklarla takviye edilmesi ile birlikte başlayacak çapraz uçuşlar, serbestleşmenin etkisinin daha da güçlenmesini ve belli başlı merkezlerin hava köprüsüyle birbirine bağlanmasını sağlayacaktır. Bu konuda bazı havayolu şirketleri aldıkları yeni bölgesel uçaklar ile çapraz uçuşlara başlamışlardır. Uçak biletlerinden alınan vergilerde yapılan indirimin yanı sıra havayolu işletmelerinin yeni yapılan düzenlemeler ile bilet fiyatlarını kendilerinin belirleyebilme serbestisinin verilmesi THY dahil iç hatlarda faaliyet gösteren tüm havayolu işletmelerinin daha düşük fiyatlar sunmalarına olanak sağlamış ve pazarın büyümesiyle birlikte havayolu işletmeleri de bu trafik artışından faydalanarak hizmet miktarlarını ve gelirlerini artırmışlardır.

2.2.2.2. Havaalanlarında Kamu-Özel Sektör İşbirliği ve Dışa Açılım Uygulamaları

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

Havaalanlarındaki uygulamalar itibarıyla özel sektör işletmecileri iyi birer yatırım ve işletme örneği oluşturduklarını düşünerek sektörde kalıcı olmayı hedeflemekte, birikimlerini ve dinamizmini ekonomiye aktarmayı ve farklılaşmayı istemektedirler. Devletin bu

³¹ <http://www.dhmi.gov.tr>

³² Şengür, a.g.e. s. 105.

tesislerdeki rolünün ise “düzenleme ve denetleme” boyutunda kalması, işletmeciliğe girmemesi yönündedir³³.

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

Türkiye’de YİD modeli ile yapılmış ve işletilmekte olan iki proje halen uygulanmaktadır. Bunlar; Antalya Havalimanı Dış hatlar I. ve II. yolcu terminalleri projeleridir. Ayrıca Atatürk Havalimanı Dış Hatlar Yolcu Terminali ve Katlı Otoparkı YİD modeli ile yapılmış, işletilmiş ve Temmuz 2005’te DHMİ’ye devredilmiştir. 2004 yılından itibaren ihalesi yapılmış olup yapımı devam eden projeler ise, Dalaman Havalimanı Dış Hatlar Terminali, Ankara Esenboğa Havalimanı İç ve Dış Hatlar Terminali, İzmir Adnan Menderes Havalimanı Dış Hatlar Terminali YİD projeleridir. Havalimanlarında kamu özel-sektör işbirliğinin bir diğer örneği de Atatürk Havalimanı Dış ve İç Hatlar Terminal Binası, Katlı Otoparkı ve Genel Havacılık Terminalinin 15,5 yıl süreyle işletilmesinin, TAV Havalimanları Terminal İşletmeciliği A.Ş.’ne verilmesidir³⁴. Tablo 7’de havalimanlarında uygulanmakta olan YİD projelerine ait bazı bilgiler özetlenmiştir.

İşletici firmaların yurt içinde ve yurt dışındaki atılımları ise bu konuda gelecek vaat etmektedir. YİD projelerine birer inşaat şirketi olarak başlayan Türk şirketlerinin, havaalanı yapımı ve işletmeciliği gibi çok özel bir alanda deneyim kazanmalarına olanak sağlanmıştır. Bu hem işleticilerin yurtiçinde ve yurtdışında benzer yeni yatırımları gerçekleştirmeleri konusunda cesaretlenmelerine, hem de bu alanda bilgi ve sermaye birikimine neden olmuştur. Aynı zamanda yabancı işletmelerle işbirliği olanaklarını da artırmıştır. Böylece havaalanı yapımı ve işletmeciliği alanında uluslararası piyasada iş yapan ve bu yolla ülkeye döviz girdisi sağlayan deneyimli işletmeler kazanılmıştır. Örneğin TAV grubu bu birikimi Malezya, Mısır, Dubai, Ukrayna, İran gibi ülkelerde de kullanarak yeni projeler gerçekleştirmektedir³⁵.

2.2.2.3. Havaaracı Bakım Faaliyetlerindeki Gelişmeler

Nisan 2001 tarihinde Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü’nün JAA’ya tam üye olması sonrasında yapılan hızlı çalışmalar ve düzenlemeler ile JAR-145 onaylı bakım kuruluşlarının standartlarını belirleyen yönetmelik tam olarak uygulanmaya başlamış ve bu konuda JAA’dan

³³ Ergün Kaya ve diğerleri, *Havaalanlarında Yap İşlet Devret Uygulamaları: Antalya ve Atatürk Havalimanlarındaki Uygulamaların Değerlendirilmesi*, (Eskişehir: Anadolu Üniversitesi Ya. No.1649, Sivil Havacılık Yüksekokulu Ya.No.13, 2005), s.242-270.

³⁴ www.dhmi.gov.tr

³⁵ www.tav.aero.ist

tam yetki alınması ülkemizde faaliyet gösteren havayolu şirketlerinin havaaracı bakımlarını kendi imkanları ile gerçekleştirmeleri sonucunda yurt dışına döviz çıkışı önlenmiş, başta THY olmak üzere bazı havayolu işletmeleri bakım altyapılarını geliştirerek yabancı havayolu işletmelerinin uçaklarına da bakım hizmeti vermeye başlamışlardır. Oluşan yoğun talep üzerine THY, Sabiha Gökçen Havalimanı'nda (SGH) yönetimi tamamen özerk yapıda olan bir bakım, onarım tesisi kurma konusunda bir çalışma başlatmıştır. 2005 yılından geçerli olmak üzere Milli Savunma Bakanlığında, SGH'de 80 hektarlık arazi yıllık 2 milyon dolardan 25 yıllığına kiralanmıştır. Kısa adı HABOM olan Havacılık Bakım Onarım ve Modifikasyon Merkezi projesinin toplam yatırım tutarı 300-400 milyon dolar olarak hesaplanmaktadır. THY, kendi uçakları dışında Türkiye'deki diğer havayollarının uçaklarına ve bölge ülkelerine ait uçaklara da bakım hizmeti verebilecektir. Bölgenin en büyük bakım, onarım ve modifikasyon merkezi olacak olan tesislerde ilk etapta 2000, uzun dönemde ise 5000 kişiye iş imkanı sağlanacağı ve 2006'da bitmesi planlanan tesislerden on yılda 1 milyar dolar gelir elde edileceği tahmin edilmektedir³⁶.

2.3. Türkiye'de Geçmişe Dönük Değerlendirme ve Çıkarılan Dersler

1983 yılında çıkartılan 2920 sayılı Sivil Havacılık Kanunu'nda özel sivil havacılık işletmelerinin kurulmasına imkan tanınması ile, ülkemiz hava taşımacılığı sektörü geçmiş yıllarda önemli bir büyüme kaydetmiştir. Bununla birlikte dünyadaki gelişmelere paralel olarak ülkemiz hava trafiğinde de çok hızlı bir artış kaydedilmiştir. Ancak, bu büyüme ve hızlı gelişmeye paralel olarak gerekli altyapı çalışmaları eşzamanlı yapılamadığı için sektör sağlıksız büyümüş ve önemli bir takım sorunlarla karşılaşmıştır. Geçmiş yıllarda karşılaşılan ve gelecekte daha da önemli olabilecek sorunlar aşağıdaki başlıklarda toplanmaktadır.

2.3.1. İnsan Kaynakları Sorunlarının Değerlendirilmesi

Geçmiş yıllarda yapılan ulaştırma ve havacılık şuraları, beş yıllık kalkınma planları içerisinde dile getirilen insan kaynakları ile ilgili sorunlar ve bugünkü durumları aşağıda özetlenmiştir:

- Bugüne kadar sivil havacılık sektörünün ihtiyaç duyduğu pilot ve teknik personel Türk Silahlı Kuvvetleri bünyesinden karşılanmış ve nitelikli personel yetiştiren sivil eğitim kurumlarına ne devlet ne de özel sektör girişimcileri tarafından gereken önem ve destek yeterince verilmemiştir. Gerçekten de son iki yılda ortaya çıkan hızlı ve plansız büyüme havacılık sektörünün ihtiyacı olan lisanslı personel açığını daha da artırmış, eğitim kurumları da bu hızlı büyüme karşısında ortaya çıkan ihtiyacı

³⁶ <http://www.sivilhavacilik.org/modules.php?name=News&file=article&sid=14>

karşılayamamışlardır. Halen pilot ve teknik personel ihtiyacının TSK tarafından sağlanmaya devam etmesi, ulusal güvenliğimiz için bir tehdit oluşturmaktadır. Ayrıca sivil sektörde daha düşük maliyetlerle yetiştirilebilecek iken hala nitelikli personelin büyük yatırımlarla yetiştirilen TSK'dan sağlanmaya devam etmesi ülke kaynaklarının etkin kullanımını engellemektedir.

- Tüm dünyada küreselleşmenin bir sonucu olarak eğitimin standartlaştırılması için yönetmelikler çıkarılmakta ve ülkelerin bu düzenlemelere göre lisanslı personel yetiştirmeleri beklenmektedir. Türkiye'de de sivil havacılık sektöründe eğitimin standart bir yapıya kavuşturulmaması önemli bir sorun olarak bugüne kadar gelmiştir. SHGM'nin Nisan 2001 tarihinde JAA'ya tam üye olmasından sonra eğitim kurumlarının tanımlı standartlara göre eğitim vermeleri zorunluluk haline gelmesine rağmen bu sorun hala devam etmektedir. Özellikle pilot temini konusunda yaşanan sıkıntılar çok sayıda uçuş okulunun kurulmasına neden olmuştur. Pilot eğitimlerinde standardın yakalanabilmesi için bu tür okulların başta yetki verilirken eğitmen kadrosu ve altyapı yönünden çok iyi incelenmesi ve denetlenmesi gerekmektedir. Bu görevi yerine getirecek kuruluş olan SHGM'nin yaşadığı personel sıkıntısı nedeniyle lisans öncesi uçuş kontrolleri geçici olarak uçuş okullarının kendilerine bırakılmıştır. Son derece tehlikeli olan bu durum çok hızlı büyüyen Türk Hava Taşımacılığı için önemli bir risk olarak gözükmektedir.
- Daha önceki yıllarda hava trafik kontrolörü seçimi ve istihdamında yaşanan sorunlar günümüzde artarak devam etmektedir. Akademik anlamda tek insan kaynağı yetiştiricisi olan Anadolu Üniversitesi Hava Trafik Kontrol Bölümü mezunlarının DHMİ'ne kontrolör olarak girebilmek için niteliklerine bakılmaksızın normal bir üniversite mezunu gibi KPSS'na girme ve diğer adaylar ile aynı statüye tabi tutulmaları nedeniyle yetişmiş insan gücünden yeterince faydalanılmamakta ve lisans sahibi kontrolörler ihtiyaç olduğu halde özellikle DHMİ'nde çalışmamaktadırlar.
- Sektörde Uçuş Harekat Uzmanı (Dispeçer) olarak görev yapan personelin seçimi ve yetiştirilmesine ilişkin ilgili yönetmelik yıllardır günün şartlarını karşılamaktan çok uzaktır. Yeniden yapılandırılmış bir otoritenin önderliğinde sektördeki kurum ve kuruluşların işbirliği ile yeni bir yönetmelik hazırlanarak sektörün ihtiyaç duyduğu niteliklerdeki personel seçimi ve yetiştirilmesi sağlanmalıdır.

2.3.2. Her İle Bir Havaalanı Politikasının Değerlendirilmesi

1988 yılından itibaren Demiryolları Limanlar ve Hava Meydanları İnşaatı Genel Müdürlüğü yatırım programlarında yer almakta olan stol havaalanları inşaatı kapsamında

çeşitli illere, yatırımın büyük bölümü yerel yönetimlerce karşılanmak üzere, küçük havaalanları inşa edilmiştir. Bu havaalanlarının yapılmasının temel amacı, bölgesel havayolu taşımacılığını geliştirmek ve besleyici havayolu sisteminin alt yapısını oluşturmaktır. Daha sonraları bu amacın dışına çıkılarak pist uzatılması, aydınlatması, terminal binası inşaatı gibi önceliği olmayan yatırımlara gidilmiştir. Söz konusu havaalanı yatırımlarının çoğu ekonomik yapılabilirlik açısından uygun olmayan yatırımlardır. Çoğunda ciddi bir trafik bulunmamakta ve bu nedenle uzun bir süre kaynak yaratmaları beklenmemektedir. Bu havaalanlarından bazıları yeterli trafik olmaması nedeniyle 2002 Ocak ayı itibariyle kapatılmıştır. Bu durum, havaalanı projelerinde kaynakların verimli ve etkin kullanımına ilişkin sorunları da beraberinde getirmektedir. Ülkenin kıt kaynakları dikkate alındığında, hava ulaşım sisteminin ülke kaynaklarını tüketen değil, ekonomiye katkı sağlayan bir duruma getirilmesi gerektiği açıktır.

2.3.3. Sivil Havacılık Genel Müdürlüğünün Yeniden Yapılandırılması Sürecinin Değerlendirilmesi

Bundan önce yapılan Ulaştırma ve Havacılık Şuraları ile tüm kalkınma planları içinde en önemli sorun ve diğer sorunların temel kaynağı olarak ortaya konan SHGM'nün yeniden yapılandırılması ve özerk bir yapıya kavuşturulması henüz gerçekleştirilebilmiş değildir. Sivil havacılık otoritelerinin en temel görevi, havacılık emniyetinin sağlanması için kural koymak, uygulanmasını sağlamak ve denetlemektir. Ancak uzun yıllardır aşılamayan nitelikli personel sıkıntısı ve var olan organizasyon yapısı ile bu işlevini yeterince yerine getirememektedir.

2.3.4. Daha Önce Tespit Edilen Diğer Sorunların Değerlendirilmesi

Ülkemizin, ulaşım maliyeti, erişilebilirliği, trafik güvenliği, çevresel etki gibi önemli hususlar göz önünde tutularak hazırlanmış bir Ulaştırma Ana Planı bulunmamaktadır. Bugüne kadar ülkemiz ulaşım sektöründe yapılmış olan tek plan, 1983-1993 yıllarını kapsayan Ulaştırma Ana Planı olup, bu planın da tam olarak uygulandığını ifade etmek mümkün değildir. Bununla birlikte, DPT Müsteşarlığı tarafından hazırlanan 5 yıllık kalkınma planları da genelde dikkate alınmamış, bunun yerine yıllık ve politik ağırlıklı planlar tercih edilmiştir. Bu olumsuzlukların ortadan kaldırılarak, ulaşım modları arasında gerekli dengenin sağlanması ve sektördeki planlamaya olan ihtiyacın karşılanması amacıyla, 2003 yılının Aralık ayında başlatılan Ana Plan Stratejisi çalışması, 2005 yılı sonunda çalışmayı hazırlayan akademisyen kadro tarafından Ulaştırma Bakanlığı'na teslim edilmiştir.

Havaalanları çevresindeki arazi kullanım planlarına uyulmaması ve çarpık yapılaşma nedeniyle havaalanları yerleşim birimlerinin içerisinde kalmıştır. Bu durum haberleşme ve seyrüsefer sistemleri üzerinde harmonik yayınlara, karışmalara ve gürültü kirliliğine neden

olmaktadır. AB'nin çevre ile ilgili çok duyarlı düzenlemeleri olmasına rağmen bu konuda hala alınması gereken önlemler ve düzenlemeler yerine getirilmiş değildir. Bu da AB'ye uyum sürecinde önemli sorunlar çıkaracaktır.

Önceki yıllarda Türk hava taşımacılığının turizme bağlı olması nedeniyle kış sezonunda gerekli tedbirler alınmadığında havayolu işletmelerinin taşıma kapasitesinin % 50'si atıl kalmaktaydı. Ancak son dönemde iç hatlarda artan işletmecisi sayısı nedeniyle havayolu işletmelerinin yıllık ortalama verimliliği artmış ve işletme maliyetlerini yükselten en önemli etkenlerden biri olan atıl kapasite azaltılmıştır. Yedek parça ve komponent alımı, değişimi, bakım-onarımı gibi konularda gümrük mevzuatından veya ithalat rejiminden kaynaklanan gecikmeler ve maliyet artışları bir sorun olarak hala devam etmektedir. Bu durum havayolu işletmelerinin diğer yabancı havayolu işletmeleri ile rekabet gücünü azaltmaktadır.

2.4. Uluslararası Mukayeseli Olarak Türkiye İçin Temel Göstergeler

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 yüksekliliği, savaşlar, ekonomik krizler, ticari kotalar ile son yıllarda artan terörist saldırılar biçiminde sıralanmaktadır.

Aşağıda 1995–2005 yılları arasında Dünya ve Türk Sivil Hava Taşımacılığı Sektörünü etkileyen çeşitli olaylarla bağlantılı olarak, GSYİH, turizm gelirleri ve dış ticaret hacmindeki değişim oranları ile yolcu ve yük trafiğindeki değişimler incelenmiştir (Şekil 1,2,3). Ancak analiz sırasındaki saptamalara bu çalışmada ele alınmayan bazı unsurların da etki edebileceği unutulmamalıdır.

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.

Bu bölgede faaliyet gösteren 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 dönemde yaşanan ekonomik kriz nedeniyle dünya yolcu trafiğinde ancak %1'lik bir artış görülürken, yük trafiğinde herhangi bir artış yaşanmamıştır. Dünya sivil hava taşımacılığında seyreden 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. Yine ekonomik krize paralel olarak dış ticaret gelirlerimizde %2.5'lik bir düşüş olmuş ve bunun yansımaları yük trafiğimizde çok daha fazla hissedilerek %8.3'lük bir düşüş yaşanmasına neden olmuştur.

1999 yılına gelindiğinde, dünya genelinde krizin etkileri azalmaya başlamış olup, yolcu ve yük trafiğinde %6'lık bir artış yaşanmıştır. Ancak bu kez ülkemiz 17 Ağustos ve 12 Kasım 1999 tarihinde yaşamış olduğu depremlerin etkileri altına girmiştir. Bunun sonucu olarak, GSYİH'de %4.7, turizm gelirlerinde %27.5'lik oranlarda azalma yaşanmıştır. Bu değerlerdeki düşüş yolcu trafiğimize de yansımış olup, %12.2'lik bir düşüş yaşanmıştır. Aynı yıl dış ticaret gelirlerindeki %7.7'lik azalış, yük trafiğinde %5.5'lik bir azalışa neden olmuştur.

2001 yılında A.B.D.'de yaşanan 11 Eylül terörist saldırılarının etkileri ise tüm dünyada yoğun olarak kendini hissettirmiştir. 2001 yılında, dünya yolcu trafiğinde %2, yük trafiğinde ise %5 oranında düşüşler görülmüştür. Türkiye'de ise GSYİH'de %7.5'lik düşüş yaşanmasına karşın turizm gelirlerinde %5.9'luk artış olmuş, ancak yolcu trafiğinde %3.3'lük düşüş yaşanmıştır. Dış ticarete %11.6'lık artışa rağmen, yük trafiğinde %4.2'lik bir düşüş görülmüştür. Bu düşüşlerin nedeni, terör saldırıları sonucunda sivil hava taşımacılığına olan güvenin sarsılmasıdır. 2001 yılı, sivil hava taşımacılığı sektörü için olumsuz bir yıl olmuş ve IATA verilerine göre, havayolu işletmeleri 18 milyar USD zarar etmiştir.³⁷ Toplam uçuş kapasitesi %20 gerilemiş, sektörde 200 bin çalışanın işine son verilmiş, Swissair, Sabena ve US Airways gibi sektörde uzun yıllardır varlığını sürdüren havayolu işletmeleri iflas etmiştir. 2002 yılında ise gerileme yavaşlamış ve sektörün toplam zararı 6 milyar USD'ye düşmüş olmasına karşın, dünyanın ikinci büyük havayolu işletmesi olan United Airlines iflas etmiştir. IATA verilerine göre, 11 Eylül saldırılarının havayolu işletmelerine maliyeti 36 milyar USD olarak belirlenmiştir³⁸.

³⁷ <http://www.iata.org> iletişim adresli web sayfası (14.10.2005)

³⁸ Aynı.

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 çok fazla 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 aynı yılda dış ticaret gelirleri %33’lük bir artış gösterirken yük trafiğinde sadece %5.8’lik bir artış görülmüştür.

2004 yılı tüm dünyada sivil hava taşımacılığının, hızlı bir gelişim dönemine girdiği yıl olmuştur. Türkiye’de ise 2004 yılında GSYİH’de %9, turizm gelirlerinde %20.3 artış gözlemlenirken, 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 kaldırılmasıdır. Böylece THY’nin iç hatlardaki tekeli sona ermiş ve Türk Sivil Hava Taşımacılığı’nda yeni bir gelişim ve rekabet dönemi başlamıştır. Bu kapsamda ilk olarak 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.

IATA verilerine göre, 2004 itibariyle 4 milyon kişinin çalıştığı dünya sivil havacılık sektörünün cirosu 400 milyar USD olarak gerçekleşmiştir. Bu da dünya GSYİH’sının %4.5’lik bölümünü oluşturmaktadır. Sektör büyüme eğilimini son 30 yılda sürdürmüş ve dünya yolcu trafiği 1.8 milyar yolcuya ulaşmıştır³⁹.

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 artışa karşın yük trafiğindeki artış % 14.6 oranında olmuştur⁴⁰. Bu da Türkiye’deki gelişmelerin dünya ortalamalarının çok üzerinde seyrettiğini göstermektedir. Bu gelişmeler Türk sivil havacılığı için önemli fırsatlar yaratırken bazı tehditleri de ortaya çıkaracaktır.

2.5. Uluslararası Yükümlülükler ve Taahhütler

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

³⁹ <http://www.iata.org> iletişim adresli web sayfası (14.10.2005).

⁴⁰ <http://www.dhmi.gov.tr> iletişim adresli web sayfası, (14.10.2005).

Aynı şekilde Türkiye kurucu üyesi olduğu ECAC'a 1955 yılında katılmış olup bugüne kadar 41 devlet bu kuruluşa üye durumundadır. Temel amacı emniyetli, verimli bir Avrupa hava ulaşım sisteminin gelişimini teşvik etmek olan ECAC'ın JAA ve Eurocontrol olmak üzere 2 ilgili kuruluşu bulunmaktadır. Bunlardan 1960 yılında kurulan ve 35 üyesi bulunan Eurocontrol'e ülkemiz 1 Mart 1989 tarihinde üye olmuştur. Üye devletlerin birbirinden farklı hava trafik kontrol sistemlerine sahip olmaları (Eurocontrol bünyesinde 73 Hava Trafik Merkezi ve 30 değişik sistem bulunmaktadır) ya da hava sahalarında kapasite sorunları (gecikmelerin %75'i Batı Avrupa Hava Sahasında bulunmakta ve genişleme problemi olan 10 havaalanı nedeni ile oluşmaktadır) yaşamaları, Eurocontrol'ün işlevlerini yerine getirmesinde önemli engeller oluşturmaktadır. Hava sahası kapasitesi açısından ülkemiz, diğer Eurocontrol üyesi ülkeler göz önüne alındığında çok daha az sorunla karşı karşıyadır. Ancak bu durum gelecekte sorunların olmayacağı anlamına gelmemektedir. Bundan dolayı dünya ve ülkemiz trafik artışları ön görülerek, Eurocontrol'ün Avrupa ATM Kapasite Planlama çalışmalarına paralel olarak gerekli düzenlemelerin yapılması gerekmektedir⁴¹.

Türkiye'nin 4 Nisan 2001 tarihinde tam üye olduğu Avrupa Havacılık Otoriteleri Birliği JAA, 6'sı aday 33'ü tam üye olmak üzere 39 üyesi olan, Avrupa'da uçuş emniyetini en üst düzeye çıkararak, hava aracı kaza sayısını mümkün olan ölçülerde sıfıra indirmek üzere tamamen teknik konularda çalışmalarını yapan uluslararası bir teşkilat konumundadır. Tam üye olduktan sonra ülkemizde JAA tarafından tanımlanmış ve JAR adı verilen düzenlemeler kabul edilmiş ve bu doğrultuda sivil havacılık faaliyetleri yeniden yapılandırılmaya gidilmiştir. Yasal düzenlemelerin devam ettiği günümüzde otorite konumundaki Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü ilk olarak onaylı bakım kuruluşlarının standartlarını belirleyen JAR-145 konusunda tam yetki almış ve buna paralel olarak bazı havayolu işletmeleri de kendi bünyelerinde bakım merkezleri kurmuştur. İkinci adım olarak SHGM pilot lisanslama ve eğitimi ile ilgili standartları tanımlayan JAR FCL konusunda tam yetki almak için çalışmalarını sürdürmektedir.

Avrupa Birliği'nin bir alt kuruluşu olan EASA, Avrupa Parlamentosu tarafından 15 Temmuz 2002'de kurulmuştur. Geliştirilmekte olan uçakların havacılık emniyeti ve çevre koruma konularında sahip olması gereken kriterleri belirlemekte olan bu kuruluş, geçiş dönemi boyunca işletme ve lisanslama standartlarının sorumluluğu JAA'da olmak üzere, 1

⁴¹ Bu kısmın oluşturulmasında aşağıdaki web sayfalarından yararlanılmıştır.
http://www.eurocontrol.int/corporate/public/subsite_homepage/index.html
http://www.eurocontrol.int/corporate/public/standard_page/cb_capacity.html
[http://www.eurocontrol.int:80/corporate/gallery/content/public/docs/pdf/organisation/dg/speeches/270104-atcworkshop-iletisim_adresli_web_sayfasi_\(15.10.2005\).](http://www.eurocontrol.int:80/corporate/gallery/content/public/docs/pdf/organisation/dg/speeches/270104-atcworkshop-iletisim_adresli_web_sayfasi_(15.10.2005).)

Kasım 2004'den itibaren standartların koordinasyonunu gerçekleştirmektedir. EASA'nın oluşturulmasından önce hava aracı, donanımları gibi konularda her bir JAA üyesi ülke, JAA tarafından sertifikalandırılmakta iken, EASA ile birlikte sertifikalandırılma işlemi tek bir kuruluş, yani EASA tarafından yapılmaktadır. Şu an itibariyle JAA ile koordineli olarak faaliyetlerini sürdürmekte olan EASA, 1 Ocak 2007 tarihinden itibaren JAA'den tüm sorumluluğu alarak tek bir otorite olarak faaliyetlerini sürdürecektir. JAA'ye tam üye olmayan ülkeler, gerekli gördükleri taktirde üyeliklerini 31 Aralık 2006 tarihine kadar yaptırabileceklerdir. Ancak bu tarihten sonraki üyelikler, en geç 31 Aralık 2010'a kadar EASA bünyesinde gerçekleştirilecektir. 1 Ocak 2007 tarihinde sorumluluklarını devredecek olan JAA, Avrupa'da tam bir bütünlük sağlanana kadar (en geç 31 Aralık 2010 olmak üzere), faaliyetlerine devam edecektir.

EASA'nın görevlerini; sivil havacılık faaliyetlerinde kullanılan tüm araç ve teçhizatın, parçalarının, donanımlarının sertifikasyonu ve bakımları; ilgili kuruluş ve havacılık işletmelerinin yetkilendirilmesi, havacılık personelinin lisanslandırılması, havaalanı ve hava trafik işleticilerinin emniyet açısından denetimi şeklinde sıralamak mümkündür⁴². JAA'a tam üye olan Türkiye'nin kısa bir süre içerisinde EASA ile görüşmelere başlayarak tam üye olması ve bu konuda gerekli düzenlemeleri yapması bir zorunluluk olacaktır. Bu yeni yapılanma ile Avrupa Konseyi ve Parlamentosu tüm Avrupa ülkelerinin uymakla yükümlü oldukları standartları tanımlayıp tüm yetkileri tek bir kurum bünyesinde toplayarak ABD'deki FAA benzeri bir yapılanma hedeflemektedir.

2.6. İlgili Taraflar ve Roller

2.6.1. Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü (SHGM)

Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü (SHGM); sektörün düzenli, verimli ve güvenli işleyebilmesi için ülke içindeki tüm sivil havacılık faaliyetlerinin planlanmasından, koordinasyonundan ve denetiminden sorumludur. Hız ve emniyet faktörlerinin büyük önem taşıdığı sivil havacılık sahasındaki her türlü faaliyeti, ulusal çıkarlar ve uluslararası ilişkilere uygun bir şekilde düzenlemek ve esaslarını belirlemekle yükümlüdür. Bu bağlamda SHGM, Türkiye'de sivil havacılık alanındaki en sorumlu ve yetkili otorite olmak durumundadır. Ancak SHGM'nin bu yetki ve sorumlulukları yerine getirebilecek yapıda olmayıp, mevcut tüm sivil havacılık mevzuatının günün şartlarına göre yeniden düzenlenmesi gerekmektedir.⁴³ Diğer yandan AB Parlamentosu'nun kararı ile kurulmuş ve otoriteler üstü bir kuruluş olan

⁴² <http://www.flug-revue.rotor.com/FRheft/FRHeft04/FRH0407/FR0407b.htm> ve http://jaa.nl/future_of_jaa/future_of_jaa.html iletişim adresli web sayfası, (10.10.2005).

⁴³ <http://www.shgm.gov.tr/Genelb.htm> ve <http://www.jaa.nl/> iletişim adresli web sayfası 05.10.2005

EASA'nın işlerlik kazanması ile birlikte, ülkemizde EASA standartlarına uyulmasını sağlamak amacıyla, SHGM'nin aynı zamanda koordinatörlük işlevini de yerine getirebilecek şekilde yapılanması gerekmektedir. Kasım 2005 tarihinde kabul edilen 5431 sayılı SHGM Teşkilat ve Görevleri Hakkındaki Kanun da sektörün hızlı büyümesine ve yeni gelişmelere cevap verebilecek düzeyde değildir.

2.6.2. Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü (DHMİ)

Türkiye havaalanlarının işletilmesi ile Türkiye hava sahasındaki hava trafiğinin düzenlenmesi ve kontrolü görevi, Devlet Hava Meydanları İşletmesi (DHMİ) Genel Müdürlüğü'nce yerine getirilmektedir. DHMİ'nin amaç ve faaliyet konuları, sivil havacılık faaliyetlerinin gereği olan hava taşımacılığı, havaalanlarının işletilmesi, meydan yer hizmetlerinin yapılması, hava trafik kontrol hizmetlerinin yerine getirilmesi, seyrüsefer sistem ve kolaylıklarının kurulması ve işletilmesi, bu faaliyetler ile ilgili diğer tesis ve sistemlerin kurulması, işletilmesi ve modern havacılık düzeyine çıkarılmasının sağlanmasıdır.⁴⁴ Ancak uygulamada SHGM ya da DLH gibi diğer kurum ve kuruluşların yerine getirmesi gereken bazı görevlerin de bu kurum tarafından yapıldığı görülmektedir. Bu durum özellikle uluslararası anlaşmalarla kabul edilen mevzuatların uygulanmasında sıkıntılar yaratmaktadır.

2.6.3. Demiryolları Limanlar ve Hava Meydanları İnşaatı Genel Müdürlüğü (DLH)

DLH Genel Müdürlüğü; devletçe yaptırılacak demiryolları, limanlar, barınaklar ve bunlarla ilgili teçhizat ve tesisler ile hava meydanlarının ve bunlarla ilgili tesislerin, ilgili kuruluşlarla işbirliği yaparak, plan ve programlarını hazırlamak, bunların gerçekleştirilmesi için gerekli tedbirleri almak ve inşaatları ile bakım ve onarımlarını yapmak veya yaptırmak ile yükümlüdür⁴⁵.

2.6.4. Sivil Toplum Örgütleri

Başta THK (Türk Hava Kurumu), TÖSHİD (Türkiye Özel Sektör Havacılık İşletmeleri Derneği), TALPA (Türkiye Havayolu Pilotları Derneği), TATCA (Türkiye Hava Trafik Kontrolörleri Derneği) olmak üzere UTED (Uçak Teknisyenleri Derneği), SİMED (Anadolu Üniversitesi Sivil Havacılık Mezunları Derneği), UHAP (Ulusal Havacılık Platformu), Hava-İş, Havacılık Tıbbi Derneği, TASSA (Havayolları Kabin Memurları Derneği), Türk Hava Yolları Mühendisler Derneği, TALDA (Türk Hava Yolları Dispeçleri Derneği), TALTA (Türk Hava Yolları Teknisyenleri Derneği) gibi sivil toplum örgütleri gerek çıkarmış oldukları yayınları, gerekse düzenlemiş oldukları sempozyum vb. çalışmaları

⁴⁴ <http://www.dhmi.gov.tr> iletişim adresli web sayfası, 05.10.2005.

⁴⁵ <http://www.dlh.gov.tr/home/tanitim.html> iletişim adresli web sayfası, 05.10.2005.

ile Türk Havacılık Sektörü'ne önemli faydalar sağlamaktadır. Bundan dolayı ülkemiz sivil havacılık sektöründeki karar verici organların faaliyetleri sırasında, yukarıda adları geçen sivil toplum örgütlerinin görüşlerine de yer vermeleri yerinde olacaktır.

2.7. GZFT Analizi

GZFT Analizi yapılırken sivil havayolu ulaşımı sistemi içerisinde yer alan; yönetim, havaalanları, havayolu işletmeciliği, havaaracı bakımı, eğitim, yer hizmetleri, hava trafik yönetimi, genel havacılık gibi alt sistemler dikkate alınmıştır.

GZFT 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 saptanmıştır.

2.7.1. Güçlü Yönler

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

- 1. Türk Havayolu Ulaşımı Sektöründeki Büyüme Potansiyeli:** Türkiye'de havayolu ulaşımının payı karayolu ve demiryoluna göre bugüne kadarki gelişim ve yatırımlar dikkate alındığında oldukça düşük seviyelerde kalmaktadır. Dünyadaki gelişmiş ülkelere bakıldığında havayolu ulaşımının diğer taşımacılık modlarına göre daha yüksek bir paya sahip olduğu görülmektedir. 2003 yılı sonunda alınan bazı kararlar ile özel havayolu işletmelerine iç hatlarda uçabilme hakkının verilmesi ve bazı vergilerde indirimle gidilmesi doğrultusunda özellikle iç hatlarda hızlı bir büyüme yaşanmıştır. Gelişim sürecinin devam ettiği Türkiye'de havayolu ulaşımının dünyadaki büyüme oranına göre çok daha hızlı bir seyir göstermesi önemli fırsatlar yaratacaktır.
- 2. Türkiye'nin Turizm Ülkesi Olması ve Yolcu Profili Çeşitliliği:** Türkiye'nin önemli bir turizm ülkesi olması ve turistlerin büyük ölçüde havayolunu kullanması havayolu taşımacılığı talebini artırmaktadır. Bunun yanında, yurt dışında yaşayan çok sayıda vatandaşımızın olması havayolu taşımacılığı talebini artıran diğer önemli bir faktördür. Dünyada ve ülkemizde yaşanan ekonomik ve siyasi istikrarsızlıklar bu talebi genellikle olumsuz yönde etkilememektedir.
- 3. Türkiye'nin Coğrafik Özellikleri ve Konumu:** Türkiye'nin geniş bir coğrafyaya sahip olması, özellikle doğu bölgelerinin dağlık bir yapıya sahip olması, Avrupa ve Asya arasında geçiş yolu olması hava taşımacılığına olan ihtiyacı artırmaktadır.
- 4. Uluslararası Düzeyde Teknolojik Gelişmelere ve Yasal Düzenlemelere Uyum:** Gerek dünya gerekse Avrupa çapında hava taşımacılığı ile ilgili ortaya çıkan yeni düzenlemeler Türkiye'nin de sivil havacılık faaliyetlerini bu düzenlemelere göre yeniden yapılandırma zorunluluğunu ortaya çıkarmıştır. Bu konuda çalışmalar devam etmekte olup,

uygulamada tam olmasa da, yasal düzenlemeler ile ilgili çalışmalar Avrupa Birliği tam üyesi ülkelerdeki uygulamalara paralel olarak sürdürülmektedir. Hatta SHY-22 Yer Hizmetleri Yönetmeliği gibi Avrupa'ya örnek olabilecek bazı düzenlemeler de yürürlüğe konulmuştur.

5. **Var Olan Havaalanı Ağının Ülke Çapında Yayılmış Olması:** Türkiye'de hava trafiğine açık veya açılacak yaklaşık 70 adet havaalanı bulunmakta olup bu havaalanlarının biri hariç tamamı devlet tarafından yapılmıştır. Özellikle engebeli bir topografik yapıya sahip doğu bölgelerimizde şu an için bir kısmı kullanılmasa da çok sayıda havaalanı bulunması, kısa bir süre içerisinde ortaya çıkan havayolu ulaştırmasındaki hızlı talep artışının karşılanması ve ülke çapında yaygınlaştırılması için önemli bir avantaj sağlamaktadır.
6. **Genç İş Gücü Potansiyeli:** Ülke içerisinde genç nüfusun fazla olması, havayolu ulaştırmasında ortaya çıkan hızlı büyüme doğrultusunda oluşacak insan kaynağı ihtiyacının yurt içinden karşılanmasında önemli bir faktördür.

2.7.2. Zayıf Yönler

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

1. **Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü'nün Yeniden Yapılandırılması:** Dünya'da havayolu ulaştırmasının geliştiği ülkelerde sivil havacılık faaliyetlerini düzenleyen, kural koyan, uygulanmasını denetleyen, idari ve mali açıdan özerk sivil havacılık otoritelerinin bulunduğu görülmektedir. Türkiye'de bu görevi yerine getiren Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü'nün dünyadaki örneklerinin nitelik ve nicelik açısından sahip olduğu özellikleri taşımaması havacılık güvenliğini ve emniyetini tehdit ederek Türk Sivil Havacılığının sağlıklı gelişiminde önemli bir sorun teşkil etmektedir. Her ne kadar 5431 sayılı Kanun ile SHGM'de çalışan personelin nitelik ve nicelik açısından iyileştirilmesi hedeflense de yapılan değişiklikler, ihtiyacı karşılamak ve var olan sorunları çözmek için yeterli değildir.
2. **Nitelikli İnsan Kaynağı Açığı ve Çalışma Koşulları İle İlgili Sorunlar:** Sektördeki hızlı ve plansız büyüme, var olan nitelikli insan kaynağı açığını daha da arttırmıştır. Sektöre nitelikli personel yetiştiren eğitim kurumları da bu gelişmelere hazırlıksız yakalanmış olup var olan talebi kısa vadede karşılayacak alt yapıya sahip değildirler. Bu nedenle havayolu işletmeleri niteliğe bakmaksızın personel istihdam etmek zorunda kalmış ve personel üzerine aşırı yük ve sorumluluk yüklenmiştir. Bu durum havacılık güvenliğini ve emniyetini olumsuz yönde etkilemektedir.

3. **Havaalanı Standartları ve Altyapı Yetersizliği:** Türkiye’de 70’e yakın havaalanı bulunmakla birlikte bu havaalanlarının bir kısmı STOL (Short Take Off and Landing) nitelikte olup geniş gövdeli uçaklar ile sefer yapılmasına uygun değildir. Bu da havayolu ulaştırmasının gelişiminde önemli bir engel teşkil etmektedir. Havaalanı-çevre etkileşimi ile ilgili yapılmış herhangi bir yasal düzenleme bulunmamakta olup çevre bilincinin de ülkemizde yeterince gelişmediği görülmektedir.
4. **Plansız Yapılanma:** Gelişmiş ülkelerde geleceğe dönük yatırımlar ve farklı taşımacılık modlarının gelişim süreçleri uzun vadeli olarak hazırlanan ulaştırma ana planları ile ortaya konmaktadır. Ülkemizde ise ulaşım modlarının gelişim süreçlerini ve birbirleri ile etkileşimlerini ele alan herhangi bir plan mevcut değildir. Bu durum özellikle son yıllarda ortaya çıkan hızlı büyümenin etkinliği konusunda endişe yaratmaktadır. Diğer yandan sektörün sağlıklı büyümesinde önemli bir faktör olan kurumlar arası eşgüdüm ve koordinasyonun olmaması plansızlığın en önemli göstergelerinden birisi olarak göze çarpmaktadır.
5. **Mevzuat Eksikliği:** Sivil havacılık faaliyetlerini düzenleyen mevzuatın sektörde yaşanan hızlı büyüme ve JAA’ya tam üyelik ile ilgili yükümlülüklere cevap verememesi sonrasında yeni düzenleme çalışmaları başlatılmış, bir kısım mevzuat yürürlüğe girmediği halde uygulamanın taslak mevzuata göre yapılması eski mevzuat ile hukuksal olarak çelişkili bir durum yaratmaktadır. Bu gelişmeler sektörde faaliyet gösteren kuruluşları olumsuz yönde etkilemektedir. Ayrıca sektörde çalışan personelin çalışma koşullarını ve haklarını belirleyen hava iş kanununun henüz çıkmaması ve hava hukuku ile ilgili mevzuatın yetersizliği AB ile uyum sürecinde önemli birer sorun olarak ortaya çıkacaktır.

2.7.3. Fırsatlar

1. **Türk Havayolu Taşımacılığı Sektöründeki Hızlı Büyüme:** Türkiye’de havayolu ulaştırmasının daha gelişim sürecini tamamlamaması ve son yıllarda yaşanan hızlı büyüme, ülkemiz için yeni istihdam kaynakları yaratarak işsizlik oranının düşmesine neden olacak, ekonomik gelişmeye katkı sağlayacak, özellikle Türkiye’nin doğu bölgeleri ile batı bölgeleri arasında kültürel, sosyal ve ekonomik bütünlük sağlanmasında önemli fırsatlar yaratacaktır.
2. **Türkiye’nin Bakım ve Eğitim Alanlarında Cazibe Merkezi Haline Gelmesi:** Son yıllarda Türkiye havaaracı bakım faaliyetlerinde önemli gelişmeler göstermiştir. JAR-145 yetkisi alınmış ve havayolu işletmeleri kendi bakım merkezlerini kurmaya başlamışlardır. Bu merkezler Türkiye’deki ihtiyacı karşılamaya ve çevre ülkelere bakım hizmeti satmaya

başlamıştır. Bakım alanında sağlanan bilgi birikimi ve tecrübe, sektörün Türkiye’de büyümesi ve teknolojik gelişmelere açık genç işgücü potansiyelinin varlığı dikkate alındığında Türkiye’nin havaaracı bakımında önemli bir merkez haline gelebileceği düşünülmektedir. THY’nin Sabiha Gökçen Havalimanı’nda başlattığı HABOM Projesi bunun en önemli göstergesidir. Diğer yandan, 11 Eylül saldırıları sonucunda pilotaj eğitiminde lider ülke konumundaki ABD özellikle Müslüman ülkelerden gelen talebi geri çevirmeye başlamıştır. Türkiye’nin bu talebi karşılaması gelecekte değerlendirilmesi gereken önemli bir fırsat olarak görülmektedir.

3. **AB İle Müzakerelere Başlanmış Olması:** AB’ye uyum süreci içinde havacılık emniyeti ve güvenliğinin sağlanmasına yönelik tüm AB standartlarının Türkiye’de de uygulanır hale getirilmesi sağlanacaktır. Bu sayede havacılık emniyeti ve güvenliği artırılarak ciddi bir büyüme potansiyeli gösteren Türk Havacılık Sektörünün sağlıklı bir biçimde gelişmesi sağlanabilecektir.
4. **Özel Sektör Girişimciliğindeki Artış:** Son yıllarda gerek havayolu gerekse havaalanı terminal işletmeciliğinde özel girişimcilerin payı giderek artmaktadır. Geçmişte çok özel uzmanlık alanları olarak görülen bu faaliyetler artık bilinir hale gelmiştir. Hatta Türkiye’de uzmanlaşan özel sektör elde ettiği özellikleri yurt dışında kullanabilir hale gelmiştir. Özel sektör yaratıcılığı ve dinamizminin sektöre girmesi sağlıklı bir büyüme ve rekabet gücü kazanılması açısından önemli bir fırsattır.
5. **Türkiye’nin Transit Yolcu Ve Kargo Taşımacılığında Önemli Bir Merkez Haline Gelmesi:** Türkiye’nin coğrafi konumu Avrupa ve Orta Doğu ile Asya Bölgeleri arasında bir geçiş noktası yaratmaktadır. Sözü edilen coğrafi konum, son yıllarda sektörde yaşanan olumlu gelişmeler ve Türkiye’nin İkili Havayolu Taşımacılığı anlaşmalarında daha liberal politikalar izlemesi ülkemizin transit yolcu ve kargo taşımacılığında önemli bir merkez haline gelebilmesinde önemli bir fırsat yaratmaktadır.

2.7.4. Tehditler

1. **Fırsatları Tehlikeye Düşürecek Ölçüde Otorite Yetersizliği:** Sivil havacılık otoriteleri ülkelerin havayolu ulaştırma politikalarının belirlenmesinde ve sağlıklı gelişiminde önemli rol oynarlar. Türkiye’de Sivil Havacılık Otoritesi konumundaki Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü nitelik ve nicelik bakımından sektörün ihtiyaçlarına cevap verecek seviyede değildir. 2920 sayılı Sivil Havacılık Kanununda yapılan değişiklikler de ilgili kurumu olması gereken hüviyete kavuşturmayacaktır. Bu durum yukarıda belirtilen fırsatların yaratılmasında önemli bir tehdit olarak ortaya çıkmakta ve havayolu

ulaştırmasının temel taşı olan havacılık güvenliği ve emniyetini olumsuz yönde etkilemektedir.

2. **Hızlı ve Plansız Büyümenin Yaratacağı Olumsuzluklar:** Sadece havayolu ulaştırmasının değil, tüm ulaşım modlarının gelişim süreçleri ve birbirleri ile etkileşimlerinin bütünlük bir plan ve program dahilinde yapılması gerekir. Ancak son iki yılda yaşanan hızlı büyüme havayolu işletmelerinin orta ve uzun vadeli planlar yapmaksızın filolarını büyütme ve insan kaynağı arayışına girmeleri hizmet kalitesinde, nitelikli personelin istihdamında ve en önemlisi uçuş emniyetinde ve havayoluna olan güvende tehdit oluşturmaktadır. Bunun yanında özellikle havayolu işletmeleri ve uçuş okulları için sektöre giriş şartlarının kolaylığı bu tehdidi daha da arttırmaktadır.
3. **AB'nin Havayolu Taşımacılığındaki Hızlı Liberalleşme İsteği:** Avrupa Birliği, üye ülkeler arasında tek bir hava sahası oluşturarak üye ülkelere ait tüm havayolu işletmelerinin AB sınırları içerisindeki istedikleri her noktaya hiçbir kısıtlama olmaksızın uçabilmesini hedeflemektedir. Bu durum alt yapısı serbest rekabete henüz hazır olmayan Türk Sivil Havacılığının gelişimi için önemli bir tehdit oluşturacaktır.
4. **AB ile uyum kapsamında yabancı işgücü girişi:** AB bünyesinde kurulan JAA ve EASA gibi kurumlar, havacılık personelinin tanımlanan standartlarda lisansa sahip olmak koşulu ile Avrupa Birliği bünyesindeki tam ve aday üye ülkeler dahilinde istedikleri ülkede çalışabilme hakkını vermektedir. Avrupa'da havayolu ulaştırmasının Türkiye'ye göre gelişim sürecini tamamladığı ve bu konuda istihdam açığı olmadığı göz önünde bulundurulduğunda sivil havacılık sektörü gelişmekte olan ve büyük ölçüde istihdam açığı olan ülkemize yurt dışından azımsanmayacak yabancı iş gücü girişi olacağı beklenmektedir. Türkiye'de işsizlik oranının diğer Avrupa ülkelerine göre daha yüksek olduğu dikkate alındığında bu durumun ülkemiz için bir tehdit oluşturacağı ve yeni bir istihdam kaynağı söz konusu olmasına rağmen işsizlik oranının ülkemiz aleyhine olacak şekilde değişmeyeceği düşünülmektedir.
5. **Dünyada Yakıt Fiyatlarının Artması ve Türkiye'deki Yakıt Fiyatları Üzerindeki Vergilerin Yüksekliği:** Havayolu ulaştırmasının diğer ulaşım modlarına göre tercih edilmesinde en önemli faktör bilet fiyatlarıdır. Bilet fiyatlarının belirlenmesinde ise yakıt maliyetleri önemli bir rol oynamaktadır. Son yıllarda dünya genelinde petrol fiyatlarındaki artış havayolu ulaştırmasını da olumsuz yönde etkilemektedir. Buna ek olarak, Türkiye'de yakıt maliyetlerinin vergiler dolayısı ile diğer ülkelere göre daha yüksek olması bilet fiyatlarının düşmesini engellemektedir. Bu durum havayolu

ulaştırmasının gelişiminde önemli bir engel oluşturmakta, Türk tescilli havayolu işletmelerinin rekabet gücünü azaltmaktadır.

6. **Bölgesel Riskler:** Ülkemizin Ortadoğu ülkeleri ile sınırı bulunmakta, bu ülkelerdeki savaş ortamı ile siyasi coğrafyasındaki belirsizlikler ise, bölgeye çok yakın konuşlanmış olan Türkiye'ye gerçekleşen hava trafiğini olumsuz etkileyebilecek, dolayısıyla turizm ve havayolu ulaştırmasındaki gelişimin önüne önemli bir tehdit olarak çıkabilecektir.
7. **Nitelikli insan kaynağı eksikliği:** Özellikle son iki yılda yaşanan hızlı büyüme sivil havacılık sektörünü hazırlıksız yakalamıştır. Sektöre nitelikli iş gücü sağlayan eğitim kurumları da alt yapıları yeterli olmadığı için bu büyümeye ayak uyduracak sayıda nitelikli personel yetiştirmekte yetersiz kalmışlardır. Önümüzdeki yedi yıllık dönemde havayolu ulaştırmasında beklenen gelişmeler devam ettiği takdirde nitelikli insan kaynağı eksikliği uçuş emniyeti ve sektörün sağlıklı büyümesi yönünde önemli bir tehdit oluşturacaktır.

3. AB'YE KATILIM SÜRECİNİN ETKİLERİ

3.1. İlgili Alanda/Sektörde Genel Hatlarıyla AB Müktesebatı⁴⁶

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. “07.40 Hava Taşımacılığı” bölümünde yer alan alt başlıklar EK-1’de verilen Tablo-8’de görülmektedir. Genel Hatlarıyla AB Müktesebatı ise aşağıdaki bölümde verilmektedir.

- **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.

⁴⁶ Bu bölümün geliştirilmesinde AB Müktesebatının “Taşımacılık Politikası” adlı bölümünde yer alan düzenlemeler esas alınmıştır. Müktesebatın verilisinde buradaki sıra dikkate alınmıştır. <http://europa.eu.int/eur-lex/lex/en/repert/0740.htm> ; <http://europa.eu.int/scadplus/leg/en/s13004.htm>, Erişim tarihi: 5-14 Ekim 2005.

Tek Avrupa Hava Sahasının Oluşturulmasına Yönelik Düzenlemeler⁴⁷:

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.

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:

- 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:

⁴⁷ http://www.eurocontrol.int/corporate/public/standard_page/sk_ses.html, Erişim tarihi: 16.10.2005. ; http://europa.eu.int/comm/transport/air/single_sky/index_en.htm, Erişim tarihi: 16.10.2005.

- **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 Taşınmaması, 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 Soruşturmasının 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 Havasahasının 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.

3.2. 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.

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.

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.

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-9 Ulusal Program'da yer verilen

öncelikler kapsamında mevzuat uyumuna ilişkin bilgiler verilmektedir. Tablo-10'da ise Ulusal Program'da yer verilen kurumsal yapılanmaya ilişkin uyum durumu özetlenmiştir.

3.3. Tam Olarak Uyum Sağlanması Halinde Beklenen Etkiler

AB'ye tam uyum sağlanması halinde beklenen etkileri aşağıdaki gibi özetlemek mümkündür:

- 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.

3.4. Diğer Ülkelerin Talep Ettiği ve Aldığı Derogasyonlar

AB'ye yeni katılan bazı ülkelerin gürültü düzenlemeleri ile ilgili olarak bu düzenlemelerin gereğinin yapılmasında bazı geçiş dönemi ayrıcalıkları aldıkları bilinmektedir. Diğer yandan havayolu pazarını liberalleştiren düzenlemeler küçük adaların bulunduğu bazı bölgelerde hemen uygulamaya sokulmamıştır.

3.5. Ayrıntılı Etki Değerlendirmesi Yapılması Önerilen Müktesebat

Türkiye'de sivil havacılık sektörünün 1980'li yılların sonlarına doğru gelişmeye başladığı düşünülürse Türk Sivil Havacılık Sisteminin Avrupa'daki sistemlere göre çok daha yeni olduğu ortaya çıkacaktır. Türk sivil havacılık işletmeleri bugüne kadar Avrupa'dakiler gibi yoğun bir rekabet ortamında çalışmamışlardır. Bu nedenle yoğun rekabet şartlarına hazır bir hale getirilmeleri gerekmektedir. Bu yaklaşım biçimi daha önceki bölümde özetlenen AB müktesebatının tamamının her yönü ile incelenmesi ve muhtemel etkilerin araştırılması gerekliliğini ortaya çıkartmaktadır. Bununla birlikte aşağıda sıralanan önerilerin dikkate alınmasında daha büyük fayda olduğu düşünülmektedir:

- Özellikle AB'ye en son katılan ülkelerin sivil havacılık alanında yaşadıkları uyum sürecinin incelenmesi ve talep edilen ve elde edilen derogasyonların tespit edilerek ayrıntılı bir biçimde incelenmesinde büyük fayda görülmektedir.
- AB tarafından havayolu taşımacılığı ile ilgili olarak ülkemize önerilen pazara erişim, giriş, kapasite, ücret tarifeleri gibi şartları düzenleyen yatay anlaşmanın özellikle rekabet gücü sağlanması ve devam ettirilmesi açısından ülke çıkarlarını gözetebilmek amacıyla tüm sivil havacılık sistemi unsurları tarafından ayrıntılı bir biçimde incelenmesi gerekmektedir.
- Avrupa Tek Havasahasının (Single European Sky) oluşturulması ile ilgili ülkemizin çıkarlarını koruyabilecek şekilde ayrıntılı bir etki analizinin yapılmasında fayda vardır.
- Türkiye'nin EASA ve JAA ile ilişkileri gelişim sürecinin ülke menfaatlerini koruyacak bir biçimde ayrıntılı olarak incelenmesi sağlanmalıdır.

4. GELECEĞE DÖNÜK STRATEJİ

4.1. 2013 Vizyonu

Sivil havacılık sektörünün 2013 yılı için belirlenen vizyonu aşağıda verilmektedir:

- 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.

4.2. Vizyona Dönük Temel Amaç ve Politikalar

ÖİK 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.

Sözü edilen çalışma gruplarının çalışmalarına paralel olarak tespit edilen temel amaç ve politikalar aşağıda verilmektedir:

1. Sivil Havacılık Genel Müdürlüğünün Otorite Olma Konusundaki Yetersizliği

- o Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü yeniden yapılandırılarak var olan sorunlar çözülecek ve Türk Sivil Havacılık Sektörü dünya standartlarına getirilecektir.

2. İnsan Kaynakları

- o 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.

3. Havaalanı Standartları

- o Havaalanlarının; kategorilerine göre uluslararası standartlara uygun, çevreye duyarlı, havaaracı, yolcu ve kargoya kaliteli hizmet veren ve büyümeye açık yapıda olması sağlanacaktır.

4. Mevzuat Eksikliği

- Havacılık usul ve kuralları AB ile uyumlu hale getirilecek, havaaracı ve yedek parça ithalatı kolaylaştırılacaktır.

5. AB'ye Uyum Sürecinde Yaşanacak Sorunlar

- Sivil havacılık alanında AB ile uyumlu ve ülkemiz çıkarlarını gözetten bir işbirliği sağlanacaktır.

6. 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.

4.3. Temel Amaç ve Politikalara Dönük Öncelikler ve Tedbirler

6 Farklı alanda belirlenen temel amaç ve politikalara dönük öncelikler ve tedbirler aşağıda sıralanmaktadır:

1. Sivil Havacılık Genel Müdürlüğünün Otoritesinin Artırılması

- SHGM'ye idari ve mali özerklik kazandırılmalıdır.
- SHGM'nin kendi bütçesi ve gelir kaynakları olmalıdır.
- SHGM'de sektörün değişik kuruluşlarının temsil edildiği bir Yönetim Kurulu oluşturulmalıdır.
- Nitelikli personel çalıştırılabilmesi için yeni ücret politikaları belirlenmelidir.
- Nitelikli personel istihdamı amacıyla standart iş tanımları geliştirilmelidir.
- Sektördeki kurum ve kuruluşlarla görüş birliği sağlamak amacıyla sürekliliği olan bir kurul oluşturulmalıdır.
- Uluslararası kurallara uygun olarak milli mevzuatın yeniden düzenlemesi gerekmektedir.
- Üniversiteler ile hem insan kaynağı planlaması hem de araştırma geliştirme konusunda işbirliği yapılmalıdır.

2. İnsan Kaynakları

- Ülkemizdeki eğitim kurumlarının eğitim standartlarının uluslararası normlara göre belirlenmesi, uygulanması ve sivil havacılık otoritesince denetlenmesi gerekmektedir.
- Sivil havacılık otoritesi tarafından insan kaynağı ihtiyacı belirlenmeli ve eğitim kurumlarına bildirilmelidir.
- Eğitim kurumlarının, kamu ve özel havayolu işletmelerinin destek ve işbirliği ile alt yapısının geliştirilerek öğrenci kapasitesinin artırılması gerekmektedir.
- Eğitim kurumlarının mevcut kapasitesi kurumsal düzenlemelerle etkin ve verimli bir şekilde kullanılmalıdır.
- Uluslararası standartlarda eğitim almış ve lisanslandırılmış personelin KPSS gibi sınavlardan muaf tutularak uzmanlık alanlarında çalıştırılması sağlanmalıdır.
- Ülke savunmasında çok önemli rol oynayan Türk Silahlı Kuvvetleri'nde görev yapan uçucu personelin sivil sektöre geçişini önlemek amacı ile mali ve sosyal hakları iyileştirilmelidir.
- Sivil havacılık güvenliği konusunda uluslar arası ve milli mevzuata göre eğitim almış Emniyet Teşkilatı personelinin branşlaştırılarak uzmanlık alanlarında çalıştırılması sağlanmalıdır.

3. Havaalanı Standartları

- Mevcut havaalanlarının kategorilerine göre durum tespiti ve master planların yapılması, standartlarının yükseltilmesi için yeterli ödeneklerin ayrılması ile gelişen teknolojilere göre sürekli modernizasyonu sağlanmalıdır.
- Mevcut havaalanlarının çevresinde bulunan ve ICAO Annex-14 kriterlerine göre mania teşkil eden suni yapılar kaldırılmalıdır.
- Havaalanı olarak ayrılacak yerin seçiminde SHY-14/A da belirtilen şartların sağlanması yanında çevre emniyeti ile zaman içerisinde ihtiyaç duyulacak tesislerin inşaatı için rezerv alanları da ihtiva edecek şekilde arazinin geniş tutulması gerekmektedir.
- Havaalanlarının; karayolu, demiryolu ve denizyolu gibi diğer ulaşım ağları ile yol bağlantılarının sağlanması ve yol bağlantılarının standartları yükseltilmelidir.
- Hava kargo taşımacılığı için fizibilite raporları hazırlanarak ihtiyaç noktalarına modern kargo terminalleri yapılmalıdır.

4. **Mevzuat Eksikliği**

Bu sorun alanında yapılan çalışmalar özünde mevzuat eksiklikleri ve/veya sorunları üzerine odaklanmıştır. Bu nedenle ortaya konulan önerilerin hepsi yapılması gereken yasal düzenlemeler ile ilgilidir. Sözü edilen yasal düzenlemelere ilişkin öneriler çalışmanın “5.1. Mevzuat Düzenlemeleri” bölümünde ele alınmaktadır.

5. **AB’ye Uyum Sürecinde Yaşanacak Sorunlar**

- AB tarafından ülkemize önerilen yatay anlaşmanın (pazara erişim ve giriş şartlarını düzenleyen anlaşma) özellikle rekabet gücü sağlanması ve devam ettirilmesi açısından ülke çıkarlarını gözetebilmek amacıyla tüm sivil havacılık sistemi unsurları tarafından ayrıntılı bir biçimde incelenmelidir.
- Avrupa tek hava sahasının (Single European Sky) oluşturulması ile ilgili ülkemizin çıkarlarını koruyabilecek şekilde ayrıntılı bir etki analizi yapılmalıdır.
- Özellikle AB’ye en son giren ülkelerin sivil havacılık alanında yaşadıkları uyum süreci incelenmeli ve talep edilen ve elde edilen derogasyonlar tespit edilerek ayrıntılı bir biçimde incelenmelidir.
- Türkiye’nin EASA ve JAA ile ilişkilerine yönelik gelişim sürecinin ülke menfaatlerini koruyacak bir biçimde ayrıntılı olarak incelenmesi sağlanmalıdır.
- Yukarıda sözü edilen ayrıntılı etki analizlerinin yapılmasında özellikle hava hukuku konusunda uzman ve deneyimli bir danışmanlık firmasından danışmanlık hizmeti alınması, bu danışmanlık hizmetinin verilmesi sürecinde Türk sivil havacılık sektörünün ilgili alanlarından konu uzmanlarının görev alması sağlanmalıdır.

6. **Büyüme Potansiyeli ve Planlama Sorunları**

- Ülkemiz havayolu sektöründeki tüm oyuncuların (havayolu işletmeleri, havaalanı işletmeleri, yer hizmetleri ve ikram kuruluşları, uçak bakımı v.b) büyümeye paralel bir biçimde gelişmesi sağlanmalıdır.
- Alt yapı imkânlarının sektördeki büyümeyi karşılayacak kabiliyete kavuşturulması gerekmektedir.
- Uluslararası alanda bütün ana noktalara uçuş yapılmalıdır.
- Uluslararası boyutta bir havayolu işbirliği grubuna önderlik yapılmalıdır.
- İç hatlarda ve bölgesel havayolu taşımacılığı kapsamında uçuş yapan havayolu işletmeleri teşvik edilmelidir.
- İç hatlarda uçulacak noktaların alt yapısının tamamlanması gerekmektedir.

- Personel planlaması yapılmalıdır.
- Havayolu taşımacılığındaki ve sektördeki büyümeye yerel bölgelerin aktif bir biçimde katılımları sağlanmalıdır.
- Gelişim sürecine paralel olarak uçak sayısının 400-500 arasında bir miktara ulaştırılması sağlanmalıdır.

5. UYGULAMA STRATEJİLERİ

5.1. Mevzuat Düzenlemeleri

Türkiye’de Türk Sivil Havacılık Sektörünün sorunlarının tartışıldığı şura ve diğer toplantılarda SHGM’nin yeniden yapılandırılması gerektiğine değinilmiştir. SHGM’nin son derece önemli olan işlevlerini yeterince etkin bir biçimde yerine getirememesi Türk Sivil Havacılık Sektörünün en önemli sorunu olarak görülmektedir. Sektörle ilgili olarak tespit edilen sorunların hemen hepsi SHGM’nin sözü edilen sorunları ile ilişkili olarak ortaya çıkmaktadır. SHGM’nin mevcut sorunlarını çözecek bir biçimde yeniden yapılandırılması bu sorunları ortadan kaldıracaktır. Diğer yandan tespit edilen güçlü yanların önemli fırsatlara dönüşmesi de SHGM’nin yeniden yapılandırılmasına bağlıdır. Sorunları çözülmüş, etkin ve güçlü bir otorite ortaya çıkan fırsatlardan yararlanılmasını sağlayacaktır. Bu kapsamda mevzuata ilişkin yapılması gerekenler; 3348 sayılı Ulaştırma Bakanlığı Kuruluş, Teşkilat ve Görevleri hakkındaki Kanun ile ve 2920 sayılı Sivil Havacılık Kanununda gerekli değişikliklerin yapılmasıdır. Bu değişikliklerin yapılmasında Türk Sivil Havacılık Sisteminin tüm unsurlarının aktif katılımı sağlanmalıdır. SHGM’nin yeniden yapılandırılması ile ilgili olarak yeni çıkarılan “5431 Sayılı Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun”un sözü edilen sorunları çözmeye başarılı olamayacağı düşünülmektedir. Ayrıca 2920 Sayılı Sivil Havacılık Kanunun çıkarılmasından bu yana 22 yıl geçmiş ve sektörde tüm dünya ölçeğinde önemli gelişmeler ve değişimler yaşanmıştır. Bu Kanunun günün gereklerine göre yenilenmesinde büyük fayda görülmektedir.

İnsan kaynakları ile ilgili olarak tespit edilen temel amaçlara ulaşılabilmesi için mevzuat düzenlemelerine ilişkin olarak uygulanması gereken stratejilerin başında ise 657 Sayılı Kanunda gerekli değişikliklerin yapılması gelmektedir. Kamu kurumları istihdam edecekleri personeli temel olarak Kamu Personeli Seçme Sınavı (KPSS) ile belirlemektedir. Bu sınav katılımcıların Kamu kuruluşlarına yerleştirilmesinde büyük bir rol oynamaktadır. Bununla birlikte, yüksek öğretim ve diğer eğitim kurumlarında çeşitli sivil havacılık faaliyet alanlarına özgü olarak yetiştirilen personelin bu sınavda yeterli notları alamamaları söz konusudur. Çünkü katılımcılar sınav öncesinde tercihler yapmakta ve ilgili Kamu kuruluşu için gerekli olan not arz-talep dengesine göre belirlenmektedir. Bu durumda sivil havacılık alanında çeşitli mesleklere yönelik olarak eğitilmiş nitelikli insan kaynağı olması gereken yerde kullanılamamaktadır. Diğer yandan, KPSS sivil havacılık sektöründe istihdam edilen pilot, hava trafik kontrolörü, meteoroloji uzmanı gibi lisanslı personelin özel yetenek ve eğitim gerektiren bazı sivil havacılık faaliyet alanlarında etkin insan kaynağı seçimini güçleştirmektedir. Özellikle pilotaj ve hava trafik kontrolörlüğü gibi alanlarda öğrenci seçimi

ve personel istihdamı için son derece özel yetenek sınavları uygulanması zorunluluğuna rağmen mevcut sistem buna yeterince izin vermemektedir.

Diğer yandan 926 sayılı TSK Kanununda uçucu ve bakım personelinin mali ve sosyal haklarını iyileştirecek, sivil sektöre geçişlerini önleyecek şekilde insan kaynakları ile ilgili gerekli düzenlemeler yapılmalıdır.

Türkiye'nin AB'ye katılımı ile ilgili süreç resmen başlamış bulunmaktadır. Bu kapsamda 20 Ekim 2005'de bu sürecin ilk aşaması olan tarama süreci başlatılmıştır. Hava taşımacılığı ile ilgili yüklenilmesi gereken müktesebat da diğer AB müktesebatı içinde en önemlileri arasında görülmektedir. Çünkü hava taşımacılığı uluslararası özellikler göstermekte, bir ülkede yaşanan havacılık emniyeti ya da güvenliği sorunları başka bir ülkeyi etkileyebilmektedir. Bu süreç içinde sivil havacılık sistemi ile ilgili olan tüm mevzuatın AB mevzuatı ile uyumlu hale getirilmesi gerekmektedir. Özellikle havacılık emniyetini ve güvenliğini artırmaya yönelik olan düzenlemelerin bir an önce uyumlu hale getirilmesinde Türk Sivil Havacılık Sistemi açısından büyük fayda görülmektedir.

Sektör çalışanlarının yıllardır üzerinde durdukları diğer bir düzenleme ihtiyacı ise Hava-İş Kanununun çıkarılması ile ilgilidir. Sektörde bu konuda büyük bir açık bulunmaktadır. Bu kanunun çıkarılması hem sektör çalışanları için fayda sağlayacak hem de havacılık emniyetinin artırılmasına katkı sağlayacaktır.

Mevcut gümrük mevzuatı son derece dinamik olan ve uluslararası özellikler gösteren havayolu sektörünün hızına yetişememekte ve ortaya çıkan ihtiyaçları karşılamamaktadır. Son yıllarda dünya genelinde yolcu taşımacılığında daha hızlı büyüyen kargo taşımacılığının Türkiye'de de gelişmesi büyük ölçüde bu mevzuatın yenilenmesine bağlıdır.

Diğer yandan Türkiye'de uluslararası hava hukuku konusunda çok fazla uzman ve araştırmacı bulunmamaktadır. Oysa AB'ye uyum sürecinde bu önemli bir ihtiyaç haline gelecektir. Ayrıca Türkiye'de havacılık işletmeleri arasında ulusal veya uluslararası boyutta yaşanabilecek anlaşmazlıkların çözümüne yönelik geliştirilmiş spesifik ve uluslararası düzenlemeler ile uyumlu bir havacılık hukuku alt yapısı oluşturulmalıdır.

Türk Havayolu Taşımacılığı Sektörü son iki yıldır önemli bir büyüme içindedir. Daha geniş bir zaman dilimine bakıldığında havayolu taşımacılığı sektörü 1983 yılından bu yana en hızlı büyüyen sektörlerden birisi olagelmıştır. AB'ye uyum süreci ve sektörün gelişim potansiyeli Türkiye için son derece önemli fırsatlar yaratacaktır. Buna karşın AB'ye tam üye olunması halinde sivil havacılık alanında faaliyette bulunan işletmeler çok büyük rekabet baskısı altında kalacaklardır. Bu nedenle AB'ye uyum süreci içinde sektörün yoğun rekabete hazır hale getirilmesi gerekmektedir. Bunun için bir "Havacılık Teşvik Kanununun"

çıkarılmasında fayda görülmektedir. Bu düzenleme kapsamında aşağıda sıralanan öneriler getirilmektedir:

- Ulusal sermayenin sektöre yatırım yapılması için teşvik edilmesi,
- Yabancı sermaye yatırımlarının artırılması için gerekli teşviklerin ve kolaylıkların sağlanması,
- Vergi muafiyetinin sağlanması,
- Gelirlerin ihracat sayılması için gerekli düzenlemelerin yapılması,
- Leasing ile ilgili sorunların giderilmesi ve bu finansman yönteminin teşvik edilmesi,
- Yakıt maliyetlerinin azaltılmasına yönelik düzenlemeler getirilmesi,
- Sektördeki yatırımları ve gelişimi teşvik edecek bir biçimde yerli uçak imalat bakım ve yan sanayi yönetmeliğinin çıkarılması.

Bunun yanında havayolu işletmelerinin kuruluş şartlarının alt yapı ve personel boyutu ile ek yaptırımlar konularak yeniden düzenlenmesi ve özellikle denetlenmesi havayolu sektörünün daha sağlıklı bir biçimde gelişmesini sağlayacağı düşünülmektedir.

Daha önceki bölümlerde de açıklandığı gibi dünya genelinde havayolu trafiğinin daha da artması beklenmektedir. Son yıllarda Türkiye’de yaşanan gelişmeler ise Türkiye’deki havayolu trafiğinin dünya ortalamalarının üzerinde bir oranla büyüyeceğini göstermektedir. Bu durum şimdiden havaalanlarının kapasiteleri üzerinde ciddi bir baskı yaratmaya başlamıştır. Terminal kapasite sorunları YİD yöntemi ile büyük bir ölçüde çözülmüş durumdadır. Buna karşın hava tarafına ilişkin kapasite sorunları büyümeye devam etmektedir. Bu nedenle mevcut havaalanlarının etrafındaki yapılaşma her zamankinden daha önemli bir hale gelmiş durumdadır. Zaman zaman kontrolsüz ve düzenlemelere aykırı olarak ortaya çıkan bu yapılaşma havacılık emniyetini tehlikeye atabilmekte ve büyümeyi engelleyerek kapasiteyi olumsuz yönde etkileyebilmektedir.

Bu kapsamda mevzuata ilişkin önemli uygulama stratejilerinin hayata geçirilmesi gerekmektedir. Havaalanları etrafındaki mânia planlarına uygun olmayan yapıların kamulaştırılması hakkında gerekli yasal düzenlemeler bir an önce yapılmalıdır. Diğer yandan havaalanı mania planı içerisinde bulunan ve tahditli olarak kullanılabilen alanlardaki hak sahiplerinin tahditler nedeniyle doğan hak kayıplarının önlenmesi için de gerekli yasal düzenlemeler yapılmalıdır. Bunun için 3194 Sayılı İmar Kanununda gerekli düzenlemeler yapılabilir ve inşaat ruhsatı verilmeden havaalanları mania planlarına uygun bir yapılaşma sağlanabilir. Havaalanları ile ilgili göze çarpan diğer bir sorun ise havaalanlarında idari açıdan

bir yetki karmaşasının yaşanmasıdır. Bunu önleyecek şekilde gerekli düzenlemelerin yapılması havaalanlarındaki etkinliği artıracaktır.

Havayolu işletmelerinin iflasları sonucunda havaalanlarında kalan uçakları apron kapasitesini olumsuz yönde etkilemektedir. Bu uçakların havaalanlarından kaldırılabilmesi için 2920 Sayılı Sivil Havacılık Kanunu ile 3226 Sayılı Finansal Kiralama (Leasing) Kanunlarında yeniden düzenleme yapılması gerekmektedir.

Yukarıda sözü geçen mevzuatın hazırlanmasında ilgili sektör temsilcilerinin de çalışmalara dahil edilmesi hazırlanacak mevzuatın sektörün ihtiyaçlarına en iyi şekilde cevap verebilecek nitelikte olmasına olanak sağlayacaktır.

5.2. Kurumsal Düzenlemeler

Vizyona dönük uygulama stratejilerinden kurumsal düzenlemelerle ilgili olanlar aşağıda verilmektedir:

- **SHGM'nin Yeniden Yapılandırılması:** Havayolu ulaştırmasındaki hızlı büyümeye paralel olarak sektörün ihtiyaçlarına cevap verebilmesi, varolan sorunları çözebilmesi için Ulaştırma Bakanlığına bağlı SHGM'nin mali ve idari açıdan özerk bir Kurum niteliğine kavuşturulması gerekmektedir. SHGM'nin belirtilen hüviyete kavuşuncaya kadar özellikle sektörün en büyük problemi olan insan kaynağının nitelik ve nicelik bakımından yetersizliğine çözüm üretmek, eğitim standartlarını uluslararası normlara göre belirlemek, uygulamak ve denetlemek amacı ile aynı kurum bünyesinde eğitim kuruluşlarının koordinasyon ve denetiminden sorumlu yeni bir bölümün kurulması ve yine aynı amaç ile SHGM bünyesindeki Hava Etüt Plan Daire Başkanlığının bu konuda daha etkin bir konuma getirilmesinin faydalı olacağı düşünülmektedir.
- **DHMI'nin Yeniden Yapılandırılması:** Günümüz havacılığında tartışılan ve çözüm bulmaya çalışılan en önemli konulardan biri, her geçen gün artan hava trafiğine daha güvenli, etkin ve kaliteli hizmetin nasıl verilebileceğidir. Bu amaçla, ülkemiz de ICAO hedefleri doğrultusunda geliştirilen projeleri yaptığı anlaşmalar ile uygulamayı kabul etmiştir. Bu gelişmeler göz önüne alındığında, ülkemizde havaalanı-limanı işletmeleri ve hava seyrüsefer hizmetlerinin daha güvenli, çağdaş, verimli, hızlı ve uluslararası standartlara uygun hale getirilmesi sadece etkin bir yönetim yapısı ile mümkün olacaktır. Bu bağlamda hava seyrüsefer hizmetleri ve havaalanı işletmeleri birbirinden bağımsız olarak yapılandırılmalıdır. ICAO'nun da desteklediği bu yeni yapılanma her iki kurum için de, hizmet kalitesinin artırılmasını, karlılık ve verimliliğin yükselmesini sağlayacaktır. Hava seyrüsefer hizmetleri dünyada, genelde hükümetlerin kontrolü altında olup, Hükümetlerin bütçe politikalarından

bağımsız, kendini finanse eder durumda özerk veya anonim şirket olarak yapılandırılmıştır. Türkiye’de bu tür bir yapılanma EUROCONTROL’ün ‘Avrupa’da Tek Havasahası Projesi’ne de uyumluluk gösterecektir.

- **Danışma Kurulu Oluşturulması:** Sektördeki sorunlara çözüm üretmek ve yön vermek amacı ile sektörde yer alan tüm kurum ve kuruluşların temsilcilerinden oluşacak ve Ulaştırma Bakanlığına bağlı bir Danışma Kurulu’nun oluşturulmasında fayda görülmektedir.
- **Emniyet Teşkilatında Sivil Havacılık Güvenliği Konusunda Kurumsal Düzenleme Yapılması:** Sivil havacılık güvenliği konusunda uluslararası ve milli mevzuata göre eğitim almış emniyet teşkilatı personelinin branşlaştırılarak sadece bu uzmanlık alanlarında çalıştırılabilmeleri için gerekli kurumsal düzenlemelerin yapılması uygun olacaktır.
- **AB Uyum Kurulu Oluşturulması:** Havayolu ulaştırması ile ilgili AB’ye uyum konusunda Ulaştırma Bakanlığı’na yardımcı olmak üzere sektördeki ilgili kurumların temsilcilerinden oluşacak, aynı Bakanlığa bağlı bir kurul oluşturulması fayda sağlayacaktır.
- **Üniversitelerde Bakım Mühendisliği Bölümü Açılması:** Ülkemizde havacılık alanında mühendis yetiştiren üniversiteler eğitim programlarını daha çok tasarım ve üretim ağırlıklı düzenlemektedirler. Özellikle havayolu işletmelerinin ihtiyaç duyduğu mühendis profili bakım mühendisidir. Bu nedenle bu konuda eğitim veren üniversitelerin var olan programlarına bakım mühendisliği programını da eklemelerinin yararlı olacağı düşünülmektedir.

5.3. Mali Kaynaklar

Sektörün hızlı ve sağlıklı büyümesinde mali kaynakların nereden sağlanacağı ve koordinasyonu son derece önemlidir. Bu doğrultuda özellikle sektöre yön verecek Sivil Havacılık Otoritesi ve insan kaynağı sağlayacak eğitim kurumları ile havaalanı yatırımlarına önümüzdeki 9. Kalkınma Planı dâhilinde hangi kanallardan kaynak sağlanabileceği aşağıda verilmiştir.

5.3.1. Eğitime Mali Kaynak Sağlanması

Özellikle, DHMİ, SHGM gibi kamu kuruluşları yanında özel sektör havacılık işletmelerinin sivil havacılık sektörüne nitelikli insan kaynağı sağlayan eğitim kurumlarına

verecekleri aşağıda sıralanan konulardaki finansal destek, nitelik ve nicelik açısından insan kaynağı problemi yaşayan sektörün bu sorunu aşmasında önemli bir katkı sağlayacaktır.

- Yukarıda sözü geçen kurumların, dünyadaki örneklerinde olduğu gibi, eğitim kurumları ile yapacakları ikili anlaşmalar ile donanım ve maddi destek sağlaması;
- Havacılık işletmeleri tarafından öğrencilere burs verilmesi yolu ile daha öğrencilerin eğitimleri tamamlanmadan bir işletmenin bünyesine katılması;
- İlk maddede sözü edilen kamu ve özel sektör havacılık işletmelerinin eğitim kurumlarında gerçekleştirilecek ve sektördeki problemlere yönelik Ar-ge çalışmalarına ve bilimsel projelere mali destek vermesi;
- Sivil havacılık faaliyetlerinde bulunan ve eğitim alt yapısına sahip tüm işletmelerin eğitim kurumlarını kendi imkânlarından yararlandırmaları, özellikle staj konusunda her türlü desteği vermeleri;
- Açılacak yurt içi ve yurt dışı eğitimlere öğretim elemanlarının katılmalarının finansal olarak desteklenmesi gerekmektedir.

5.3.2. SHGM'ye Mali Kaynak Sağlanması

Genel Müdürlük kapsamında verilen tüm hizmetlerden elde edilen gelirler, Ulaştırma Bakanlığı bünyesindeki Döner Sermaye gelirlerine kaydedilmekte ve Maliye Bakanlığına aktarılmaktadır. Genel Müdürlüğün verdiği bu hizmetten doğrudan herhangi bir gelir kazanımı söz konusu değildir. Ancak dünyadaki örneklerde sivil havacılık otoritelerinin kendi gelir kaynaklarını kendilerinin yarattıkları ve yönlendirdikleri görülmektedir. Bu nedenle mali ve idari özerkliğe sahip olması gereken SHGM'nin aşağıda verilen gelir kalemleri doğrultusunda kendi bütçesini oluşturması önerilmektedir. Genel Müdürlükte çalışan personelin çalışma şartları iyileştirilerek daha nitelikli personelin istihdam edilmesi sağlanacaktır.

- Verilecek ruhsatlar, sertifikalar, tescil belge ve işlemleri, her türlü izin ve diğer yetki belgeleri ile bu belgelerin yenilenmesinden elde edilecek gelirler;
- Yeterlik belgesi alacak sivil havacılık personelinin sınavları ile sivil havacılık faaliyeti gösteren yetki verilmiş tüm kurum ve kuruluşların denetlemelerinden elde edilecek gelirler;
- Otorite tarafından düzenlenecek her türlü eğitim ve seminerlerden elde edilecek gelirler;
- Ceza gelirleri.

5.3.3. Havaalanı Güvenliği, Yapımı, Modernizasyonu ve Bakımı İçin Mali Kaynak Sağlanması

- Güvenlik cretleri uluslararası uygulamalarda olduğu gibi ülkemizde de yolcu biletlerinden alınmakta ve Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğünün genel gelir havuzunda toplanmaktadır. Ancak bu ücretin “Güvenlik” adı altında ayrı bir havuzda toplanması güvenlik alanında yapılan harcamalara doğrudan kaynak sağlayacaktır.
- Son yıllarda ülkemizde yaşanan hızlı trafik artışı bazı havaalanlarının kapasitesinin yetersiz kalmasına neden olmaktadır. Havaalanı yatırımları büyük finansal kaynaklar gerektirmektedir. Bu kaynağın tamamen kısıtlı finansman kaynağına sahip devlet tarafından sağlanması mümkün değildir. Bu nedenle özellikle büyük havaalanlarında başlangıçta sadece YİD yöntemi ile daha sonra da işletmeciliğin tamamen özelleştirilmesi ile kaynak sağlayarak elde edilen gelirlerin diğer havaalanlarına ve yeni havaalanı yatırımlarına aktarılması uygun bir strateji olarak görülmektedir.

5.4. İnsan Kaynakları

Sektördeki hızlı büyümenin bir sonucu olarak insan kaynağı konusunda nitelik ve nicelik açısından önemli zafiyetler ortaya çıkmıştır. Bu zafiyetin kısa vadede azaltılabilmesi, orta ve uzun vadede ortadan kaldırılabilmesi için aşağıda belirtilen stratejilerin uygulanmasında fayda görülmektedir:

- Sektörde faaliyet gösteren tüm kamu ve özel sektör kuruluşlarının imkanları doğrultusunda eğitime mali destek sağlanması (Bu konu daha önce “Mali Kaynaklar” bölümünde ele alınmıştır.) ;
- Eğitim kurumlarındaki standardizasyonun sağlanması;
- Eğitim kuruluşlarının gerek yetki verilirken gerekse yetki verildikten sonra daha etkin bir biçimde denetlenmesi;
- Orta ve uzun vadeli insan kaynağı planlaması doğrultusunda var olan eğitim kurumlarının alt yapılarının iyileştirilmesi, kapasitelerinin artırılması ve yeni eğitim kurumlarının açılması için gerekli önlemlerin alınması;
- Üniversiteler ile başta havayolu işletmeleri olmak üzere sivil havacılık alanında faaliyet gösteren tüm kurum ve kuruluşların yapacakları protokoller ile insan kaynağı planlaması yapılması gerekmektedir.

5.5. Diğer

AB'ye tam üyelik sürecinde havayolu taşımacılığını ve ilgili diğer sektörleri yoğun rekabet ortamına hazırlamak gerekmektedir. Tersine durumda Türk Sivil Havacılık işletmelerinin ayakta kalmaları güçleşecektir. Rekabete hazırlık için önemli görülen yollardan birisi özelleştirmeye hız verilmesidir. Örneğin THY yıllardır özelleştirme kapsamında olmasına rağmen hala özelleştirilememiştir. THY'nin özelleştirilmesi halinde etkinliğin ve verimliliğin önemli ölçüde artacağı düşünölmektedir.

6. SONUÇ VE GENEL DEĞERLENDİRME

6.1. Temel Amaç ve Politikalar ile Öncelik ve Tedbirlerin Gelişme Eksenleri Bazında Tasnifi

	İstikrarlı Bir Ortamda Sürdürülebilir Büyümenin Sağlanması	Havacılık İşletmelerinin AB ile Rekabet Gücünün Arttırılması	Eğitim Kurumlarının Kapasite Arttırımı İçin Mali Kaynak Sağlanması	Mevzuat Düzenlemelerinin Yapılması	Bölgesel Gelişmişlik Farklılıklarının Azaltılması	Kurumsal Düzenlemelerin Yapılması	Havaalanı Altyapısının İyileştirilmesi
Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü'nün Yeniden Yapılandırılması	SHGM'ye özerklik kazandırılarak sektörün daha sağlıklı büyümesi sağlanacaktır.	SHGM'nin hazırlayacağı AB uyumlu yönetmelikler ile işletmelerin rekabet gücü arttırılacaktır.	---	.	---	Dünyadaki havacılık otoriteleri yapıları örnek alınarak SHGM'nin sektöre daha iyi hizmet vermesi sağlanacaktır	---
Havaalanı Standartlarının Uluslararası Normlara Uygun Hale Getirilmesi	---	---		Havacılık güvenliğinin en üst düzeye çıkarılması sağlanacaktır.	Özellikle doğu bölgelerine havayolu ulaşımı sağlanarak sosyo-ekonomik gelişmişlik seviyeleri arttırılabilecektir.	---	Havacılık güvenliği attırılarak havaalanlarının etkin bir şekilde kullanımı sağlanacaktır.
Sektörde Kamu Koordinasyonunda İnsan Kaynakları Planlaması Yapılması	Lisanslı personel açığı ortadan kalkacaktır.	Havacılık işletmeleri ihtiyaç duydukları sayıda ve nitelikte personel istihdam ederek rekabet güçlerini arttıracaktır..	Sektördeki gelişmeye paralel olarak, ihtiyaç duyulan nitelik ve nicelikteki insan kaynağı sağlanabilecektir.	---	---	---	---
AB Müktesebatına Uyum Sağlanması		Havacılık işletmelerinin verimliliği ve karlılığı arttırılabilecektir.		AB'ye tam üyelik sürecinde havayolu ulaştırması ile ilgili yükümlülükler yerine getirilmiş olacaktır.		Havayolu ulaştırmasının AB ile uyumlu ve planlı büyümesi sağlanacaktır.	
Ulaştırma ve Havayolu Ulaştırması Ana Planlarının Hazırlanması	Türk havayolu ulaştırmasının dünyadaki gelişmiş ülkeler ile rekabet edebilme gücü artacaktır	---	---	---	Bölgesel havayolu taşımacılığı desteklenerek sektördeki büyümenin tüm ülkeye yayılması sağlanacaktır	---	Havaalanı yatırımlarının kısa sürede katma değer yaratması mümkün olacaktır.

6.2. Dokuzuncu Kalkınma Planı Açısından Temel Yansımalar

Ülkemizde havayolu ulaştırması özellikle 2003 yılından sonra çok hızlı bir büyüme eğilimi içerisine girmiştir. Talep artışı doğrultusunda hem THY, hem de özel havayolu işletmeleri filolarını büyüterek talebi karşılamaya çalışmaktadırlar. Ancak sektörün beklenmedik oranda hızlı büyümesi sektörde faaliyet gösteren kurum ve kuruluşları hazırlıksız yakalamıştır. Bu durum havayolu işletmelerini özellikle pilot ve bakım teknisyeni konusunda insan kaynağı planlaması ve istihdamında sıkıntıya sokmuş, bazı şirketler yurt dışından personel temini yoluna gitmiş, sektörde istihdam edilecek personelin niteliğinden çok niceliği ön plana çıkmaya başlamıştır. Uçuş emniyetini tehdit edebilecek en önemli faktörlerden biri plansız hızlı büyümedir. Büyümenin sağlıklı ve etkin bir şekilde gerçekleştirilmesinde Sivil Havacılık Otoritesi konumundaki Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü'nün çok önemli görev ve sorumluluklar üstlenmesi gerekmektedir. Özellikle hızlı büyüme doğrultusunda ortaya çıkan pilot açığının giderilmesi amacı ile son günlerde çok sayıda uçuş okulu kurulmuştur. Bu okullardan eğitim alan pilotların aynı kalite ve standartta eğitim almasının sağlanmasından Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü sorumludur. Unutulmamalıdır ki, sivil havacılık sistemi bir bütündür ve sistem içerisindeki alt sistemlerden birinde problem yaşandığında bu durum sadece sivil havacılık sektörünü değil, turizmi ve ülke ekonomisini de olumsuz yönde etkileyecektir. Bu nedenle sivil havacılık sektöründeki tüm kurum ve kuruluşların kaliteden ve uçuş emniyetinden ödün vermeden faaliyetlerini sürdürmeleri son derece önem arz etmektedir. Sözü edilen yapının Avrupa standartlarına göre gerekli düzenlemeler yapılarak uygulamaya konmasında ve denetlenmesine tek yetkili Sivil Havacılık Otoritesidir. Ancak şu anki yapısı ile SHGM'nin sektördeki büyümeye ayak uydurması mümkün değildir. Altı, Yedi ve Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planlarında da bu konu dile getirilmesine rağmen henüz etkin bir çözüm üretilenmemiştir.

Sivil Havacılık Sektörünün önümüzdeki beş yıl içerisinde en önemli problemlerinden biri nitelikli personel açığı olarak görülmektedir. Özellikle pilot ve bakım teknisyeni konusunda önümüzdeki beş yılda önemli sıkıntılar yaşanacağı düşünülmektedir. SHGM'den alınan verilere göre 2005 sonu itibarı ile havayolu ulaştırmasında çalışan 3000 civarı pilot ve 3800'e yakın bakım teknisyeni görev yapmaktadır. Sektöre insan kaynağı sağlayan devlet ve özel eğitim kuruluşlarının şu anki kapasiteleri ile ihtiyacı karşılamaları kısa vadede mümkün gözükmemektedir. Bu nedenle Türkiye'de faaliyet gösteren tüm

eğitim kurumlarının kapasitelerini arttırabilmeleri için devlet ve özel sektör tarafından gerekli destek ve kolaylığın sağlanması gerekmektedir.

Avrupa Birliği'nin Tek Hava Sahası yaklaşımı yanında dünyadaki Açık Semalar anlaşmaları doğrultusunda artık yabancı havayolu işletmeleri de istedikleri hatlarda uçabilme hakkına kavuşacaklardır. Bu durum yerli havayolu işletmelerinin pazar paylarının düşmesine ve gelirlerinde azalmaya neden olabilir. Bu nedenle yerli havayolu işletmelerinin yabancılar ile rekabet edebilmeleri için organizasyon yapılarında, işletme, pazarlama, finans ve insan kaynağı politikalarında işletmenin daha etkin ve verimli yönetilmesini sağlayacak yeni stratejiler belirleyerek ve bunları uygulamaya koyarak avantaj sağlamaları gerekmektedir.

Tüm sektör temsilcilerinin katılımı ile hazırlanan bu raporda havayolu ulaştırmasının sağlıklı ve etkin bir şekilde gelişimine ışık tutacak önemli ipuçları ortaya konmuştur. Sözü edilen sorunlar ve öneriler, ilgili makamlar tarafından dikkate alındığı lde Türkiye'nin dünyada havayolu taşımacılığı gelişmiş ülkeler ile rekabet edebilecek seviyeye gelmesi mümkün olabilecektir.

EK-1. Tablolar ve Şekiller

Tablo 1. Bölgelere Göre 2004 Yılı Havayolu Trafiği Rakamları

Bölgeler	Yolcu Trafiği (RPK)		Doluluk Oranı		Yolcu		İşgücü	
	Milyon	Değişim %	Yüzde %	Değişim %	Milyon	Değişim %	Sayı	Değişim %
Afrika	69581	13.0	68.6	2.4	30	11.1	36925	0.8
Asya-Pasifik	949719	19.6	71.4	2.8	478	16.7	401555	11.0
Avrupa	1036748	10.1	75.9	0.8	541	9.3	386654	37.1
Güney Amerika	137361	13.7	68.9	2.6	80	4.8	70545	27.0
Orta Doğu	146862	24.1	70.9	1.7	58	16.0	72227	4.0
Kuzey Amerika	1300249	11.8	75.3	2.0	750	8.2	545503	-1.1
TOPLAM	3640519	13.8	73.84	1.9	1938	10.6	1513409	11.5

Kaynak: Airline Business, August 2005.

Tablo 2. Uluslararası Havayolu Trafiği Rakamları

Ağustos 2005/ Ağustos 2004	RPK büyüme %	ASK büyüme %	FTK büyüme %	ATK büyüme %
Afrika	8.5	10.6	2.2	16.0
Asya-Pasifik	5.8	5.7	5.3	5.1
Avrupa	5.0	3.1	-0.8	2.8
Güney Amerika	8.4	5.3	-8.0	3.3
Orta Doğu	8.7	7.6	15.6	7.9
Kuzey Amerika	7.1	6.9	-0.3	5.8
TOPLAM	6.1	5.3	2.8	4.9

Kaynak: IATA, International Traffic Statistics, 2005.

(RPK: Ücretli yolcu kilometre; ASK: Sunulan yolcu kilometre; FTK: Ücretli ton kilometre; ATK: Sunulan ton kilometre)

Tablo 3. En Hızlı Büyüyen Yolcu Pazarı

Pazar	2003 yılında Yolcu (milyon)	2004-2008 tahmini büyüme oranı
Çin	21.9	% 12.5
Polonya	4.4	% 11
Macaristan	4.4	% 9.6
Birleşik Arap Emirliği	17.7	% 9.3
Çek Cumhuriyeti	5.9	% 9.1

Kaynak: IATA, 2004.

Tablo 4. En Hızlı Büyüyen Kargo Pazarı

Pazar	2003 yılında kargo (000 ton)	2004-2008 tahmini büyüme oranı
Çin- Hollanda	36.9	% 23.0
Hindistan-Sri Lanka	11.2	% 21.7
Filipinler-Tayland	26.2	% 18.2
Çin-Malezya	35.0	% 16.2
Avusturya-Çin	5.1	% 14.6

Kaynak: IATA, 2004.

Tablo 5. Airbus 2003-2023 Dönemi Uçak Sayısı ve Beklentileri

Koltuk Kategorisi	2003 Sonu	2004-2023 Yeni Uçaklar	Servisten Kaldırılacak Uçaklar		2023 Sonu
Tek Koridorlu Toplam	8.347	10.902	7.035		15.111
Çift Koridorlu					
Küçük	951	1.799	818		2.173
Orta	1.510	2.650	1.317		3.213
Büyük	30	1.250	0		1.262
Çift Koridorlu Toplam	2.491	5.699	2.135		6.648
Yolcu Uçakları Toplamı	10.838	16.601	9.170		21.759
	2003 Sonu	2004-2023 Yeni Uçaklar	Servisten Kaldırılacak Uçaklar	Yük Uçağına Dönüştürülecek Yolcu Uçakları	2023 Sonu
Kargo Uçakları					
Küçük Jet	515		461	919	973
Kısa Menzilli	510	187	338	913	1.272
Uzun Menzilli	137	142	93	189	375
Büyük	344	398	137	391	996
Kargo Uçakları Toplamı	1.506	727	1.029	2.412	3.616
Toplam	12.344	17.328	10.199	2.412	25.375

Kaynak: Airbus, **Global Market Forecast 2004-2023**, Airbus, Blagnac, 2004.

Tablo 6. Boeing 2004-2024 Dönemi Uçak Sayısı ve Beklentileri

Koltuk Kategorisi	2004 Sonu	2005-2024 Yeni Uçaklar	Servisten Kaldırılacak Uçaklar		2024 Sonu
Tek Koridorlu					
Bölgesel Jetler	2.513	3.891	864		5.540
90 – 175	8.149	13.478	4.693		16.934
> 175	1.231	1.771	679		2.323
Tek Koridorlu Toplam	11.893	19.140	6.236		24.797
Çift Koridorlu					
Küçük	1.435	3.005	941		3.499
Orta	970	2.234	436		2.768
Büyük	723	591	617		697
Çift Koridorlu Toplam	3.128	5.830	1.994		6.964
Yolcu Uçakları Toplamı	15.021	24.970	8.230		31.761
	2004 Sonu	2005-2024 Yeni Uçaklar	Servisten Kaldırılacak Uçaklar	Yük Uçağına Dönüştürülecek Yolcu Uçakları	2024 Sonu
Kargo Uçakları					
Standart Gövde	929	27	767	1.066	1.255
Orta Boy Geniş Gövde	365	178	85	605	1.063
Büyük	463	519	251	477	1.208
Kargo Uçakları Toplamı	1.757	724	1.103	2.148	3.526
Toplam	16.778	25.694	9.333	2.148	35.287

Boeing, **Current Market Outlook 2005**, Boeing Commercial Airplanes, Seattle, 2005.

Tablo 7. YİD Modeli Uygulanan Havalimanı Yolcu Terminali Projelerine Ait Bilgiler

	Yatırım Süresi	Yatırım Tamaml. Süresi	İşletme Süresi	Kapasite Milyon Yolcu	Yatırım Maliyeti	Terminal İnşaat Alanı m ²	Terminal Oturma Alanı m ²	Apron m ²	Yer Teslim Tarihi	İşletmeye Başlama Tarihi	İşletme Süresi Sonu	Otopark Kapasite
İstanbul Atatürk	30 ay 24 ay	22 ay	3 yıl 8 ay 20 gün	14 + 6	306 + 92 milyon \$	189.000 + 75.000	57.621 + 24.000	73.000	17.02.1998	10.01.2000	02.07.2005	7.076 araç
Antalya 1	24 ay	20 ay	9 yıl	5	65 milyon \$	54.000	27.500	46.760	31.07.1996	01.04.1998	01.08.2007	725 araç: 475 binek, 250 otobüs
Antalya 2	20 ay	12 ay	34 ay 27 gün +8 ay +12 ay	5 + 3,5	71.155 bin\$ + 48.845 bin\$	77.056	27.920	-	02.04.2004	07.04.2005	11.11.2009	750 araç: binek, otobüs
Dalaman	24 ay		77 ay 20 gün	5	72.481.227 \$	70.000	24.625	140.000	29.07.2004	30.07.2006	20.01.2013	1.000 araç
Ankara Esenboğa	36 ay		15 yıl 8 ay	10	188.702.557 Euro	168.322	45.505	182.000	24.09.2004	25.09.2007	25.05.2023	4.000 araç
Adnan Menderes	24 ay		6 yıl 7 ay 29 gün	5	125 milyon Euro	110.337	34.394	120.425			2014	2.200 araç

Ergün Kaya ve diğerleri, "Havaalanlarında Kamu – Özel İşbirliği Modelleri ve Türkiye’de Havalimanı Yolcu Terminallerinde Yap İşlet Devret Uygulamaları", Ulusal Havacılık Sempozyumu ve Çalıştayı’na (UHAS 2005) sunulan bildiri, (İstanbul, 9.7.2005).

Tablo 8. AB Hava Taşımacılığı Düzenlemelerine İlişkin Alt Bölümler

07. Taşımacılık Politikaları	07.40 Hava Taşımacılığı
07.05 Genel 07.10 Ulaştırma Altyapısı 07.20 Yüzey Taşımacılığı 07.30 Deniz Taşımacılığı 07.40 Hava Taşımacılığı	07.40.10 Rekabet kuralları 07.40.20 Pazardaki faaliyetlere ilişkin düzenlemeler 07.40.20.10 Pazara erişim (Market Access) 07.40.20.20 Pazara giriş (Route distribution) 07.40.20.30 Fiyatlama 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

Tablo 9. 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 çelişmektedir. Söz konusu madde pilot yaşlarının sınırlandırılması konusunu içermektedir. SHY-66 ise 16.06.2005 tarih ve 25847 sayılı Resmi Gazetede yayımlanarak yürürlüğe girmiştir.	

Tablo 9. Ulusal Programa Göre Mevzuat Uyumu (Devamı)

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
<p>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 işletilen 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.</p>	
Topluluk havaalanlarında slotların dağıtılmasına ilişkin ortak kurallar hakkında 18 Ocak 1993 tarih ve (EEC) No 95/93 sayılı Konsey Tüzüğü	
Yapılan/Yapılacak Uyum Çalışması	Hedef
Uygulanan prosedürlerin hukuki hiyerarşiye sokulması	31 Aralık 2004
<p>Daha önceden THY bünyesinde yapılmakta olan SLOT tahsisinin tarafsız, adil ve şeffaf bir biçimde yapılmasını sağlamak amacıyla yeni yapı oluşturulmuş ve slot koordinasyon süreci 30 Haziran 2005 tarih ve 14230 sayılı Bakanlık Makamı Oluru ile SHGM'ye verilmiştir. 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. Bu aşamada söz konusu AB Tüzüğüne kısmi uyum sağlanmış bulunmaktadır.</p>	
Yolcuların fazla rezervasyona bağlı olarak taşınamaması, 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	Hedef
Uygulanan prosedürlerin yönetmelik haline dönüştürülmesi	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. 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	Hedef
SHY-13'ün gözden geçirilmesi	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 SHGM'den işlevsel olarak bağımsız bir kurul oluşturularak Konsey Direktifine uyum sağlanmış olacaktır.</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	Hedef
Yönetmelik hazırlanması	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	Hedef
Yönetmelik hazırlanması	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 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 rücuunu amaçlayan operasyon kısıtlamalarından muaf tutulacağı belirtilmektedir. Bu hüküm ülkemiz tesciline kayıtlı marjinal uygunluğa sahip uçaklar (Bölüm 3 uçakları) lehine kullanılabilir. Aynı hüküm, söz konusu rücuu 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.</p>	
Kaza durumlarında havayolu işletmesinin sorumluluğu hakkında 9 Ekim 1997 tarih ve 2027/97 sayılı Konsey Tüzüğü	
Yapılan/Yapılacak Uyum Çalışması	Hedef
Yönetmelik hazırlanması	31 Aralık 2005
<p>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.</p>	
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	Hedef
Halen kullanılmakta olanlar da dahil, EUROCONTROL standartlarının gerektiğinde Yönetmeliğe dönüştürülmesi	31 Aralık 2005

10 Mart 2004 tarih ve 552/2004 sayılı Komisyon Tüzüğü, EUROCONTROL standartlarını kabul eden 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	Hedef
Yönetmelik hazırlanması	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	Hedef
Müzakere sürecinde belirlenecektir	Müzakere sürecinde belirlenecektir

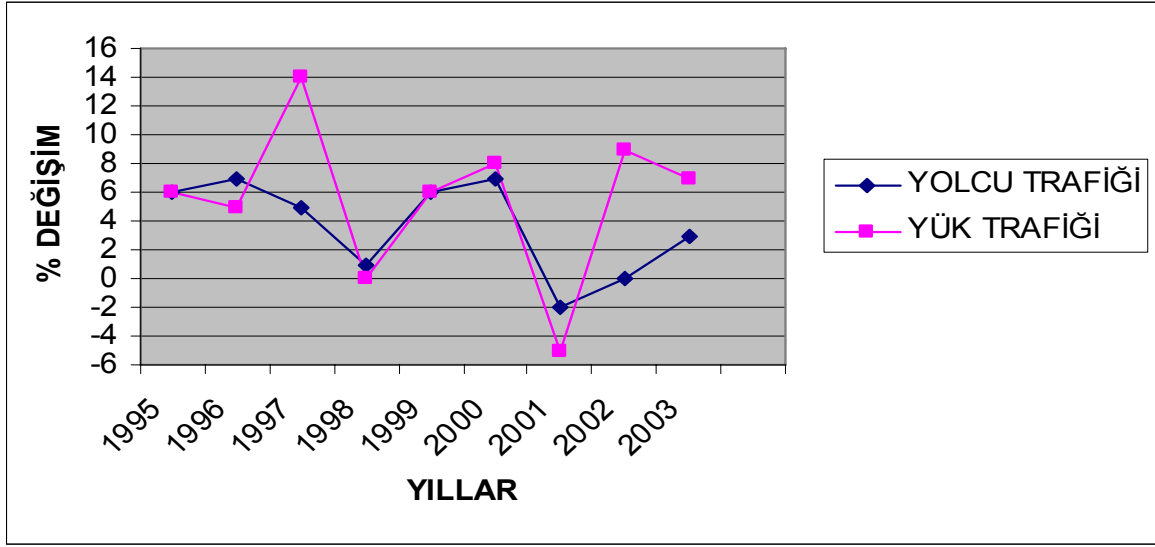
Üye Devletler ve üçüncü ülkeler arasında hava taşımacılığı alanı ve uluslararası örgütler içindeki ilgili konulardaki eylemler konusunda bir danışma prosedürü oluşturan 20 Aralık 1979 tarih ve 80/50/EEC sayılı Konsey Kararı

Yapılan/Yapılacak Uyum Çalışması	Hedef
Müzakere sürecinde belirlenecektir	Müzakere sürecinde belirlenecektir

--	--

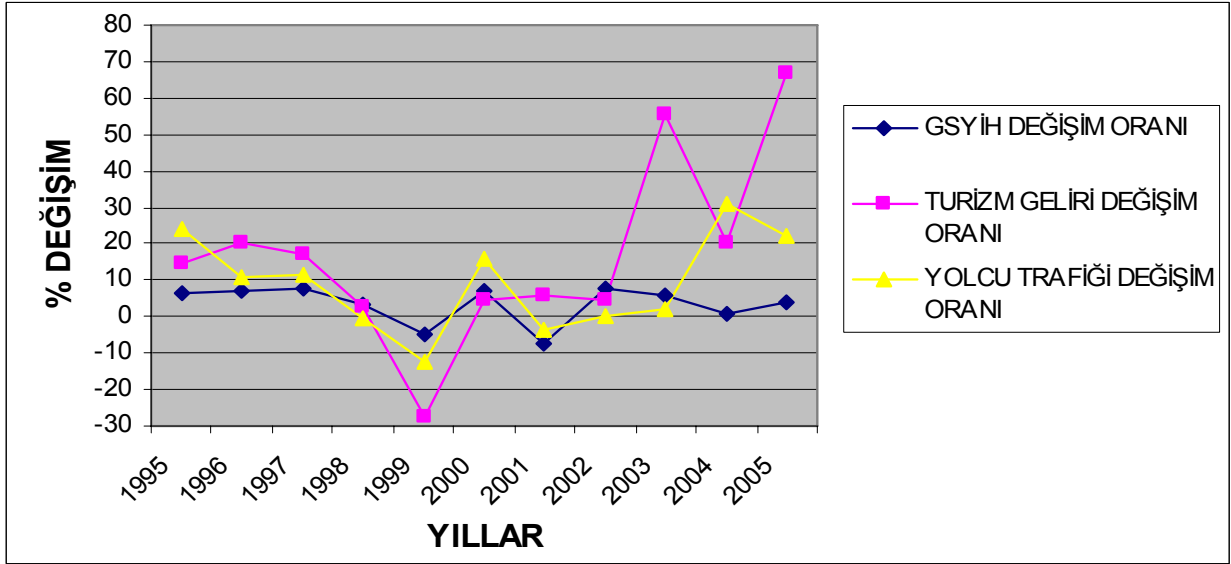
Tablo 10. Ulusal Programa Göre Kurumsal Yapılanma Durumu

N	Yapılması Gerekenler (Ulaştırma Bakanlığı/DHMI)	Uygulama Tarihi	Mevcut Durum
1	Sivil Havacılık Genel Müdürlüğünün yapısının değiştirilerek finansal ve teknik açıdan özerk, diğer yönlerden Ulaştırma Bakanlığına bağlı idari bir yapının oluşturulması	2004	Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Teşkilat ve Görevleri Hakkındaki Kanun 24.06.2005 tarih ve 5372 kanun numarası ile TBMM tarafından kabul edilmiştir. Cumhurbaşkanı tarafından TBMM'ye geri gönderilmiştir.
2	1 nolu maddeye bağlı olarak personel istihdamı	2004	Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Teşkilat ve Görevleri Hakkındaki Kanunun Resmi Gazete yayımlanması sonrasında ele alınacaktır.
3	Danışmanların temini (eğitim ve altyapı çalışmaları için)	2004	Personel istihdamı sonrasında gerçekleştirilebilecektir.
4	Personelin teknik eğitimi	2004	Personel istihdamı sonrasında gerçekleştirilebilecektir.
5	Altyapının oluşturulması	2004	Personel istihdamı sonrasında gerçekleştirilebilecektir.
6	Uygulamaların takibi	2005	Personel istihdamı sonrasında gerçekleştirilebilecektir.



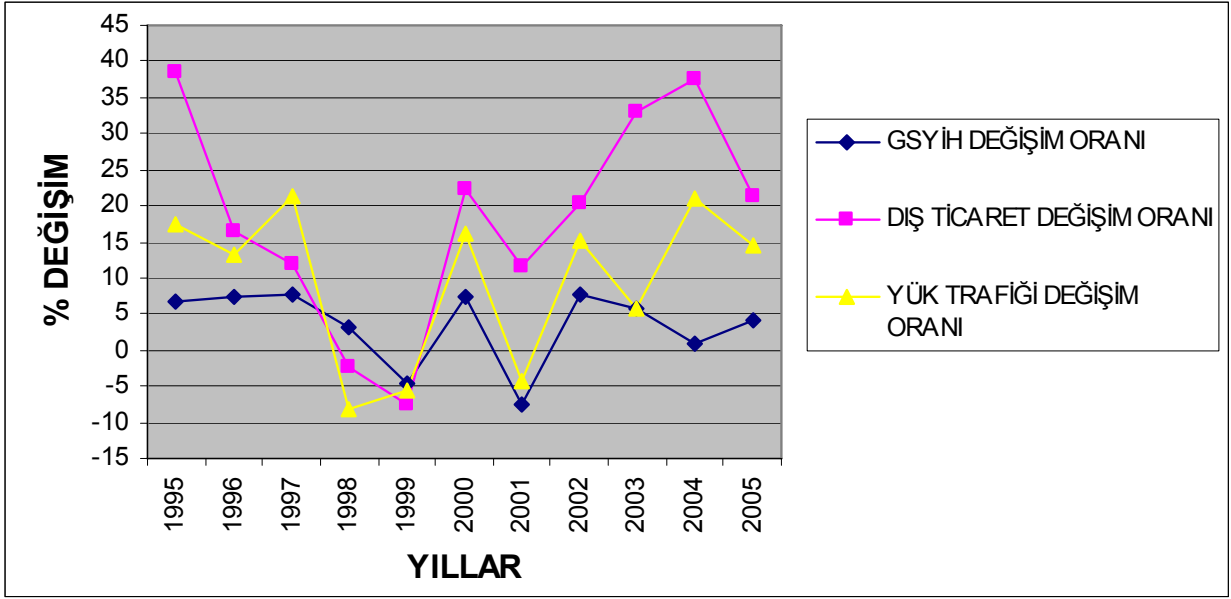
Kaynak: ICAO, Mayıs 2005 (Tarifeli Trafik)

Şekil 1. Dünyada 1995-2003 Yılları Arasında Gerçekleşen Yolcu ve Yük Trafik Değişim Oranları



Kaynak: DHMİ, www.hazine.gov.tr, DPT, Worldbank.

Şekil 2. Türkiye’de 1995-2005(İlk 6 ay) Yılları Arasında Gerçekleşen GSYİH, Turizm Geliri ve Yolcu Trafik Değişim Oranları



Kaynak: DHMİ, www.die.gov.tr, DPT, Worldbank

Şekil 3. Türkiye’de 1995-2005 (İlk 6 ay) Yılları Arasında Gerçekleşen GSYİH, Dış Ticaret ve Yük Trafiği Değişim Oranları

KAYNAKÇA

“Aktüel-Kronoloji”, Transport, Ocak 2005.

A.J, Weber, Gellman, vd. “A Shadow Critical Project Appraisal: The A380 Program”, March 2002, Updated: July 2004, <http://www.speednews.com/A380-CPA.pdf>, Ekim 2005.

Aboulafia, R.L., “Canada Faces C Series Crisis”, **Aerospace America**, AIAA, Vol: 43, No: 9, 2005.

ACI, 2005, Annual Traffic Data, www.aci.aero

Airbus, “Your most frequent questions on the A380”, <http://events.airbus.com/a380/seeing/learnandplay/faq.asp>, Ekim 2005.

Airbus, **Global Market Forecast 2004-2023**, Airbus, Blagnac, 2004.

Airline Business, Ağustos 2005.

Binggeli, Urs ve Pompeo Lucio, “The Battle for Europe’s Low-Fare Flyers”, **The McKinsey Quarterly: The Online Journal of McKinsey&Co.**, <http://www.mckinseyquarterly.com> 10.10.2005.

Bisignani, G., 2005, www.iata.org.

Boeing, **Current Market Outlook 2005**, Boeing Commercial Airplanes, Seattle, 2005.

Current Market Outlook-Regional Summaries, www.boeing.com.

“Dealing with aircraft safety Brussels-style”, **Flying in Ireland Magazine**, Cilt 1, Sayı 4, Haziran 2005.

European Union, “Council Directive 96/67/EC of 15 October 1996 on Access to the Ground Handling Market at Community Airports”. **Official Journal L 272**, 25/10/1996.

Gerede, Ender. “Havayolu Taşımacılığında Küreselleşme ve Havayolu İşbirlikleri – THY AO.’da Bir Uygulama”. (Yayımlanmamış Doktora Tezi). Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Eskişehir 2002.

Graham, Anne. **Managing Airports: An International Perspective**. Oxford: Butterworth Heinemann, 2001.

Holloway, Stephen. **Straight and Level: Practical Airline Economics**, İngiltere: Ashgate Publishing, İkinci Baskı, 2003.

http://europa.eu.int/comm/transport/air/single_sky/index_en.htm, 16.10.2005.

<http://europa.eu.int/eur-lex/lex/en/repert/0740.htm>, 5-14 Ekim 2005.

<http://europa.eu.int/scadplus/leg/en/s13004.htm>, 5-14 Ekim 2005.

http://jaa.nl/future_of_jaa/future_of_jaa.html 10.10.2005.

<http://www.cranfield.ac.uk/university/press/092003/1.htm>

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

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

<http://www.dlh.gov.tr/home/tanitim.html>, 05.10.2005.

<http://www.eurocockpit.be> iletişim adresli internet sayfaları, 10.10.2005.

http://www.eurocontrol.int/corporate/public/standard_page/cb_capacity.html, 15.10.2005.

http://www.eurocontrol.int/corporate/public/standard_page/sk_ses.html, 16.10.2005.

http://www.eurocontrol.int/corporate/public/subsite_homepage/index.html, 15.10.2005.

<http://www.eurocontrol.int:80/corporate/gallery/content/public/docs/pdf/organisation/dg/speeches/270104-atcworkshop>, 15.10.2005.

<http://www.flug-revue.rotor.com/FRheft/FRHeft04/FRH0407/FR0407b.htm>

<http://www.iata.org>

http://www.icao.int/icao/en/atb/ecp/CaseStudies/Europe_LowCost_En.pdf ;

<http://www.jaa.nl/> 05.10.2005

http://www.raa.org/news/Industry_Fact_Sheet.cfm

<http://www.shgm.gov.tr/Genelb.htm>, 05.10.2005

<http://www.sivilhavacilik.org/modules.php?name=News&file=article&sid=14>

http://www.skyteam.com/EN/aboutSkyteam/doc/fact_sheet.pdf

http://www.staralliance.com/star_alliance/star/frame/main_10.html

<http://www.talpa.org>, 05.10.2005.

<http://www.tatca.org>, 05.10.2005.

<http://www.toshid.org/v2005/logos.asp>, 05.10.2005.

IATA, International Traffic Statistics, 2005.

ICAO, 2004, News Release, www.icao.int.

Kapur, Anil. "Airport Infrastructure The Emerging Role of Private Sector", World Bank Technical Paper. No:31, Washington.D.C.: World Bank Institute, 1995.

Kaya, Ergün vd, "Havaalanlarında Kamu – Özel İşbirliği Modelleri ve Türkiye’de Havalimanı Yolcu Terminallerinde Yap İşlet Devret Uygulamaları", Ulusal Havacılık Sempozyumu ve Çalıştay’nda (UHAS 2005) sunulan bildiri, İstanbul, 9.7.2005.

Kaya, Ergün vd., **Havaalanlarında Yap İşlet Devret Uygulamaları: Antalya ve Atatürk Havalimanlarındaki Uygulamaların Değerlendirilmesi**, Eskişehir: Anadolu Üniversitesi Ya. No.1649, Sivil Havacılık Yüksekokulu Ya.No.13, 2005.

Lombardo, D.A., "Hijack pilots showed average skills, say their instructors", **Aviation International News Online**, November 2001, http://www.ainonline.com/issues/11_01/11_01_hijackedpilotspg20.html, 12 Ekim 2005.

Sh&E International Air Transport Consultancy, "Study on the Quality and Efficiency of Ground Handling Services at EU Airports as a Result of the Implementatin of Council Directive 96/67/EC", http://europe.eu.int/comm/transport/air/rules/doc/ec_ground_handling_final_report.pdf, October 2002.

Şengür, Yusuf. "Havayolu Taşımacılığında Düşük Maliyetli Taşıyıcılar ve Türkiye’deki Uygulamaların Araştırılması". (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi). Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Eskişehir 2004.

Thompson, J., Growth spurt, Airline Business, Ağustos 2005.

Ulaştırma ve Turizm Paneli <http://vizyon2023.tubitak.gov.tr>, 2004.

www.dhmi.gov.tr

www.die.gov.tr,

www.hazine.gov.tr,

www.tav.aero.ist