



# Türkiye Sivil Havacılık Meclisi Sektör Raporu

2014

ISBN : 2015/258  
TOBB Yayın No : 978-605-137-480-2

TOBB yayın için ayrıntılı bilgi  
Yayın Müdürlüğünden alınabilir.

Tel : 0.312 218 20 00  
Faks : 0.312 218 20 64

TOBB yayınlarına tam metin ve ücretsiz olarak internetten ulaşabilirsiniz.

Kapak Resmi: Kapak resmi; İstanbul Atatürk Havalimanı  
Kaynak; TAV (2014 – Murat Öztürk anısına)

Tasarım ve Baskı

AYDOĞDU OFSET MATBAACILIK AMBALAJ SAN. VE TİC. LTD ŞTİ.  
İvedik Organize Sanayi Ağaç İşleri Sanayi Sitesi 21. Cad. 1366. Sok. (598) Sok.  
No: 20 Yenimahalle - Ankara  
Tel: 0312 395 81 44 (PBX)  
Faks: 0312 395 81 45  
ofset.aydogdu@gmail.com

## ÖNSÖZ

Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği, Türk özel sektörünün en üst düzeyde yasal temsilcisi sıfatı ile özel sektörümüzün ihtiyaçları doğrultusunda çalışmalar yürütmekte, sorunlarına çözüm aramakta ve istikrarlı bir biçimde gelişimine katkıda bulunmaktadır.

Sektörlerimize daha kapsamlı hizmet sunulması ve bu hizmetlerin geliştirilmesi perspektifinde 18.05.2004 tarihli ve 5174 sayılı Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği ile Odalar ve Borsalar Kanunu'nun 57'nci maddesine dayanılarak "Türkiye Sektör Meclislerinin Kuruluş, Görev ve Çalışma Yönetmeliği" hazırlanmıştır. 12.02.2005 tarihli ve 25725 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe giren Yönetmeliğe istinaden Birliğimiz bünyesinde 52 adet Türkiye Sektör Meclisi oluşturulmuştur.

Temmuz 2006 tarihinden bu yana faaliyetlerine devam etmekte olan Türkiye Sektör Meclislerinin sayısı; zaman içinde duyulan ihtiyaç ve sektörlerden gelen talep üzerine oluşturulan yeni Meclislerle birlikte bugün itibarı ile 60'a ulaşmıştır.

Türkiye Sektör Meclisleri; sektörün tüm ilgili taraflarını bünyesine alan entegre yapısıyla, yerel olduğu kadar uluslararası nitelik taşıyan sektörel bir bakış açısıyla ve bugünün yanında geleceği de kuşatan strateji ve vizyonuyla, dünyadaki benzer örneklerinden daha kapsamlı hizmetler sunmaya yönelmiş bir yapıdır. Aynı zamanda sektörlerimize ve ekonomimize büyük faydalar sağlayan önemli bir oluşum ve kamu-özel sektör ortaklığının etkin biçimde hayata geçirilebileceği sağlam bir zemindir.

Meclisler; firmaların, sektörel kuruluşların ve ilgili kamu kurumlarının üst düzey yöneticileri ile temsilcilerini bünyesine katan önemli bir buluşma noktasıdır. Türkiye Sektör Meclisleri, yelpazesi içine aldığı tüm ekonomik sektörler için radikal bir adımı temsil etmektedir. Sektörel kurum ve kuruluşların tek bir çatı altında toplanabilmesi, sorunların çözümü ve sektörlerimizin ülke ekonomisine katkılarının artırılması yolunda önemli bir taahhüdün göstergesidir. Meclis içerisinde sağlanan birlik ve beraberlik ortamı, ortak görüşlerin oluşturulmasına ve ortak kararların alınmasına imkân sağlamıştır. Ortak kararlar doğrultusunda başlatılan girişimlerden ilgili merciler nezdinde daha olumlu sonuçlar alınmaktadır.

Meclis faaliyetleri çerçevesinde çalışmalardan verim alınabilmesi, farklı görüş ve düşüncelerin uyumlaştırılması ve aralarında tutarlılık sağlanması, sektörlerin mevcut durumu ve geleceğe yönelik beklentileri konusunda kamuoyunun bilgilendirilmesi amacıyla Meclislerimiz tarafından sektör raporları hazırlanmaktadır. Bu süreçte Birliğimizce hiçbir telkinde bulunulmadığından raporlarda açıklanan görüş ve önerilerle ilgili Birliğimiz görüşleri saklı tutulmaktadır.

Türkiye Sivil Havacılık Meclisi Sektör Raporu'nun sektörün gelişimi, sorunlarının çözümü, sektörel politika ve stratejilerin oluşturulması gibi sektörü ilgilendiren birçok konuda faydalı olacağı düşüncesiyle sektörümüze, camiamıza ve ilgililere hayırlı olmasını temenni ederim.

**M. Rifat HİSARCIKLIOĞLU**

**Başkan**

## ÖNSÖZ

Ülkemiz uçak ve yolcu trafiği bakımından dünyada ve Avrupa'da en hızlı gelişme gösteren birkaç ülke içinde yer almaktadır. Havayolu şirketlerimiz tüm uçuşlarında dünya ve hatta ötesinde AB'nin daha kapsamlı normlarına göre operasyon yapmakta ve buna göre denetlenmektedir. Uluslararası uçuşları gerçekleştiren havayolu şirketlerimiz, uluslararası uçuşların gerçekleştiği havalimanlarımız minimumda Avrupa standartlarında, birçok bakımdan ise standartların üzerinde faaliyet göstermekte, sürekli daha da gelişmektedir.

Son 12 yılda hükümet politikası olarak sivil havacılığın her alanında liberal ekonominin gerekli şartlarının sağlanması da sektörün önünü açmış ve bu vizyon sayesinde sektör ülke geneline ulaşmış ve bu sonuçla da halkımız, sektörü kozmetik olmaktan öteye ihtiyaçların giderilmesi bakımından kullanıcı hale gelmiştir. Bu vizyondan hareketle sektörün neredeyse tamamı - yoğun rekabet koşullarına rağmen - dünya pazarlarında başarılı olmuş, havayollarımız dünyanın çeşitli ülkelerinde o ülkenin havayollarıyla rekabet edecek performansı göstermiş ve havalimanı/terminal işleticilerimiz ve yer hizmetleri kuruluşlarımız ise yine dünya pazarlarında marka haline gelmiştir.

Havacılık sektörünün üst kollarını havayolları, vitrinini havalimanı/terminal işletmecileri, alt kollarını ise teknik bakım ve revizyon kuruluşlarıyla yedek parça üreticileri oluşturmaktadır. Yer hizmetleri şirketleri, ikram kuruluşları, devlet eliyle işletilen hava trafiğinden itfaiyesine kadar olan bölümler de tamamlayıcı unsurlar olarak öne çıkmaktadır. Bakım kuruluşları da sistemin vazgeçilmez bir bütünüdür. Şüphesiz bu tanım bir hiyerarşik sıralama olmayıp birimlerin tüm sektör içerisindeki payları oranında algımıza yerleşen unsurlardır.

Havacılık sektörü ülkemizin bazı sektörlerinin üzerinde yer alan yapısıyla da dikkat çekmektedir. Turizm sektörünün tetikleyicisi konumundadır. Bu lokomotif yapı beraberinde kırılğan bir tespite de işaret etmektedir. Dünya ekonomisindeki çalkantılar, ülke içerisindeki küçük dalgalanmalar hatta mevsim değişimleri ve bazı diğer etkenler sektörü çok çabuk etkileyen sonuçlar doğurmaktadır. Havacılık sektörünün negatif etkilendiği bu durumlar bağlı alt kollarındaki tüm sektörleri de doğal olarak etkilemektedir. Dolayısıyla havacılık sektörünün dinamizmi aslında genel anlamda ülke potansiyelinin de önemli belirleyicilerindedir.

Bu detaylar toplamında sektörün uluslararası düzenlemelere olan uyumunun devlet eliyle olan ilgili bölümlerinde süratli ve doğru tasnif edilmesi önemlidir. Liberal yapının eşitlik çerçevesinde ve konmuş kuralların uygulanması bakımından sağlıklı tutulması sürecin vazgeçilmez başlıklarındandır. Ülkemizdeki havacılık işletmelerinin yanı sıra havacılıkla ilgili üretimin de gelişme trendinde olması sevindiricidir. Bu üretimin teknolojiye kayması ve ülkemizin dünya pazarlarında bu anlamda söz sahibi olması sektör çalışanı olmaktan öteye vatandaş olarak gururlanma beklentimizdir.

Havacılık sektörünün, içinde barındırdığı tarifsiz dinamizm nedeniyle edinimlerden varestede ayrıcalıklı olarak değerlendirilmesi ülkenin ve neredeyse tüm sektörlerin toplam menfaatleri bakımından çok ama çok önemlidir. Sektör içerisinde olan olmayan her bireyin bunun farkında olması zaruridir. İstikbalin göklerde olduğu, sadece söylendiği dönemi değil tüm zamanları kapsayan müthiş bir gerçektir.

Bugün için dış hat yolcu taşımacılığında dünyada ilk 10 ülke içinde yer alan sivil havacılığımız yakın gelecekteki uçak ve özellikle komponent imalatları ile daha da önemli bir konuma yükselecektir.

Ülkemizin hava ulaşımındaki bu hızlı gelişiminin sürdürülebilirliğinin sağlanması için başta altyapı gereklerinin zamanında hizmete verilmesi ve sektörün ihtiyaç duyduğu personelin – özellikle artan uçak sayısı bağlamında gerek duyulan/ duyulacak pilot ve teknisyenlerin - yetiştirilmesinin yanı sıra uçuş ve yer emniyetine yönelik mevcut uygulamaların da daha kapsamlı olarak sürdürülmesi büyük önem arz etmektedir.

Saygılarımla,

**Şahabettin BOLUKÇU**

**Türkiye Sivil Havacılık Meclisi Başkanı**

## İÇİNDEKİLER

### Önsöz'ler

- TOBB Başkanı ..... 1
- Sivil Havacılık Meclis Başkanı..... 3

### 1. Sektör Yapısı .....11

1.1. Genel.....11

1.2. Uluslararası İlişkiler ..... 12

1.3. Yeni Düzenlemeler, Projeler ..... 13

1.4. Mevcut Durum ve Sektör Kuruluşları ..... 17

1.4.1. Havalimanları ..... 19

1.4.2. Hava Seyrüsefer Hizmetleri..... 24

1.4.3. Havayolu Şirketleri ..... 27

1.4.4. Diğer Hava Aracı İşletmeleri..... 34

1.4.5. Yer Hizmetleri Kuruluşları ..... 34

1.4.6. Bakım Onarım Yenileme (BOY) İşletmeleri ..... 35

1.4.7. Uçuş-Tip Eğitim Organizasyonları ..... 35

1.5. SHGM Denetimleri ..... 36

### 2. 2014 yılı Hava Taşımacılık Gerçekleşmeleri ve Öngörüler ..... 39

2.1. Dünyada Hava Taşımacılık Gerçekleşmeleri ..... 39

2.2. Türkiye'de Hava Taşımacılık Gerçekleşmeleri ..... 41

2.3. Türkiye'de Kısa Dönem Öngörüler ..... 47

2.4. Türkiye Havayolu Ulaşımına Dair Uluslararası Öngörüler ..... 50

<b>3. Sivil Havacılık Sektöründe 5 Sorun 5 Çözüm</b> .....	53
<b>4. Genel Değerlendirme ve Öneriler</b> .....	57
<b>5. Raporun Hazırlanması</b> .....	59
<b>6. Kaynaklar</b> .....	61



## Kurum/Kuruluş Kısaltmaları

AB	: Avrupa Birliği
ACI	: Uluslararası Havaalanları Konseyi
D8	: Gelişen 8 Ülke
DHMİ	: Devlet Hava Meydanları İşletmesi
EASA	: Avrupa Havacılık Emniyeti Ajansı
ECAC	: Avrupa Sivil Havacılık Konferansı
EUROCONTROL	: Avrupa Hava Seyrüseferi Emniyeti Teşkilatı
JAA	: Ortak Havacılık Otoriteleri
ICAO	: Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatı
IATA	: Uluslararası Hava Taşıyıcılar Birliği
SHGM	: Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü
TSE	: Türk Standartlar Enstitüsü
TÜRKSAT	: TÜRKSAT Uydu Haberleşme Kablo TV ve İşletme A.Ş.
UDHB	: Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı
YÖK	: Yükseköğretim Kurulu

## Tablo, Grafik ve Resimler

### Tablolar

- 1.1 2013-2014 yılları sektörel büyüklükler
- 1.2 2005-2014 yılları havayolu şirketleri uçak sayı ve kapasiteleri
- 1.3 2014 yılı havayolu şirketleri ve filo yapıları
- 1.4 2005-2014 yılları hava aracı sayıları
- 1.5 2014 yılı pilot eğitimleri
- 1.6 SHGM, sektörel denetimler - dağılım
- 2.1 Dünya bölgesel yolcu trafik ve kapasite artışları, pazar payları ve doluluk oranları
- 2.2 Türkiye kısa dönem yolcu trafik öngörüsü
- 2.3 Türkiye kısa dönem uçak trafik öngörüsü

### Grafikler

- 1.1 2014 yılı yurt içi yolcu taşımacılığında yerli havayolu şirketleri yolcu trafik payları
- 1.2 2014 yılı yurt içi yolcu taşımacılığında yerli havayolu şirketleri uçak trafik payları
- 1.3 2010-2014 yılları yerli-yabancı havayolları dış hat ticari yolcu taşıma payları
- 1.4 2014 yılı yurt dışı yolcu taşımacılığında yerli havayolu şirketleri yolcu trafik payları
- 1.5 2014 yılı yurt dışı yolcu taşımacılığında yerli havayolu şirketleri uçak trafik payları
- 1.6 2014 yılı yurt dışı yolcu taşımacılığında yabancı şirketler yolcu trafik payları
- 1.7 2014 yılı yurt dışı yolcu taşımacılığında yabancı şirketler uçak trafik payları
- 1.8 SHGM, 2008-2014 yılları Türkiye-AB SAFA bulgu oranları
- 1.9 SHGM, 2005-2014 yılları SHGM sektörel denetimler
- 2.1 2000-2014 yılları dünya tarifeli yolcu trafik gelişimi
- 2.2 2005-2014 yılları iç hat- dış hat toplam yolcu trafik gerçekleştirmeleri

- 2.3** 2014 yılı havalimanları iç hat yolcu payları
- 2.4** 2014 yılı havalimanları dış hat yolcu payları
- 2.5** 2014 yılı havalimanları dış hat tarifeli-tarifesiz yolcu trafiği
- 2.6** 2005-2014 iç hat-dış hat toplam uçak trafik gerçekleştirmeleri
- 2.7** 2005-2014 iç hat-dış hat ticari uçak trafik gerçekleştirmeleri
- 2.8** 2005-2014 iç hat-dış hat uçak başına yolcu sayıları
- 2.9** 2005-2014 iç hat-dış hat toplam yük (kargo+posta+bagaj) trafik gerçekleştirmeleri
- 2.10** 2005-2014 iç hat-dış hat kargo trafik gerçekleştirmeleri
- 2.11** 2005-2014 overflight uçak trafik gerçekleştirmeleri
- 2.12** 2005-2014 iç hat-dış hat yolcu trafik gerçekleştirmeleri ile 2015-2017 DHMİ tahminleri
- 2.13** 2005-2014 iç hat-dış hat uçak trafik gerçekleştirmeleri ile 2015-2017 DHMİ tahminleri
- 2.14** 2005-2014 iç hat-dış hat yük (kargo, posta, bagaj) trafik gerçekleştirmeleri ile 2015-2017 DHMİ tahminleri
- 2.15** 2005-2014 overflight uçak trafik gerçekleştirmeleri 2015-2017 DHMİ tahminleri

## **Resimler**

- 1.1** Rota kısaltmaları
- 1.2** İstanbul Yeni Havalimanı tasarımı
- 1.3** Sivil hava ulaşımına açık havalimanları
- 1.4** SMART binası
- 1.5** Radar bağlantıları haritası
- 1.6** Radar kaplama alanları haritası
- 1.7** İç hat seferleri yapılan merkezler
- 1.8** Dış hat seferleri yapılan merkezler



## 1. SEKTÖR YAPISI

### 1.1. Genel

Havayolu ile yolcu ve kargo taşımacılığı 2014 yılında da hız kesmeden büyümesine devam ederek tarihin en yüksek değerlerine ulaşmıştır. ICAO tarafından yayınlanan kesin olmayan ilk verilere göre<sup>1</sup> 2013 yılına göre %5,9 artış ile toplam 3,2 milyar tarifeli yolcu taşımacılığı (gelen-giden 6,4 milyar) gerçekleşmiş, 2014 yılı tarifeli uçak kalkış sayısı da tüm zamanların en yükseği olarak 33 milyona ulaşmıştır. Dünya kargo trafiğinde de 2013 yılına göre yük ton-km. bazında %4,6 artış yaşanmıştır.

2014 yılı havayolu taşıyıcılar bağlamında da, taşınan yolcu sayısı ve elde edilen gelir olarak çok başarılı geçmiştir. IATA, toplam 16.162 merkez arasında tarifeli uçuşlar yapılarak ücretli yolcu-km. bazında %5,7, arz edilen koltuk-km. bazında ise %5,9 artış yaşandığını açıklamıştır. Havayolu taşıyıcılarının özellikle son aylarda 60 ABD dolarına kadar gerileyen petrol fiyatları bağlamında toplam 19,9 milyar ABD doları kar etmesi beklenmektedir<sup>2</sup>.

Uluslararası kuruluşlar ve büyük uçak imalatçıların orta ve uzun dönem tahmin çalışmaları, yıllık ortalama %5 büyümenin 2030'lu yıllara kadar süreceği yönündedir. En hızlı büyüme Asya Pasifik ve Ortadoğu Bölgelerinde beklenmektedir. Kuzey Atlantik ve Avrupa'daki büyüme dünya ortalamalarının altında seyretmektedir.

Türkiye'de de son yıllarda sürekli dünya ortalamalarının üzerinde seyreden yolcu trafik artışları devam etmiş, 2014 yılında bir önceki yıla göre iç hat yolcu trafiği %12,2 artış ile 85.416.166'ya, dış hat yolcu trafiği de %9,6 artış ile 80.304.068'e ulaşmıştır. Bu şekilde 2014 yılı toplam yolcu trafiği %10,9 artış ile 165.720.234 olarak gerçekleşmiştir.

2014 yılında, iç hatlarda 6 havayolu şirketimiz, 7 merkezden toplam 53 noktaya sefer yapmıştır. Dış hatlarda ise 108 ülkede toplam 237 noktaya sefer yapılmıştır.

31 Aralık 2014 tarihi itibarıyla, 13 havayolu, 50 hava taksi, 65 genel havacılık, 25 balon ve 39 zirai ilaçlama işletmesi 1.231 uçak ile faaliyettedir.

2013 yılına göre, havayolu şirketlerimizin 385 olan uçak sayısı 422'ye, 66.639 olan toplam koltuk kapasitesi de 76.297'ye yükselmiştir. Kargo taşıma kapasitesi ise 5 uçağın filolardan ayrılmasıyla 1.639.130 kg.'dan 1.349.875 kg.'a gerilemiştir.

Sivil havacılık sektöründe çalışan sayısı 187.459'a, sivil havacılık sektör cirosu da 60.919 milyar TL'sine çıkmıştır.

1 ICAO Basın Bülteni; 18 Aralık 2014 (<http://www.icao.int/Newsroom/Pages/Strong-Passenger-Results-and-a-Rebound-for-Freight-Traffic-in-2014.aspx>)

2 IATA; Aralık 2014, Airline Profitability Improves with Falling Oil Prices (<http://www.iataiorg/pr/Pages/2014-12-10-01.aspx>)

## 1.2. Uluslararası İlişkiler

Ülkemiz, ICAO, ECAC ve EUROCONTROL üyesidir. Uluslararası ve bölgesel düzeyde birçok ortak çalışma içinde aktif olarak yer alınmaktadır. ECAC Başkan Yardımcılığı (SHGM Genel Müdürü), EUROCONTROL Geçici Konsey Başkanlığı (SHGM Genel Müdür Yardımcısı), ICAO Avrupa Kuzey Atlantik Bölgesel Havacılık Emniyet Grubu Başkan Yardımcılığı, EUROCONTROL SRC (Emniyet Düzenleme Komisyonu) Başkan Yardımcılığı ve D8<sup>3</sup> Sivil Havacılık Komisyonu Başkan Yardımcılığı, JAA (TO; Eğitim Örgütü) Yönetim Kurulu Üyeliği ve Başkan Yardımcılığı görevleri buna örnek olarak gösterilebilir. Ayrıca EASA, IATA, ACI vb. uluslararası kuruluşların çalışmalarına da iştirak edilmektedir.

Bu kapsamda; EUROCONTROL bünyesinde açılan irtibat ofisinde bir SHGM personeli göreve başlamıştır. EASA'da da ikişer yıl süreli geçici görevlendirilmeler yapılmıştır. IATA ile 2013 yılında imzalanan mutabakat protokolü çerçevesinde "Güvenli Kargo" çalışmaları sürdürülmektedir. ACI ile de işbirliğini geliştirme protokolü imzalanmıştır.

Asırlar boyunca ticaret yolları doğudan batıya gitmekte iken, özellikle 2008-2009 küresel ekonomik kriz sonrasında, batıdan doğuya (Kuzey Atlantik-Avrupa bölgesinden, Asya Pasifik-Ortadoğu bölgesine doğru) bir kayma başlamıştır. Gerek uluslararası sivil havacılık kuruluşları, gerekse uçak imalatçılarının ileriki yıllara yönelik eğilim/tahmin çalışmalarında bu yeni gelişmeye önemle dikkat çekilmekte, bu bölgede uçak trafiği ve yolcu taşımacılığında daha yüksek artışlar yaşanmasının beklendiği belirtilmektedir. Ülkemizde, coğrafik konum olarak batı ile doğu arasında, yeni gelişme bölgelerinin tam ortasında bir köprü-kavşak konumundadır.

Ülkemizin sivil havayolu taşımacılık faaliyetlerini dünya çapında yaygınlaştırma hedefi doğrultusunda, 2014 yılında da ikili hava ulaştırma anlaşmaları yapılmasına ağırlık verilmiş toplam anlaşma yapılan ülke sayısı 157'den 163'e yükselmiştir. Bu kapsamda, yıl içinde toplam 54 görüşme gerçekleştirilmiş, birçok ülke ile de mevcut anlaşmalar yenilenmiştir.

Öte yandan, ülkemizin dünya sivil havacılık faaliyetlerinde daha etken rol üstlenmesine yönelik çalışmalar da sürmekte olup, 2016 yılında ICAO Konsey üyeliği için başlatılan girişimler sürdürülmektedir. 2013 yılında ECAC ile sağlanan genel mutabakat çerçevesinde, Konsey üyeliğine adaylığımızın, Avrupa'nın 8 olan kontenjanı içinden yapılması öngörülmektedir. Konsey üyeliği için ICAO üyesi tüm devletlere resmi bildirim yapılmıştır.

3 (Üyeler; Türkiye, Nijerya, İran, Endonezya, Mısır, Bangladeş, Malezya ve Pakistan)

### 1.3. Yeni Düzenlemeler, Projeler

SHGM'nün "düzenleme görevi" kapsamında, gelişen sivil havacılık sektörünün ihtiyaç ve beklentileri çerçevesinde uluslararası standartların en üst düzeyde uygulanması amacıyla yönelik mevzuat çalışmaları yoğun şekilde sürdürülmüş ve 2014 yılında sivil havacılık faaliyetlerinin düzenlenmesi bağlamında, 5 yönetmelik ve 56 talimat daha yayımlanmıştır.

Devam etmekte olan projeler hakkındaki bilgiler de aşağıda verilmiştir:

- Sivil Havacılık Eğitim Binası Yapım Projesi: İstanbul'da yapımı planlanan eğitim tesisleri için 2012 yılında başlayan çalışmalar sonunda, Hazine Müsteşarlığı tarafından yapılması gereken 4 ihaleden 1 tanesi sonuçlanmış ve buna istinaden Kurumun katkı payı ödemesi yapılmıştır. Proje maliyeti 41.556 bin TL olup, 35.705 bin TL'lik kısmı AB kaynaklarından karşılanacaktır.
- Twinning Projesi: SHGM'nün kapasitesinin geliştirilmesiyle mevzuatta EASA'ya uyum sağlanmasına yönelik olarak mevzuat, güvenlik ve seyrüsefer konularında eşleştirme projesi başlatılmıştır. Fransa ve Romanya kuruluşları konsorsiyumundan oluşan bir işbirliğinden 2 sene boyunca destek alınacaktır. AB fonlarından desteklenen 2,5 Milyon avroluk bu proje ile sivil havacılık alanında AB'ye uyum amaçlanmaktadır (EASA ile tam uyum anlaşmasının imzalanması).
- Balonların İzlenmesi Projesi: Balon uçuşlarının emniyetli ve kurallara uygun olarak yapılması ile hava sahasının daha verimli kullanılması amacıyla "GPS Destekli Takip Yazılımı" devreye alınmış ve Nevşehir Bölgesi'nde uygulanmaktadır. Bu uygulama Dünyada ilk olma özelliği taşımaktadır.
- Elektronik Arşiv Projesi: TURKSAT ile imzalanan protokol çerçevesinde elektronik arşiv çalışmaları pilot olarak Hava Sağlık biriminde başlatılmıştır. 750.000 sayfanın elektronik ortama geçirilmesi için taraması yapılmış, kabul işlemleri başlatılmıştır.
- Engelsiz Havaalanı Projesi: Havalimanlarında verilen hizmetlerde engelli yolculara gerekli tüm kolaylıkların sağlanarak, bu yolcuların diğer yolcularla eşit şartlarda seyahat edebilmesine yönelik imkânların, herhangi bir ek ücret talebinde bulunulmaksızın yerine getirilmesinin amaçlanmıştır. Çalışmalar kapsamında, bugüne kadar toplam 53 kuruluş "Engelsiz Havalimanı Kuruluşu" unvanını almıştır.
- Yeşil Havalimanı (Green Airport) Projesi: Havalimanlarında faaliyet gösteren kuruluşların çevreye ve insan sağlığına verdikleri veya verebilecekleri zararların ortadan kaldırılmasının amaçlandığı çalışmalar kapsamında, 26'sı 2014 yılında olmak üzere bugüne kadar toplam 63 kuruluş "Yeşil Kuruluş (Green Company)" unvanını almıştır (Bu sayıya, 2015 yılı Ocak ayı içinde 9 kuruluş daha eklenmiştir).

Yeşil kuruluş uygulamalarına yönelik olarak Türk Standartlar Enstitüsü ile bir protokol imzalanarak başvuruların daha hızlı ve etkin kontrolü imkânı da sağlamıştır.

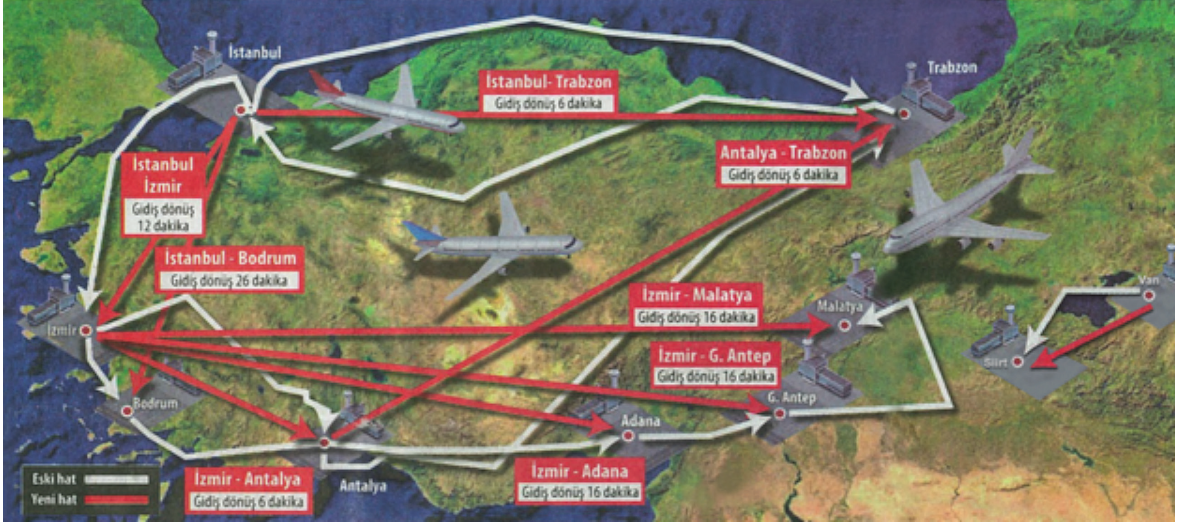
- EASA, CAMO (sürekli uçuşa elverişlilik yönetim merkezi) uygulaması ilk defa Türkiye’de devreye alınmış, bu uygulama ile havayolu şirketlerince özel bir birim oluşturarak 3 yıla kadar kendi uçaklarına uçuşa elverişliliklerini vermesinin önü açılmıştır. Bu kapsamda, THY ve Pegasus yetkilendirilmiştir.

Ayrıca, aşağıda belirtilen konularda da çalışmalar sürdürülmektedir.

- 2920 sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu’nda değişiklik yapılması: 1983 yılında yayımlanan 2920 sayılı Kanunu’nun günümüz ihtiyaçlarına cevap vermeyen hükümlerin değiştirilmesi ile Kanuna sivil havacılık güvenliğine ilişkin düzenlemelerin de ilavesi gerekmektedir. Hazırlanan taslak üzerinde kurumlar arası mutabakat çalışmaları sürmektedir. Bu kapsamda 5431 sayılı SHGM Teşkilat Kanunu’nda değişiklik yapılarak Genel Müdürlüğün yetkinliğinin artırılması da hedeflenmiş, ayrıca Devlet Emniyet Programı oluşturulması için gerekli hukuki altyapının oluşumu da öngörülmüştür.
- Hava sahasının esnek kullanımı: Birçok uçuş rotasında düz uçuşu (direkt rota) engelleyen mevcut askeri yasak bölgelerin yeniden düzenlenerek hava sahasının asker-sivil daha esnek kullanımı konusunda Milli Savunma Bakanlığı ile yürütülen çalışmalarda genel mutabakat sağlanmış ve bu konudaki ilgili Yönetmelik 18 Nisan 2014 tarihinde Resmi Gazete’de yayınlanmıştır.

Bu yönetmelik ile uçuş yollarının kısaltılması ve ilave uçuş yollarının anlık olarak tesis edilmesi, yakıt ve zaman tasarrufunun sağlanması, bakım maliyetlerinin azaltılması, çevre kirliliği ile birlikte küresel ısınma etkisinin azaltılması ve havacılık sektöründe verimliliğin artırılmasının yanında, uçakların toplam aktif kullanım süresinin artışı gibi doğrudan ve dolaylı kazanımlar ile birlikte yıllık 500 milyon TL tasarruf sağlanması ve tüm hava sahamızın sivil kullanımına açılması amaçlanmıştır. Bu çerçevede, 2015 yılının Nisan ayına kadar pilot uygulamaya geçilecektir.





Resim-1.1: Rota kısaltmaları (Kaynak: SHGM)

- İç hatlarda teşvik sistemi: Hiç uçulmayan hatlarda havayolu taşıyıcılarımızın inhisar hakkı verilerek uçuş yapmaları amaçlanmakta olup uygulama devam etmektedir.
- Havalimanları mânia planlarının hazırlanması: Sivil havalimanlarına ilave olarak, Milli Savunma Bakanlığı ile koordineli bir şekilde sivil-asker ortak kullanılan havalimanlarının mânia planlarının hazırlanması işlemleri yoğun bir şekilde sürdürülmektedir.
- Uçak ve parça sertifikasyonu için kabiliyet kazanılması ve yetkili denetim yetkilendirilmesi: Ülkemizde üretilen hava araçları ve komponentleri için tasarım, üretim ve denetim kuruluşlarının yetkilendirilmesi ve uçuşa elverişlilik dâhil sertifikasyon işlemlerinde tek yetkili SHGM'dür. Bu konuda, mevcut kabiliyetlerin artırılmasına yönelik çalışmalar yoğun olarak devam etmektedir (Halen, Hürkuş Uçağı Projesi'nin sertifikasyon işlemleri EASA ile birlikte sürdürülmektedir).

Ayrıca, uçak ve komponentleri üretimi ve sertifikasyonu için gereken muayene ve test sistemlerinin kurulması ve testlerinin yerli kaynaklar kullanılarak yapılması için SHGM-TSE arasında işbirliğinin hayata geçirilmesi planlanmıştır.

- Güvenli kargo uygulaması: Kargo güvenliğinin kaynağında sağlanması ve bürokratik usullerin sadeleştirilmesi/basitleştirilmesi amaçlı çalışmalar kapsamında 11 Kasım 2013 tarihinde IATA ile imzalanan mutabakat zaptı çerçevesinde yeni uygulamaların 2015 yılında başlatılması hedeflenmiştir. Ulusal mevzuat ve havalimanı uygulamalarının öncelikle AB ile uyumlu hale getirilmesinin bir sonucu olarak projenin hayata geçmesi ile birlikte, Türkiye'deki bir fabrikada üretilen malzeme nakliyesi boyunca uğradığı her havalimanında yeniden güvenlik taramasına (tekrarlı tarama) maruz kalmayacaktır. Böylece kargoların daha hızlı hareketi ile ciddi anlamda zaman ve maddi kaybın önüne geçilecektir.

- Tek nokta güvenlik uygulaması: Havalimanları güvenlik mevzuatlarının AB ile uyumlu hale getirilmesini takiben, Türkiye'den Avrupa'ya giden kişilerin aktarma yapımları durumunda tekrar aramaya tabi olmamasını içermektedir. Yolcuların çıkış noktalarındaki güvenlik uygulamalarının aynı olması durumunda tekrarın önlenmesi, karşılıklı tanımaya dönüşme, sürdürülebilirlik ve kolaylaştırma prensiplerinin etkin hale getirilmesi amaçlanmıştır.
- Hava Aracı Takip Projesi: 28 Mayıs 2014 tarihinde yayınlanan Hava Aracı Takip Sistemi Genelgesi ile 1 Ekim 2014 tarihinden itibaren Ülkemiz hava sahasında VFR (Görerek Uçuş Kuralı) uçuş yapan tüm sabit ve döner kanatlı hava araçlarına takibi kolaylaştırmak, uçuş emniyetini artırmak ve gerektiğinde geçmişe yönelik uçuş verilerine ulaşabilmek amacıyla hava aracı takip sistemlerinin (HATS) takılması zorunlu hale gelmiştir. HATS sistemi yıl içinde 223 hava aracına takılmış ve sistem sayesinde uçuş emniyeti ihlallerinin azaldığı gözlemlenmiştir. Sistemin toplam 250 hava aracına takılması hedeflenmiştir.
- NOTAM Projesi: Türk Hava Sahasında yayınlanmış olan NOTAM'lar ile ilgili olarak işletmelerin/pilotların NOTAM'lar hakkında bilgilendirilmesi amacıyla "notam.shgm.gov.tr" internet sitesi üzerinden AFTN (Aeronautical Fixed Telecommunication Network) alınan bilgilerin işlenerek yayınlanması hedeflenmiştir.
- Uçak bakım teknisyeni eğitimi veren liselerinin yetkilendirilmesi: Milli Eğitim Bakanlığı ile protokol çalışmaları başlatılmış ve SHGM'den yetkili olmayan 9 uçak bakım teknisyeni lisesinin proje okulu haline getirilerek doğrudan sertifikalı teknisyen yetiştirebilmeleri için çalışmalar başlatılmıştır.

SHGM tarafından 2015 yılı içinde gerçekleştirilmesi planlanan öncelikli çalışmalar (hedefler) aşağıda özetlenmiştir.

- 2920 Sayılı Sivil Havacılık Kanunu'nda değişiklik yapılarak havacılık güvenliğinin kanuni altyapısının tamamlanması ile 5431 SHGM Teşkilat kanununda değişiklik yapılarak Genel Müdürlüğün yetkinliğinin artırılması, ayrıca, Devlet Emniyet Programı oluşturulması için hukuki altyapının sağlanması,
- Hava Ulaştırma Anlaşması bulunan ülke sayısının 163'ten 169'a çıkarılması,
- Uçulan ülke sayısı 108'den 111'e çıkarılması (Yeni ülkeler: Filipin, Mali, Yeni Gine - uçulan nokta sayısı açılacak 12 yeni hat ile 249'a çıkacaktır),
- Havayollarındaki uçak sayısının 60 uçak ilavesi ile 482'ye ulaşması,
- Beş ülke ile sivil havacılık otoritelerinin verdikleri bakım, üretim sertifikalarının karşılıklı tanınması anlaşmasının yapılması,
- Uçak ve parçası üretimi ve sertifikasyonu için gereken muayene ve test sistemlerinin kurulması ve testlerinin yerli kaynaklar kullanılarak yapılması için SHGM-TSE arasında işbirliğinin hayata geçirilmesi,
- ICAO denetim bulguları çerçevesinde kapasite geliştirilmesi, hava trafik kontrolörü, meteoroloji mühendisi ve harita mühendisi istihdamı ile servis sağlayıcıların daha kaliteli denetim yapılması,

- SHGM bünyesindeki ICAO denetçi sayısını 10'a çıkarılması,
- Habersiz denetimlere ağırlık verilmesi,
- Uçucu ekipte alkol ve uyuşturucu kontrollerinin sürdürülmesi,
- Havayolları finansal durum izleme yazılımının devreye alınması,
- Ruhsat ve temdit işlemlerinin SHGM web sitesinden verilmesi,
- YÖK ile mevcut protokol kapsamında her bir sivil havacılık dalında ders müfredatlarının ve staj konularının standardize edilmesine yönelik çalışmaların sürdürülmesi,
- Engelsiz ve Yeşil Kuruluş sayısının artırılması,
- Engelli yolcu hakları ile ilgili mevzuatın yayımlanması,
- Amatör hava araçları sertifikasyon mevzuatının yayımlanması

#### 1.4. Mevcut Durum ve Sektör Kuruluşları

31 Aralık 2014 tarihi itibarıyla ülkemiz sivil havacılık sektörü yapısını aşağıdaki şekilde özetlememiz mümkündür (Tablo-1.1'de detaylı bilgi verilmiştir).

- 38 adedi uluslararası tarifeli-tarifesiz iç hat/dış hat, 15 adedi ise sadece iç hat seferlere açık toplam 53<sup>4</sup> havalimanı (Resim-1.3) ve 69 heliport,
- 13'ü havayolu şirketi, toplam 192 havacılık işletmesi,
- 422'si havayolu şirketlerinde toplam 1.231 hava aracı,
- Havayolu şirketlerinde toplamda, 76.297 koltuk kapasitesi, 1.349.875 kg. kargo taşıma kapasitesi,
- 43 uçuş (ve tip) eğitim kuruluşu, 61 bakım organizasyonu,
- 3'ü A Grubu, 47 yer hizmetleri kuruluşu...

4 Mayıs 2015'de Ordu-Giresun ve Hakkari Yüksekova Havalimanları açılmış ve mevcut havalimanı sayımız 55'e yükselmiştir.

2013 ve 2014 YILLARI SEKTÖREL BÜYÜKLÜKLER					
<b>Hava Taşıma İşletmeleri</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>Hava Araçları</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>
Havayolu İşletmesi	13*	13*	Havayolu İşletmeleri	385	422
Hava Taksi İşletmesi	53	50	Hava Taksi İşletmeleri	214	212
Genel Havacılık İşletmesi	53	65	Genel Havacılık	283	322
Balon İşletmesi	22	25	Balon İşletmesi	203	213
Zirai İlaçlama İşletmesi	39	39	Zirai İlaçlama İşletmeleri	58	62
Toplam	180	192	Toplam	1.143	1.231
*1'i yolcu ve kargo, 3'ü sadece kargo			<b>2015 Ocak Sonu; 1.245</b>		
<b>Sivil Hava Trafikğine Açık Havalimanları*</b>			<b>Yer Hizmetleri Kuruluşları</b>		
DHMi Tarafından İşletilen	47	47 <sup>5</sup>	A Grubu	3	3
Diğer Şirketlerce İşletilen	5	5	B Grubu	16	17
Toplam	52	53 <sup>6</sup>	C Grubu	28	27
*Önceden müsaadeye tabi askeri havalimanları ile özel kullanımlı havalimanları dâhil değildir.			Yetkilendirme		
<b>Özel Sektör Terminal İşleticileri</b>			<b>Toplam</b>	<b>47</b>	<b>47</b>
Dış Hat	9	9	<b>Bakım ve Eğitim İşletmeleri</b>		
İç Hat	7	8	Bakım Organizasyonu	54	61
<b>Heliport'lar</b>			Uçuş Eğitim Org.	32	29
	<b>54</b>	<b>69</b>	Tıp Eğitim Organizasyonu	14	14
			<b>Toplam</b>	<b>100</b>	<b>104</b>

Tablo-1.1: 2013-2014 yılları sektörel büyüklükler (Kaynak; SHGM)

5 Mayıs 2015; 49

6 Mayıs 2015; 55

### 1.4.1. Havalimanları

Sivil hava trafiğine açık mevcut 53<sup>7</sup> havalimanımızdan 47'si DHMİ Genel Müdürlüğü tarafından işletilmektedir (Resim-1.4). Zafer Havalimanı (IC İçtaş İnşaat Sanayi ve Ticaret A.Ş.), Zonguldak Çaycuma Havalimanı (Zonguldak Özel Sivil Havacılık Sanayi ve Ticaret A.Ş.) ve Antalya Gazipaşa Havalimanı (TAV Gazipaşa Yatırım ve Yapım ve İşletme A.Ş.) DHMİ Genel Müdürlüğü denetimi ve gözetiminde özel şirketler, İstanbul Sabiha Gökçen Uluslararası Havalimanı, Savunma Sanayi Müsteşarlığı denetiminde özel şirket (HEAŞ; Havaalanları İşletme ve Havacılık Endüstrileri A.Ş.), Eskişehir Anadolu Üniversitesi Havalimanı da anılan Üniversite tarafından işletilmektedir. Aydın Çıldır Havalimanı ise DHMİ Genel Müdürlüğü tarafından 5335 sayılı Kanun kapsamında kiralanmış olup ihaleyi alan THY tarafından işletilmektedir.

Havalimanlarımızdan 38'i uluslararası tarifeli-tarifersiz, iç hat/dış hat seferler, 15'i ise sadece iç hat seferler için kullanılmaktadır. Bu havalimanlarının 19'u askeri statüde olmakla birlikte asker-sivil müşterek kullanımdadır.

Havalimanı terminallerinden;

- Antalya Havalimanı I. ve II. dış hatlar terminali, iç hatlar terminali ve genel havacılık terminali, Fraport IC İç Taş Antalya Havalimanı Terminal Yatırım ve İşletmeciliği A.Ş.,
- İstanbul Atatürk Havalimanı iç ve dış hatlar terminal ile genel havacılık terminali, TAV İstanbul Terminal İşletmeciliği A.Ş.,
- Ankara Esenboğa Havalimanı iç ve dış hatlar terminali, TAV Esenboğa Yatırım, Yapım ve İşletme A.Ş.,
- İzmir Adnan Menderes Havalimanı mevcut dış hatlar terminali, CIP ve iç hatlar terminali ve müteemmimleri, TAV EGE Terminal Yatırım Yapım ve İşletme A.Ş.,
- Muğla Dalaman Havalimanı mevcut dış hatlar terminali, iç hatlar terminali ve müteemmimleri, ATM Havalimanı Yapım ve İşletme A.Ş.,
- Muğla Milas-Bodrum Havalimanı mevcut dış hatlar terminali, CIP/Genel havacılık terminali, iç hatlar terminali ve müteemmimleri, Mondial Milas-Bodrum Havalimanı Uluslararası Terminal İşletmeciliği ve Yatırım A.Ş.

tarafından Yap-İşlet-Devret (YİD) Modeli kapsamında (veya kiralama) özel sektör şirketlerince işletilmektedir.

7 Mayıs 2015; 55 Mayıs 2015'de Ordu-Giresun ve Hakkari Yüksekova Havalimanları açılmış ve mevcut havalimanı sayımız 55'e yükselmiştir.

DHMİ Genel Müdürlüğü'nce 15.12.2012 tarihinde YİD modeli kapsamında ihalesi yapılan Çukurova Havalimanı yapım ve işletim işini Skyline Havacılık (Koçoğlu Grubu) ile Zonguldak Özel Sivil Havacılık Sanayi ve Ticaret A.Ş. Ortak Girişimi kazanmıştır. Ortak Girişim tarafından sözleşme gereği yeni kurulan şirket "Çukurova Bölgesel Havalimanı Yatırım, Yapım ve İşletim A.Ş." ile DHMİ Genel Müdürlüğü arasında 25.01.2013 tarihinde Uygulama Sözleşmesi imzalanmıştır. Söz konusu projenin 07.03.2013 tarihi itibarıyla 36 aylık yatırım dönemi başlatılmıştır. Anılan işin işletme süresi 9 yıl 10 ay 10 gün' dür.

Dünyanın en büyük projesi olan İstanbul Yeni Havalimanı İstanbul'un Avrupa yakasında Yeniköy ve Akpınar yerleşimleri arasında Karadeniz sahil şeridinde yer alan yaklaşık 76,5 milyon m<sup>2</sup> büyüklüğündeki alana yapılacaktır.

İstanbul Yeni Havalimanı Projesinin Yap-İşlet-Devret modeli ile ihalesi 03.05.2013 tarihinde gerçekleştirilmiştir. İhale bedeli 10.247.000.000 avro tutarındaki yatırım ve 25 yıllık işletme süresi karşılığındaki kira bedeli olan 22.152.000.000 avro+KDV'dir. İGA Havalimanı İşletmesi A.Ş. ile DHMİ Genel Müdürlüğü arasında 19.11.2013 tarihinde Uygulama Sözleşmesi imzalanmıştır.

Söz konusu Havalimanı 4 etapta tamamlanacak olup, proje kapsamında, toplamda 150 milyon yolcu/yıl kapasiteli yaklaşık 1,5 milyon m<sup>2</sup> büyüklüğünde terminal binası, 6 adet bağımsız pist, paralel taksi yolları, yaklaşık 6,5 milyon m<sup>2</sup> büyüklüğünde apron, VIP, kargo ve genel havacılık terminalleri ve diğer tesisler inşa edilecektir (Resim-1.2). İlk etabının 2017 yılı sonunda hizmete verilmesi beklenmektedir.

Gelinen bu günkü aşamada; projenin gerçekleştirileceği alanın yer tesliminin yapılabilmesi için gerekli olan nihai orman izni alınmış proje çalışmaları ile sahada sondaj ve jeofizik etüt çalışmaları da devam etmektedir.



Resim-1.2: İstanbul Yeni Havalimanı-tasarımı (Kaynak; DHMİ)

DHMİ Genel Müdürlüğüne 2014 yılı Yatırım Programı kapsamında 651.500.000 TL ödenek tahsis edilmiştir. 2014 yılında inşası veya genişletilmesi tamamlanan terminal binaları ve PAT sahaları aşağıda verilmiştir.

- Konya Havalimanı Terminal Binası Yapımı,
- Balıkesir Koca Seyit Havalimanı Terminal Binası Yapımı,
- Mardin Havalimanı Terminal Binası Yapımı,
- Çanakkale Havalimanı Pist Uzatılması, Genişletilmesi ve PAT Sahaları Onarımı,
- Sinop Havalimanı Pist Onarımı ve Tevsii ile Yeni Apron ve Taksi Yolu Yapımı,

2014 yılında başlayan ve halen devam eden terminal binaları ve PAT sahaları yapım/onarım işleri de aşağıda verilmiştir:

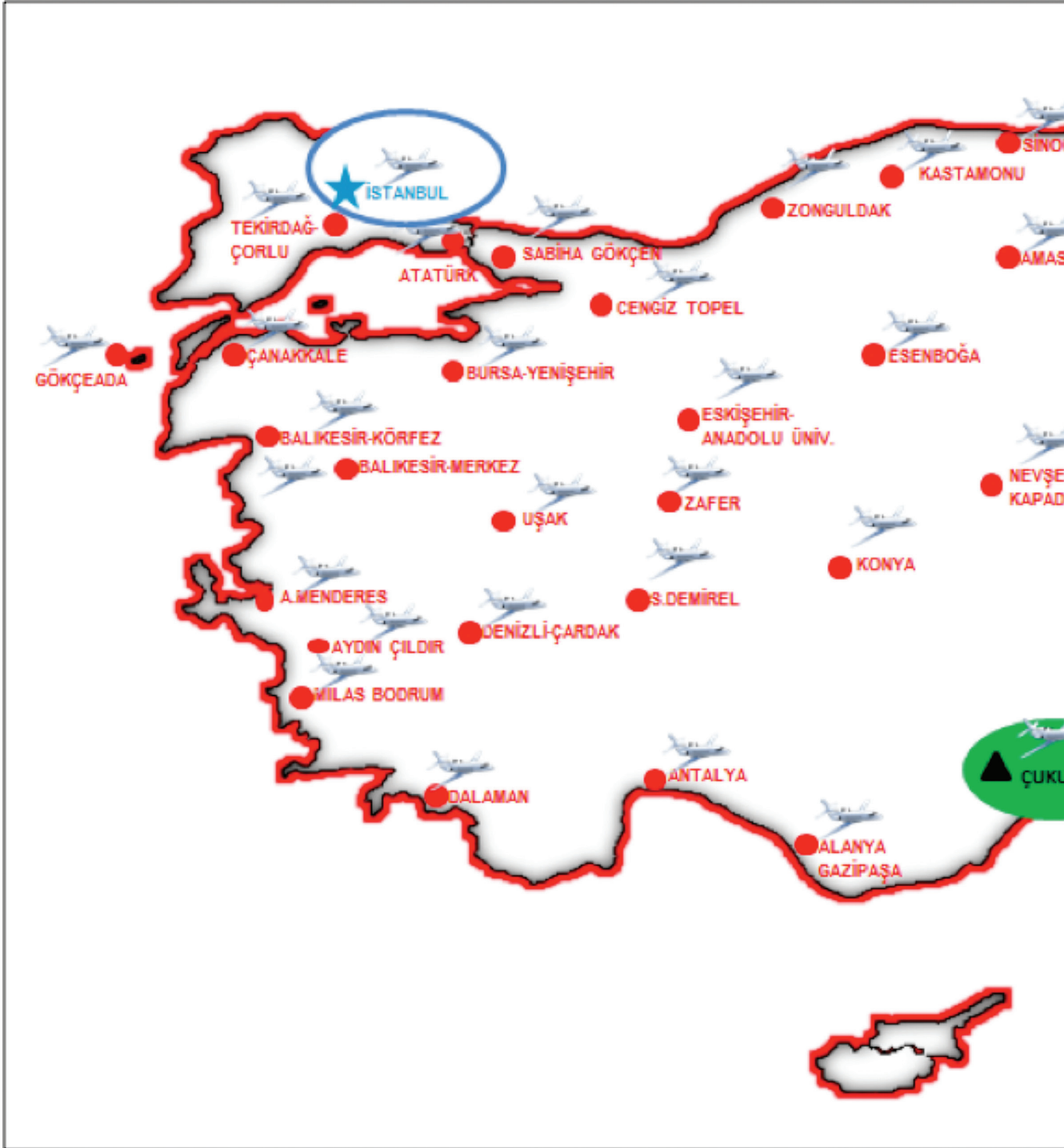
- Ağrı Havalimanı Terminal Binası Yapımı,
- Van Ferit Melen Havalimanı Yeni Terminal Binası ile Teknik Blok ve Kule Yapımı,
- Diyarbakır Havalimanı Terminal Binası Yapımı,
- İstanbul Atatürk Havalimanı PAT Sahaları Yapımı,

DHMİ Genel Müdürlüğü öz kaynak yatırımlarından Konya, Balıkesir Koca Seyit ve Mardin Havalimanları Terminal binaları hizmete verilmiştir. Ordu-Giresun, Hakkâri Yüksekova Havalimanları ile Ağrı, Van ve Diyarbakır Havalimanları terminal binalarının yapım ve genişletme çalışmaları devam etmektedir.

Ayrıca, Çanakkale Havalimanı pist uzatılması, genişletilmesi ve PAT sahaları onarımı, Sinop Havalimanı pist onarımı ve tevsii ile yeni apron ve taksi yolu yatırımları tamamlanmış ve hizmete verilmiştir. Atatürk Havalimanı PAT sahaları yatırımları ise devam etmektedir.

Havalimanları alt ve üst yapı ihtiyaçları için DHMİ Genel Müdürlüğü'ne 2015 yılında 450 milyon TL ödenek tahsis edilmiştir. 2015 yılında Van Ferit Melen Havalimanı terminaline aks ilavesi yapılacak, Ağrı ve Diyarbakır Havalimanı terminal binaları ve Atatürk Havalimanı PAT sahaları hizmete verilecektir.

Diğer yandan, UDHB Altyapı Yatırımları Genel Müdürlüğü yatırımları kapsamındaki Ordu-Giresun ve Hakkari Yüksekova Havalimanları Mayıs 2015'de DHMİ Genel Müdürlüğü işletiminde hizmete açılmıştır.



**Resim-1.3:** Sivil hava ulaşımına açık havalimanları (Kaynak; DHMİ) (Not; Ordu-Giresun ve Hakkari Yüksekova Havalimanları Mayıs 2015’de hizmete açılmıştır)





Diğer yandan, DHMİ Genel Müdürlüğü, **2014** yılının ilk aylarında, YİD modeli çerçevesinde yapılan ve buna bağlı işletme süreleri 2015 yılı içinde tamamlanacak olan Dalaman (28.4.2015) ve Milas-Bodrum (22.10.2015) Havalimanları için kiralama ihalelerine çıkmıştır.

Muğla Dalaman Havalimanı dış hatlar terminali (ve DHMİ Genel Müdürlüğü'nce işletilen iç hatlar terminali) için **7.3.2014** tarihinde gerçekleştirilen 25 yıl süreli kiralama ihalesine 4 firma teklif vermiş ve ihaleyi 705 milyon avro (+KDV) teklif veren hâlihazırdaki işletici YDA İnşaat Sanayi ve Ticaret A.Ş. kazanmıştır.

Muğla Milas-Bodrum Havalimanı dış hatlar terminali (ve DHMİ Genel Müdürlüğü'nce işletilen iç hatlar terminali) için **21.3.2014** tarihinde gerçekleştirilen 20 yıl süreli kiralama ihalesine de 4 firma teklif vermiş ve ihaleyi 717 milyon avro (+KDV) teklif veren TAV Havalimanları Holding A.Ş. (yeni işletici olarak) kazanmıştır. İç hatlar terminalinin devir teslimi 15.07.2014 tarihinde yapılmış olup dış hatlar terminalinin devir teslimi ise 22.10.2015 tarihinde gerçekleştirilecektir.

Ayrıca, 17.11.2011 tarihinde yapılan kiralama ihalesi bağlamında, TAV Havalimanları Holding A.Ş. (TAV Ege Terminal Yatırım, Yapım ve İşletme A.Ş.) tarafından yapılan İzmir Adnan Menderes Havalimanı yeni iç hatlar terminali **23.03.2014** tarihinde hizmete girmiştir. 200.000 m<sup>2</sup> kapalı alana haiz yıllık 20 milyon yolcu kapasitesine sahip terminal, ülkemizin en büyük iç hatlar terminalidir. Dış hatlar terminal binasının işletme süresi de 10.01.2015 tarihinde bitmiş, TAV Ege Terminal Yatırım, Yapım ve İşletme A.Ş.'ye devir-teslimi gerçekleştirilmiştir.

#### 1.4.2. Hava Seyrüsefer Hizmetleri

Türkiye hükümlerine hava sahası ve toprakları üzerinde 982.286 km<sup>2</sup> hava sahası dâhilinde sivil havacılık faaliyetlerinin gereği olan hava seyrüsefer hizmetleri [hava trafik yönetimi (ATM); hava trafik kontrol (ATC), hava sahası yönetimi (ASM), hava trafik akış yönetimi (ATFM)] DHMİ Genel Müdürlüğü tarafından 1.318 hava trafik kontrolörü ile sağlanmaktadır.

Türkiye'deki havalimanlarına iniş-kalkış yapmaksızın, Türk hava sahasından transit geçen hava araçlarının, Türk hava sahasına giriş-çıkış yaptıkları 42 adet giriş-çıkış noktası mevcuttur. Hava sahamız içerisinde havalimanına iniş-kalkış yapan veya transit geçen hava araçlarının uçuşlarını gerçekleştirdikleri 165 uçuş yolu mevcuttur. Yol kontrol merkezlerince hava trafik akışının düzenlendiği ve ülke sathına yayılan seyrüsefer ve haberleşme cihazları ile desteklenen bu kontrollü uçuş yollarının uzunluğu 2014 yılında 63.822 km'ye ulaşmıştır.

2014 yılı sonu itibariyle seyrüsefer yardımcı (SSY) cihazları sayısı; 59 ILS (aletli iniş sistemi; 43 havalimanı), 69 VOR (çok yüksek frekanslı tüm yönlü radyo yayın cihazı), 127 DME (mesafe ölçüm cihazı), 71 NDB (yönlendirilmemiş radyo yayını cihaz), 7 PSR (birincil gözetim radarı), 24 SSR (ikincil gözetim radarı) olmak üzere toplam 357'dir. Sivil hava trafiğine açık havalimanlarında hizmet vermekte olan itfaiye, ambulans, karla mücadele araçları gibi özel ve genel hizmet araçlarının sayısı da 1.665'dir.

Hava trafik hizmetlerinin emniyet ve kalitesinin artırılması ile EUROCONTROL Teşkilatı'nın tek hava sahası konseptine uyum sağlanması amacıyla SMART (Türkiye'de hava trafik yönetim kaynaklarının sistematik modernizasyonu) Projesi çerçevesinde hava trafik kontrol alt yapısı yeni standartlar doğrultusunda yenilenmekte, modern kontrolör fonksiyonlarına kavuşularak geleceğe dönük kapasite artışı sağlanmaktadır. Ankara Esenboğa'da bulunan Türkiye Hava Trafik Kontrol Merkezi 08.03.2011 tarihinde hizmete girmiştir (Resim-1.4, 5 ve 6). Tüm Türkiye hava sahasına hizmet verecek olan Türkiye Hava Trafik Kontrol Merkezi, 42.000 m<sup>2</sup> olarak inşa edilmiş olup, toplam 75 adet hava trafik kontrolörü çalışma pozisyonu [25+5 ACC (saha kontrol merkezi), 3 APP (yaklaşma kontrol ünitesi) sektörü, 2 Supervisor (gözetmen/danışman), 2 askeri sektör, 3 FDA (uçuş veri destek)] mevcuttur. Tesis yaklaşık 500 hava trafik kontrolörü ile 200 kişilik teknik personelin görev yapabileceği kapasitededir. SMART Projesi kapsamında komple geçici kabul 20.05.2014 tarihinde tamamlanmış olup, Nisan 2015 itibariyle SMART Projesine geçiş süreci başlatılmıştır.

Havacılık alanında, son yaklaşma noktasına kadar veya iniş, kalkış ve pas geçme aşamalarını da içerecek şekilde GPS uydularından ve uçak üzerinde bulunan diğer seyrüsefer sistemlerinden/ekipmanlarından edinilen koordinatlara dayalı olarak yapılan uçuşlarda önemli gelişmeler yaşanmakta, yeni uygulamalar gündeme gelmektedir. Bu gelişmeler ve yenilikler takip edilmekte olup Ülkemizde uygulanabilirlikleri değerlendirilmektedir.

Temelde RNAV ve RNP operasyonları şeklinde bilinen ve uçuş emniyeti ilkesinden taviz verilmemesi açısından uzun süreli çalışmalar neticesinde geliştirilen bahse konu yeniliklerin Ülkemizdeki uygulama alanları ve gelinen aşama aşağıda belirtilmiştir.

İstanbul Atatürk ve Sabiha Gökçen (2010), Antalya (2011), Dalaman ve Trabzon (2014) Havalimanları için PRNAV'a, Denizli Çardak (2015) Havalimanı için ise RNP-1'e dayalı geliş ve kalkış rotaları ilan edilmiştir.

Ayrıca Van Ferit Melen (2013), Kahramanmaraş (2013) ve Dalaman (2014) Havalimanları için son yaklaşma ve pas geçme aşamalarını da kapsayan RNP yaklaşması usulleri ilan edilmiştir.

2015 yılı içerisinde, Trabzon Havalimanı 11 pisti için ilan edilmiş PRNAV usulünün 29 pistine tesis edilecek "Localizer only" usulü ile eş zamanlı olarak Trabzon terminal sahasındaki tüm giriş çıkış noktalarına bağlantılı olacak şekilde yaygınlaştırılması, SMART projesinin hayata geçmesi sonrasında yaklaşma hizmetinin Milas Bodrum Havalimanı'na devri ile birlikte Milas Bodrum Havalimanı için PRNAV geliş ve kalkış usullerinin uygulanması, Gazipaşa Alanya Havalimanı için son yaklaşma ve pas geçme aşamalarını da kapsayan RNP yaklaşma usulünün ilan edilmesi gibi hedefler bulunmaktadır.

Havacılık sektöründe yaşanan gelişmeler neticesinde uydu teknolojisine dayalı RNP kabiliyetindeki hava aracı sayısının artmasıyla birlikte ulusal havayolu şirketlerinden DHMİ Genel Müdürlüğü'ne gelen talepler doğrultusunda Ülkemizdeki uyduya dayalı RNP yaklaşma, geliş ve kalkış usullerinin yaygınlaştırılması yönündeki geleceğe dönük çalışmalar da şekillenmekte ve devam etmektedir.



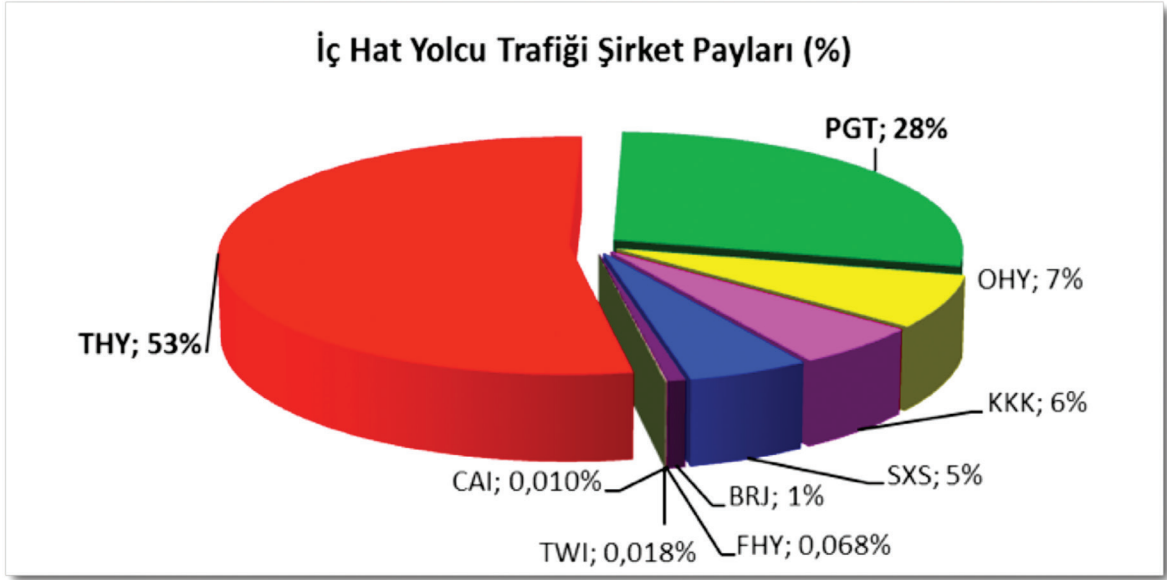




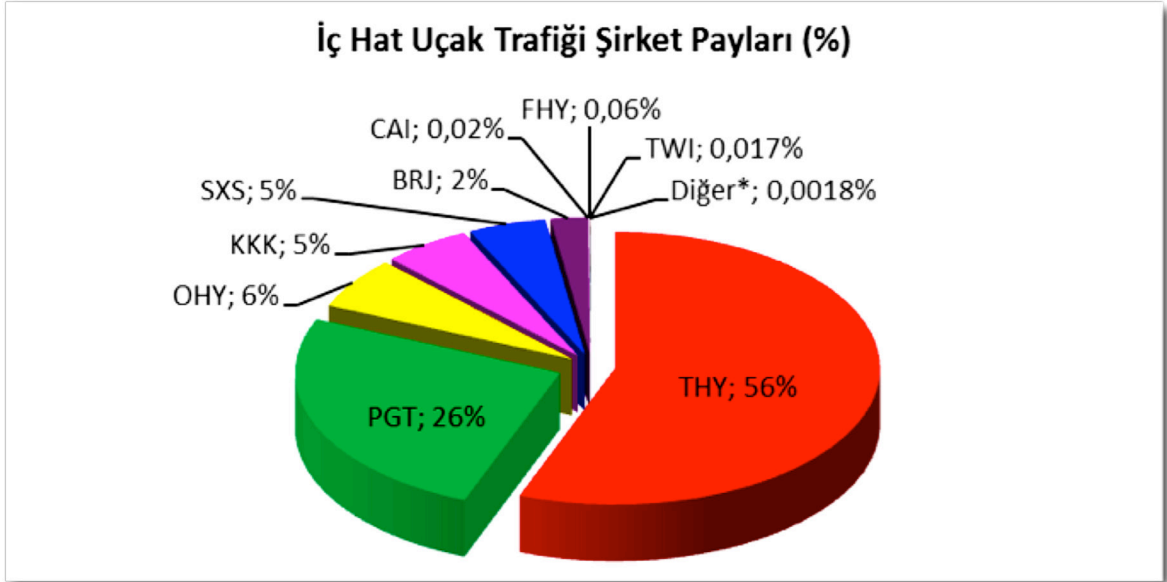


Resim-1.8: Dış hat seferleri yapılan merkezler (Kaynak; SHGM)

2014 yılında, yurt içi yolcu taşımacılığında Türk Hava Yolları (Anadolu Jet ile birlikte) pazarın %53'üne hizmet vermiştir. Pegasus %28, Onur Air %7, Atlas Global %6, Sun Express %5 ve Bora Jet %1 oranında iç hat yolcu taşımacılığında pay almışlardır (Grafik-1.1 ve 1.2).



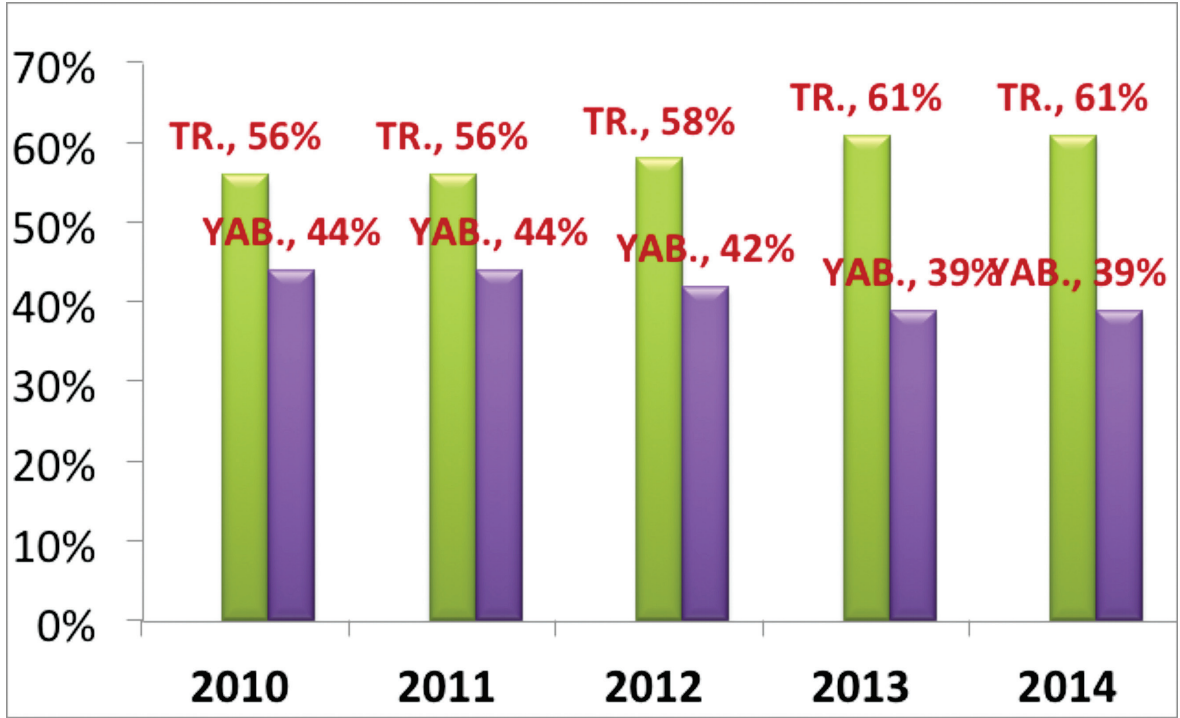
**Grafik-1.1:** 2014 yılı yurt içi yolcu taşımacılığında yerli havayolu şirketleri yolcu trafik payları (Kaynak; DHMİ) (KKK; Atlas Global, BRJ; Bora Jet, CAI; Corendon, FHY; Freebird, OHY; Onur, PGT; Pegasus, SHY; Antalya Bird, SXS; Sun Express, TWI; Tailwind)



**Grafik-1.2:** 2014 yılı yurt içi yolcu taşımacılığında yerli havayolu şirketleri uçak trafik payları (Kaynak; DHMİ) (KKK; Atlas Global, BRJ; Bora Jet, CAI; Corendon, FHY; Freebird, OHY; Onur, PGT; Pegasus, SHY; Antalya Bird, SXS; Sun Express, TWI; Tailwind)



Ülkemiz havalimanlarının tamamına yakınına iç hat seferler düzenlemekte olan AnadoluJet<sup>8</sup> ile 14 havalimanına iç hat seferler düzenlemekte olan Bora Jet Havayolları<sup>9</sup>, iç hat seferler düzenleyen diğer şirketler ile birlikte iç hat seferlerin yaygınlaşmasına önemli katkı sağlamışlardır.



**Grafik-1.3:** 2010-2014 yılları yerli-yabancı havayolları dış hat ticari yolcu taşıma payları (Kaynak; DHMİ)

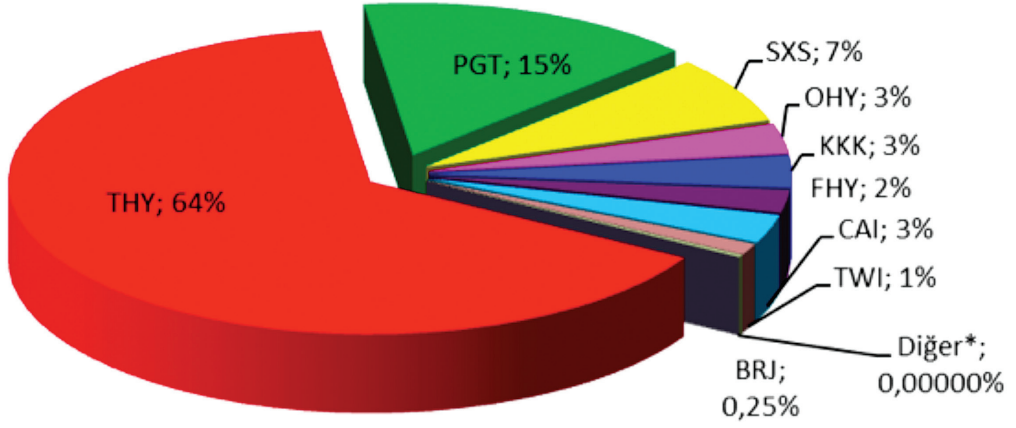
Son yıllarda Türk havacılık sektöründeki ivmelenme, Türk şirketlerinin dış hat payları toplamına da yansımıştır. Yurt dışı ticari yolcu taşımacılığında 2010 yılında %56/%44 olan yerli-yabancı hava yolları payı, 2014 yılında yerli havayolu taşıyıcılarımız lehine %61/%39 olarak gerçekleşmiştir (Grafik-1.3).

2014 yılı dış hat trafiği uçak ve yolcu trafik payları da Grafik 1-4 ve 1-5'de gösterilmiştir. Grafiklerden görüleceği üzere THY tek başına tüm yolcu/uçak trafiğinin %64 - %66'sını taşımaktadır. Pegasus ise, son yıllardaki büyümesiyle birlikte dış hat pazar payını %15'lere çıkarmıştır. Sun Express %7 - %6 ile 3. şirket konumunda olup diğer şirketlerimizin payı %1 - %3 arasında değişmektedir.

8 AnadoluJet, THY'nin alt markasıdır.

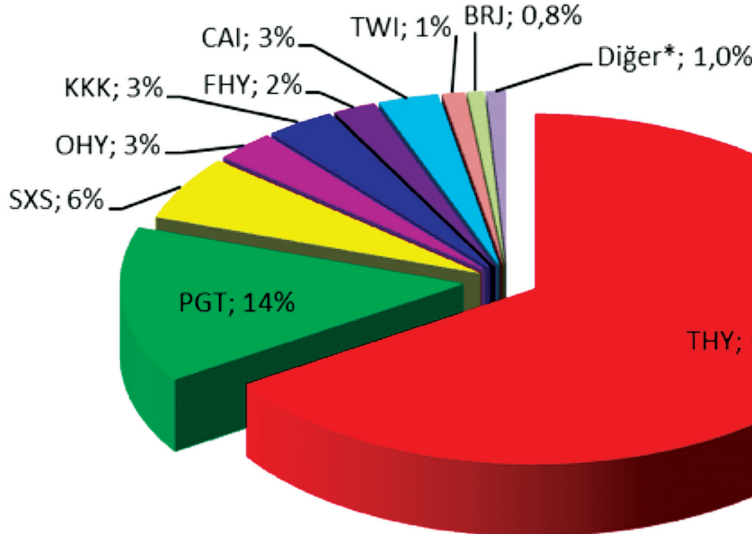
9 Her 2 şirketin dış hat seferleri de mevcuttur.

### Dış Hat Yolcu Trafiği Türk Şirketleri Payları (%)



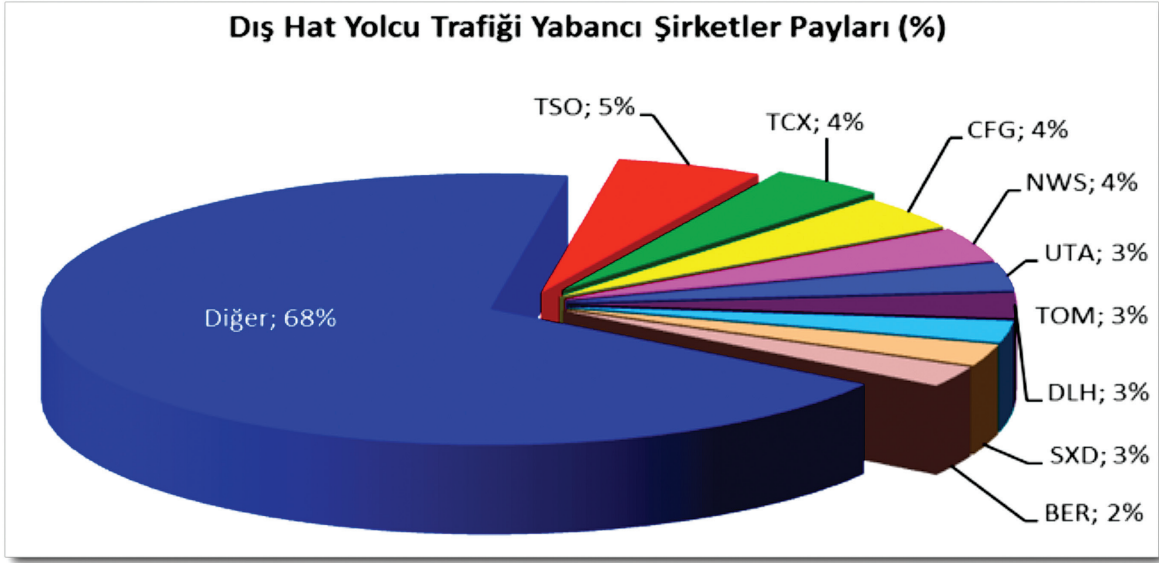
**Grafik-1.4:** 2014 yılı yurt dışı yolcu taşımacılığında yerli havayolu şirketleri yolcu trafik payları (Kaynak; DHMİ) (KKK; Atlas Global, BRJ; Bora Jet, CAI; Corendon, FHY; Freebird, OHY; Onur, PGT; Pegasus, SHY; Antalya Bird, SXS; Sun Express, TWI; Tailwind)

### Dış Hat Uçak Trafiği Türk Şirketleri Payları (%)

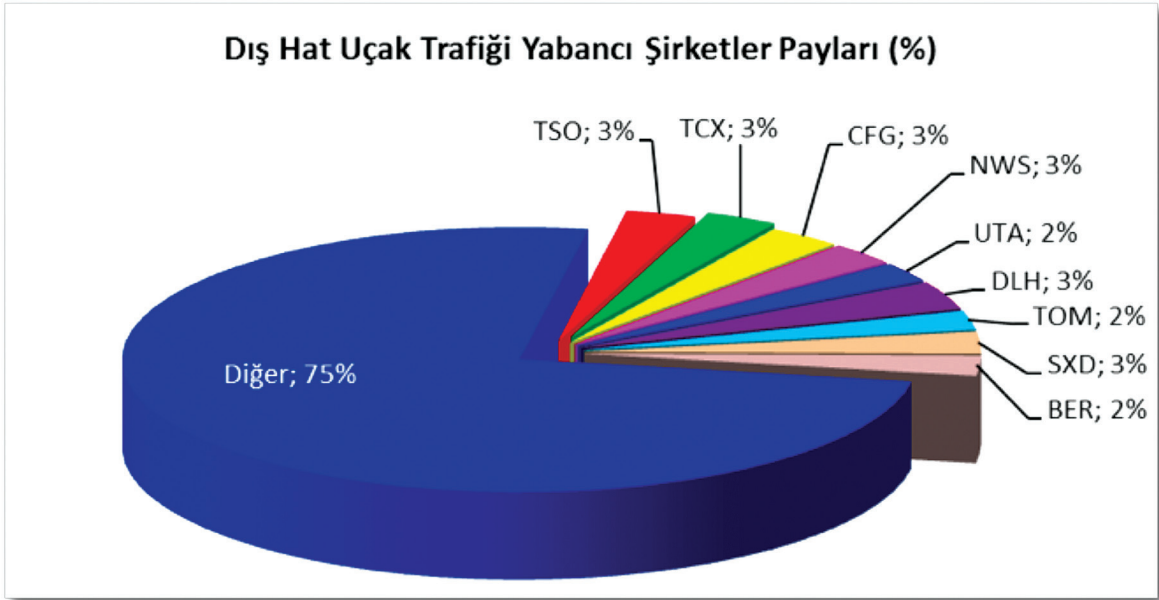


**Grafik-1.5:** 2014 yılı yurt dışı yolcu taşımacılığında yerli havayolu şirketleri uçak trafik payları (Kaynak; DHMİ) (KKK; Atlas Global, BRJ; Bora Jet, CAI; Corendon, FHY; Freebird, OHY; Onur, PGT; Pegasus, SHY; Antalya Bird, SXS; Sun Express, TWI; Tailwind)

Ülkemize sefer yapan yabancı havayolu şirketlerinin yolcu ve uçak trafik payları da Grafik-1.6 ve 1.7'de gösterilmiştir. Grafiklerden görüleceği üzere en çok yolcu Rusya ve İngiltere şirketleri (TSO ve TCX) tarafından taşınmaktadır.



**Grafik-1.6:** 2014 yılı yurt dışı yolcu taşımacılığında yabancı şirketler yolcu trafik payları (Kaynak; DHMI) (TSO; Transaero Airlines, TCX; Thomas Cook Airlines, CFG; Condor, NWS; LLC Nord Wind, UTA; Utair Europe, TOM; Thomson, DLH; Lufthansa, SXD; Sunexpress Deutschland, BER; Air Berlin)



**Grafik-1.7:** 2014 yılı yurt dışı yolcu taşımacılığında yabancı şirketler uçak trafik payları (Kaynak; DHMI) (TSO; Transaero Airlines, TCX; Thomas Cook Airlines, CFG; Condor, NWS; LLC Nord Wind, UTA; Utair Europe, TOM; Thomson, DLH; Lufthansa, SXD; Sunexpress Deutschland, BER; Air Berlin)

#### 1.4.4. Diğer Hava Aracı İşletmeleri

2014 yılında hava taksi sayısı 53'den 50'ye düşmüş, genel havacılık işletme sayısı ise 12 artış ile 53'den 65'e yükselmiştir. Balon işletmeleri sayısı da 3 artış ile 22'den 25'e çıkmıştır (Tablo-1.1 ve 1.4).

Uçakla zirai mücadele işletmelerinde durağanlık devam etmiştir.

2005-2014 Yılları Hava Aracı Sayıları							
Yıl	Hava Yolu	Hava Taksi	Genel Havacılık	Balon	Zirai Mücadele	Toplam	% Artış
2005	240	157	181	36	123	737	10,0
2006	259	192	189	43	127	810	9,9
2007	250	243	192	44	78	807	-
2008	270	245	196	57	63	831	3,0
2009	297	251	213	67	60	888	6,9
2010	349	253	226	97	59	984	10,8
2011	346	259	241	108	69	1.023	4,0
2012	370	267	243	167	60	1.107	8,2
2013	385	214	283	203	58	1.143	3,3
2014	422	212	322	213	62	1.231	7,7

Tablo-1.4: 2005-2014 yılları hava aracı sayıları (Kaynak; SHGM)

#### 1.4.5. Yer Hizmetleri Kuruluşları

Ülkemiz havaalanlarında 3'ü A Grubu<sup>108910</sup> [Çelebi Hava Servisi A.Ş., Havaş (Havaalanları Yer Hizmetleri A.Ş.), TGS Yer Hizmetleri A.Ş.] olmak üzere toplam 47 şirket tarafından 20.000'i aşkın personel ile yer hizmetleri (ikram dâhil) sağlanmaktadır. 17 hava-yolu şirketi ise (B grubu) kendi uçaklarına kendileri yer hizmeti vermektedir.

28 şirket (C Grubu) havayolu şirketlerine temsil, gözetim, yönetim, uçuş operasyon, ikram ve uçak güvenlik hizmetlerini sağlamaktadır. 5 adet de ikram servis hizmeti ruhsatına sahip kuruluş vardır.

10 A Grubu; havayolu şirketleri için yer hizmetlerinin tümünü sağlayan kuruluşlardır.

#### 1.4.6. Bakım, Onarım, Yenileme (BOY) İşletmeleri

SHGM tarafından yetkilendirilen bakım organizasyonu sayısı 2013 yılında 54 iken 2014 yılında 61'e yükselmiştir (bu sayıya yurt dışında yetkilendirilen kuruluşlarda dâhildir). Bunlardan sadece 2'si kapsamlı olarak ticari amaçlı havayolu uçağı bakım-onarım-yenileme kuruluşu niteliğindedir [THY (THY Teknik, HABOM) ve MRO Teknik (my-TECHNIC)].

Ülkemiz BOY (bakım-onarım-yenileme) hizmetlerinin %97'sine yakınıni gerçekleştirmekte olan THY, uçak, motor-gövde ve komponentlere yönelik çok gelişmiş bakım hizmet/tesis kabiliyetine sahiptir.

Yıl içinde faaliyete geçen "THY-HABOM; Havacılık Bakım Onarım ve Modernizasyon Merkezi"nde aynı anda 12 dar gövde ve 3 geniş gövde olmak üzere toplam 15 uçağı bakım hizmeti verilebilmektedir. THY'nin bu gelişme sonrasında, bakım-onarım pazarından 1 milyar ABD doları üzerinde pay alması öngörülmektedir.

#### 1.4.7. Uçuş – Tip Eğitim Organizasyonları

Türkiye'de SHGM'den yetki alarak pilot eğitimi veren 18 kuruluş mevcut olup bunlardan 14'ü uçak, 2'si helikopter, 2'si de balon pilot eğitimleri için yetkilidir. Pilot eğitimleri veren kurumlardan 3'ü üniversite kapsamındadır. Diğer bazı Üniversitelerde de pilot eğitimleri başlamıştır.

2014 yılında, bu işletmeler tarafından, uçak kategorisinde 176 PPL (hususî pilot lisansı) ve 436 CPL (ticari pilot lisansı) olmak üzere toplam 612 pilot eğitilmiştir (2013; 448). Helikopter kategorisinde 13 PPL, balon kategorisinde de 3 PPL ve 5 CPL olmak üzere toplam 8 eğitim verilmiştir (Tablo-1.5).

Pilot Eğitiminde Yetkili Kuruluşlar ve 2014 Yılında Verilen Eğitimler				
Kuruluş	Tipi	PPL	CPL	
1 Afa - Atlantik Uçuş Okulu A.Ş.	Uçak	-	19	
2 Anadolu Üniversitesi Havacılık ve Uzay Bilimleri Fak.	Uçak	-	49	
3 Ayjet Anadolu Yıldızları Hava Taşm. ve Uçuş Eğt. Hizm. A.Ş.	Uçak	-	98	
4 Baymap Hav. Eğtm. Bak. Taş. Rek. Dan. İth. İhr. Tic. Ltd. Şti.	Uçak	12	-	
5 Ege Havacılık Ticaret Ltd. Şti.	Uçak	7	-	
6 Er-Ah Havacılık Ticaret Ltd. Şti.	Uçak	63	88	
7 İstanbul Havacılık Kulübü	Uçak	28	-	
8 Ondokuz Mayıs Üniversitesi Havacılık ve Uzay Teknolojileri Uygulama ve Araştırma Merkezi (Uzaytem)	Uçak	11	2	
9 Tarkim Uçuş Eğitim Ve Uçak Bakım Onarım Ltd. Şti. (Adana)	Uçak	9	17	
10 Tarkim Uçuş Eğitim Ve Uçak Bakım Onarım Ltd. Şti. (İstanbul)	Uçak	16	4	
11 THK Uçuş Akademisi A.Ş. (Ankara Fto)	Uçak	21	38	
12 THK Uçuş Akademisi A.Ş. (İstanbul Fto)	Uçak	7	22	
13 THK Uçuş Akademisi A.Ş. (İzmir Fto)	Uçak	2	48	
14 Türk Hava Yolları A.O.	Uçak		51	
<b>Toplam</b>		<b>176</b>	<b>436</b>	
15 Sancak Havayolları A.Ş.	Helikopter	-	-	
16 TUSAŞ Türk Havacılık Ve Uzay Sanayi A.Ş.	Helikopter	13	-	
<b>Toplam</b>		<b>13</b>	<b>-</b>	
17 İlke Eğitim Ve Sağlık Vakfı Kapadokya MYO	Balon	1	3	
18 Kapadokya Kaya Balonculuk Hav.Tur. Rek.Ltd. Şti	Balon	2	2	
<b>Toplam</b>		<b>3</b>	<b>5</b>	

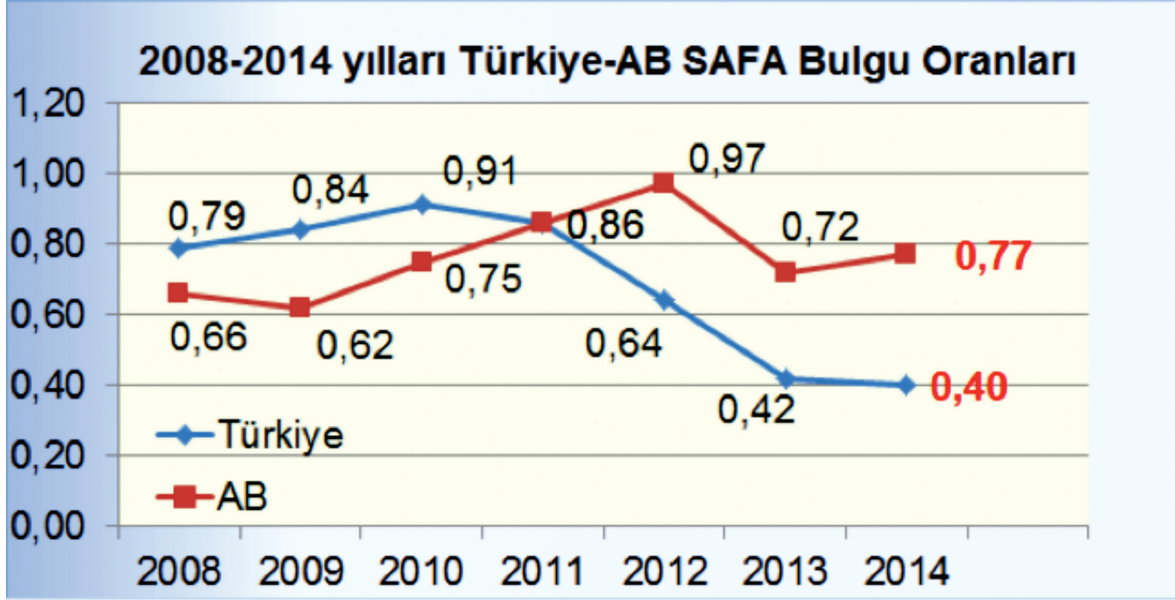
Tablo-1.5: 2014 yılı pilot eğitimleri (Kaynak; SHGM)

### 1.5. SHGM Denetimleri

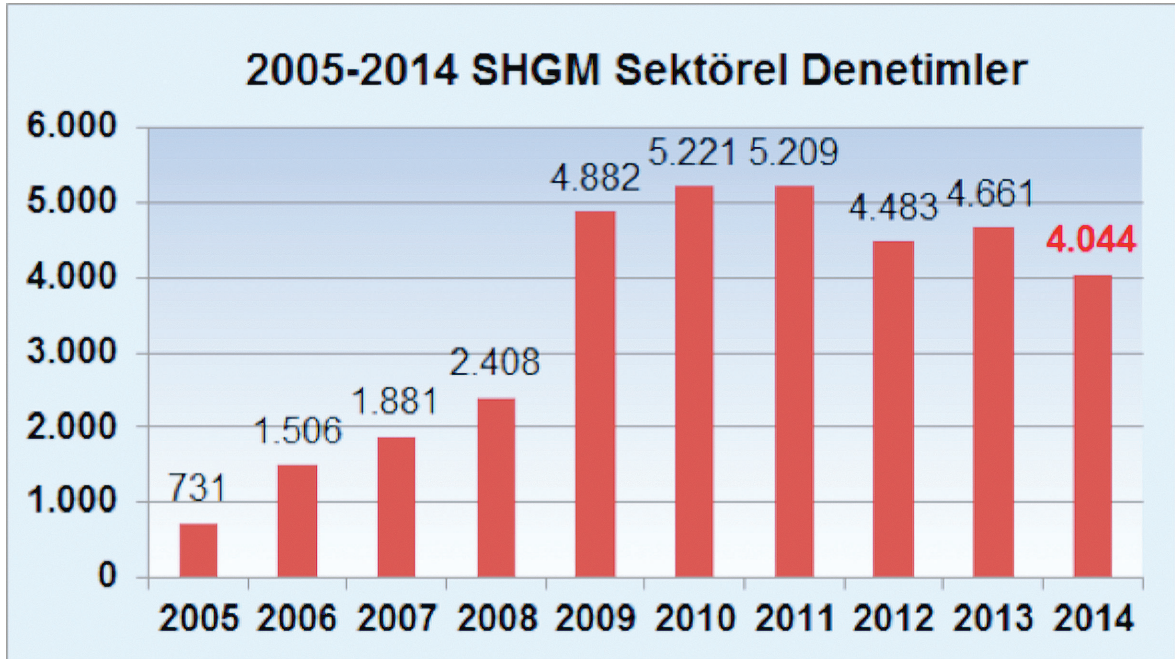
Ülkemizde, kural koyma, denetleme ve yaptırım uygulama faaliyetlerinden sorumlu SHGM, havacılık faaliyetlerini emniyet ve güvenlikten ödün vermeden, uluslararası standartlara uygun ve çevreye duyarlı olarak bölgede lider bir konumda yürütme hedefi bağlamında, 2014 yılında toplam 4.044 denetim gerçekleştirmiştir (Tablo-1.6, Grafik-1.9).

Denetimlerin sayısından ziyade uçuş emniyetini artıracak şekilde etkinliklerin geliştirilmesi amacıyla sektörün kendini denetleyen ve kendi içinde performansa bağlı denetimler yapar hale gelmesi hedeflenmiştir.

Etkin, verimli, hızlı ve güvenilir denetim anlayışı ile ülkemiz bulgu ortalamalarında, AB üye ülkelerinin SAFA puanı olan 0,77'den daha iyi bir değer olan 0,40'ye değerine ulaşmıştır (Grafik-1.8)



Grafik-1.8: SHGM, 2008-2014 yılları Türkiye-AB SAFA bulgu oranları (Kaynak: SHGM)



Grafik-1.9: SHGM, 2005-2014 yılları SHGM sektörel denetimler (Kaynak: SHGM)

## SİVİL HAVACILIK GENEL MÜDÜRLÜĞÜ HAVACILIK SEKTÖRÜ DENETİM İSTATİSTİKLERİ

DENETİM TÜRÜ / YILLAR	2013	2014
Uçuşa Elverişlilik Denetlemesi	938	489
Bakım Kuruluşu (SHY/JAR-145) Denetlemesi	186	127
Bakım Sorumluluğu (SHY-M) Denetlemesi	52	100
Bakım Eğitim Kuruluşu Denetlemesi (SHY 147)	26	32
FTO Denetlemesi	38	39
TRTO Denetlemesi	16	13
Özel Yetki Denetlemesi	375	281
Dispatch Organizasyonları Denetlemesi	4	6
Ticari Hava Taşıma İşletmesi (AOC) Denetlemesi	84	57
SAFA Denetlemesi	391	385
SANA Denetlemesi	246	128
SACA Denetimleri	2.003	1.926
Havalimanı Denetlemeleri (SHY-14)	19	21
Yer Hizmet Kuruluşları Denetimleri		
- Havalimanı Bazında	26	43
- Hizmet Türü Bazında	128	146
Heliport Denetimleri	14	33
Gayri Sıhhi İşyeri Denetlemeleri	14	8
Sıhhi İşyeri Denetlemeleri	22	7
Güvenlik Denetlemesi Yapılan Havalimanları	3	108
Hastane Denetlemeleri	0	6
Seyrüsefer Denetlemeleri	76	89
<b>TOPLAM</b>	<b>4.661</b>	<b>4.044</b>

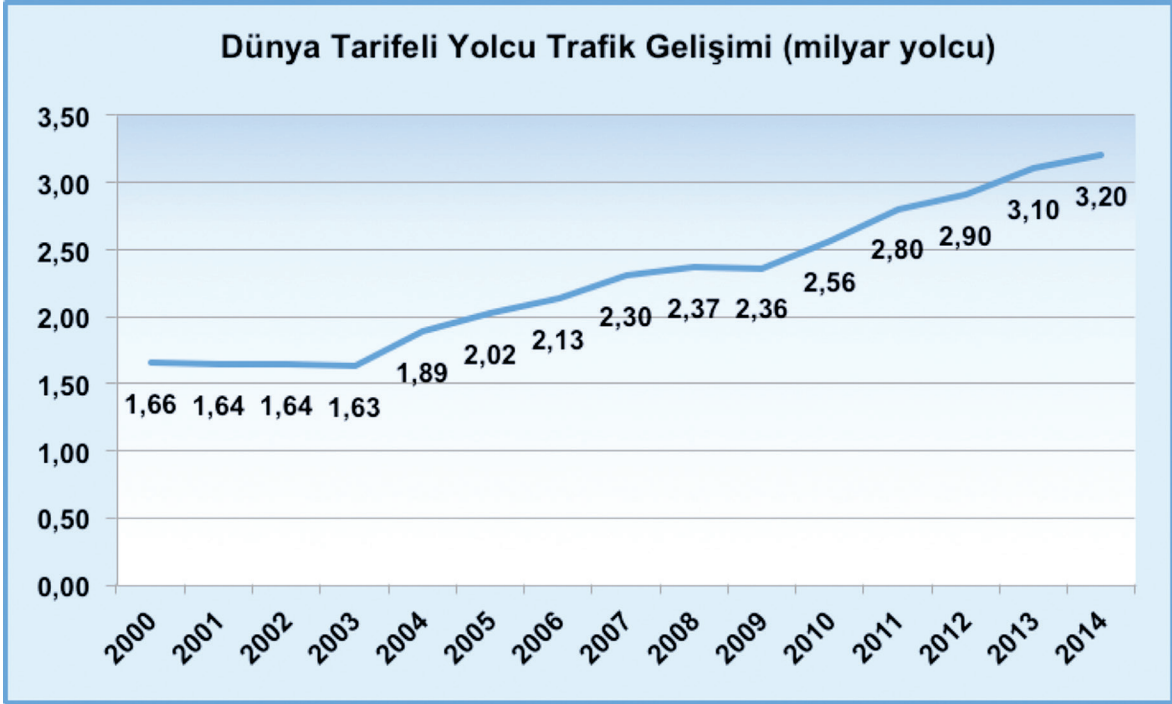
**Tablo 1.6:** SHGM, sektörel denetimler - dağılım (Kaynak: SHGM)



## 2. 2014 Yılı Hava Taşımacılık Gerçekleşmeleri ve Öngörüler

### 2.1. Dünyada Hava Taşımacılık Gerçekleşmeleri

2014 yılı havayolu yolcu ve kargo taşımacılığı bağlamında oldukça başarılı geçmiştir. ICAO tarafından yayınlanan kesin olmayan ilk verilere göre<sup>11</sup> 2013 yılına göre %5,9 artış ile toplam 3,2 milyar tarifeli yolcu taşımacılığı gerçekleşmiştir. 2014 yılı tarifeli uçak kalkış sayısı da tüm zamanların en yükseği olarak 33 milyon olmuştur. ICAO, bu gelişme bağlamında 2030 yılında 6,4 milyar yolcu sayısına ulaşılacağını tahmin etmektedir.



**Grafik-2.1:** 2000-2014 yılları dünya tarifeli yolcu trafik gelişimi (Kaynak; ICAO İstatistikleri)

ICAO, ücretli yolcu km. (RPK; revenue per km) sayılarına göre, 2012/2013 yılında %5,5 olan artışın, 2013/2014 yılında %5,9 olarak gerçekleştiğini belirtmektedir (IATA ise, %5,7 artış olduğunu açıklamıştır<sup>12</sup>). Ücretli yolcu taşımacılığında Asya Pasifik Bölgesi toplamdan %31 pay alarak ile büyümesini sürdürmüştür. Son yıllarda hızla büyümekte olan Asya Pasifik Bölgesini, %27 ile Kuzey Amerika, %25 ile Avrupa, %9 ile Ortadoğu,

<sup>11</sup> ICAO Basın Bülteni; 18 Aralık 2014 (<http://www.icao.int/Newsroom/Pages/Strong-Passenger-Results-and-a-Rebound-for-Freight-Traffic-in-2014.aspx>)

<sup>12</sup> IATA Tahminleri; Aralık 2014 (<http://www.iata.org/whatwedo/Documents/economics/Central-forecast-Dec-2014-Figures.pdf>)

%5,9 ile Latin Amerika ve Karaibler ile %1,5 pay ile Afrika izlemiştir. Bölgeler içinde en yüksek yıllık artış %9,8 ile Ortadoğu'da yaşanmıştır.

Uluslararası tarifeli yolcu bağlamında, 2012/2013 yılında %5,7 olan artış oranı bu defa %6,3 olarak gerçekleşmiş, Avrupa tarifeli yolcu trafiği 2014 yılı içinde artışa geçerek %38 pay ile ilk sırada yer almıştır. Avrupa'yı, Asya Pasifik ve Ortadoğu izlemiştir.

2014 YILI BÖLGESEL YOLCU TRAFİK VE KAPASİTE ARTIŞLARI, PAZAR PAYLARI VE DOLULUK ORANLARI								
BÖLGELER	ULUSLAR-ARASI		İÇ HAT		TOPLAM		KAPS. ARTIŞI	DOLULUK ORANI
	Artış %	Pay %	Artış %	Pay %	Artış %	Pay %	ASKs	LF %
AFRİKA	1.7	3.0	0.6	1	1.5	2	2.1	68.3
ASYA ve PASİFİK	5.8	27.0	7.9	38	6.7	31	7.2	77.4
AVRUPA	5.7	38.0	5.8	9	5.7	27	5.2	80.4
LAT. AMERİKA VE KARAİBLER	6.2	4.0	5.6	7	5.9	5	5.3	77.8
ORTA DOĞU	13.4	14.0	3.6	1	12.8	9	12.5	77.7
KUZAY AMERİKA	3.1	14.0	2.9	44	3.0	25	2.6	83.5
DÜNYA	6.3	100	5.1	100	5.9	100	5.7	79.5

**Tablo 2-1:** Dünya bölgesel yolcu trafik ve kapasite artışları, pazar payları ve doluluk oranları (Kaynak; ICAO)

İç hatlarda ise, 2013/2014 artışı %5,1 olup Kuzey Amerika (%44) ile Asya Pasifik (%38) bölgeleri toplam trafiğin %82'sini oluşturmuştur. 2013 yılına göre %7,9 artış yaşanan Asya Pasifik bölgesinde, tüm trafiğin tek başına %60'ına sahip Çin'in iç hat seferlerindeki artış önemli etken olmuştur.

Arz edilen kapasiteler bağlamında, arz edilen koltuk km.'de (ASKs) 2013 yılına göre %5,7 artış yaşanmıştır (IATA; %5,5). Uçaklardaki yolcu doluluk oranları da (LF) artmış, Kuzey Amerika'da %85,3 doluluk oranına ulaşılmıştır. Avrupa'daki uçak doluluk oranı %80,4 olarak gerçekleşmiştir.

2014 yılında dünya kargo trafiği de 2013 yılına göre %4,6 artış göstermiş, dünya kargo taşımacılığında en yüksek payı %40 ile yine Asya Pasifik bölgesi almıştır. Takiben, Avrupa %22, Kuzey Amerika %21 ve Ortadoğu %11,3 pay almışlardır.

IATA, 2014 yılının üyesi hava taşıyıcılar bağlamında çok başarılı geçtiğini ifade ile toplam 16.162 merkez arasında tarifeli uçuşlar yapılarak ücretli yolcu-km. (RPK) bazında %5,7, arz edilen koltuk-km. (ASKs) bazında ise %5,5 artış yaşandığını ve havayolu taşıyıcılarının toplam 19,9 milyar ABD doları kar etmesinin beklendiğini açıklamıştı<sup>13</sup>. IATA, ayrıca, 2014 yılında yakıt giderlerinin toplam işletme giderleri içindeki payının %29 olarak gerçekleştiğini, 2015 yılında ise bu oranın %26'ya gerilemesinin beklendiğini belirtmiştir. IATA'nın 2015 yılı petrol (brent) ücret beklentisi ortalama 85 ABD doları/varildir.

13 IATA; Aralık 2014, Airline Profitability Improves with Falling Oil Prices (<http://www.iataiorg/pr/Pages/2014-12-10-01.aspx>)

2015 yılında havayolu taşıyıcıları karınının 25 milyar ABD dolarına yükselmesi beklenmektedir. Bu şekilde, 2013 yılında 3,38 dolar olarak gerçekleşen, 2014 yılında 6,02 dolar olan yolcu başına kar, 2015 yılında 7,08 dolara yükselecektir.

Uçak imalatçıları verilerine göre; Airbus<sup>14</sup> 2014 yılı içinde toplam 1.031 sipariş almış, 554 uçak teslim etmiştir. Boeing<sup>15</sup> ise, 1.432 sipariş almış, 723 uçak teslim etmiştir. Bu şekilde, iki büyük uçak imalatçısının 2014 yılı içindeki toplam uçak siparişi 2.464, uçak teslimatı ise 1.277 uçak olarak gerçekleşmiştir. Halen, dünyada 8.064 Airbus ile 13.000 civarında Boeing uçağı hizmet vermektedir (IATA 2014 yılı içinde aynı kapsamdaki toplam uçak teslimatını 1.700, toplam dünya uçak filosunu da 26.995 olarak vermektedir).

## 2.2. Türkiye’de Hava Taşımacılık Gerçekleşmeleri

Türkiye’de özellikle 2003 yılında başlatılan bölgesel havacılık politikası bağlamında sivil hava taşımacılık faaliyetleri oldukça hızlı bir gelişim içine girmiştir. Son on yılda (2005-2014) ticari uçuş sayısı %139, taşınan yolcu sayısı %198 ve taşınan kargo miktarı %154 artış göstermiştir. 2013 yılında 149.430.421 olan iç hat-dış hat toplam yolcu sayısı %10,9 artış ile 2014 yılında 165.720.234’e yükselmiştir (Grafik-2.2). İç hatların toplam yolcu içindeki payı %52 olarak gerçekleşmiştir.

Toplam yolcu sayısı artışında, Gazipaşa Alanya (+%114), İstanbul Sabiha Gökçen (+%27), Gaziantep (+%14) ve İstanbul Atatürk (+%11) Havalimanları dikkat çekmektedir. Yoğun turist trafiğine sahip Antalya (+%5), Muğla Dalaman (+%6) ve Muğla Milas-Bodrum (+%6) Havalimanları yolcu trafiğinde ise geçmiş yıllara göre durağanlık yaşanmıştır.

2012 yılında yolcu bazında Avrupa sıralamasında 6. olan ülkemiz 2013 yılında İtalya’yı geride bırakarak Avrupa’da 5. sıraya yerleşmişti<sup>16</sup>. 2014 yılı kesin verileri henüz belli olmamakla birlikte 5. sıradaki yerimizi koruduğumuz tahmin edilmektedir. Uluslararası Havalimanları Konseyi’nin (ACI) 2014 yılı kesinleşmemiş önemli havalimanları yolcu verilerine göre, yolcu artış oranı sıralamasında %27 büyüme ile İstanbul Sabiha Gökçen Havalimanı Avrupa’da ikinci olmuştur. İstanbul Atatürk Havalimanı gerçekleşen %11 yolcu artışı ile Avrupa’da 9. sırada yer almıştır. İstanbul Atatürk Havalimanı, 2014 yılında ortalama kalkış sayılarına göre de, Avrupa’da 5. sırada yer almıştır<sup>17</sup>.

2013 yılında 76.148.526 olarak gerçekleşen iç hat yolcu trafiği, 2014 yılında %12,2 artışla; 85.416.166’ya, dış hat yolcu trafiği 73.281.895’ten %9,6 artışla 80.304.068’e, toplam yolcu trafiği de 149.430.421’den %10,9 artışla **165.720.234**’e yükselmiştir (Grafik-2.2). Yolcu trafiği 461.105 direkt transit yolcu ile birlikte 166.181.339 olarak gerçekleşmiştir.

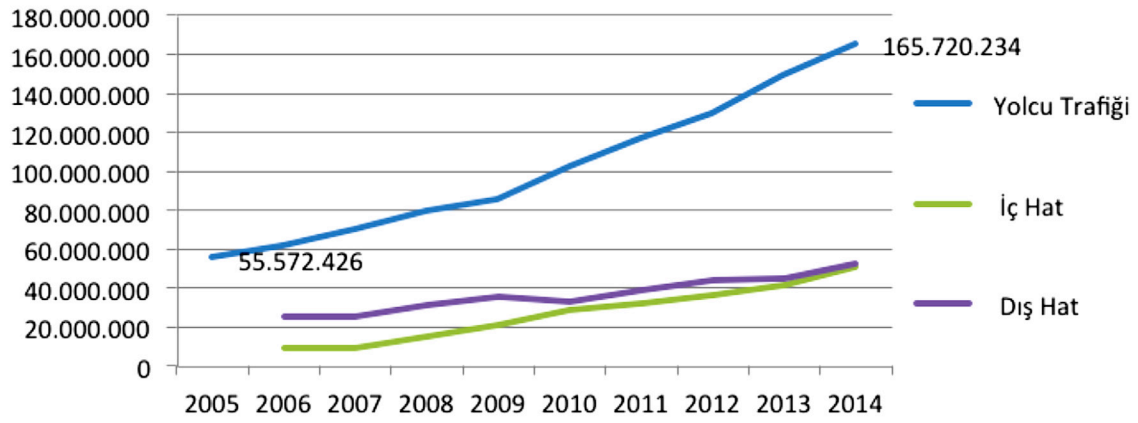
14 www.airbus.com

15 www.boeing.com

16 ACI Pax Flash Passenger 2014 Report (<http://www.aci.aero>)

17 EUROCONTROL Skyway Magazine- Spring 2015 (<https://www.eurocontrol.int/publications/skyway-no-62-spring-2015>)

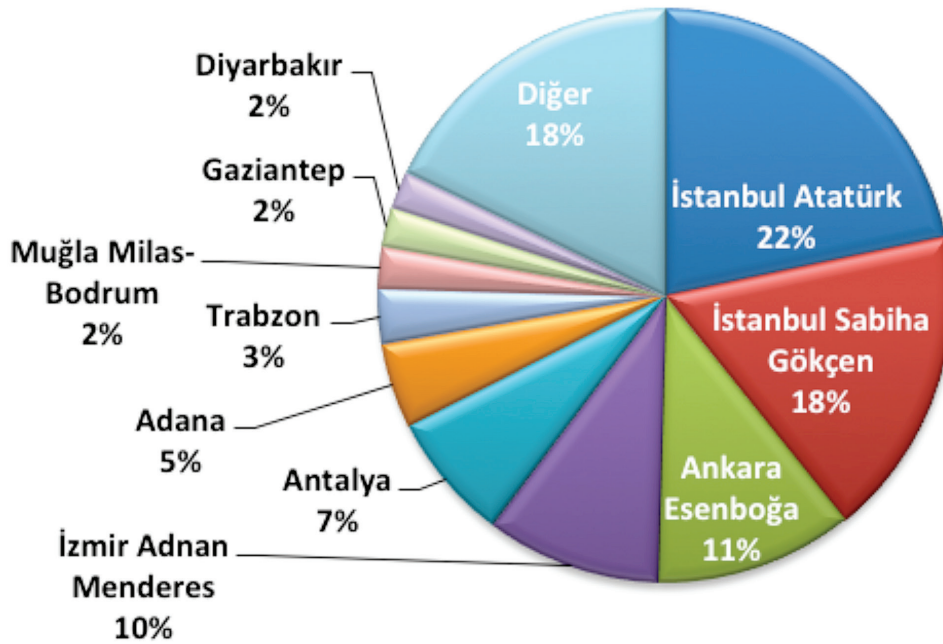
## 2005-2014 YILLARI İÇ HAT-DIŞ HAT TOPLAM YOLCU TRAFİĞİ



Grafik-2.2: 2005-2014 yılları iç hat- dış hat toplam yolcu trafik gerçekleştirmeleri (Kaynak; DHMİ)

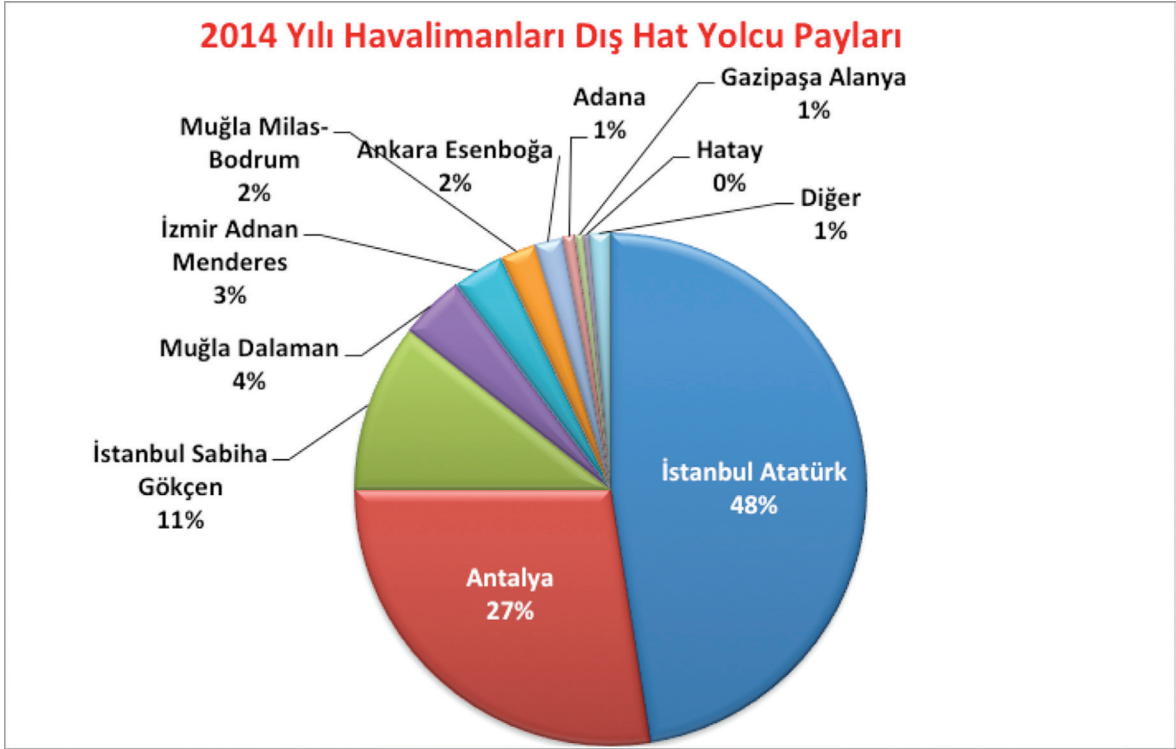
İç hat yolcu trafiğinin önemli bir bölümü İstanbul Atatürk (%22), İstanbul Sabiha Gökçen (%18), Ankara Esenboğa (%11), İzmir Adnan Menderes (%10) ve Antalya (%7) Havalimanlarından gerçekleşmiştir (Grafik-2.3).

## 2014 Yılı Havalimanları İç Hat Yolcu Payları



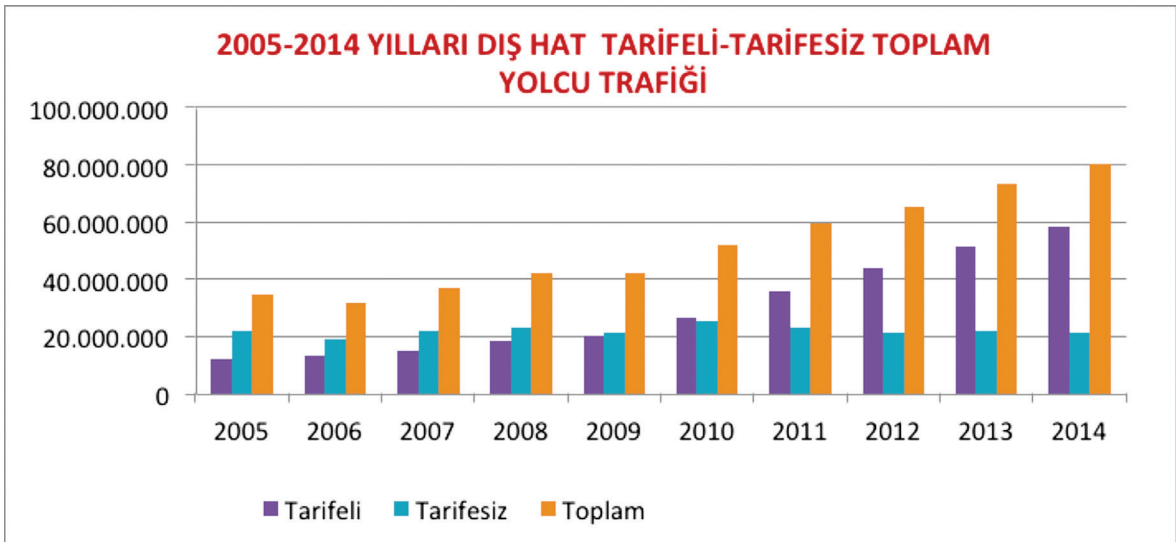
Grafik-2.3: 2014 yılı havalimanları iç hat yolcu payları (Kaynak; DHMİ)

2014 yılında, en fazla toplam dış hat yolcu trafiği, İstanbul Atatürk (%48), Antalya (%27), İstanbul Sabiha Gökçen (%11) ve Muğla Dalaman (%4) Havalimanlarında gerçekleşmiştir (Grafik-2.4).



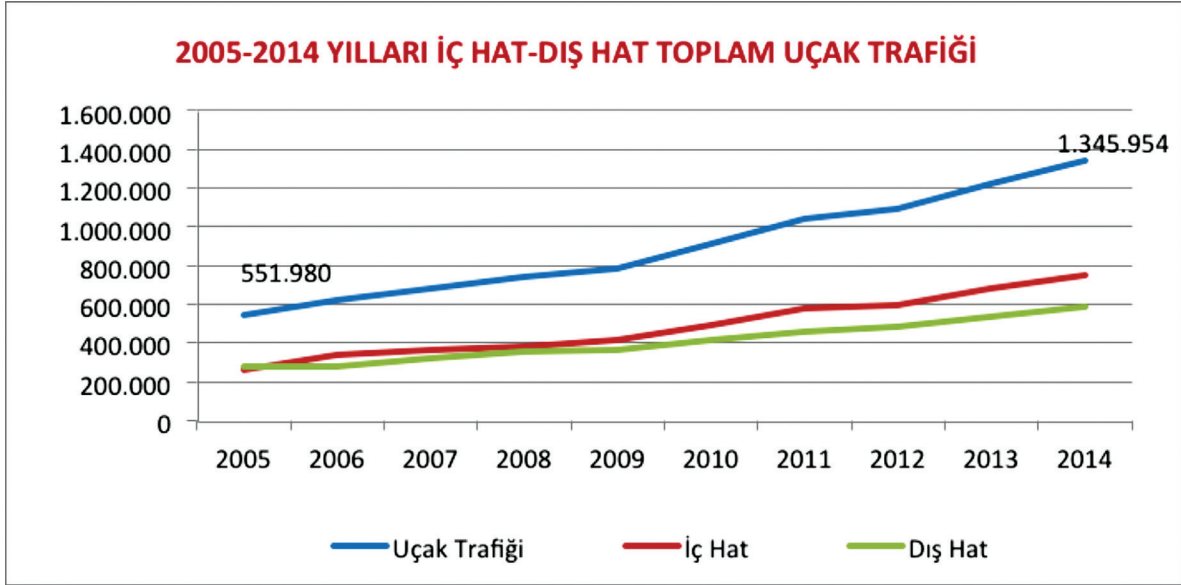
Grafik-2.4: 2014 yılı havalimanları dış hat yolcu payları (Kaynak; DHMİ)

2014 yılında 58.719.625'i tarifeli, 21.584.443'ü tarifersiz olmak üzere toplamda 80.304.068 dış hat yolcu trafiği gerçekleşmiştir (Grafik-2.5).



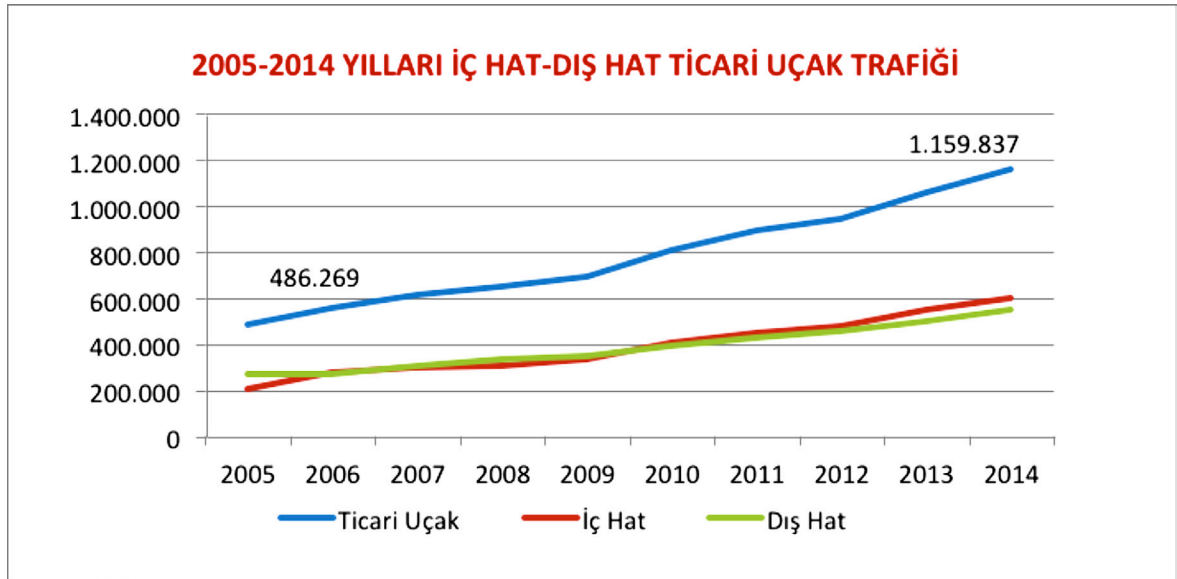
Grafik-2.5: 2014 yılı havalimanları dış hat tarifeli-tarifersiz yolcu trafiği (Kaynak; DHMİ)

2013 yılında 1.223.795 olarak gerçekleşen toplam uçak trafiği (inen+kalkan), 2014 yılında %10 artışla **1.345.954**'e ulaşmıştır (Grafik-2.6). 2013 yılında 682.685 olarak gerçekleşen iç hat uçak trafiği, 2014 yılında %10,5 artışla 754.259'a; dış hat uçak trafiği ise 541.110'dan %9,3 artışla 591.695'e yükselmiştir.



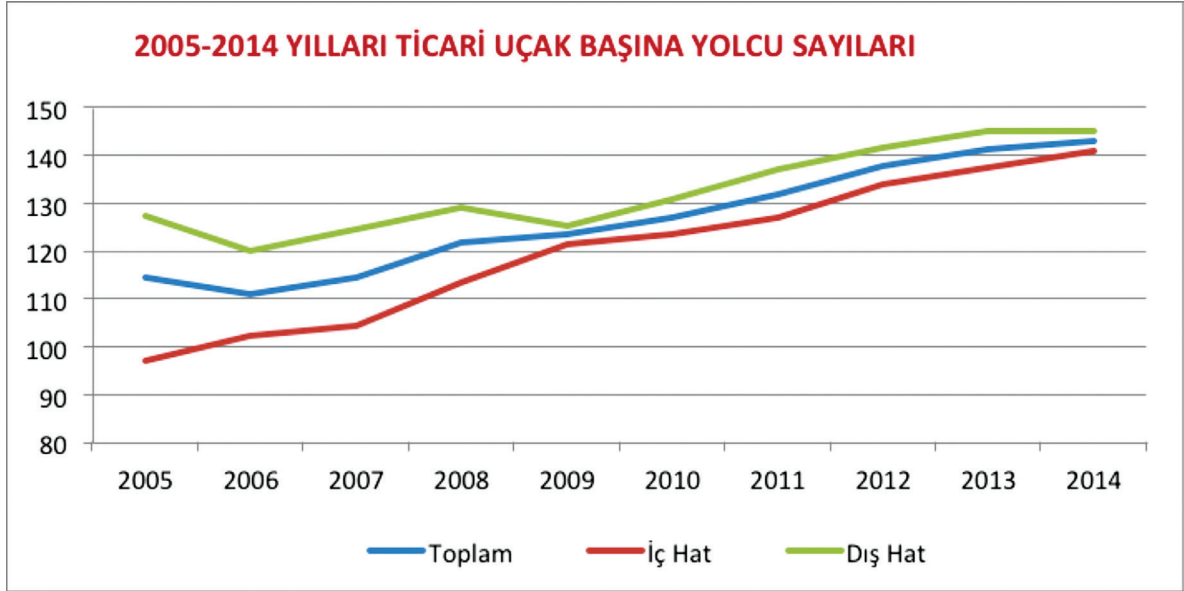
Grafik-2.6: 2005-2014 iç hat-dış hat toplam uçak trafik gerçekleştirmeleri (Kaynak; DHMİ)

2013 yılında 1.059.391 olan ticari uçak trafiği, 2014 yılında %9,5 artışla **1.159.837**'ye yükselmiştir. Havalimanlarında, iç hat ticari uçak trafiği 606.063, dış hat ticari uçak trafiği de 553.774'tür. (Grafik-2.7).



Grafik-2.7: 2005-2014 iç hat-dış hat ticari uçak trafik gerçekleştirmeleri (Kaynak; DHMİ)

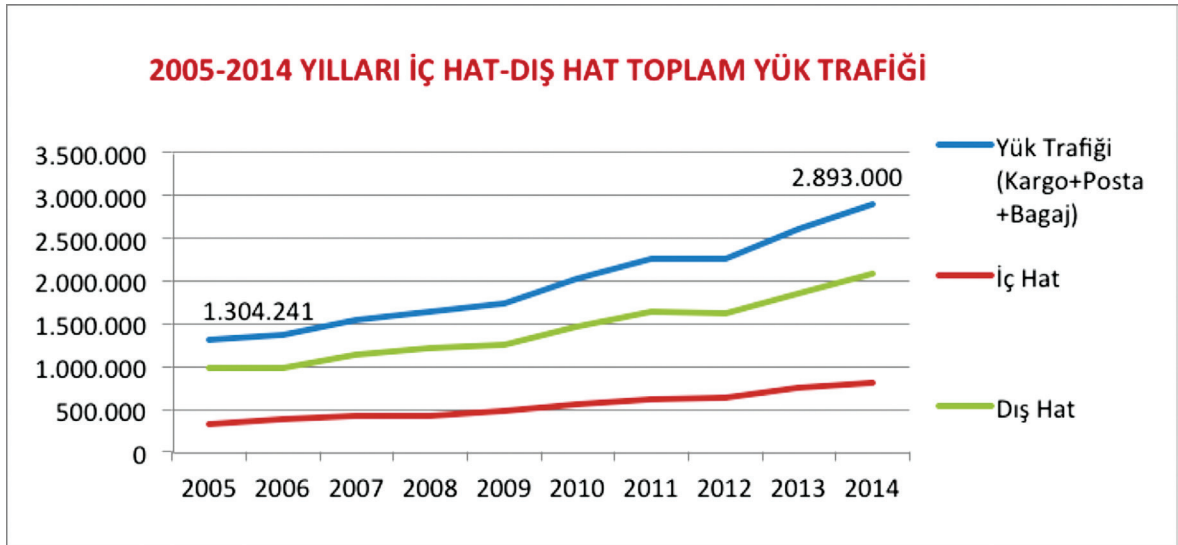
2014 yılında, ticari uçak başına iç hatlarda 141 yolcu, dış hatlarda 145 yolcu olmak üzere ortalama ticari uçak başına **143** yolcu sayısı gerçekleşmiştir (Grafik-2.8).



Grafik-2.8: 2005-2014 iç hat- dış hat uçak başına yolcu sayıları (Kaynak; DHM)

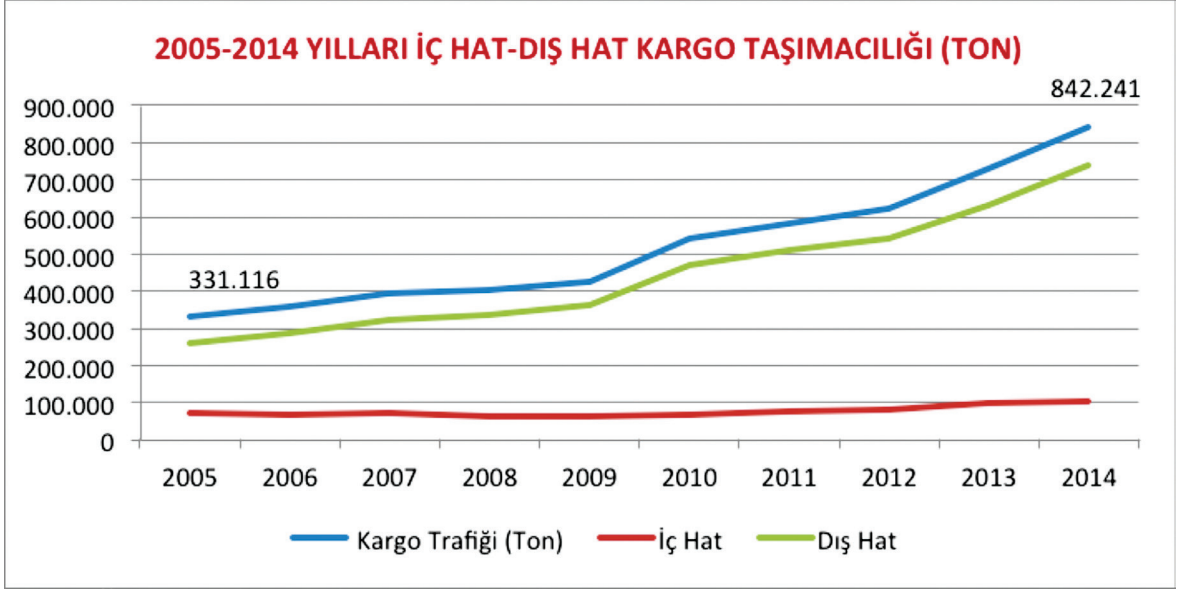
Yük trafiğinin büyük ölçüde dış ticaret ve talep gelişmelerine bağlı olduğu söylenebilir. 2013 yılında 2.595.317 ton olarak gerçekleşen toplam yük (kargo+posta+bagaj) hareketi, 2014 yılında **2.893.000 ton** olmuştur (Grafik-2.9).

2013 yılında 744.028 ton olarak gerçekleşen iç hat yük trafiği, 2014 yılında %9 artışla 810.858 ton; dış hat yük trafiği ise 1.851.289 ton'dan %12,5 artışla 2.082.142 ton olmuştur.



Grafik-2.9: 2005-2014 iç hat- dış hat toplam yük (kargo+posta+bagaj) trafik gerçekleştirmeleri (Kaynak; DHMİ)

Ülkemiz yolcu trafiğinde yaşanan artış, son birkaç yıldır toplam kargo trafiğine de yansımaya başlamıştır. 2014 yılında iç hatlarda 104.941 ton, dış hatlarda 737.300 ton olmak üzere toplam **842.241** ton kargo taşımacılığı gerçekleşmiştir. 2014/2013 yılları artış oranı %15,1'dir. (Grafik-2.10).



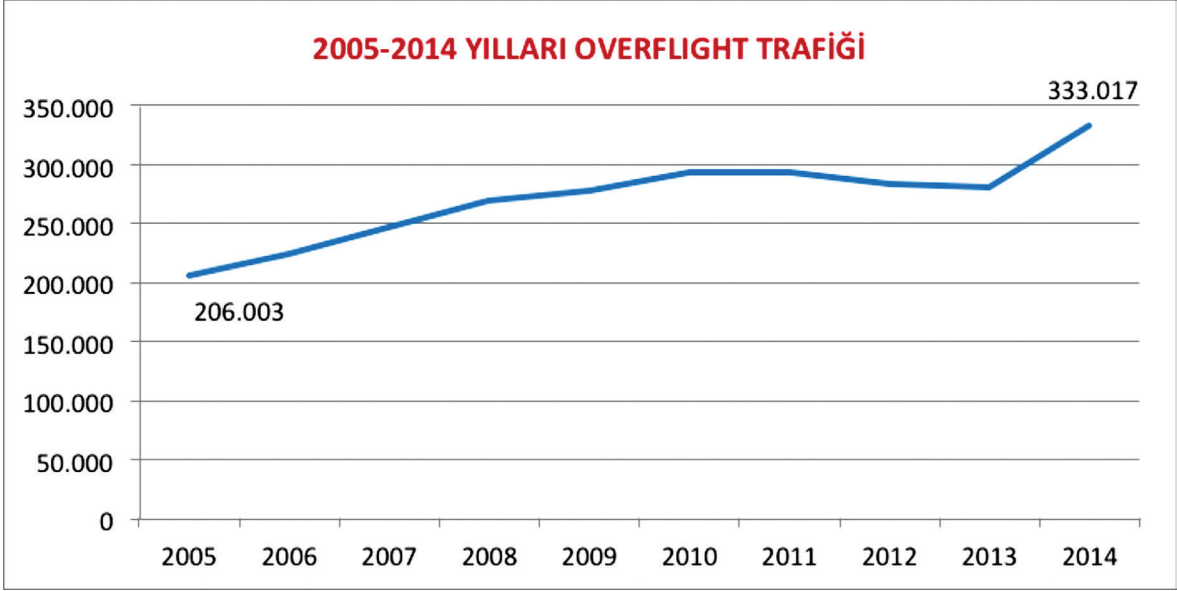
**Grafik-2.10:** 2005-2014 iç hat-dış hat kargo trafik gerçekleştirmeleri (Kaynak; DHMİ)

Taşınan kargonun çok önemli bir kısmı İstanbul Atatürk Havalimanı odaklıdır. Atatürk Havalimanı'nda Türkiye toplamının %87'si olan 728.484 ton kargo işlem görmüştür.

İstanbul Sabiha Gökçen Havalimanı'nda 39.446, İzmir Adnan Menderes Havalimanı'nda 23.043, Ankara Esenboğa Havalimanı'nda da 18.917, Antalya Havalimanı'nda 7.867 ton, Adana Havalimanı'nda ise 6.184 ton kargo işlem görmüştür.

Overflight uçak trafiği 2013 yılında 2012 yılına göre %0,8 azalma ile 281.178 uçak olarak gerçekleşmişti. 2014 yılında ise Ukrayna Krizinden kaynaklı %18,4 artış ile **333.017** uçak olarak gerçekleşmiştir (Grafik-2.11).





**Grafik-2.11:** 2005-2014 overflight uçak trafik gerçekleştirmeleri (Kaynak; DHMİ)

### 2.3. Türkiye’de Kısa Dönem Öngörüler

DHMİ Genel Müdürlüğü tarafından 2014 yılı Ekim Ayı itibariyle yapılan çalışmalara göre, önümüzdeki 3 yıla ilişkin trafik öngörülleri aşağıda verilmiştir. Buna göre 2015/2014 yolcu trafik artış oranı %13, takip eden 2 yıl da ise %10 ve %9 (Tablo-2.2), 2015-2017 toplam uçak trafik artış da takip eden 3 yıl için sırasıyla %9, %7 ve %6 olarak tahmin edilmektedir (Tablo-2.3).

YOLCU TRAFİĞİ ARTIŞ ÖNGÖRÜLERİ						
YILLAR	İÇ HAT	DIŞ HAT	TOPLAM	ARTIŞ		
				İÇ HAT	DIŞ HAT	TOPLAM
<b>2014</b>	85.416.166	80.304.068	165.720.234	11%	12%	10%
<b>2015</b>	97.010.136	89.590.574	186.600.710	14%	12%	13%
<b>2016</b>	107.218.322	97.570.881	204.789.203	11%	9%	10%
<b>2017</b>	117.449.797	105.569.392	223.019.189	10%	8%	9%

**Tablo-2.2:** Türkiye kısa dönem yolcu trafik öngörüsü (Kaynak; DHMİ)

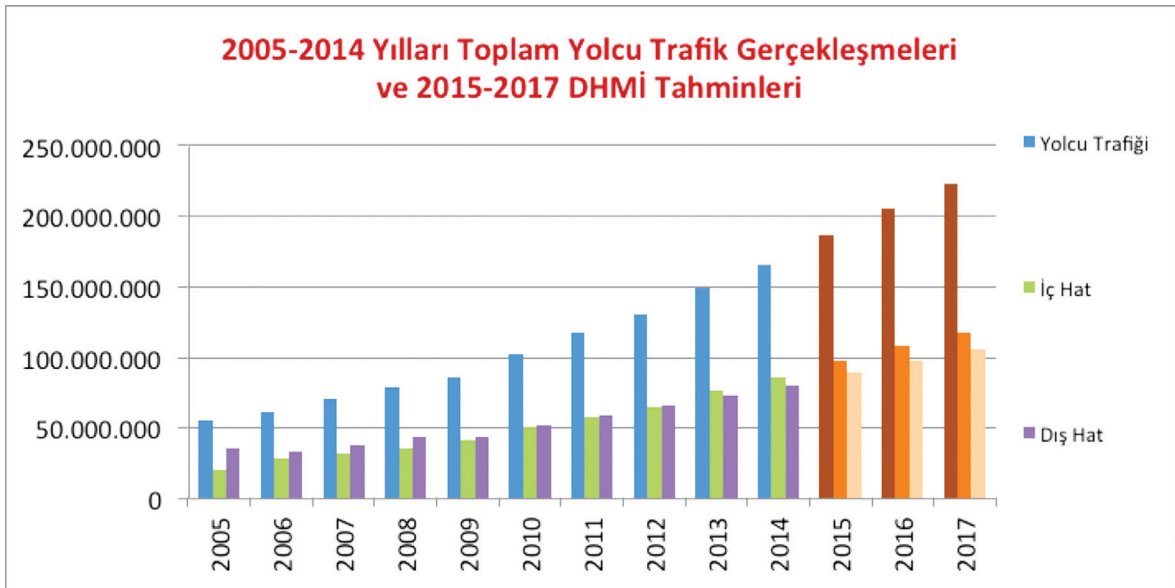
UÇAK TRAFİĞİ ARTIŞ ÖNGÖRÜLERİ						
YILLAR	İÇ HAT	DIŞ HAT	TOPLAM	ARTIŞ		
				İÇ HAT	DIŞ HAT	TOPLAM
2014	754.259	591.695	1.345.954	10%	9%	10%
2015	834.191	629.837	1.464.028	11%	6%	9%
2016	895.750	665.889	1.561.639	7%	6%	7%
2017	955.792	701.051	1.656.843	7%	5%	6%

Tablo-2.3: Türkiye kısa dönem uçak trafik öngörüsü (Kaynak; DHMİ)

İç hat yolcu sayısındaki artışta, daha öncede belirtildiği üzere, Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı'nın **"Her Türk vatandaşı uçağa binecek"** hedef ve uygulamaları en önemli etkindir. Bu çalışmalar çerçevesinde, yeni havalimanları yapılması, bölgesel havacılık uygulamalarının ve ekonomik bölgesel havalimanı projelerinin geliştirilmesi ile Türkiye'nin tüm coğrafyasının kapsanmasına çalışılmaktadır.

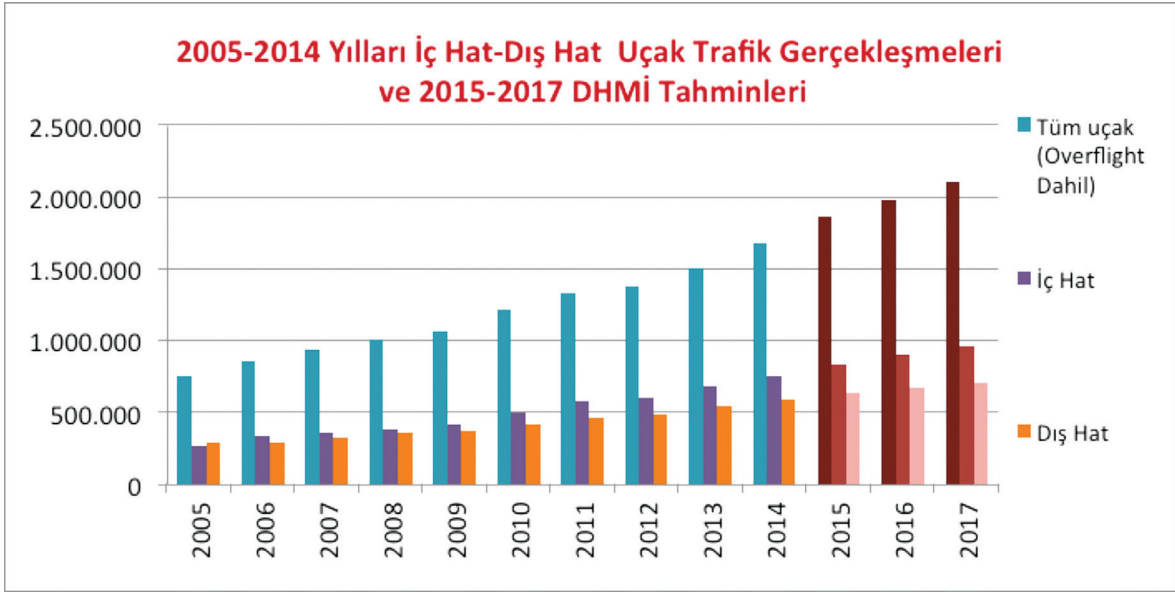
Dış hat yolcu sayısının artışındaki önemli etkenler ise, sefer yapılan yurt dışı merkezler sayısında ve frekanslarda sağlanan gelişmeler ile süreklilik gösteren turizm taşımacılığıdır.

DHMİ Genel Müdürlüğü kısa dönem tahminlerinde, 2015 yılında iç hat yolcu sayısının 97.010.136, dış hat yolcu sayısının ise 89.590.574 olmak üzere toplamda 186.600.710 yolcuya ulaşılmasını öngörmektedir (Grafik-2.12).



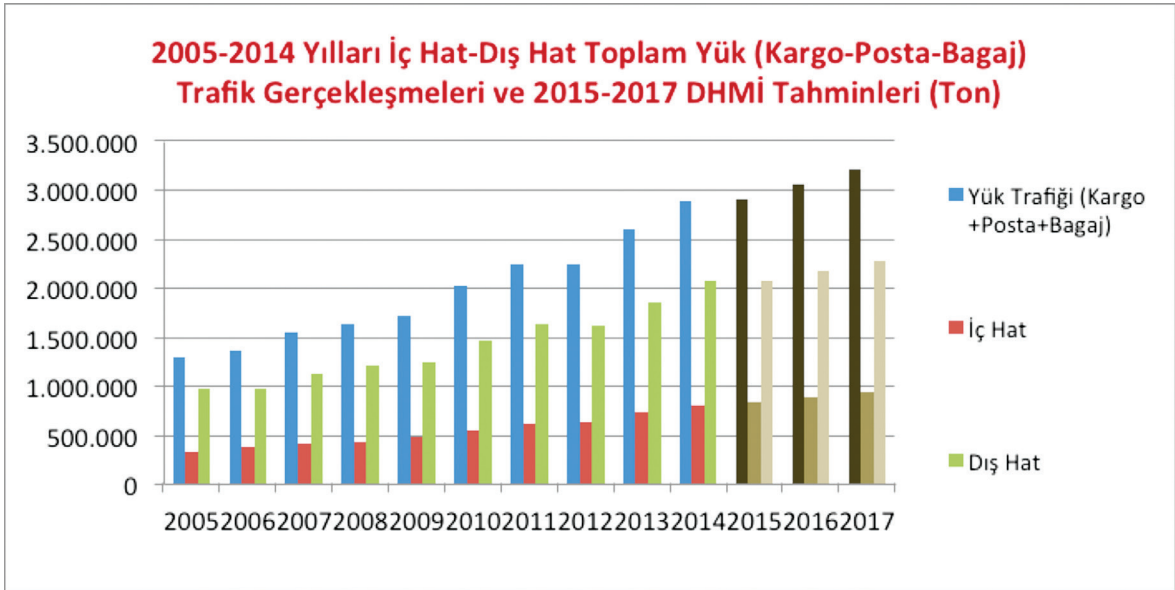
Grafik-2.12: 2005-2014 iç hat – dış hat yolcu trafik gerçekleştirmeleri ile 2015-2017 DHMİ tahminleri (Kaynak; DHMİ)

DHMİ Genel Müdürlüğü, mevcut eğilimin sürmesi durumunda 2015 yılında, toplamda (overflight dahil) 1,9 milyon uçak trafiğine ulaşılacağını öngörmektedir (Grafik-2.13).



**Grafik-2.13:** 2005-2014 iç hat-dış hat uçak trafik gerçekleştirmeleri ile 2015-2017 DHMİ tahminleri (Kaynak; DHMİ)

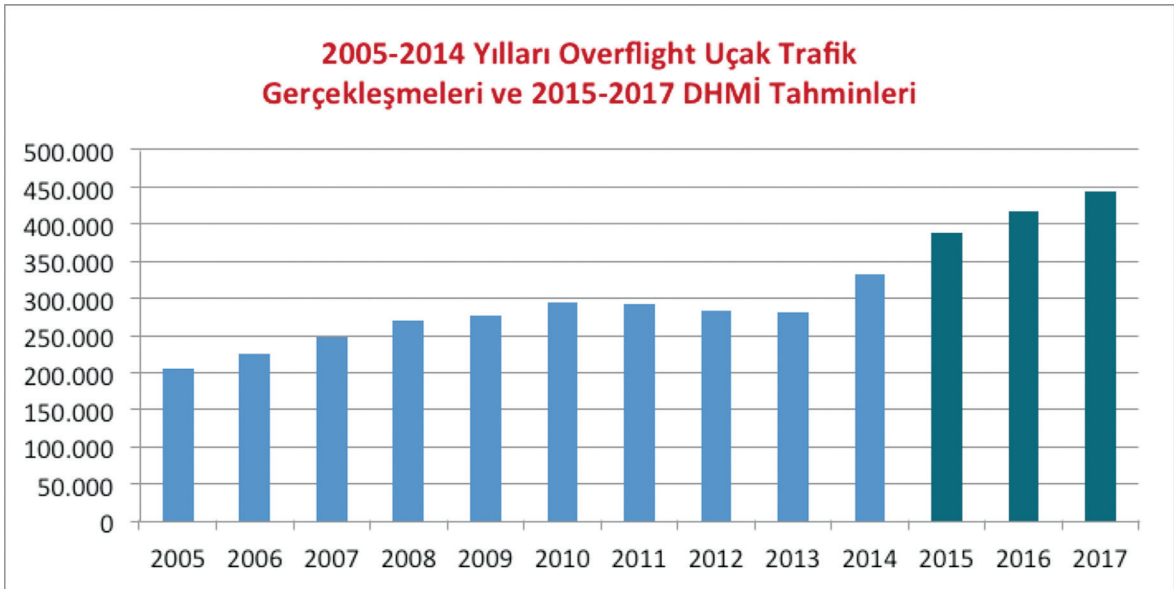
Dış hat yük trafiği, 2008-2009 yıllarında durağanlaşmasına rağmen, izleyen yıllarda artış içine girmiş olup bu artışın iç hat yük trafiği ile birlikte sürmesi beklenmektedir (Grafik-2.14).



**Grafik-2.14:** 2005-2014 iç hat-dış hat yük (kargo, posta, bagaj) trafik gerçekleştirmeleri ile 2015-2017 DHMİ tahminleri (Kaynak; DHMİ)

2010–2011 yıllarında Kuzey Afrika’da ve Ortadoğu’da yaşanan siyasi gelişmeler, yalnızca bu ülkeleri değil, bu ülkelerle ticaret ve turizm alanlarında ilişkide olan diğer ülkeleri de etkilemiştir ve etkilemektedir. Kriz sonrası dönemde Avrupa hava ulaştırma sektöründe problemler başlamış, Türkiye’nin overflight uçak trafiği de bu duruma paralel olarak azalmıştır. Kuzey Afrika ve Ortadoğu ülkelerinde durumun normalleşmesiyle, overflight uçuş trafiğinde iyileşme olması beklenmektedir.

Overflight uçak trafiği 2013 yılında 2012 yılına göre %0,8 azalma ile 281.178 uçak olarak gerçekleşmişti. 2014 yılında yaşanan Ukrayna Krizi ise ülkemiz overflight trafiğini önemli ölçüde artırmıştır (Grafik-2.15). İzleyen yıllarda da artış beklenmektedir.



**Grafik-2.15:** 2005-2014 overflight uçak trafik gerçekleştirmeleri 2015-2017 DHMİ tahminleri (Kaynak; DHMİ)

## 2.4. Türkiye Havayolu Ulaşımına Dair Uluslararası Öngörüler

ICAO, IATA vb. uluslararası kuruluşlar ile uçak imalatçıları kısa, orta ve uzun dönem tahminlerini genelde bölgesel bazda vermekte, ülke detayına girmemektedirler.

ICAO, 2030 yılında havayolu tarifeli yolcu trafiğinin bugünkünün iki katına çıkarak 6,4 milyara ulaşacağını tahmin etmektedir. IATA öngörülleri de benzer şekildedir.

2033 yılına kadarki yolcu trafiğinde Airbus<sup>18</sup>, yıllık %4,7 ortalama artış, Boeing<sup>19</sup> ise yıllık %5 ortalama artış beklemektedir.

<sup>18</sup> Airbus, Global Market Forecast, Flying on Demand, 2014-2033, Booklet (file:///C:/Users/Pc/Downloads/Airbus\_GMF\_booklet\_2014-2033\_01%20(1).pdf)

<sup>19</sup> Boeing, Current Market Outlook, 2014-2033 ([http://www.boeing.com/assets/pdf/commercial/cmo/pdf/Boeing\\_Current\\_Market\\_Outlook\\_2014.pdf](http://www.boeing.com/assets/pdf/commercial/cmo/pdf/Boeing_Current_Market_Outlook_2014.pdf))

Ülkemize ilişkin büyüme verileri en sağlıklı olarak EUROCONTROL tahminlerinde yer almaktadır. 2015-2021 tahminlerinde Türkiye'nin dinamik bir büyüme eğilimi içinde olacağı ve Avrupa hava trafiğine en çok katkı sağlayacak ülke konumunu sürdüreceği öngörülmüştür<sup>20</sup>. Özellikle Avrupa'daki tüm ulaşım ağını etkileyecek olan İstanbul 3. Havalimanının aktif hale gelmesi ile Türkiye'deki kapasite artışı sayesinde Avrupa hava trafiğinin yılda ortalama %2,5 olan büyüme beklentisinin %2,8'e yükselmesi beklenmektedir. EUROCONTROL tarafından Türkiye hava trafiğinde 2015 yılında %5, 2016 yılında ise %6,6 büyüme öngörülmektedir. Orta dönem tahminlerinde ise Türkiye'nin hızlı bir büyüme gerçekleştirmeye devam ederek (ortalama büyüme oranı %6) Avrupa'daki büyüme önemli katkı sağlamaya devam edeceği tahmin edilmektedir.

Diğer uluslararası kuruluşlar tarafından yapılan tahmin çalışmalarında da, ülkemiz yolcu ve uçak trafiğindeki istikrarlı büyümenin devam edeceğine işaret edilmektedir.

20 EUROCONTROL, Flight Movements and Service Units 2015 – 2021 (<https://www.eurocontrol.int>)



### 3. Sivil Havacılık Sektöründe 5 Sorun 5 Çözüm

21 Nisan 2015 tarihinde yapılan VIII. Türkiye Sektörel Ekonomi Şurası'na sunulan Sivil Havacılık Sektörü "5 Sorun – 5 Çözüm Önerisi" aşağıda verilmiştir.

#### **Sorun 1**

İç hat uçak bilet ücretlerinde %18 KDV alınması

#### **Açıklama**

Havayolu taşımacılığı, Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı tarafından uygulanmakta olan programlar ile halkın yoğun olarak kullanmakta olduğu bir ulaşım türü haline gelmiştir. 2003 yılında 17 milyon olan iç hat/dış hat yolcu sayısı 2014 yılsonu itibariyle 5 kata yakın bir artış ile 83 milyona ulaşmıştır. Havayolu taşımacılığının sürdürülebilir gelişimi için uçak bilet ücretlerindeki %18 KDV uygulamasının da düşürülmesi gerekli görülmektedir. KDV oranının %8'e çekilmesi halinde mevcut gelişme daha da hızlanacaktır.

#### **Çözüm Önerisi**

Uçak biletlerindeki KDV oranı %18'den %8'e indirilmelidir.

#### **İlgili Kurumlar**

Maliye Bakanlığı, Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı

## **Sorun 2**

Havayolu taşımacılığındaki maliyet artışları

### **Açıklama**

- Havalimanlarımızdaki birçok hizmet ücreti, avro bazında ve oldukça yüksektir. Dönem içi kur/parite değişiklikleri, bilet ücretlerini önceden belirleyen havayolu taşıyıcılarını özellikle iç hatlarda zor durumda bırakmaktadır.
- Geçen yıl içinde Rusya'da yaşanan ekonomik kriz özellikle Akdeniz bölgesine gelen Rus turist sayısında önemli düşümlere neden olmaktadır.

### **Çözüm Önerisi**

- Havalimanı/terminal özelleştirmelerinde, özellikle yolcu hizmet ücretlerinin TL olarak belirlenmesi ayrıca kış aylarında teşvik edici uygulamalara imkân verecek düzenlemeler yapılmalı,
- Rusya ve diğer bazı ülkelerden gelecek turist taşıyan uçaklara uygulanması öngörülen uçak başına 6 bin Dolar yakıt desteğinin, 2015 yılının tamamında uygulanmak üzere ülkemize turist getiren yerli ve diğer tüm ülkelerin uçaklarına uygulanacak şekilde geliştirilmesi sağlanmalıdır.

### **İlgili Kurumlar**

Maliye Bakanlığı, Kültür ve Turizm Bakanlığı, Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı

## **Sorun 3**

Sivil havacılık yükseköğretim programlarında gerekli kalitenin sağlanamamış olması ve program kontenjanları ile sektör ihtiyaçlarının uyumlu olmaması

### **Açıklama**

Sivil havacılık eğitimlerinde bölge lideri olmak ve dünyanın önde gelen ülkeleri arasında yer almak hedeflenmiştir. Ülkemizde, 33 yükseköğretim kurumu tarafından sivil havacılık eğitimleri verilmektedir. Ancak programlar ve kontenjanlar sektör ihtiyacına uygun olarak belirlenmemektedir. Ayrıca eğitmen ve meslek standartlarında önemli eksikler bulunmaktadır.

### **Çözüm Önerisi**

- Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü ile Yükseköğretim Kurulu'nun ortaklaşa yürüttüğü çalışmalar hızlandırılmalı,
- Sivil havacılık eğitimlerinde "ihtiyaç-kontenjan dengesi"nin sağlanmasına esas, eğitim master plan çalışması yapılmalıdır.

### **İlgili Kurumlar**

Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, YÖK



**Sorun 4**

Uçak yedek parça ve işletme malzemelerinin sivil havacılığın ihtiyaçlarını karşılayacak süratte devreye alınmaması

**Açıklama**

Yurt dışından gelen ve yurt dışına gidecek uçaklar havalimanlarının hava tarafı (gümrüklü alan) içinde hareket etmektedirler. Ancak, uçakların herhangi bir arızası halinde yurt dışından çok kısa süre içerisinde getirilen malzemenin gümrük işlemlerinin sonuçlandırılması çoğu zaman bir kaç gün sürmekte ve bu süre önemli bir ekonomik kayba yol açmanın yanı sıra yoğun dönemlerde büyük aksamalara da neden olmaktadır. Benzer bir durum, havalimanında yerleşik diğer havacılık işletmeleri malzemeleri için de söz konusudur.

**Çözüm Önerisi**

- Havalimanlarına serbest bölge özerkliği kazandırılmalı,
- Yurt içinde satılması veya başka bir yerde kullanılması mümkün olmayan havacılık malzemeleri için gümrük mevzuatında değişiklik yapılarak işlemlerin kısa sürede sonuçlandırılması sağlanmalıdır.
- Uygulamada karşılaşılan problemlerin çözümü için Gümrük ve Ticaret Bakanlığı, sorumlu kurumlar ile koordinasyonu sağlamalıdır.

**İlgili Kurumlar**

Gümrük ve Ticaret Bakanlığı, Ekonomi Bakanlığı, Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı

### **Sorun 5**

Ulusal mevzuatta, hava aracı bakım-onarım-yenileme (BOY) hizmetlerinin “üretim”, üretenlerin “üretici” ve getirilen dövizin de “ihracat” sayılmaması

### **Açıklama**

Ülkemiz hava aracı BOY hizmetleri kapsamında çok sayıda yabancı ülke uçağına ve uçak komponentlerine hizmet vermekte ve önemli miktarda döviz girdisi sağlamaktadır. Ancak, mevcut mevzuata göre yurt dışına verilen bu hizmetler üretim kabul edilmediğinden ihracat kapsamında değerlendirilmemekte, BOY hizmeti veren kuruluşlar, ihracatçılara tanınan kolaylık ve teşviklerden yararlanamamaktadır.

### **Çözüm Önerisi**

Ülkemize önemli miktarda döviz girdisi sağlayan hava aracı BOY hizmeti veren kuruluşların daha da gelişmesine ve rekabet güçlerinin artmasını sağlamak üzere, hava aracı BOY hizmetlerinin “üretim”, üretenlerin “üretici” ve yabancı tescilli uçaklara ve komponentlerine verilen bu hizmetler karşılığı getirilen dövizin de “ihracat” olarak kabul edilmesi için gereken mevzuat değişikliği yapılmalıdır.

### **İlgili Kurumlar**

Maliye Bakanlığı, Gümrük ve Ticaret Bakanlığı, Ekonomi Bakanlığı

## 4. Genel Değerlendirme ve Öneriler

Yaşanan ve yaşanmakta olan tüm ekonomik krizler ve diğer olumsuzluklara rağmen, havayolu ulaşımı dünyada ve ülkemizde büyümesini istikrarlı bir şekilde sürdürmektedir.

Dünyada havayolu ile yolcu ve kargo taşımacılığı 2014 yılında da hız kesmeden büyümesine devam ederek tarihin en yüksek değerlerine ulaşmıştır. ICAO tarafından yayınlanan kesin olmayan ilk verilere göre<sup>21</sup> 2013 yılına göre %5,9 artış ile toplam 3,2 milyar tarifeli yolcu taşımacılığı (gelen-giden 6,4 milyar) gerçekleşmiş, 2014 yılı tarifeli uçak kalkış sayısı da, tüm zamanların en yükseği olarak 33 milyona ulaşmıştır. Dünya kargo trafiğinde de 2013 yılına göre yük ton-km. bazında %4,6 artış yaşanmıştır.

Türkiye’de de, son yıllarda sürekli dünya ortalamalarının üzerinde seyreden yolcu trafik artışları devam etmiş, 2014 yılında bir önceki yıla göre iç hat yolcu trafiği %12,2 artış ile 85.416.166’ya, dış hat yolcu trafiği de %9,6 artış ile 80.304.068’e ulaşmıştır. Bu şekilde 2014 yılı toplam yolcu trafiği %10,9 artış ile 165.720.234 olarak gerçekleşmiştir.

Ülkemiz sivil havacılık sektörü, ekonomik krizlerin de yaşandığı son yıllarda iyi fırsat değerlendirmeleriyle havayolu taşımacılığı, havalimanları-terminal tesisleri ve işletmeciliği, yer hizmetleri, ikram hizmetleri, bakım-onarım-yenileme hizmetleri, tasarım/imalat ve eğitim alanlarında önemli düzeyde gelişme göstermiş, bölgemizde sağlıklı, hızlı ve istikrarlı bir büyüme yakalanmıştır.

Gerek uluslararası, gerekse ulusal tahmin öngörülerini, dünya ortalamalarının çok üzerinde olan bu gelişmenin önümüzdeki yıllar için de – belirli bir oranda - devam edeceğini göstermektedir. Özellikle, İstanbul’un dünyada önemli havacılık mega merkezleri içinde yer alması beklenmektedir.

Dünyada olduğu gibi ülkemizde de sivil havacılık ve turizm sektörleri birbirini destekler şekilde gelişmektedir. Ülkemize gelen turistlerin %70’i hava yolunu tercih etmektedir. 2014 yılında turist sayısı 41 milyonu, harcama miktarı da 31 milyar ABD dolarını geçmiştir<sup>22</sup>. Turist sayısındaki artışın önümüzdeki yıllarda da artması beklenmektedir. Ancak Rusya’da yaşanan ekonomik krizin özellikle ülkemize bu bölgeden gelecek turist sayısında azalmaya neden olması muhtemel olup teşvik edici önlemlerin geliştirilmesi ve uygulanması gerekmektedir.

21 ICAO Basın Bülteni; 18 Aralık 2014 (<http://www.icao.int/Newsroom/Pages/Strong-Passenger-Results-and-a-Rebound-for-Freight-Traffic-in-2014.aspx>)

22 TÜİK (Türkiye İstatistik Kurumu)(<http://www.tuik.gov.tr/>)

2014 yılında sektör satış gelirleri toplamı (ciro) 61 milyar TL'na yükselmiş, personel sayısı da 187 bini geçmiştir. Bu büyümenin ülke ekonomimiz üzerinde gittikçe artan önemli bir katkı sağlayacağı muhakkaktır.

Türkiye, bölgesinde sivil havacılık merkezi olma yolunda hızla ilerlemekte iken, daha da gelişecek olan yolcu/kargo taşımacılık faaliyetlerinin yanı sıra özellikle uçak bakım-onarım-yenileme hizmetleri ve havacılık eğitimlerinde lider konumuna gelecek teknik alt yapı ve personele sahip durumdadır.

Ancak, bu gelişmenin sürdürülebilirliğinin sağlanması gerekmekte olup alt yapı yatırımları aksatılmamalı, eğitim kalitesi ve yetişmiş personel sayısı ödün vermeden geliştirilmeye devam etmelidir.

Sonuç olarak, Türk sivil havacılığı, gerek yolcu ve yük taşımacılığı, gerekse eğitim, bakım-onarım-yenileme ve imalat sanayi olarak bölgesinde ve dünyada önemli bir yerde olmaya devam edecek ve daha da gelişerek mevcut konumunu güçlendirecektir.

## 5. Raporun Hazırlanması

Bu Rapor, TOBB, Türkiye Sivil Havacılık Meclisi Akademik Danışmanı **Doç. Dr. Yıldırım SALDIRANER** tarafından, UDHB, Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü ve Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü'nden sağlanan bilgi ve destekle hazırlanmış ve TOBB Türkiye Sivil Havacılık Meclisi'nin 16 Aralık 2014 tarihli toplantısının kararına bağlı olarak Meclis Başkanı'nın onayı ile tamamlanmıştır.

Raporunun hazırlanması çalışmalarına, Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü'nden **Faruk SUBAŞI** ve **Nilay KONUŞ** ile DHMİ Genel Müdürlüğü'nden **Cansel BİÇEN** ve **Sevil KAPLAN** önemli destek ve katkı sağlamışlardır.

1nci Bölümde yer alan tabloların önemli bir kısmı SHGM ve DHMİ'den alınmıştır. 2nci Bölümde yer alan trafik gerçekleştirmelerine ilişkin grafik ve tablolar da - mevcut formata uygun olarak - DHMİ Genel Müdürlüğü'nce hazırlanmıştır.



## 6. Kaynaklar

- ACI Pax Flash Passenger 2014 Report (<http://www.aci.aero>)
- Airbus web sitesi (<http://www.airbus.com>)
- Airbus, Global Market Forecast, Flying on Demand, 2014-2033, Booklet ([file:///C:/Users/Pc/Downloads/Airbus\\_GMF\\_booklet\\_2014-2033\\_01%20\(1\).pdf](file:///C:/Users/Pc/Downloads/Airbus_GMF_booklet_2014-2033_01%20(1).pdf))
- Boeing web sitesi (<http://www.boeing.com>)
- Boeing, Current Market Outlook, 2014-2033 ([http://www.boeing.com/assets/pdf/commercial/cmo/pdf/Boeing\\_Current\\_Market\\_Outlook\\_2014.pdf](http://www.boeing.com/assets/pdf/commercial/cmo/pdf/Boeing_Current_Market_Outlook_2014.pdf))
- EUROCONTROL, Flight Movements and Service Units 2015 – 2021 (<https://www.eurocontrol.int>)
- EUROCONTROL Skyway Magazine- Spring 2015 (<https://www.eurocontrol.int/publications/skyway-no-62-spring-2015>)
- EUROCONTROL Interactive Dashboard Verisi
- IATA; Aralık 2014, Airline Profitability Improves with Falling Oil Prices (<http://www.iata.org/pr/Pages/2014-12-10-01.aspx>)
- IATA; Aralık 2014, Airline Forecasts (<http://www.iata.org/whatwedo/Documents/economics/Central-forecast-Dec-2014-Figures.pdf>)
- ICAO Basın Bülteni; 18 Aralık 2014 (<http://www.icao.int/Newsroom/Pages/Strong-Passenger-Results-and-a-Rebound-for-Freight-Traffic-in-2014.aspx>)
- TÜİK (Türkiye İstatistik Kurumu)(<http://www.tuik.gov.tr/>)

