



SİVİL HAVACILIK SEKTÖRÜNÜN ULUSAL VE ULUSLAR ARASI DÜZEYDE İNCELENMESİ

Ertuğrul KARATAY^{a*} Mustafa ŞAHİN^b Paşa YALÇIN^c ve Yusuf KIRTILIĞLU^d
^{a*} Erzincan Üniversitesi, Meslek Yüksekokulu, Erzincan, Türkiye, E-posta: ekaratay@erzincan.edu.tr
^b Erzincan Üniversitesi, Meslek Yüksekokulu, Erzincan, Türkiye, E-posta: mustafasahin@erzincan.edu.tr
^c Erzincan Üniversitesi, Eğitim Fakültesi, Türkiye, E-posta: pyalcin@erzincan.edu.tr
^d Erzincan Üniversitesi, Meslek Yüksekokulu, Erzincan, Türkiye, E-posta: ykirtiloglu@erzincan.edu.tr



1. Giriş

Bu çalışmanın amacı; Dünyada ve Türkiye'deki sivil havacılık sektörünün son 10 yıldaki gelişimini incelemek ve gelecek yıllardaki muhtemel durumları öngörmektir. Teknoloji günümüzde hızla gelişmesiyle paralel olarak sivil havacılık alanı da büyük bir hızla gelişmektedir. Birinci ve ikinci dünya savaşlarının yaşandığı bu yüzyılda havacılık alanındaki yenilikler ve değişimler kaçınılmaz hale gelmiştir. Ülkeler arasında yapılan ticaretlerin büyümesi, hava ulaşımının güvenli ve hızlı olması gibi nedenler de sivil havacılık sektörüne olan ilgiyi artırmıştır. 1950'lerden sonraki petrol krizleri, Körfez Savaşı, Asya krizi gibi olaylar havacılığın arzu edilen seviyeye çıkmasını engellemiştir. Tüm bu olumsuzluklara rağmen havacılık sektörü büyümeye devam etmiştir. Ülkemizde Cumhuriyetin ilk yıllarından itibaren önem verilen sektörlerden biri de sivil havacılık sektörü olmuştur fakat gerek yaşanan ekonomik krizler gerekse kara ve demiryollarına verilen öncelik sebebiyle sivil havacılık sektörü gelişmemiştir. 1990'lı yıllarda özel sektörün de rekabete girmesiyle ülkemizde havayolu taşımacılığı beklenen büyümeyi yavaş yavaş gerçekleştirmiştir. Artık 2000'li yıllara gelindiğinde havacılık sektörü tam istenilen ivmeyi yakalamıştır. Neticede, tüm bu gelişmelerin sonucu olarak konumu itibarıyla 3 saat uçuşla 52 ülkeye ulaşan ülkemizde özellikle son 10 yılda sivil havacılık sektöründe kayda değer bir gelişme görülmüştür.

2. Sivil Havacılık Sektörünün Dünya daki Gelişimi

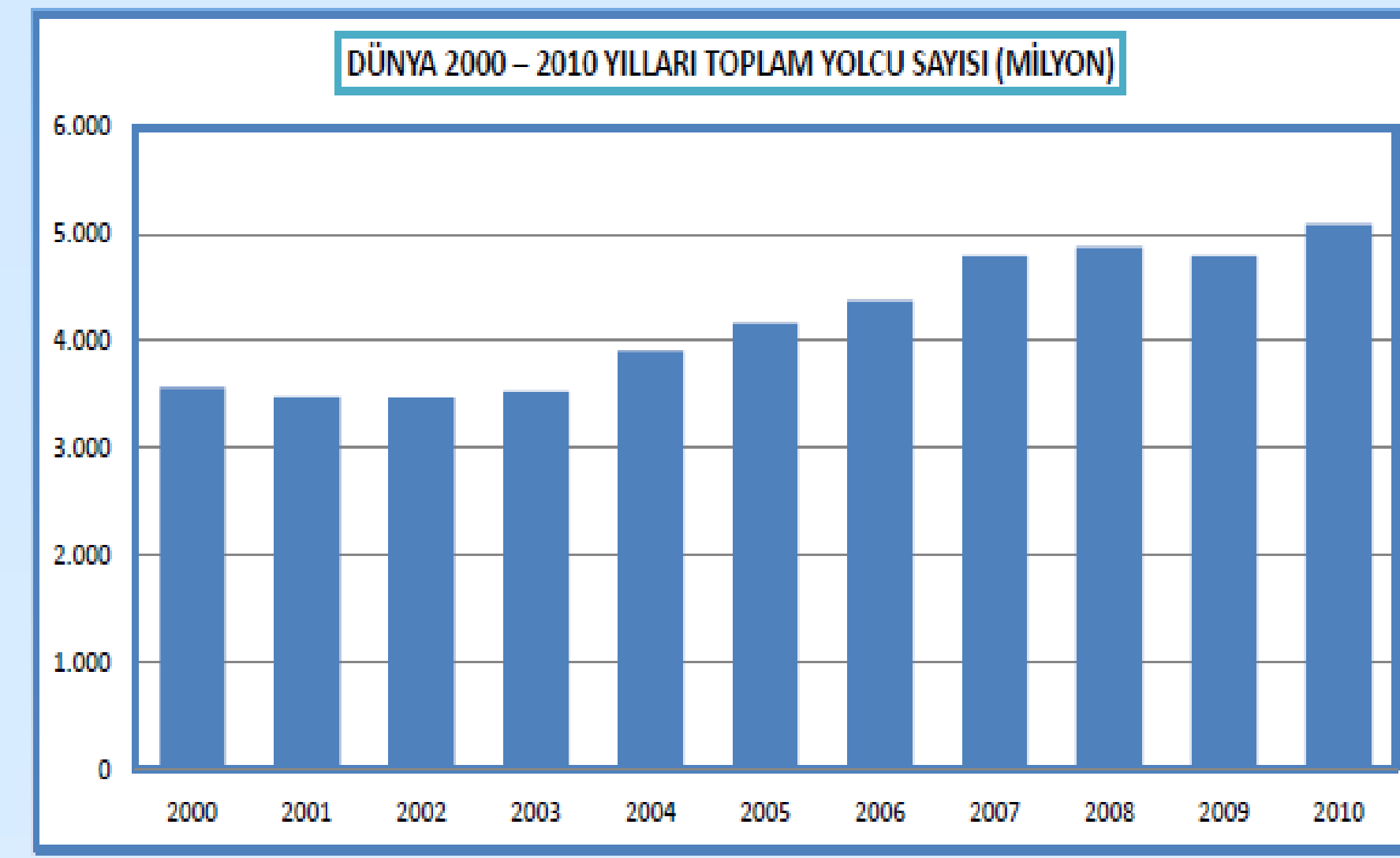
Sivil Havacılık, II. Dünya Savaşı'ndan sonra eski askeri uçakları kullanarak insan ve eşya taşımacılığı yapılarak gelişmeye başladı. Birkaç yıl içinde, Kuzey Amerika, Avrupa ve dünyanın diğer bölgelerini kapsayan uçuşlar yapan birçok şirket kuruldu. Bu uçaklardan başlarda verim alınsa da sonrasında tasarımcılar daha konforlu ve kapasiteli uçaklar tasarladılar. İlk jet yolcu uçağı olan Comet'in arzu edilen devamlılığı sağlayamamasının ardından Boeing firmasının 707 uçağını tasarlayıp, Aralık 1957'de test uçuşu yapması ile birlikte havayolu taşımacılığı ivme kazanmaya başlamıştır. Boeing 707 öncülüğünde gelişen yolcu uçağı tasarımları Boeing 747 ile çağ atlamış ve çok uzun mesafedeki ülkelere kısa zaman diliminde ulaşım sağlanmıştır. 1950'li yıllarda kurulan uluslararası havacılık örgütleri ve birlikleri de havayolu taşımacılığına gerekli standartları getirmiştir. Bu standartlar havacılığın daha güvenli olmasını sağlamış ve küreselleşen dünyada havacılığı ön plana çıkmasına olanak tanımıştır. Böylelikle havayolunu tercih eden yolcuların sayısı artmıştır. Havacılık sadece yolcu taşımacılığıyla kalmayıp sınırlarını aşarak 1961 yılında Yuri Gagarin dünyadan ayrılarak, 108 dakikalık bir yörünge uçuşunu yapmıştır. Bu aşama, 1957 yılında Sputnik 1'in Sovyetler Birliği tarafından uzaya fırlatılmasıyla başlamış olan uzay yarışını hızlandırmıştır. Birleşik Devletler, buna yanıtı Merkür uzay kapsülü ile Alan Shepard'ı bir yörünge altı uçuş için uzaya göndererek vermiştir. Aloutte 1'in 1963 yılı da uzay gönderilmesiyle Kanada uzaya bir uydudan gönderen üçüncü ülke olmuştur. ABD ve SSCB arasındaki bu uzay yarışı, insanlığın 1969 yılında aya inmesiyle insanlı uçuşun doruk noktasına ulaşmasına neden olmuştur. Bu dönemde havacılık tarihindeki tek gelişme uzayda elde edilen bu başarı değildir. 1967 yılında, X-15 (Şekil 1) adlı uçak, bir uçak için elde edilmiş en hızlı rekoru 6,1 Mach (7.297 km/s) değerine ulaşarak en büyük başarıya imza atmıştır.



Şekil 1. X-15 tipi uçak

1976 yılına gelindiğinde büyük petrol krizlerine rağmen ICAO (Uluslararası Sivil Havacılık Organizasyonu) verilerine göre yıllık tarifeli yolcu hareketi 1 milyara ulaşmıştır [ICAO, 2014]. Sonrasında Dünyada gerçekleşen serbestleşme hareketinin etkisiyle bilet fiyatları, rota ve uçuş programlarındaki kısıtlamalar ortadan kaldırılmıştır. Dolayısıyla rekabete de önemli ölçüde artmıştır. Uçak tasarımcıları bu durumdan faydalanarak optimum hız ve yolcu kapasitesine sahip düşük yakıt tüketimli, düşük gürültülü ve düşük emisyonlu, daha hafif ve verimli uçaklar tasarlamaya çalışmışlardır. Bu gelişmeler ışığında havacılık artık özel yatırımcıya açılmış ve devlet tekelinde olan kuruluşlar da özelleşmeye başlamıştır. Özelleşmeyle birlikte havayolu şirket sayısı, yolcu sayısı, uçak miktarları belirgin bir biçimde artmıştır. Havacılık sektörü küresel ekonomik parametrelere doğrudan bağımlı bir sektördür. Dünyadaki tüm ekonomik krizler sivil havacılık sektörünü olumsuz yönde etkilemiştir. 1990'lı yılların başında meydana gelen Körfez Savaşı yolcu sayısında büyük oranda azalmaya sebep olarak sivil havacılık sektörüne önemli ölçüde zarar vermiştir. Bu zararlar birlikte şirketler filolarını küçültme, personel çıkarma, sefer noktası ve sayısı azaltma gibi yollara başvurmışlardır. Tüm bunlara rağmen havacılık sek-

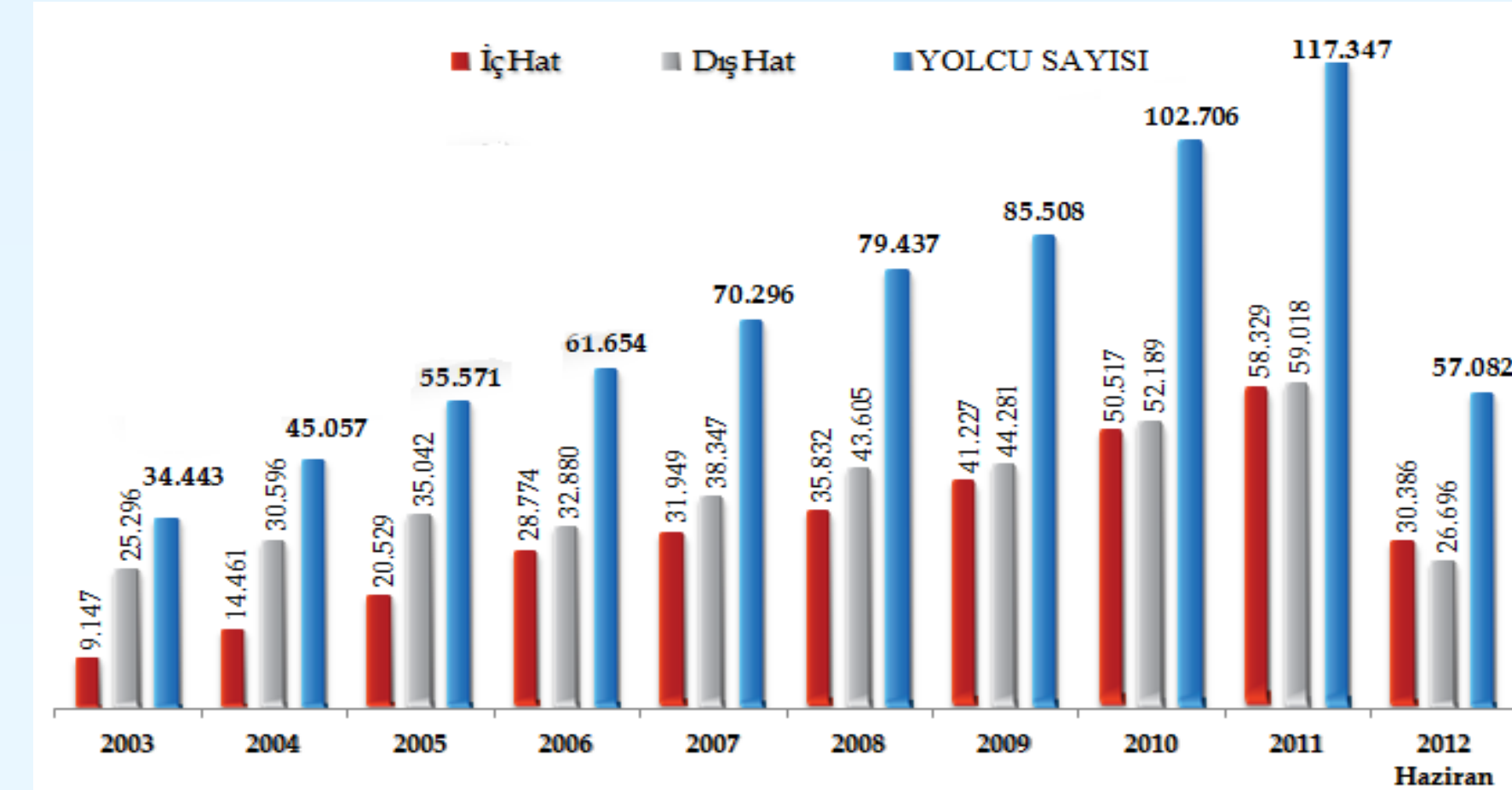
törü kısa süreli yaşadığı sarsıntılara çabuk atılmış ve 21.yy'a girerken yolcu ve kargo taşımacılığı alanındaki yüzdesini artırmıştır. Bu artış özel sektörde dikkatini çekmiş ve havacılığın her alanında özelleşmeye gidilmesine sebep olmuştur. Havacılık tam istenilen seviyeye ulaşacakken 11 Eylül 2002 saldırısıyla sektör tekrar ekonomik bunalıma girmiştir. Saldırının ardından zorunlu hale getirilen aşırı güvenlik uygulamaları ve bir takım yaptırımlar şirketleri mali açıdan zor duruma sokmuştur. Bu durum ve ardından yaşanan petrol fiyatlarındaki artışla beraber şirketler küçülme politikası izlemiş, sektör önemli ölçüde sekteye uğramıştır. 2004 yılı itibarıyla bu saldırının da etkisinden kurtulmaya başlayan sektör büyük bir atılıma geçmiş ve ardından gelen yıllarda öngörülenin de üstünde bir gelişme yaşanmıştır. 2004-2012 yılları arasında yolcu sayısındaki inanılmaz artış sektörün her alanını olumlu yönde etkilemiş, hatta uçak üreticileri verilen siparişlere yetişemez hale gelmiştir. ICAO (Uluslararası Sivil Havacılık Organizasyonu) verilerine göre dünyada 1950'lerde 100 milyon olan yolcu hareketi, 2012 yılında 5.126 milyara ulaşmıştır. (Şekil 2). Bu rakamlar sivil havacılığın günümüzde geldiği noktayı göstermektedir [Boeing, 2014].



Şekil 2. Dünyadaki havayolu taşımacılığında yolcu sayısı hareketi

2. Sivil Havacılık Sektörünün Türkiye deki Gelişimi

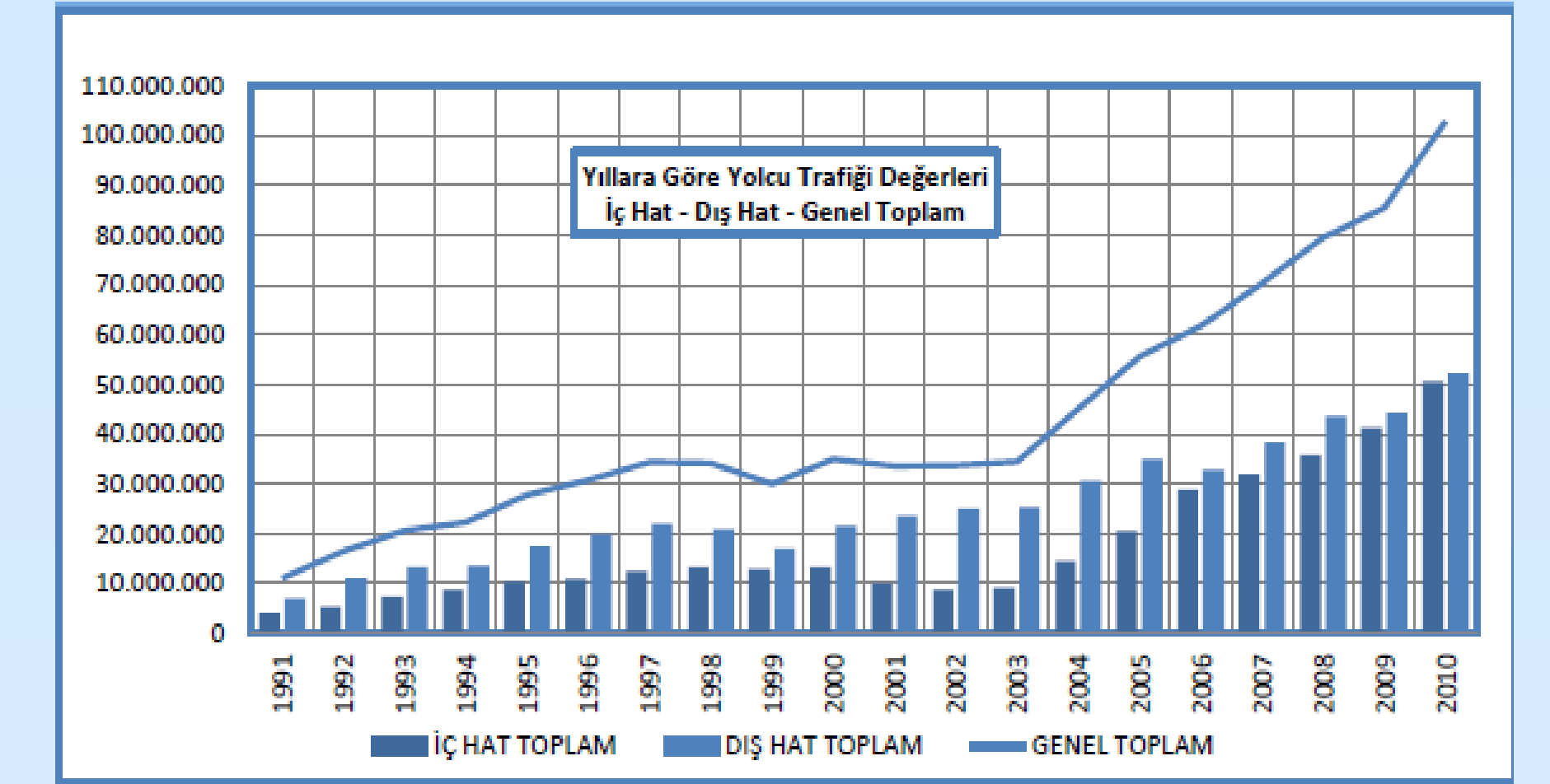
1933 yılında devlet eliyle kurulan 'Hava Yolları Devlet İşletmesi' bugünkü adıyla THY 1990 yılına kadar ülkemizin tek havayolu ticareti yapan şirketi olmuştur. 1933'te 5 adet uçakla hizmete başlayan şirket 1947 yılında ilk yurtdışı seferini yapmış ve 1955 yılında bugünkü adı olan Türk Hava Yolları ismini almıştır. 1983 yılında 30 uçakla 2.5 milyon yolcu taşıyan THY 1990 yılı başında sermayesini 700 milyar TL'ye çıkarmıştır[4]. THY deki bu gelişim özel hava yolu şirketlerinin kurulmasını tetiklemiştir. Sunexpress Havayolları 1989 yılında %50 THY, %50 Lufthansa Airlines ortaklığı ile kurulmuştur. 1990 yılında Pegasus 1992 yılında da Onur Air'in kurulması sektörde yeni bir dönem açmış ve rekabete de beraberinde getirmiştir. 2000'li yıllara gelirken artan taleplere yetişemeyen ülkemiz havacılığın her alanında özelleşmeyi uygun görmüş ve gerekli adımları atmıştır. Türkiye, sivil havacılık sektöründe ilk kez uygulanan; Yap-İşlet-Devret modeli sayesinde yapımı gerçekleştirilen yıllık 5 Milyon yolcu kapasitesine sahip Antalya Havalimanı Yeni Dış Hatlar Terminal Binasını 31 Mart 1998 tarihinde hizmete açmıştır [UDHB, 2012]. 2000 yılında DHMİ tarafından işletilen ve ülkenin en önemli ve en büyük havalimanı olan Atatürk havalimanına Yap-İşlet-Devret modeli ile 30 aylık bir çalışmanın ardından yeni bir terminal binası kazandırılmıştır. 2003 yılına gelindiğinde yıllık iç ve dış hat yolcu sayısı 34.5 milyona ulaşmıştır. Bu yıldan itibaren 10 yıl içerisinde havayollarını, ulaşım sektöründeki payını sürekli artırmış ve insanların ilk tercihi haline gelmiştir. UDHB'ye ait 2002-2013 yılları arasındaki yolcu istatistikleri Şekil 3'de verilmiştir [Çınar, 2013].



Şekil 3. Türkiye deki 2002-2013 yılları arası yolcu değişimi

2011 yılı itibarıyla Türkiye, IMF 2011 yılı verilerine göre Avrupa'da 6. dünyada 16. en büyük ekonomiye sahiptir. Ayrıca Türkiye'nin coğrafi konumu, hava ulaşımının hızlı ve emniyetli olması, ülkemizin bir turizm cenneti olması, özel havayolu şirketlerinin hızlı büyümeleri ve rekabete artırmaları gibi nedenlerle havacılık son 10 yılda hızlı bir gelişme göstermiştir. 2003 yılında Türkiye'de iç hat yolcu trafiği yüzde 26 düzeyindeyken günümüzde dış hatları yakalama seviyesine gelmiştir. Bunun sebebi geçen 10 yılda artan rekabetle birlikte bilet fiyatlarının cazip hale gelmesidir. Fiyat koşullarının da makul seviyeye inmesiyle beraber daha önce de havayolunu

kullanmış birinin ilk tercihi yine havayolu olmaktadır. Artan taleplere birlikte Türkiye'de 2003 yılında 55 milyon 100 bin olan terminalerin yolcu kapasitesi 2012 yılında 185 milyon 720 bine yükselmiştir. ACI (Airports Council International, 2010) verilerine göre uçak hareketi, yolcu trafiği ve yük taşımacılığı açısından en yüksek değerlere sahip İstanbul Atatürk Havalimanı, toplam hava ulaşımı hareketinde 288.246 uçuş ile dünyada 1.367 havalimanı arasında 46. sırada yer almıştır. Ayrıca Türkiye dış hatlar yolcu sayısı açısından 51.4 milyon yolcu ile dünyada 10. sırada yer alırken, iç hatlarda 40.8 milyon yolcu ile 14. sırada yer almaktadır. Avrupa için de bir kıyaslama yapıldığında ise Türkiye 2010 yılında iç hatlar yolcu sayısında 5. ülke olurken, dış hatlarda ise 6. sırada yerini almıştır (Şekil 4). 2003 yılından bugüne kadar 115 yeni nokta eklenerek bugün 175 noktaya uçuş gerçekleştirilmiştir [Göktepe, 2013].



Şekil 4. Türkiye deki yıllara göre yolcu trafiği değerleri

3. Sivil Havacılığın Geleceği

Dünyada 2014 yılı itibarıyla yaklaşık 40.000 uçak olduğu tahmin edilmektedir. Boeing ve Airbus'ın 2030 yılı tahminlerine göre mevcut uçakların %80'i yenilenecek ve toplam uçak sayısı yaklaşık (kargo uçaklarıyla beraber) 39.500 e ulaşacaktır (Şekil 5) [Airbus, 2014].

FİRMA	2011-2030 YENİ UÇAK	2030 TOPLAM UÇAK***
Airbus*	27.860	31.424
Boeing**	31.868	37.816

*Airbus; Yolcu Uçağı > 100 yolcu, Kargo Uçağı > 10 ton
**Boeing; Tüm yolcu uçakları
***36.000 yolcu uçağı, 3.500 kargo uçağı, toplam 39.500 uçak

Şekil 5. 2011-2030 yılları arası tahmin edilen uçak sayısı

Tüm bu gelişmeler ışığında tüm dünyada 237.400 olan pilot sayısının 470.000'e, uçak bakım teknisyen sayısının da 184.400'den 324.600'e çıkması gerekeceği öngörülmektedir. Ayrıca yolcu sayısının 2025 yılı itibarıyla 9.095 milyon olması öngörülmektedir (Şekil 6).



Şekil 6. Dünyada 2005 2025 yılları arası yolcu değişimi.

4. Sonuç

Bu bölümde sivil havacılık sektörünün geçmişten günümüze, günümüzden geleceğe gelişiminin kısa bir değerlendirmesi yapılmıştır. Yapılan değerlendirmeler sonucunda sivil havacılık sektörünün ne kadar hızlı geliştiği sayısal verilerde göz önünde bulundurularak tespit edilmiştir. 2003 yılında ülkemizde 162 olan uçak sayısı 2012 yılsonunda 366'ya, 27.599 olan koltuk kapasitesi 64.526'ya, kargo kapasitesi 302.737 kg'dan 1.209.313 kg'a ulaşmıştır. Bu gelişmelere paralel olarak gerekli personel sayısı da artmış olup 64.617'den 151.000'e ulaşmıştır. Aynı zamanda ülkemizdeki havalimanı sayısı 26'dan 52'ye ulaşmıştır. Airbus ve Boeing'in küresel pazar tahminlerine göre 2030 yılı itibarıyla toplam uçak sayısının yaklaşık 70.000'e ulaşması öngörülmektedir. Tüm bu veriler ışığında yerel ve global olumsuzluklara rağmen sivil havacılık sektörünün hızlı bir büyüme kat ettiği görülmektedir.

Kaynaklar

Airbus Current Market, Global Market Forecast 2013-2032, <http://www.airbus.com/company/market/>, son erişim tarihi: 22.04.2014
Boeing Current Market Outlook, Global Market Forecast 2013-2030, <http://www.boeing.com/boeing/commercial/cmo/>, son erişim tarihi: 22.04.2014
Çınar, A., 2013. Devlet Hava Meydanları İşletmesi, 2003-2013 Yılları Arası Türkiye'de Sivil Havacılığın Gelişimi, Erzincan.
Demir, I., HASEM 2008. Küreselleşen Dünyada Gelişen Havacılık ve Ülkemiz İçin Fırsatlar
Göktepe, I., 2013. Türk Hava Yolları Anonim Ortaklığı, Gelişim Raporu, Erzincan.
ICAO, International Civil Aviation Organization, <http://www.icao.int/Pages/default.aspx>, son erişim tarihi: 23.04.2014
UDHB, Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, 2012. Havacılık Gelişim Raporu, Ankara.