

T.C.  
İSTANBUL RUMELİ ÜNİVERSİTESİ  
LİSANSÜSTÜ EĞİTİM ENSTİTÜSÜ

TÜRKİYE'DE SİVİL HAVACILIĞIN GELİŞİMİ VE EKONOMİ  
ÜZERİNE ETKİLERİ

İŞLETME ANABİLİM DALI  
YÜKSEK LİSANS TEZİ

Hazırlayan  
Sema BAŞKAN  
Tez Danışmanı  
Dr. Ali İhsan ÖZEROĞLU

İSTANBUL - 2021

T.C.  
İSTANBUL RUMELİ ÜNİVERSİTESİ  
LİSANSÜSTÜ EĞİTİM ENSTİTÜSÜ

**TÜRKİYE'DE SİVİL HAVACILIĞIN GELİŞİMİ VE EKONOMİ  
ÜZERİNE ETKİLERİ**

**İŞLETME ANABİLİM DALI  
YÜKSEK LİSANS TEZİ**

**Hazırlayan  
Sema BAŞKAN  
Tez Danışmanı  
Dr. Ali İhsan ÖZEROĞLU**

**İSTANBUL - 2021**

## BEYAN

T.C. İstanbul Rumeli Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Lisansüstü Tez/Proje Yazım kılavuzu yazım kurallarına uygun olarak hazırladığım bu Tez/Proje içindeki tüm veri, bilgi ve dokümanların doğru ve tam olduğunu, akademik etik ve ahlak kurallarına uygun bir şekilde elde edildiğini belirtirim. Lisansüstü Tez/Proje Yazım çalışmasında kullandığım verilerde herhangi bir değişiklik yapmadığımı ve çalışmanın özgün olduğunu bildiririm.

Aynı zamanda bu çalışmanın özünde olmayan tüm materyal ve sonuçları tam olarak aktardığımı ve yararlandığım bütün kaynakları atıf yaparak belirttiğimi ve bu Lisansüstü Tez/Proje Yazım sırasında patent ve telif haklarının ihlal edici bir davranışımın olmadığını belirtir; aksi bir durumda aleyhime doğabilecek tüm hak kayıplarını kabullendiğimi beyan ederim.

Etik Kurulu onayına ihtiyaç bulunmaktadır.

Etik Kurul onayına ihtiyaç bulunmamaktadır.

..... / ..... / .....

SEMA BAŞKAN

## ÖZET

(Yüksek Lisans Tezi)

### (TÜRKİYE’DE SİVİL HAVACILIĞIN GELİŞİMİ VE EKONOMİ ÜZERİNE ETKİLERİ)

SEMA BAŞKAN

T.C. İstanbul Rumeli Üniversitesi

Lisansüstü Eğitim Enstitüsü

İşletme Anabilim Dalı

Tez Danışmanı: Dr. Ali İhsan Özeroğlu

Sivil havacılık sektörü, ülke ekonomisi, turizmi, kültürel ve ticari faaliyetleri üzerinde büyük önem arz eden bir sektördür. Bütün dünyada olduğu gibi Türkiye’de de havayolu firmalarının ve sefer sayılarının artmasıyla birlikte sivil havacılık sektörü de gelişerek stratejik önemi artmıştır. Bu tez çalışması, sivil havacılık sektörünün gelişimi ile birlikte bahsi geçen alanlarda küresel ölçekte ve Türkiye özelinde ekonomiye etkisi konusuna odaklanmaktadır. Sivil havacılık sektöründe özellikle THY’nin gelişmesiyle birlikte, uluslararası pazarda Türkiye önemli bir paya sahip olmuştur. Türkiye, 2019 yılı itibarıyla dünya ücretli-tarifeli ulusal ve uluslararası servisler yolcu-km sıralamasında 12., uluslararası servisler sıralamasında ise 9. sırada yer almıştır. Türkiye Avrupa’da ise ilk 5 ülke içerisinde yer almaktadır. Sivil havacılık sektöründe siyasi kaoslar, terör olayları, hastalıklar gibi dış faktörler olumsuz etkilerdir. Aralık 2019’da Çin’den başlayarak diğer ülkelere de yayılan “Corona Virüs Salgını” sivil havacılık sektörünü olumsuz yönde etkilemiştir. Ancak Türkiye’de sivil havacılık sektörünün yaşanan tüm olumsuz durumlara rağmen son yıllarda gelişme gösterdiği söylenebilir.

**Anahtar Kelimeler:** Sivil Havacılık, Ekonomi, Turizm, Sivil Havacılık Kurumları, Sivil Havacılık İşletmeleri.

## **SUMMARY**

**(M. Sc. Thesis)**

### **(DEVELOPMENT OF CIVIL AVIATION IN TURKEY AND EFFECTS ON THE ECONOMY)**

SEMA BAŞKAN

T.C. İstanbul Rumeli Üniversitesi

Graduate Education Institute

Department of Business

Supervisor: Dr. Ali İhsan Özeroğlu

The civil aviation sector is of great importance on the national economy, tourism, cultural and commercial activities. All over the world as well as in developing the civil aviation sector in Turkey together with the increase in the number of flights airline companies and increased strategic importance. This study is the bet with the development of the civil aviation sector on a global scale in the area, and focuses on the impact on Turkey's economy in particular. THY especially with the development of the civil aviation sector, Turkey has had a significant share in the international market. Turkey, as of 2019 the world-paid national and international scheduled passenger services in the 12-km rankings, took the 9th place in the ranking of international services. Turkey is also located in the top 5 European countries. The civil aviation sector is adversely affected by external factors such as political chaos, terrorist incidents and diseases. The "Corona Virus Epidemic", which started in China and spread to other countries in December 2019, negatively affected the civil aviation industry. However, despite all the negativity experienced in civil aviation in Turkey it said that improved in recent years.

**Key Words:** Civil Aviation, Economy, Tourism, Civil Aviation Organizations, Civil Aviation Enterprises.

## İçindekiler

İçindekiler.....	III
KISALTMALAR.....	V
TABLolar LİSTESİ .....	VII
ŞEKİLLER LİSTESİ .....	VIII
ÖNSÖZ.....	IX
GİRİŞ.....	1
1. TÜRKİYE’DE SİVİL HAVACILIĞIN GELİŞİMİ VE TARİHSEL SÜREÇLER.....	3
1.1. Sivil Havacılığın Hukuki Altyapısı .....	6
1.2. Sivil Havacılığın Teknik Altyapısı.....	11
1.3. Sivil Havacılığın İnsan Kaynakları Altyapısı .....	12
1.3.1. Sivil Havacılık ve Uçuş Okulları .....	13
1.3.2. Teknisyen ve Kabin Memuru Yetiştiren Kurumlar .....	16
1.3.3. Pilot Yetiştiren Kurumlar .....	17
2. TÜRKİYE’DE SİVİL HAVACILIK SEKTÖRÜNÜN TEKNİK ALTYAPISINDAKİ GELİŞMELER .....	21
2.1. Türkiye’de Sivil Havacılık Sektörü.....	21
2.1.1. Yolcu Trafiği.....	24
2.1.2. Uçak Trafiği.....	28
2.1.3. Yük Trafiği.....	30
2.2. Sivil Havacılık Sektöründe Yer Alan Kurumlar .....	35
2.2.1. Sivil Havacılık Kurumları .....	35
2.2.2. Sivil Havacılık İşletmeleri.....	36
2.2.3. Yer Hizmetleri ve İkram Kuruluşları .....	38
2.2.4. Bakım-Eğitim-Sağlık Kuruluşları .....	40
3. SİVİL HAVACILIĞIN EKONOMİYE KATKISI VE KARŞILAŞTIĞI OLUMSUZLUKLAR.....	42
3.1. Sivil Havacılık Sektörünün Finansal Boyutu .....	42
3.1.1. Finansal Büyüklük.....	43
3.1.2. Rekabet Düzeyi .....	46
3.2. Sivil Havacılığın Turizm Üzerindeki Etkileri .....	49
3.3. Sivil Havacılığın Küresel Pazar Payı Üzerindeki Etkileri .....	51
3.4. Sivil Havacılığın Türkiye Ekonomisi Üzerindeki Etkileri .....	57
3.5. Sivil Havacılığın Karşılaştığı Olumsuzluklar.....	64

SONUÇ .....	68
KAYNAKÇA.....	71



## KISALTMALAR

<b>AB</b>	:Avrupa Birliği
<b>ABD</b>	:Amerika Birleşik Devletleri
<b>A.Ş.</b>	:Anonim Şirketi
<b>ACI</b>	:Airports Council International
<b>a.g.e.</b>	:adı geçen eser
<b>a.g.m.</b>	:adı geçen makale
<b>Bkz.</b>	:bakınız
<b>C.</b>	:Cilt
<b>DHMI</b>	:Devlet Hava Meydanları İşletmesi
<b>EASA</b>	: European Aviation Safety Agency
<b>ECAC</b>	:European Civil Aviation Conference
<b>EUROCONTROL</b>	:European Organisation for the Safety of Air Navigation
<b>ICAO</b>	:International Civil Aviation Organization
<b>IATA</b>	:International Air Transport Association
<b>JAA</b>	:Joint Aviation Authorities/Müşterek Havacılık Otoriteleri
<b>MGM</b>	: Meteoroloji İşleri Genel Müdürlüğü
<b>MSB</b>	: Milli Savunma Bakanlığı
<b>MYO</b>	:Meslek Yüksek Okulu
<b>MÖHUK</b>	:5718 sayılı Milletlerarası Özel Hukuk ve Usul Hukuku Hakkında Kanun
<b>S.</b>	:Sayı

<b>s.</b>	:sayfa
<b>SHY</b>	:Sivil Havacılık Yüksekokulu
<b>SHGM</b>	:Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü
<b>THY</b>	:Türk Hava Yolları
<b>TİM</b>	:Türkiye İhracatçılar Meclisi
<b>TL</b>	:Türk Lirası
<b>TSHK</b>	:Türk Sivil Havacılık Kanunu
<b>TTK</b>	:Türk Ticaret Kanunu
<b>Ü</b>	:Üniversite
<b>vb.</b>	:ve benzeri

## TABLolar LİSTESİ

Tablo 1 Sivil Havacılık Eğitim Kurumları(4 Yıllık) .....	19
Tablo 2 Sivil Havacılık Kurumları (2 Yıllık) .....	20
Tablo 3 Havalimanları, Heliportlar ve İniş Şeritleri .....	23
Tablo 4 Hava Araçları .....	23
Tablo 5 Türkiye Yolcu Trafiği Sayıları .....	24
Tablo 6 Yolcu Sayısı 25 Milyon Üzerinde Olan Havalimanlarına Ait Yolcu Trafiği Sıralaması .....	26
Tablo 7 SHGM Havayolu Uçak Filosu İstatistikleri.....	28
Tablo 8 Uçak Trafiği.....	29
Tablo 9 Yük Trafiği .....	30
Tablo 10 Türkiye 2020 İlk Çeyrek Toplam Uçak, Yolcu ve Yük Göstergeleri .....	33
Tablo 11 2019-2020 İlk Çeyrek Göstergelerinin Oranlanması .....	34
Tablo 12 2020-2022 Türkiye Havacılık Sektörü Beklentileri.....	34
Tablo 13 Hava Taşıma İşletmeleri.....	38
Tablo 14 Hava Taşıma İşletmeleri(Bakım ve Eğitim) .....	38
Tablo 15 Yer Hizmetleri Kuruluşları.....	40
Tablo 16 Yetkili Acente Kuruluşları.....	40
Tablo 17 2003-2018 Yılları Arasında Türkiye'nin Havayolu Yolcu Trafiğinde Dünyadaki Yeri .....	44
Tablo 18 2003-2018 Yılları Arasında Türkiye'nin Havayolu Yolcu Trafiğinde Avrupa'daki Yeri.....	45
Tablo 19 Hava Taşıma İşletmeleri.....	47
Tablo 20 Hava Araçları.....	48
Tablo 21 Küresel Sivil Havacılık Sektörünün Temel Göstergeleri ve Ekonomi Üzerindeki Etkileri/2018.....	51
Tablo 22 Dünya ve Bölgelerin Önceki Yıla Göre Yolcu Trafiği ile İlgili Gerçekleşmeleri.....	54
Tablo 23 Ükelere Göre Bağlantı Sayısı ve Büyüme Oranları.....	58
Tablo 24 Ciro ve Personel Sayısı .....	60
Tablo 25 THY 2018-2019 Yılı Gider Tablosu (milyon TL).....	61
Tablo 26 THY 2018-2019 Yılı Hasılat/Gelir Tablosu (milyon TL) .....	62
Tablo 27 Türkiye'de 2003-2018 Yılları Arası Aktif Havalimanı, Hava Aracı, Personel Sayısı ve Ciro Miktarı.....	63
Tablo 28 Toplam Yolcu ve Kargo Gelirlerinin Coğrafi Dağılımı/milyon TL .....	63
Tablo 29 2010-2019 Yılları Toplam Yolcu Trafik Gerçekleşmeleri ve 2020-2022 Yılları DHMİ Öngörülleri .....	67

## ŞEKİLLER LİSTESİ

Şekil 1 Türkiye Yolcu Trafiği.....	25
Şekil 2 Türkiye Koltuk Kapasitesi.....	26
Şekil 3 Türkiye 2019 Yılı Taşınan Yolcu Sayısı .....	27
Şekil 4 Türkiye Yıllara Göre Toplam Uçak Sayısı .....	28
Şekil 5 Türkiye Uçak Trafiği.....	30
Şekil 6 Türkiye Yük Trafiği .....	31
Şekil 7 Türkiye Kargo Grafiği (Son 17 Yıl).....	32
Şekil 8 2019 Yılı Dış Hat Yolcu Taşımacılığı Hava Yolu Şirketlerini Yolcu Payları...	45
Şekil 9 2015-2019 Yılları Yerli-Yabancı Hava Yolu Şirketleri Dış Hat Yolcu Payları	46
Şekil 10 2019 Yılı İç Hat Yolcu Taşımacılığında Hava Yolu Şirketleri Yolcu Payları	49
Şekil 11 2019 Yılı Eurocontrol Bölgesi IFR Uçuş Trafiği Pazar Dağılımı .....	55

## ÖNSÖZ

Bu çalışmada, Türkiye’de sivil havacılığın gelişimi ve ekonomi üzerine etkileri incelenmiştir. Uluslararası pazarda rekabet edebilme ve büyüme stratejilerinin eş zamanlı nasıl uygulanabileceği , bu stratejilerin ülke ekonomisine katacağı artı değerler konu edinilmiştir. Bu tezle ulusal sivil havacılık sektörünün gelişme ve rekabet stratejisi ortaya konularak , özel havacılık kurumlarına yol gösterici olmak amacıyla literatür taraması yapılmıştır.

Çalışma süresince desteklerini hiçbir zaman eksik etmeyen, bana olan güvenlerini hiç kaybetmeyen aileme ve yol arkadaşım Emir BAŞKAN’a teşekkür ederim.



## GİRİŞ

20. yüzyıldan sonra hızlı bir şekilde gelişen havacılık sektörü, taşımacılık sektöründe önemli bir paya sahip olmuştur. Günümüzde artık yolcular hız, güven ve rahatlık unsurlarını göz önünde bulundurarak hava taşımacılığını diğer ulaşım araçlarına göre daha sıklıkla kullanmaktadırlar. Sektördeki firmalar ise, yolculara daha iyi ve daha kaliteli hizmet verebilmek için faaliyetlerini yürütmektedirler.

Bu bağlamda ulaşım sektöründe her ne kadar karayolu ulaşımı uzun yıllardır insanların öncelikli tercihleri olmuş olsa da son dönemde havayolu taşımacılığında da oldukça mesafe kat edildiği ve söz konusu taşımacılığın toplumun farklı kesimlerinin öncelikli ulaşım tercihinine dönüştüğü anlaşılmaktadır.<sup>1</sup>

Havacılık sektörü, ülkenin ekonomisi, turizmi, kültürel faaliyetleri, ticaretleri üzerinde büyük önem arz eden bir sektördür. Bu yönüyle dünyanın en mühim finansal kazanç, hizmet üretim ve istihdam potansiyeli bulunan sivil havacılık sektörü, bilhassa 1990'lı yıllardan sonra uluslararası ve kıtalararası uçuş sayılarında da artış görülmesiyle birlikte oldukça değerli bir finansal sektöre dönüşmüştür. Bu durumun ortaya çıkmasında, sektör içerisinde meydana gelen büyük rekabet ve uluslararası uçuş faaliyetinde bulunan havayolu şirket sayısındaki artışın etkili olduğu söylenebilir. Tüm dünyada olduğu gibi ülkemizde de havayolu firmalarının ve sefer sayılarının artmasıyla birlikte havacılık sektörü daha da gelişmiştir.

Havayolu şirketleriyle birlikte sektör içindeki pek çok unsur düzenli olarak büyümektedir. Bu noktada sektörde temel aktör durumunda olan havayolu şirketleri, havalimanları, uçak üreticileri ve yine sektörde tedarik zinciri hizmetlerini yürüten aktörlerden olan catering üreticileri, teknik destek firmaları da sektördeki gelişen hizmet üretimi kimliğine uygun bir şekilde gelişmektedirler.

Sivil havacılık kavramı sektörel anlamda ele alındığında, genellikle havayolu şirketleri anlaşılmaktadır. Ancak sektördeki büyümeyle birlikte görüldüğü üzere, sektörde birer aktör olan her unsur, aslında sektör için son derece önemli sac ayakları olup her birinin mühim olduğu ortaya çıkmaktadır.

Bu tez çalışmasında, sivil havacılık sektöründe yaşanan gelişimle birlikte bahsi geçen alanlarda ekonomiye etkisi konusuna odaklanmaktadır.

---

<sup>1</sup> Ayşe Elif Yazgan; Sema Yiğit, "Türk Sivil Havacılık Sektörünün Uluslararası Rekabetçilik Düzeyinin Analizi", *Selçuk Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Sosyal ve Ekonomik Araştırmalar Dergisi*, 2013, 13(25), 424.

Araştırmanın temel amaçları doğrultusunda birinci bölümde Türkiye’de sivil havacılığın gelişimi ve tarihsel süreçler konusu ele alınmıştır. Bu kapsamda öncelikle, sivil havacılığın tarihsel gelişimi değerlendirilmiştir. Daha sonra sivil havacılığın hukuki altyapısı, sivil havacılığın teknik altyapısı, sivil havacılığın insan kaynakları altyapısı, sivil havacılık ve uçuş okulları, teknisyen ve kabin memuru yetiştiren kurumlar, pilot yetiştiren kurumlar incelenmiştir.

Çalışmanın ikinci bölümünde Türkiye’de sivil havacılık sektörünün teknik altyapısındaki gelişmeler ana başlığı altında yolcu trafiği, uçak trafiği ve yük trafiği unsurları ele alınmıştır. Daha sonra sivil havacılık kurumları, sivil havacılık işletmeleri, yer hizmetleri ve ikram kuruluşları gibi sivil havacılık sektöründe yer alan kurumlar değerlendirilmiştir. Bununla birlikte bakım, eğitim ve sağlık kuruluşları da kısaca ele alınmıştır.

Çalışmanın üçüncü bölümünde sivil havacılığın ekonomiye katkısı ve karşılaştığı olumsuzluklar ele alınmıştır. Bu çerçevede sivil havacılık sektörünün finansal boyutu, sivil havacılığın turizm üzerindeki etkileri, sivil havacılığın küresel pazar payı üzerindeki etkileri, sivil havacılığın Türkiye ekonomisi üzerindeki etkileri ve sivil havacılığın karşılaştığı olumsuzluklar gibi konular değerlendirilmiştir. Çalışma sonuç ve değerlendirme kısmıyla tamamlanmıştır.

## 1. TÜRKİYE'DE SİVİL HAVACILIĞIN GELİŞİMİ VE TARİHSEL SÜREÇLER

Havacılık sektörü, küresel anlamda, insanları, kültürleri ve örgütleri birbirine bağlayan sektörlerden birisi olarak önemli sektörlerden birisidir. Havacılık sektörüne dahil olan pek çok paydaştan söz edilebilir. Sektör içinde birbirleriyle ilişki halinde olan bütün bu paydaşların kendi içlerinde farklı süreçler sürdürülmektedir.<sup>2</sup> Bu noktada sivil havacılık sektörü bağlamında, özel veya ticari olarak yürütülen ve askeri niteliği haiz olmayan havacılık çalışmalarının tamamı sivil havacılık alt sektörü kapsamında yürütülmektedir.

Askeri amaçlara hizmet eden havacılık faaliyetlerinin haricindeki bütün havacılık faaliyetlerinin sivil havacılık olarak isimlendirileceği söylenebilir. I. Dünya Savaşı sonrasında uçakların askeri amaçlarla bir silah olarak kullanılmasıyla birlikte sivil ve askeri havacılık çalışmalarının da büyük oranda ayrışmaya başladığı ve böylelikle sivil havacılığın önem kazanmaya başladığı bilinmektedir.<sup>3</sup>

Sivil havacılık sektörü, tarihsel süreç içerisinde sürekli olarak gelişmekte, yenilenmekte ve gün geçtikçe ulaşım sektöründeki konumunu sağlamlaştırmaktadır. Sivil havacılık faaliyetlerini yürüten kurumlardan her biri, insanların ve kargoların, güvenli ve hızlı olarak dünyanın bir bölgesinden diğer bölgesine taşınmasını hedeflemektedirler. Bu amaçlar çerçevesinde de, hizmet ve yapısal yatırımlarla birlikte sivil havacılık sektöründe bulunan faaliyet alanlarının ve materyallerin tamamına yönelik sürekli olarak stratejik yatırımlarda bulunmaktadır.

Havacılık sektörünün bir diğer yönü ise, en hızlı ulaşım ağının bu sektöre ait olmasıdır. Bu özellik sayesinde havacılık sektörü küresel süreçleri ve iş olanaklarını hızlandıran bir nitelik kazanmaktadır. Havacılık sektörünün sahip olduğu bu özellikler, uluslararası ticaret ve turizmin kolay yürütülmesine katkıda bulunması yönüyle ekonomik büyümeye katkı sağlayan bir yapı arz etmektedir.<sup>4</sup>

---

<sup>2</sup> ICAO, "Milestones in International Civil Aviation", <https://www.icao.int/abouticao/History/Pages/Milestones-in-International-CivilAviation.aspx> (Erişim Tarihi: 02.01.2021).

<sup>3</sup> Korhan Oyman, Havaalanı Yönetim Modeli ve İşleyiş Sistemleri, (Yayınlanmamış Doktora Tezi, Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Eskişehir 1998), 5.

<sup>4</sup> ICAO, "How ICAO Develops Standards", <https://www.icao.int/abouticao/AirNavigationCommission/Pages/how-icaodevelops-standards.aspx> (Erişim Tarihi: 02.01.2021).

Sivil havacılık aynı zamanda, günümüz ülke ekonomilerine doğrudan katkı sağlayan çok mühim bir endüstri haline de dönüşmüş durumdadır. Hava yolculuğunu, kitlesel küresel turizmi ve tedarik zincirlerini de içine alan bir endüstri koludur. Hava ulaşım sistemleri, havayolları, yerdeki bütün hizmet sağlayıcılar ve yetkililer söz konusu sektörün unsurları arasında yer alırlar. Bu konular, havadaki ve yerdeki sivil havacılık tanımlamalarını da beraberinde getirmektedir.

Uluslararası Hava Taşımacılığı Birliği (IATA)'nin yayınladığı 2018 yılı sivil havacılık sektörüne ait istatistiklerde, sektörün ne kadar büyük bir yapıda olduğu anlaşılmaktadır. İstatistikler çerçevesinde ortaya çıkan veriler şu şekildedir<sup>5</sup>;

- 2018 yılı içerisinde uçakla seyahat eden yolcuların sayısı 4,4 milyarı bulmuştur. Uçuşlar ayrı ayrı değerlendirildiğinde (bir yolcunun aktarmalı olarak birden fazla uçuşa dâhil olması durumunda) bu sayı 8,8 milyar kişiye ulaşmaktadır. 2017 yılıyla mukayese edildiğinde, yolcu sayısı oranı % 6,9 olarak artmıştır.

- 2018'de % 37,1 oranıyla en fazla yolcu Asya-Pasifik bölgesinde yer alan havayollarınca taşınmıştır. Bunu % 26,2 oran ile Avrupa kaynaklı havayolları ve % 22,6 oran ile Amerika kaynaklı havayolları izlemektedir.

- 2018'de akaryakıt harcamalarında % 12 tasarrufun sağlandığı görülmüştür.

- 2018'de dünya üzerinde yer alan 22.000 şehir doğrudan uçuşla birbirine bağlanmışlardır. 2017 senesi ile mukayese edildiğinde doğrudan uçuşla birbirine bağlanan şehir sayısında 1.300 adet artış görülmüştür.

Sivil havacılık sektörüyle ilgili 2018 istatistiklerinde öne çıkan diğer bir veri ise, yolcu-kilometre kriteri bağlamında değerlendirilen en büyük havayolu şirketleri ile ilgilidir. Söz konusu hava yolu şirketleri şunlardır;<sup>6</sup>

- American Airlines (330, 6 milyar)
- Delta Air Lines (330 milyar)
- United Air Lines (329, 6 milyar)

---

<sup>5</sup> IATA, Covid-19 Updated Impact Assessment, IATA Press, 2020, 1-9. <https://www.iata.org/> (Erişim Tarihi: 02.01.2021).

<sup>6</sup> IATA, a.g.e., 1-9.

- Emirates (302, 3 milyar)
- Southwest Airlines (214, 6 milyar)

Havacılık sektöründe son zamanlarda da ciddi bir değişim hızı ortaya çıkmıştır. Bu değişim hızı uluslararası ve ulusal pazarların rekabet etmeleri sonucu hizmetlerinin çeşitliliğini arttırmaları, taşımacılık alanındaki yatırımlarına büyük bir oranda katkı sağlamaları ve gelişen ekonomiler sayesinde ortaya çıkmıştır. Diğer bir taraftan ise ekonomik refah seviyelerinde ortaya çıkan artışın ve aynı zamanda havacılık maliyetlerinin düşmesinden dolayı bireyler daha fazla seyahat etmişler ve bu sayede havacılık sektöründe gelişim hızlanmıştır. Son dönemlerde faaliyete geçen yeni ve son derece modern olan havalimanları, ülkelerin ve hükümetlerin sektöre verdikleri hizmetler ve güncel olarak aktif çalışan hava araçlarının kalitesi sivil havacılık sektörünün gelişmesinde önemli katkılar sağlamıştır. Teknolojide yaşanan ciddi gelişmeler ve küreselleşmenin de etkisiyle ilerleyen yıllarda da sivil havacılıkta gelişmeler yaşanması beklenebilir.<sup>7</sup>

Ulaştırma ve haberleşme hizmetleri 1939 senesinde 3613 sayılı kanun ile birlikte teşekkül eden Ulaştırma Bakanlığı'na verilmiştir. 1945 senesinde ise 4770 sayılı kuruluş kanunuyla Ulaştırma Bakanlığı'nın yetki alanı genişletilmiştir. Ulaştırma Bakanlığı, Haberleşme ve ulaştırma ile ilgili taleplerin ve ihtiyaçların tespit edilmesini ve bu ihtiyaçları karşılayacak planlamaların yapılmasını sağlamaktadır.

Türkiye'de sivil havacılık sektörü 1910'lu seneler itibari ile başlamış olmasıyla birlikte 1933 senesinde 5 adet uçak ile küçük bir filo olarak "Türk Hava Postaları" ismiyle başlatılmıştır. Türkiye Cumhuriyeti Devleti'nin sahip olduğu ve MSB'ye bağlı "Havayolları Devlet İşletme İdaresi" ülkemizde taşımacılık faaliyetlerini gerçekleştirmek ve sivil havayolları kurma görevleriyle yetkilendirilmiştir.<sup>8</sup>

Büyüme oranları ve uluslararası sıralama göz önünde bulundurulduğunda, Türkiye'nin de sivil havacılık sektöründe mühim bir istihdam altyapısı oluşturduğunu ifade etmek gerekmektedir. 2003 senesinde 65.000 personel istihdamı sağlayan ve

---

<sup>7</sup> Nuran Karaağaoğlu, *Sivil Havacılık Alanındaki Sektör Beklentileri Ve İstihdam Taleplerinin Akademik Programların Oluşturulmasında Etkisi: YÖK-SHGM Sivil Havacılık Eğitim Komisyonu Çalışmaları*, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Maltepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul, 2015, 6.

<sup>8</sup> SHY-66, Hava Aracı Bakım Personeli Lisans Yönetmeliği, 2014, 91. <https://www.mevzuat.gov.tr/> (Erişim Tarihi: 02.01.2021).

cirosu 2,20 milyar dolar olan sektör, 2018 senesinde 209.049 adet personel istihdamı sağlamış ve cirosunu 27,20 milyar dolara ulaştırmıştır.<sup>9</sup>

Ülkemiz, özellikle son 16 yılda sivil havacılık alanında büyüme göstermiştir. Havacılık endüstrisi bölgemizde ve dünyada sivil havacılık sektöründeki gelişmeye önemli katkıda bulunmaktadır. Uluslararası havacılık kuruluşları tarafından yayımlanmış olan pek çok raporda son yıllarda gerçekleştirdiği gelişimle ülkemiz küresel ölçekte havacılık sektöründe üst sıralarda bulunmaktadır. Yeni havalimanıyla birlikte ülkemizin dünya havacılık sektöründe gösterdiği gelişme ve büyümeyi önümüzdeki yıllarda da sürdürmesi beklenmektedir.<sup>10</sup>

### **1.1. Sivil Havacılığın Hukuki Altyapısı**

Dünyada ilk balon uçuşunun gerçekleşmesinden sonra, havacılığa ilişkin kurallar da konulmaya başlanmıştır. Söz konusu kurallar önceleri sözleşme şeklinde olup sonraki yıllarda hukuki kurallar haline dönüşmüştür. Bu bağlamda hava hukukunun uluslararası bir düzenlemeye dönüşmesini sağlayan sözleşme Chicago Sözleşmesi'dir. Günümüzde de varlığını sürdüren bu sözleşmenin 190 üye ülkesi bulunmaktadır<sup>11</sup>

Hiç şüphesiz dünya ülkelerinin, sivil havacılığa ilişkin yetkileri, politik nedenler veya küresel ölçekli bazı kuruluşların gerçekleştirdikleri baskılarla kötüye kullanılmaya müsaittir. Bunu engellemek amacıyla Chicago Sözleşmesi'nde; üye devletlerin sivil havacılık yetkilerini sözleşme amaçlarının dışında bir maksatla kullanamayacağı açıkça ifade edilmiştir<sup>12</sup>

Günümüzde sivil havacılık sektöründe emniyet ve güvenliği temin etmek için düzenlenen kurallar, yalnızca ICAO tarafından belirlenmekte olup bu kuralların denetimi ise, örgütün kendi içinde belirlediği şekilde icra edilmektedir. Ülkelerden bu kurallara riayet etmeyenlerin olması durumunda, o ülkeye yönelik uçuşların kaldırılmasının söz konusu olabileceği durumlar yaşanabilmektedir. Dolayısıyla gerek

<sup>9</sup> Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Faaliyet Raporu 2019, Ankara, 2020, 42. <http://web.shgm.gov.tr/> (Erişim Tarihi: 02.02.2021).

<sup>10</sup> Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Faaliyet Raporu 2019, 24.

<sup>11</sup> Salih Uygur Kılınç, Avrupa Birliği-Eurocontrol Sivil Havacılık Düzenlemeleri ve Türkiye, (İstanbul: On İki Levha Yayıncılık, 2011), 41-42.

<sup>12</sup> Kılınç, a.g.e., 47.

sivil havacılık sektörüne yönelik gerekse ekonomiye yönelik olumsuzlukların önüne geçmek için, üye devletlerin ICAO kurallarına riayet etmeye önem verdikleri görülmektedir.

ICAO, 52 ülke temsilcisi ile Chicago'da yapılan çalışmalar sonucu hazırlanan "Uluslararası Sivil Havacılık Anlaşması" Washington D.C.'de üye ülkelerin imzalamasıyla birlikte 7 Aralık 1944'te kurulmuştur. ICAO'nun amacı savaş sonrasında havacılıkta ortaya çıkan teknik ve politik sorunların çözümüne yönelik genel düzenlemeler yapılmasıdır<sup>13</sup>

Bu noktada örgütün temel gayesi, uluslararası sivil havacılığın güvenli, düzenli ve ekonomik anlamda yapılanmasına, büyümesine ve devamına katkı sağlamaktır. ICAO, günümüzde dünyadaki en geniş kapsama sahip ve en üst düzeyde sivil havacılık örgütü niteliği taşımaktadır<sup>14</sup>

ICAO'nun amaç ve hedefleri ana hatları ile maddeler halinde aşağıda belirtildiği gibi özetlenebilir:

- Sivil havacılık sisteminin uluslararası ölçekte güvenli ve düzenli gelişimine destek olmak,
  - Uçuş emniyetinin geliştirilmesi,
  - Uçuş ve havaalanı güvenliğini sağlamak,
  - Hava araçlarının barışçıl maksatlarla yapımına ve işletilmelerine katkı sağlamak,
  - Uluslararası sivil havacılığın daha etkili olması için havayolu, havaalanı ve hava seyrüsefer tesislerinin gelişmesine destek olmak,
  - Küresel anlamda güvenli, düzenli ve ekonomik hava taşımacılığı ihtiyaçlarını sağlamak,
  - Haksız rekabetten kaynaklanabilecek israfı engellemek,
  - Sözleşmeye taraf ülkelerin haklarını muhafaza etmek ve ülkelere uluslararası havayolu işletmeciliğinde fırsat eşitliği yaratarak ayrımcılığın önüne geçmek,

---

<sup>13</sup> Neşe Birgören, Uçuş Emniyeti Açısından Ekip Kaynak Yönetimi Uygulamalarının Kabin Ekibi Üzerindeki Etkisine İlişkin Bir Araştırma, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Gelişim Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul 2015), 11.

<sup>14</sup> Dışişleri Bakanlığı, Dışişleri Bakanlığı 2011 Faaliyet Raporu. <https://www.mfa.gov.tr/> (Erişim Tarihi: 04.02.2021).

• Uluslararası sivil havacılıkla ilgili bütün konuların gelişmesi ve yenilenmesi için çaba harcamak<sup>15</sup>

Sivil havacılık sektöründe bir diğer uluslararası kuruluş ise IATA'dır. IATA, yalnızca havayolu şirketleri tarafından üye olunan, uluslararası ölçekte bir ticari kuruluştur. IATA, emniyetli, güvenli ve ekonomik hava ulaşımını gerçekleştirebilmek amacıyla 1945'te Havana, Küba'da kurulan havayolları arası bir kuruluştur. Örgüt merkezleri Montreal ve Cenevre'dedir. IATA, 31 ülkeden 57 üye ile kurulmuş olup ve halen 140 ülkeden 270 üyesi bulunmaktadır<sup>16</sup>

IATA'nın amaçlarından en mühimi, havayolu hizmetlerinin geliştirilmesi ve maliyetin azaltılmasını temin etmektir. Ayrıca IATA'nın amacı 1960 ve 1970'li yıllarda ortaya çıkan; yolcu ücretlerini, havaalanı kullanımını ve hava seyrüsefer hizmetlerine ait ücretleri minimum hale getirmek ve bu ücretlerin sadece tesisler için ve gereken düzeyde olmasını temin etmektir<sup>17</sup>

Uluslararası sözleşmeden kaynaklanan hukuki sorumluluklarla birlikte ülkemizde sivil havacılığın tabi olduğu iç hukuk ilkeleri de bulunmaktadır. TSHK'nın "Havayolu ile Taşımalar" başlığı altında yer alan 3. kısmının "İç Hat Taşıma Sözleşmesi" başlığı altında yer alan 1. bölümünün "Uygulanacak hükümler" başlığının 106. maddesinde, havayoluyla yurt içinde gerçekleştirilecek taşımalar açısından; bu Kanunda hüküm olmadığı sürece, Türkiye'nin taraf olduğu uluslararası anlaşma hükümlerinin ve bu anlaşmalar içerisinde de hüküm olmadığı durumlarda, TTK hükümlerinin uygulanacağı belirtilmiştir. Bu madde çerçevesinde iç hat taşımaları için TSHK hükmü olmadığı hallerde 26 Mart 2011'den itibaren 1999 Montreal Konvansiyonu'ndaki hükümlerin esas alınması uygun görülmüştür. TSHK ve ülkemizin taraf olduğu uluslararası anlaşmalarda bir hüküm olmadığı halde de TTK hükümlerinin geçerli olacağı ifade edilmiştir. Nitekim TTK'nın "Taşıma İşleri" başlıklı 4. Kitabı'nda yer alan 852. maddesi, genel anlamda karayolu taşımacılığını düzenlemekle birlikte deniz, demir, havayolu taşımacılığıyla posta idaresiyle ilgili özel hükümleri saklı tutmaktadır.

---

<sup>15</sup>ICAO, Milestones in International Civil Aviation.  
<https://www.icao.int/abouticao/History/Pages/Milestones-in-International-CivilAviation.aspx> (Erişim Tarihi: 02.01.2021).

<sup>16</sup> Cem Kozlu, Bulutların Üstüne Tırmanırken (İstanbul: Remzi Kitabevi, 2015), 49.

<sup>17</sup> John W. Sherman, Latin America In Crisis, Westview Press, London, 2000, 67.

Söz konusu hükümlerin Türk taşıma hukukunda yer alan genel hükümler olmasından dolayı, diğer taşımacılıklara ilişkin özel kanunlarda hükme rastlanmadığı durumlarda TTK'nın "Taşıma İşleri" başlıklı 4. Kitabında yer alan hükümlerin uygulanacağı kabul edilmiştir.<sup>18</sup>

Uluslararası sivil havacılık faaliyetleri için gerçekleştirilecek olan asli kaynakların uluslararası antlaşmalar olduğu bilinmektedir. Türkiye açısından bakıldığında 26 Mart 2011 tarihine kadar esas addedilen metin, 1929 tarihli Varşova Konvansiyon ve bu konvansiyonda değişiklikler yapan 1955 tarihli Lahey Protokolü olmuştur. Söz konusu tarih sonrasındaki süreçte ise, 26 Mart 2011 tarihinde ülkemizde yürürlüğe giren ve asli hukuk kaynağı olarak kabul edilen 1999 tarihli Montreal Konvansiyonu'dur.<sup>19</sup>

5718 sayılı MÖHUK'un 29. maddesinin yalnızca eşya taşımalarını içermesinden dolayı ülkemizde yolcu taşıma sözleşmeleri için uygulanamamaktadır. Yolcu taşıma sözleşmelerinde TTK'daki yolcu taşımalarıyla ilgili hükümler ve uluslararası yolcu taşımacılığı ile ilgili sözleşmeler uygulanmaktadır.

Günümüzde Türk Hava Yolları, bir özel hukuk tüzel kişisi olarak hava taşıma faaliyeti sürdürmektedir. Diğer taraftan sivil havacılık sektöründe faaliyet gösteren, hava taşıma faaliyet yapan başka özel şirketler de bulunmaktadır. Hava taşıma faaliyetinin devlet tarafından gerçekleştirilmesi sonrasında bu faaliyetin özelleştirilmesi ve sektöre ilişkin serbestleştirme uygulamaları neticesinde günümüzde hava taşıma faaliyetleri özel sektör tarafından gerçekleştirilmekte ve Türk Hava Yolları ise altın hisse ile imtiyazlı şekilde yönetilmeye devam edilmektedir. Ayrıca hava taşıma faaliyeti sunan ticari hava işletmeleri idarenin denetimi ve gözetimi altında bu faaliyeti gerçekleştirmektedir. Türkiye'de hava taşıma faaliyeti kanunla idareye bir görev olarak verilmemiş, aksine idare yapmakta olduğu hava taşıma faaliyetini özelleştirmiştir.<sup>20</sup>

---

<sup>18</sup> Sinan Sami Akkurt, Sivil Havayolu İle Yolcu Taşımacılığında Kaynaklanan Hukukî Sorumluluk, Doktora Tezi, (Yayınlanmamış Doktora Tezi, Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Konya 2014), 130-133.

<sup>19</sup> Akurt, a.g.e., 130-133.

<sup>20</sup> Aydın Gülan, "Türkiye'de Kamu Hizmetlerinin Gelişimi", İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Mecmuası, 56, No. 1-4, 1998, 107.

Hava taşıma faaliyetinde 2920 sayılı Türk Sivil Havacılık Kanununda düzenlenen ve kolluk faaliyeti kapsamında denetlenen hususlar olan emniyet ve güvenlik ile ekonomik meselelere ilişkin denetim ve gözetim faaliyeti gerçekleştirilmektedir. Örneğin 2920 sayılı Kanunun 27. maddesinde, Türk sivil hava araçlarıyla faaliyette bulunanların, SHGM'nin hava seyrüsefer güvenliğini temin etmek için yapacağı yahut yaptıracağı teknik denetim tabi oldukları düzenlenmiştir. Bu düzenleme ile hava taşımacılık faaliyetinin emniyetli ve güvenli bir şekilde gerçekleştirilebilmesi için amaçlanmaktadır.

Bütün bu bilgilerden hareketle ilave olarak ülkemizin üyesi olduğu ve ilişkide bulunduğu uluslararası kuruluşların; ICAO, (ECAC), ICAO Avrupa Kuzey Atlantik Bölgesel Havacılık Emniyet Grubu, EUROCONTROL, D8 Ülkeleri Sivil Havacılık Çalışma Grubu, JAA-TO, EASA Avrupa Havacılık Emniyeti Ajansı, IATA ve ACI olduğu ifade edilebilir<sup>21</sup>

DHMİ Genel Müdürlüğü'nün temellerini ise 1933 senesinde açılan ve hava meydanlarını ve havacılıkta taşımacılığı beraber yöneten Hava Meydanları Devlet İşletme İdaresi oluşturmaktadır. 1955 yılında uçak işletmeciliği Türk Hava Yolları (THY) Anonim Ortaklığa, yer hizmetleri ile Havaalanları işletmeciliği ise 1956 yılında DHMİ Genel Müdürlüğü'nün yetkisi altına girmiştir.<sup>22</sup>

Diğer taraftan faaliyetin sunulmasına ilişkin içeriksel olarak doğrudan bir müdahalenin az olduğu ifade edilebilir. Örneğin ticari hava işletmesi, hava taşıma faaliyetini gerçekleştireceği güzergahı seçmekte ve bu güzergahtaki yolcu sayısı ile yolculara sunulacak hizmetin içeriğini belirlemede serbesttir. Ekonomik açıdan kar edemeyeceği seferleri iptal edebilmekte, kar edebileceği rotaları tercih edebilmektedir. Nitekim bu faaliyette bulunup bulunmama tercihinin şirketlere ait olması nedeniyle idare tarafından bazı uçuş hatları teşvik kapsamına alınmakta, özendirme ve destekleme faaliyetlerine konu olmaktadır. Ayrıca ticari hava işletmeleri, aynı uçuşta farklı hizmetler (ticari – birinci sınıf uçuş (business class) ve ekonomi uçuş hizmetini) sunabilmekte; hava taşımacılığına ilişkin ticari yatırım ve iş birliklerini serbestçe gerçekleştirebilmektedir. Tüm bu nedenlerle, hizmetin içeriğine ilişkin kolluk

---

<sup>21</sup> <http://web.shgm.gov.tr/documents/sivilhavacilik/files/pdf/havacilik-isletmeleri/FTO.pdf> (Erişim Tarihi: 11.01.2021).

<sup>22</sup> Ümit Soyer, Havacılık Sektöründe Türk Havayolları'nın Yeri ve Öneminin İncelenmesi, (Yayınlanmamış Bitirme Tezi, Erciyes Üniversitesi Havacılık ve Uzay Bilimleri Fakültesi, Kayseri 2016), 17.

denetimini aşan bir denetim olmadığı ve ticari hava işletmesinin hizmetin içeriğini ticari gerekçelerle kendi iradesiyle belirleyebildiği söylenebilir.

## **1.2.Sivil Havacılığın Teknik Altyapısı**

Sivil havacılık sektöründe, sistemin yönetiminde ve yönlendirilmesinde liderlik konumunda olan taraflar, oluşturdukları istihdam imkanları ve yolculara sundukları çeşitli, her geçen gün gelişen hizmet kapasiteleriyle birlikte havayolu şirketleridir. Havayolu şirketleri, son yıllarda teknoloji için yaptıkları yatırımlar, ulaşımın kolaylaşmasına imkan tanımak için gerçekleştirdikleri teknik yenilikler ve genel anlamda sektördeki tüm paydaşlara etki eden yatırımlarıyla mühim bir ekonomik yapı oluşturmaktadırlar.<sup>23</sup> Bu bağlamda havayolu şirketleri, geçen zaman diliminde, sivil havacılık sektöründe öncül aktörler haline gelmişlerdir. Özellikle de özelleştirmeye yönelik adımlar havayolu şirketlerindeki gelişime ve sorunların hızlı bir şekilde çözümüne katkı sağlamıştır.

Daha önceki yıllarda yalnızca yolcuların uğrak yeri olan hava limanları, yıllar geçtikçe yaşam alanına dönüşmüştür. Hiç şüphesiz bu durumda, havayolu şirketlerinin sayısında görülen artışla birlikte sivil havacılık sektöründeki çalışmalardan faydalanan müşteri sayısındaki artışın da etkisi bulunmaktadır. Böylece havalimanlarının ilerleyen süreçte, kapasite olarak büyümeleri, hizmet olarak daha fazlasını sunmaları ve rekabet içinde olmaları, sivil havacılık sektöründe yer alan unsurların bir arada hareket etmelerine imkan tanıyan bir yapı arz etmeleri gerekmektedir. Bilhassa küresel ölçekteki örneklerine bakıldığı zaman, sivil havacılık sektörünün, havalimanı gelişmişliğine büyük önem vermesi gerekmektedir. Ayrıca küresel rekabet veya yerel rekabet boyutunda da, sektördeki tarafların işlerinde kolaylık sağlaması gerekmektedir.<sup>24</sup>

İşte sivil havacılık sektöründe, havayolu şirketlerinin ve buna bağlı havalimanlarının sağlıklı bir şekilde uçuş yapmaları ve bu uçuş üzerinden de bir reklam yapabilmeleri için, şirketlere sağlanacak teknik desteğin doğrudan ilişkisi vardır. Onarım, bakım ve geliştirme noktasında gerek uçaklar gerekse uçak içi

---

<sup>23</sup> Hakan Tunahan; Sinan Esen; Davut Takıl, "Havayolu Şirketlerinin Finansal Risk Düzeylerinin Bulanık Mantık Yöntemi İle Karşılaştırmalı Analizi", *Journal of Accounting, Finance and Auditing Studies*, Cilt: 2, Sayı: 2, 2016, 240.

<sup>24</sup> Ali Talip Akpınar, "Havalimanı İşletmeciliğinde Stratejik Yönetim Başarısı: T.A.V.", *Kocaeli Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, Sayı: 21, 2011, 152.

mekanizmalar dikkate alındığında, teknik destekte bulunmanın önemi daha da anlaşılmaktadır. Dolayısıyla teknik destek itibarıyla hem havayolu şirketlerinin kendilerinin sahip oldukları hem de dışarıdan sağladıkları teknik desteğin önemi gittikçe artmaktadır. Havayolu şirketlerinin gerçekleştirdikleri teknik destek yatırımları büyük maliyetli olsa da artık havayolu şirketleri için, teknik anlamda güvenilir ve gelişmiş bir anlayış açısından söz konusu hizmet oldukça önemlidir.<sup>25</sup>

### **1.3. Sivil Havacılığın İnsan Kaynakları Altyapısı**

Ülkemizde uçak sayısı 2003'ten beri % 218 artarak 515'e ulaşmıştır. Bunların 486'sı yolcu uçağı, 29'u ise kargo uçağıdır. Diğer havacılık araçları; 367'si genel havacılık, 260'ı balon, 200'ü hava taksi, ve 62'si zirai müdahale için hava aracı olmak üzere toplamda 1.404 hava aracı vardır. Koltuk kapasiteleri ise, son 16 yılda % 253 oranda artarak 97.351 kişilik sayıyı yakalamıştır. 2003'ten beri kargo kapasitesi ise % 625 artarak 2.194.650 kg'a ulaşmıştır.<sup>26</sup>

Ülkemizde havayolu firmaları; 1933'te kurulan THY 1990 yılına dek tek havayolu şirketi olmuştur. 1989 yılı Sunexpress havayolları, 1990 yılı Pegasus, 1992 yılı Onur air, 2001 yılı Atlasjet, 2015 yılı Atlasglobal Havayolları, 2008 yılı Anadolujet, 2001 yılı Hürkuş Hava Yolu Taşımacılık, 2009 yılında Tailwind Havayolları, 1997 yılı MNG Hava Yolları ve Taşımacılık, 2004 yılı ULS Havayolları Kargo Taşımacılık, 2006 yılı İHY İzmir Hava Yolları, Borajet Havacılık Taşımacılık Uçak Bakım Onarım 2010 yılından beri faaliyet göstermektedir<sup>27</sup>

Sivil havacılık sektörünün önemli aktörlerinden olan Airbus ve Boeing firmaları, 2030 yılına kadar her yıl yaklaşık yüzde 4,8 büyümeye ulaşarak iki katına çıkması beklenen mevcut 21,500 olan uçak sayısının 2030 yılında 37,500'e yükselmesini öngörmektedirler. 2030 yılında ülkemizdeki mevcut 47 havalimanının 80'e çıkartılması ve yılda taşınan yolcu miktarının 386 milyon, uçak sayısının 750'ye yükselmesi hedeflenmektedir<sup>28</sup>

---

<sup>25</sup> Selda Uca Özer; E. Görkem Kayaalp Ersoy, "Türkiye'de Faaliyet Gösteren Havayolu Şirketlerinin Marka Kişiliklerini Belirlemeye Yönelik Bir Araştırma", *Anatolia: Turizm Araştırmaları Dergisi*, Cilt: 23, Sayı: 2, 2012, 175.

<sup>26</sup> Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Faaliyet Raporu 2019, 30.

<sup>27</sup> Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Faaliyet Raporu 2019, 36.

<sup>28</sup> Karaağaoğlu, a.g.e., 8.

Bununla birlikte uluslararası havacılık endüstrisinin 2034 yılına kadar ortalama olarak % 4.1 büyümesi öngörülmekle birlikte gerçekleşen büyümeyle yıllık yolcu sayısının 7.3 milyara ulaşması beklenmektedir. Bu büyümeye göre hava kargonun ise yıllık olarak 150 milyon tona çıkması beklenmektedir. Söz konusu beklentiler çerçevesinde 105 milyon kişiye istihdam oluşturulacaktır. Havacılık sektöründe Gayri Safi Yurtiçi Hasılası içindeki payın da 6 trilyon dolara çıkması hesaplanmaktadır<sup>29</sup>

Dünya Havacılık Sektörü'nün 2050 yılı itibariyle 100 bin uçak hizmetiyle 16 milyar yolcu ve 400 milyon ton kargo taşınması beklenmektedir. Havacılığın Batı'dan Doğu'ya doğru kayacağı, Çin ve Hindistan ile birlikte Rusya, Türkiye, Endonezya, Brezilya ve Güney Afrika'nın ise büyümeyi en fazla etkileyen ülkeler olacağı öngörülmektedir<sup>30</sup>

### **1.3.1. Sivil Havacılık ve Uçuş Okulları**

Havacılık sektörü teknoloji yoğun bir sektör olup bu teknolojiler dinamik bir yapıya sahip olduğundan hemen her yıl değişiklik göstermektedir. Özellikle son yıllarda yeni sistemlerle ve bilgisayarlarla birlikte uçak yapım-bakım ve seyrüsefer sistemleri giderek teknolojinin daha fazla kullanıldığı bir yapıya kavuşmuştur. Bu teknoloji yoğunluğu ise bu alanda yetişmiş insanlara ihtiyaç doğurmaktadır.

SHGM, SHY-147 onayı bulunmayan ancak SHY-66 talimatı temel bilgi gerekliliklerine uygun programlarıyla faaliyetlerini sürdürdüğü belirlenen; MEB MTEG'e bağlı uçak bakım alanında, havacılık bakımına yönelik eğitim sağlamak üzere faaliyetlerde bulunan, Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi kapsamındaki kamu veya özel okullarla YÖK Kanunu hükmü kapsamı çerçevesinde, uçak bakım alanında havacılık bakım eğitimi faaliyetinde bulunan yüksekokul, fakülte ve meslek yüksekokulları için gerçekleştirilecek denetim ve değerlendirmeler sonucunda "Tanınan Okul" statüsünün verilebileceği "SHY-147 Kapsamında Tanınan Okul Statüsü" konusunu içeren bir genelgeyle düzenlemiştir.<sup>31</sup>

<sup>29</sup> Ufuk Uğur, Hizmet Dağıtım Kanalında Üyelere Yönelik Pazarlama Stratejilerinin Kanal Performansına Etkisi, Türk Havacılık Sektörü Örneği, (Yayınlanmamış Doktora Tezi, Beykent Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul, 2017), 20.

<sup>30</sup> Karaağaoğlu, a.g.e., 13.

<sup>31</sup> Hava Aracı Bakım Personeli Lisanslandırma Prosedürü, <http://web.shgm.gov.tr/>, (Erişim Tarihi: 04.02.2021).

Bu çerçevede uçak teknolojisinde akreditasyonun sağlanması "Tanınan Okul" statüsünün alınması durumunda gerçekleştirilebilir. 11 Temmuz 2014'te yayımlanan 26005653 - 010. 06. 01/2050 sayılı genelge hükümlerine göre "Tanınan Okul" statüsü programını tamamlayarak mezun olacaklar için kategorilerine uygun modüllere yönelik muafiyet sağlanarak ve SHT-66 IR 66.A.30 maddesi kapsamındaki bakım deneyim sürelerinin şu şekilde olacağı belirtilmiştir:

- A Kategorisi ve B3 ile B1.2 ve B1.4 alt kategoriler için 2 yıl,
- B2 Kategorisi ile B1.1 ve B1.3 alt kategoriler için 3 yıl,

Başvuran okullar arasından talep edilenler ise şu şekilde sıralanmaktadır:

1. Eğitimlerin, SHT-66 Talimatı EK-1.C SHT 66 Temel Bilgi gerekliliğini karşılaması gerekmektedir,
2. Öğrencilerde bilgi ve el becerilerini arttırmak maksadıyla pratik eğitimi gerekli kılan modüller ile (B1.1 için 7,11,15,17 nolu modüller, B2 için 7,13,14 nolu modüller) ilgili gerekliliklerin sağlanması gerekmektedir,
3. Geçme notu, 100 üzerinden minimum 75 puan şeklinde belirlenmelidir,
4. Teorik bazda sınıf ortamı için 28, pratik bazda eğitim için 15 kişilik sınıf kapasitesi temel alınmakla birlikte bu sayı teorik sınıf ortamı açısından 35'i, pratik eğitim açısından 20'yi geçmemesi istenmektedir.

SHY-66 A Kategorisi lisansı sahibine; lisans ve yetkilendirme belgesi mevzuatında ifade edilen sınırlandırmalar çerçevesinde kalmak koşuluyla, sahibi tarafından bizzat gerçekleştirilen planlı küçük hat bakım ve basit arıza giderme işlemlerinin akabinde bakım çıkış sertifikası düzenleme yetkisini tanımaktadır.

SHY-66 B1 Kategorisi lisansı, sahibine; hava aracının yapısı, güç ünitesi, mekanik ve elektrik sistemlerinin üzerinde gerçekleştirilmiş bakım faaliyetlerini tamamlamasının ardından bakım çıkış sertifikasını düzenleme yetkisini tanımaktadır.

SHY-66 B2 Kategorisi lisansı, sahibine; aviyonik ve elektrik sistemler üzerinde gerçekleştirilmiş bakım faaliyetlerinden sonra bakım çıkış sertifikasını düzenleme yetkisini tanımaktadır.

SHY-66 B3 Kategorisi, hava aracına ait bakım lisansı, sahibine B3 destek personeli olarak uçağın yapısının, güç ünitesinin, mekanizmasının ve elektrik sistemlerinin

bakım faaliyetlerini yapma yetkisini, arıza tespitinin ve arıza giderme işlemlerinin dışında, çalışıp çalışmadıklarını belirlemek maksadıyla yalnızca basit testlerin yapılmasını içeren aviyonik sistemler üzerinde çalışma yetkisini tanımaktadır. B3 Kategorisi, kalkış ağırlığı maksimum 2.000 kg veya daha aşağısı olan piston motorlu basınçlandırılmayan uçaklarda geçerli olmaktadır.

C Kategorisi hava aracı bakım lisansı, sahibine hava aracında yapılan üs bakımından sonra bakım çıkış sertifikasını düzenleyebilme yetkisini tanımaktadır. Kategori C lisans edinimi akademik tecrübeyle de sağlanabilir.<sup>32</sup>

Yukarıdaki kriterlerin değerlendirilmesi sonucunda ve gerekli nitelikleri haiz okullara “Tanınan Okul” sertifikası hakkı tanınacaktır. “Tanınan Okul” sertifikası süresi 5 yıl olup, süre içinde gerçekleştirilecek denetim ve değerlendirmeler ile süre uzatılabilecektir.<sup>33</sup>

Bu genelge çerçevesinde “Tanınan Okul” statüsündeki üniversitelerin mezunları yönetmelikteki kategori ve alt kategoriler için gereken bakımlara yönelik deneyimleme süresini tamamladıkları takdirde SHY-66 Hava Aracı Bakım Lisansı almaya hak kazanabileceklerdir.

Bu bağlamda sivil havacılık sektörü içerisinde görev almak için yeterlilik belgesi istenen personel için verilmesi gereken eğitimlere ait standartların belirlenmesi ve bu personellerin yetiştirilmesinde rol oynayan kuruluşlara SHGM tarafından yetki verilmektedir.<sup>34</sup>

Üniversitelerin bünyelerinde kurulan sivil havacılığa ilişkin liseler, meslek yüksek okulları ve fakülteler de SHGM tarafından yetkilendirilmektedir. Örneğin, Fatih Sultan Mehmet Üniversitesi kabin eğitimi, Eskişehir Sabiha Gökçen Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi türbinli uçak ve aviyonik eğitimi, Anadolu Üniversitesi Havacılık ve

---

<sup>32</sup> SHY-66, Hava Aracı Bakım Personeli Lisans Yönetmeliği, 2014. <https://www.mevzuat.gov.tr/> (Erişim Tarihi: 05.02.2021).

<sup>33</sup> SHY-147 Kapsamında Tanınan Okul Statüsü Genelgesi, 2014. <https://www.mevzuat.gov.tr/> (Erişim Tarihi: 05.02.2021).

<sup>34</sup> Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü, 2021. <http://web.shgm.gov.tr/tr/havacilik-isletmeleri/2063-hava-tasima-isletmeleri> (Erişim Tarihi: 15.01.2021).

Uzay Bilimleri Fakültesi birçok alanda eğitim vermek için SHGM tarafından yetkilendirilmiştir.<sup>35</sup>

### 1.3.2. Teknisyen ve Kabin Memuru Yetiştiren Kurumlar

Uçak bakımları, birtakım birbirinden farklı periyotlarla gerçekleştiği gibi, birbirinden farklı amaçlarla yapılan çalışmalar ve bir takım önleyici tedbirleri de barındırmaktadır. Uçaktaki farklı alanlarda, her biri kendi alanlarında deneyimli, eğitilmiş ve tecrübeli ve eğitilmiş teknisyenlerce çeşitli onarım ve bakım uygulamaları gerçekleştirilir.

Hava aracı hat bakımı yapan bakım kuruluşu, SHY 66-01'e göre belirli niteliklerdeki şu onaylayıcı personelleri çalıştırmalıdır: A Kategorisi (hat bakım mekanik teknisyenliği), B1 kategorisi (hava aracı mekanik bakım teknisyenliği), B2 kategorisi (hava aracı aviyonik bakım teknisyenliği) ve C kategorisi (hava aracı üs bakım mühendisliği veya teknisyenliği).

Sivil havacılık sektörünün teknik altyapısını oluşturan unsurlardan birisi olan kabin hizmetleri, uçuş faaliyetinin yürütülmesi safhasında, uçuşun başlamasıyla birlikte uçak içinde, kabin ekibindeki personelin yolculara sağladıkları, onları memnun etmek için kullanılan bütün yöntem ve uygulamaları içermektedir.<sup>36</sup>

Kabin hizmetleri içerisine:

- konfor,
- sağlık,
- beslenme,
- eğlence,
- güvenlik gibi pek çok hizmet dahil edilmektedir.

Kabin hizmetleri ayrıca, havayolu şirketlerinin fark yaratmalarında etkili olmaları itibarıyla uçuş faaliyetlerinin her safhasının kaliteli yapılmasına odaklanan faaliyetler bütününe içeren bir hizmet birimidir. Söz konusu faaliyetler içinde, kabin ekiplerinin,

---

<sup>35</sup> Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü, 2021. <http://web.shgm.gov.tr/tr/havacilik-isletmeleri/2063-hava-tasima-isletmeleri> (Erişim Tarihi: 15.01.2021).

<sup>36</sup> Türkan İşyapan Gürbüz; İlyas Sözen, "Kabin Ekiplerinin Duygusal Zekâ Yeteneklerinin Problem Çözme Becerilerine Etkisi Üzerine Bir Çalışma", BUJSS, 9(1), 2016, 47-48.

hizmet verdikleri yolcular ile hizmet hususunda ne tarz iletişimleri olduğunun ve ilgili hizmete ilişkin yeterlilik düzeyleri önem arz etmektedir.<sup>37</sup>

### 1.3.3. Pilot Yetiştiren Kurumlar

Sivil havacılık sektöründeki gelişmelerle birlikte dünyada ve Türkiye’de artan pilot ihtiyacı, pilot eğitiminde daha etkin ve verimli eğitim modelleri geliştirilmesi yönünde önemli bir etken olmuştur. ICAO, FAA ve EASA gibi uluslararası sivil havacılık örgütleri modüler ATPL (A), ATP (A) Entegre eğitim modelleriyle birlikte MPL Entegre eğitim modelini de geliştirmişlerdir. Bu model, 2005 yılı sonrasında uygulanmıştır. Bununla birlikte pilotların sahip olması gereken özellikler ve çalışma şartları da sürekli iyileştirilmeye çalışılmaktadır. Havacılıkta yaşanan yoğun hava trafiği içinde etkin bir iletişimde bulunmak için hava trafik kontrollerine ve pilotlara yönelik asgari operasyonel İngilizce seviyesi belirlenerek bu seviyenin yakalanması zorunlu hale getirilmiştir. Bilim ve teknoloji alanında öncü olan havacılık ve uzay sektöründe yaşanan gelişmeler, günümüz uçaklarını teknolojik olarak çok daha donanımlı ve emniyetli hale getirmiştir. Bununla birlikte, uluslararası otoriteler uçuş emniyetini artırmak için prosedürler geliştirmişlerdir. Havayolu pilotları, söz konusu gelişmeleri göz önünde bulundurarak günümüzde bilgi ve beceri açısından çok daha donanımlı olmak durumundadırlar. Bu noktada pilot adaylarından fiziksel, psikolojik ve sağlık uygunluğu istenmekle birlikte pilotaj eğitiminin de kapsamlı ve pahalılığı pilot yetiştirmeyi zorlaştırmaktadır.<sup>38</sup>

Küreselleşmeyle birlikte rekabetin artmasından kaynaklanan nedenlerle havayolu şirketleri de gereken durumlarda pilotların uçuş görev sürelerinde üst limitler koyabilmektedirler. Bu bağlamda pilotların çalışma süreleri, uçuş süreleriyle sınırlı olmayıp, uçuş görev süresi uçuş öncesindeki hazırlıklar ve uçuş sonrasında gerçekleştirilen işlemleri de içermektedir. Uçuş görev süresiyle birlikte hesaplandığında pilotların çalışma sürelerinin aylık yüz elli saate yaklaştığı görülmektedir. Bu duruma ilaveten pilotlar, kendileriyle birlikte uçakta taşıdıkları bütün ekip ve yolculara ait sorumluluğu da üzerlerine almaktadırlar. Pilotların taşıdıkları bu sorumlulukların da stres yarattığı ve pilotların yaşamlarına yansıdığı unutulmamalıdır.

---

<sup>37</sup> Onur Görkem; Kemal Yağcı, “Evaluation of Airline Passengers’ Perceptions of In-Cabin Services: Turkish Airlines Example”, *İşletme Araştırmaları Dergisi*, 8(1), 2016, 432-433.

<sup>38</sup> Suat, Uslu; Kadir Dönmez, “Hava Trafik Kontrol Kaynaklı Uçak Kazalarının İncelenmesi”, *Mehmet Akif Ersoy Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 9(18), 2017, 272.

Pilotlar çalışma sahalarında pek çok imkandan mahrum kalmakla birlikte her altı ayda bir lisans geçerliliklerini koruyabilmek için katıldıkları yeterlilik kontrol uçuşunda da başarı göstermek zorundadırlar.<sup>39</sup>

JAA ölçütleri doğrultusunda pilotlukta ilgili kuruluşlarla koordine sağlanarak dünya standartlarından geri kalmayacak bir yapı sağlanmalıdır. TSK, THK, Anadolu Üniversitesi Sivil Havacılık Meslek Yüksek Okulu, Bon Air, Top Air, İstanbul Havacılık Kulübü, Tarkim, Sindel, Del ve Duha Havacılık pilot; DHMİ ve AÜSHMYO hava trafik kontrolörü, İTÜ ve ODTÜ gibi kurumlar mühendis yetiştirmektedirler.<sup>40</sup> Bununla birlikte teknisyen, dispeçer, yer hizmet ve havaalanı işletme personeli ve kabin memurları ise bu alanda faaliyet gösteren okul ve kurumlarca yetiştirilmektedir.

Dolayısıyla sivil havacılık sektöründe istihdam edilmek üzere birçok branşta personel ihtiyacı bulunmaktadır. Bunlar üç ana kategoride değerlendirilebilir. Yer hizmetinde bulunan personel; uçak teknisyeni, uçak mühendisi ve havaalanı personelidir. Uçuş ekibi; pilot ve kabin görevlileridir. Yardımcı personeller ise dispeçer ve kule personelleridir. Tüm bu personellerin eğitiminin verildiği eğitim kuruluşlarının faaliyet göstermesi, belirli şartları sağlamalarıyla mümkündür. Belirlenen standartları sağlayan eğitim kuruluşları havacılık sektöründe eğitim vermek için çeşitli şekillerde sertifikalandırılmaktadır.<sup>41</sup>

Söz konusu havacılık personelinin eğitimleri Türkiye’de aşağıda belirtilen kurum ve kuruluşlarca yerine getirilmektedir:

- Pilotluk eğitimi Anadolu Üniversitesi SHY, Türk Silahlı Kuvvetleri, Türk Hava Kurumu, yurtiçi özel uçuş okulları tarafından yapılmaktadır.
- Hava Trafik Kontrolör eğitimi DHMİ Genel Müdürlüğü ve Anadolu Üniversitesi SHY tarafından yapılmaktadır.

---

<sup>39</sup> Yazgan; Yiğit, a.g.m., 421-422.

<sup>40</sup> Vildan Korul; Hatice Küçükönel, “Türk Havacılık Sisteminin Yapısal Analizi,” Ege Akademik Bakış, C.III, No:1-2, Ocak-Temmuz, 2003, 34.

<sup>41</sup> Oktay Erdağı, “Sivil Havacılık Eğitimi”, Uçuş Noktası, Sayı: 6, Ankara DHMİ, 2005, 28-29.

- Uçak Mühendisliği eğitimi Ortadoğu Teknik Üniversitesi, İstanbul Teknik Üniversitesi ve Gaziantep Üniversitesi tarafından yapılmaktadır.

- Uçak Teknisyenliği eğitimi Erciyes Üniversitesi SHY, Anadolu Üniversitesi SHY, İstanbul Abdurrahman Nermin Bilimli Anadolu Teknik Lisesi, Bursa Hürriyet Endüstri Meslek Lisesi, Eskişehir Anadolu Teknik Lisesi, Kayseri Merkez Endüstri Meslek Lisesi ve THY A.O. tarafından yapılmaktadır.

- Kabin Görevlisi, yer hizmetleri personeli, dispeçer ve havaalanı işletmeciliği personeli eğitimleri; Anadolu Üniversitesi SHY, DHMİ Genel Müdürlüğü, Muğla Üniversitesi Dalaman MYO, THY A.O. Genel Müdürlüğü, MGM, Anadolu Meteoroloji Meslek Lisesi, Çelebi, Havaş, Gözen Air ve Usaş tarafından yapılmaktadır.

**Tablo 1 Sivil Havacılık Eğitim Kurumları (4 Yıllık)**

<b>Bölüm</b>	<b>Üniversite(4 yıllık)</b>
Uçak, Uzay, Havacılık Mühendisliği	İstanbul Teknik Ün.v., Necmettin Erbakan Ün.v., ODTÜ, Türk Hava Kurumu Ün.v, ODTÜ-Kuzey Kıbrıs Yerleşkesi (KKTC), Gaziantep Ün.v.
Pilotaj	Anadolu Ün.v., Özyeğin Ün.v, Türk Hava Kurumu Ün.v.
Hava Trafik Kontrolörü	Anadolu Ün.v.
Uçak Elektrik-Elektronik	Anadolu Ün.v., Atılım Ün.v., Erciyes Ün.v., Kocaeli Ün.v.,
Uçak Gövde-Motor Bakımı	Anadolu Ün.v., Atılım Ün.v., Erciyes Ün.v., Kocaeli Ün.v.,
Sivil Hava Ulaştırma İşletmeciliği	Anadolu Ün.v., Atılım Ün.v., Erciyes Ün.v., Erzincan Ün.v., İstanbul Aydın Ün.v., İstanbul Ticaret Ün.v., Kocaeli Ün.v., Mustafa Kemal Ün.v., Necmettin Erbakan Ün.v., Nişantaşı Ün.v., Okan Ün.v., Ondokuz-Mayıs Ü, Özyeğin Ün.v., Türk Hava Kurumu Ün.v., Akdeniz Karpaz Ün.v. (KKTC), Girne Amerikan Ün.v. (KKTC)

**Tablo 2 Sivil Havacılık Kurumları (2 Yıllık)**

<b>Bölüm</b>	<b>Üniversite(2 yıllık)</b>
Balon Pilotluğu	Kapadokya MYO
Uçak Teknolojisi	Anadolu Ün., Ege Ün., Erzincan Ün., İstanbul Ün., İstanbul Arel Ün., İstanbul Aydın Ün., İstanbul Kültür Ün., Kapadokya MYO, Maltepe Ün., Nişantaşı Üniversitesi, Türk Hava Kurumu Ün.
Sivil Hava Ulaştırma İşletmeciliği	Akdeniz Ün., Atatürk Ün., Beykoz Lojistik MYO, Ege Ün., Gümüşhane Ün., İstanbul Arel Ün., İstanbul Gelişim Ün., Kapadokya MYO, Muğla Sıtkı Koçman Ün., Nişantaşı Ün., Okan Ün.,
Kabin Hizmetleri	Adıgüzel MYO, Anadolu Ün., Beykoz Lojistik MYO, Erzincan Ün., İstanbul Ün., İstanbul Aydın Ün., Kapadokya MYO, Kırklareli Ün., Maltepe Ün., Nişantaşı Ün., Okan Ün., Türk Hava Kurumu Ün., Akdeniz Karpaz Ün. (KKTC),
Havacılıkta Yer Hizmetleri	İstanbul Kültür Ün., Türk Hava Kurumu Ün., Akdeniz Karpaz Ün. (KKTC)
Hava Lojistiği	İstanbul Kültür Ün., İstanbul Ticaret Ün.

## 2. TÜRKİYE'DE SİVİL HAVACILIK SEKTÖRÜNÜN TEKNİK ALTYAPISINDAKİ GELİŞMELER

### 2.1. Türkiye'de Sivil Havacılık Sektörü

Türkiye sivil havacılık alanında havayolu ile yolcu ve yük taşıma sektöründeki gelişime bakıldığında, 1930'lardan günümüze kadar önemli gelişmeler kaydedildiği, bilhassa iç hatlar yolcu taşımacılığında önemli artışların yaşandığı görülmektedir.

Bu süreçte Türkiye'de havayolu ulaşımıyla ilgili yasal ve kurumsal düzenlemelerle birlikte, havayolu ulaşımında hızlı bir gelişim yaşanmasına zemin hazırlandığı görülmektedir. Bununla birlikte havaalanı ve uçak sayısı ile taşınan yolcu sayısına da katkıda bulunduğu görülmektedir. Bu bağlamda ilk olarak 1933'te İstanbul-Eskişehir-Ankara hattında icra edilen uçuşlar Türkiye'de ticari uçuş başlangıcı kabul edilmiştir. 1937 tarihinde hat sayısında artış yaşanarak üçe çıkmış, 1939 yılında İzmir-Ankara seferlerine başlanmıştır. 1943'te ise düzenlenen Ankara-Van seferi ile ilk kez Doğu Anadolu Bölgesi'ne bir sefer gerçekleştirilmiştir.<sup>42</sup>

Türkiye'nin havayolu ile ilk yurt dışı seferi ise 1947'de Ankara-İstanbul-Atina hattında icra edilmiştir. 1951'de 33 uçaklık filo ile Lefkoşa, Beyrut ve Kahire gibi yeni noktalara uçuşlar gerçekleştirilmiştir. Bu sefer, sonraki yıllarda başka dış hatların kurulmasıyla gelişmiştir. 1983'te 2,5 milyon yolcu ile Avrupa, Ortadoğu ve Uzakdoğu uçuşlarından sonra Amerika'ya da uçmaya başlamıştır. 1951'de 4 olan dış hat uçuş noktası, günümüzde 362'den fazla uçağa sahip filoyla, İstanbul Havalimanı'ndan 120'nin üzerinde ülkeye sefer yapılmaktadır.<sup>43</sup>

Türkiye, sivil havacılık sektöründe son 18 yılda gösterdiği büyümeyle dünyada ve yerelde sivil havacılık sektörünün gelişmesinde önemli katkılarda bulunmuştur. Uluslararası havacılık kuruluşları tarafından yayımlanan pek çok raporda Türkiye'nin son yıllarda gösterdiği gelişim ve dünya sivil havacılık sektöründe üst sıralarda yer alması göze çarpmaktadır. Bununla birlikte ilgili raporlar, Türkiye'nin bu alandaki büyümeyi gelecek dönemde de sürdüreceğini ifade etmektedir. ICAO 2018 Yıl sonu Raporu çerçevesinde Türkiye dünyada:

<sup>42</sup> Nuran Taşlıgil N., (1997), "Türkiye'de Hava Ulaşımının Gelişimi", Marmara Üniversitesi. *Sosyal Bilimler Enstitüsü Öneri Dergisi*, C. 2, S. 7, 1997, 90

<sup>43</sup>THY Faaliyet Raporu 2020. <https://investor.turkishairlines.com/tr/mali-ve-operasyonel-veriler/faaliyet-raporlari>, (Erişim Tarihi: 07.02.2021).

- RPK(ücretli yolcu-kilometre) sıralaması bakımından 12.
- RTK(ücretli ton-kilometre) sıralaması bakımından 10.
- FTK(yük ton-kilometre) sıralaması bakımından ise 11. sırada bulunmaktadır. <sup>44</sup>

Türkiye sivil havacılık sektörü, 2009-2019 yılları arasını kapsayan dönem içerisinde yeni hizmete giren hatlarla ve uçuş ağına kattığı yeni noktalarla havacılık sektöründe doğrudan ve dolaylı bağlantılarında en çok gelişme görülen ülkelerden birisine dönüşmüştür. Gerçekleştirilen sefer artışı ve yeni uçuş noktalarıyla Türkiye 2019 yılsonu verilerine göre 126 ülkede 328 noktada havayolu bağlantısının olduğu bir ülke durumuna gelmiştir. Türkiye'nin, son on yıl içerisinde doğrudan bağlantıları % 159,9, dolaylı bağlantıları % 144,5, havalimanı bağlantıları % 151,5 ve merkez bağlantıları ise % 386 gelişmiştir. <sup>45</sup>

Yolcu, uçak ve yük trafiği açısından da son dönemde dünya ortalamaları dikkate alındığında Türkiye'de mühim artış yaşanmıştır. Toplam yolcu sayısında, son 17 yılda % 507 artış yaşanarak 209 milyon, uçak trafiğinde % 284 artış yaşanarak 2.030.291 ve toplam yük miktarında % 256 artış yaşanarak 3.436.423 ton olmuştur. 2003 yılı sonrasında gerçekleştirilen politikaların neticesinde, havayolu şirketlerinin uçak sayısında % 237, koltuk kapasitesinde % 276, kargo kapasitesinde % 659 artış görülmüş, yurt içi ve yurt dışında uçulan toplam nokta sayısı 384'ü bulmuştur. 29 Ekim 2018'de açılan ve bütün etapları faaliyete geçtiğinde 200 milyon yolcuya hizmet edecek olan İstanbul Havalimanı'nda "Büyük Göç"ün yaşandığı nisan ayından aralık ayı sonuna kadar uçak trafiğinin 327 bin 799'e, hizmet sunulan yolcu sayısının ise 52,3 milyon seviyelerine ulaştığı görülmektedir. <sup>46</sup>

Türkiye'de ayrıca 11'i havayolu işletmesi ve toplamda 170 adet hava taşıma işletmesi yer almaktadır. Söz konusu hava yolu işletmeleri, 546 uçağa sahip olup 2019 yılı koltuk kapasiteleri 103.763; kargo uçakları yük kapasiteleri ise 2.296.450 kg'dır. Bununla birlikte 270 adet Bakım ve Eğitim İşletmesi bulunmaktadır. A, B, C grubu olmak üzere toplam 40 yer hizmetleri kuruluşu ve A, B, C grubu olmak üzere toplam

---

<sup>44</sup> Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Faaliyet Raporu 2019, 36.

<sup>45</sup> Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Faaliyet Raporu 2019, 37

<sup>46</sup> Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Faaliyet Raporu 2019, 41-42

215 yetkili acente kuruluşu bulunmaktadır. Hava taşıma işletmelerinin filolarındaysa Türk sicili kaydı olan 1487 hava aracı vardır<sup>47</sup>

2019 yılı itibariyle Türkiye’de 53 iç-dış hat, 5 iç hat olmak üzere 58 havalimanı; 83 heliport ve 9 iniş şeritleri vardır. <sup>48</sup>

**Tablo 3 Havalimanları, Heliportlar ve İniş Şeritleri<sup>49</sup>**

Havalimanı, Heliport ve İniş Setleri	Sayı
Havalimanları	53(iç)- 5(dış)
Heliportlar	83
İniş Setleri	9

Türkiye’de 2019 yıl sonu itibariyle, 546 uçak, 194 hava taksisi, 376 genel havacılık, 309 balon ve 62 zirai mücadele hava aracıyla birlikte toplam 1.487 hava aracı vardır.

**Tablo 4 Hava Araçları<sup>50</sup>**

Hava Araçları	Sayı
Uçak	546
Hava Taksisi	194
Genel Havacılık	376
Balon	309
Zirai Mücadele	62
Genel Toplam	1487

Türkiye’de 2019 yılsonu verilerine göre toplamda pilot sayısı 11.269 şeklinde tespit edilmiştir. Yabancı pilot sayısı, uçak ve helikopter pilot sayısına oranı itibariyle % 7’dir. 2019 yılsonu verilerine göre, 1.759 hava trafik kontrolörü, 418 dispeçer, 4.547 teknisyen ve 611 ATSEP de dahil olmak üzere diğer lisanslı teknik personellerin sayıları 7.335’ü bulmuştur. <sup>51</sup>

<sup>47</sup> Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Faaliyet Raporu 2019, 81

<sup>48</sup> Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Faaliyet Raporu 2019, 44

<sup>49</sup> Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Faaliyet Raporu 2019, 44

<sup>50</sup> Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Faaliyet Raporu 2019, 44.

<sup>51</sup> Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Faaliyet Raporu 2019, 45.

2020 yılı itibariyle Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü personel sayısı ise, toplamda 334 olup bunlardan 140'ı 657 Kadrolu; 50'si 4/B Sözleşmeli; 88'i İdari Hizmet Sözleşmeli ve 56'sı kadrolu işçidir.<sup>52</sup>

### 2.1.1. Yolcu Trafiği

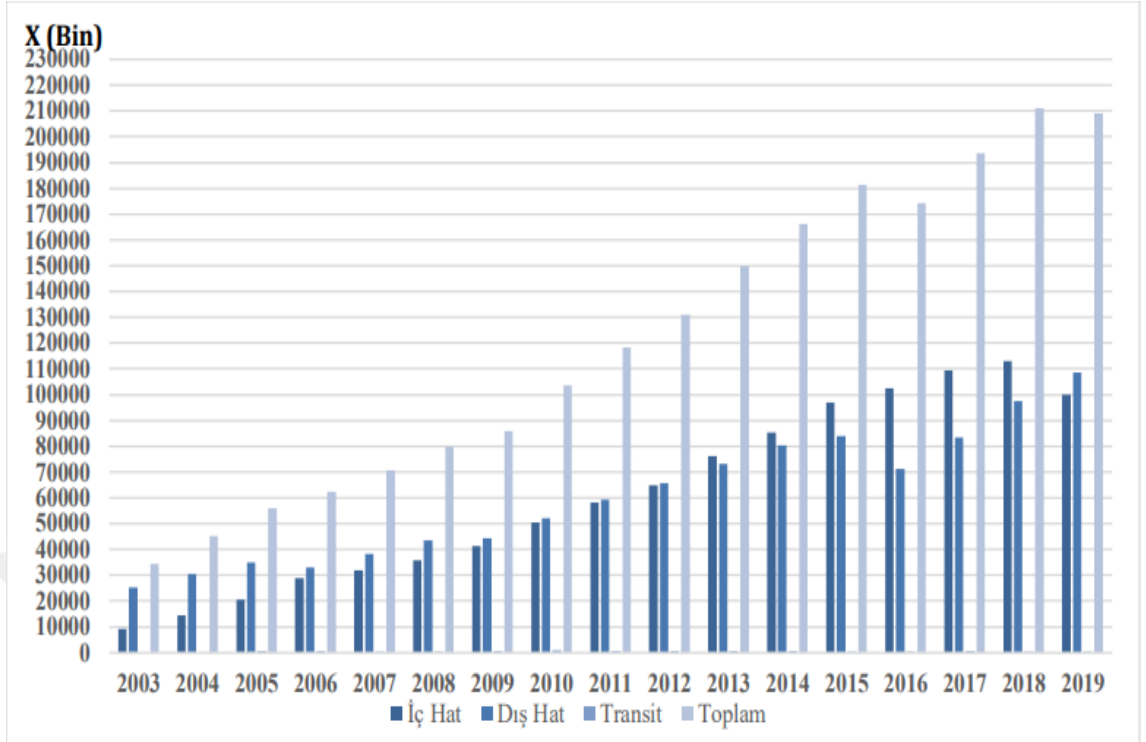
Türkiye'de 2019 yılsonu verilerine göre, toplam yolcu sayısı 209 milyonu bulmuştur. İç hat yolcu sayısında önceki yıla göre % 11,3 azalma; dış hat yolcu sayısında ise % 11,4 artış yaşanmıştır.

**Tablo 5 Türkiye Yolcu Trafiği Sayıları**

Yolcu Trafiği(milyon)/2019 Yılı	
İç Hat	100.141
Dış Hat	108.693
Transit	259
Toplam	209.093

<sup>52</sup> Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Faaliyet Raporu 2019, 34.

Şekil 1 Türkiye Yolcu Trafığı<sup>53</sup>

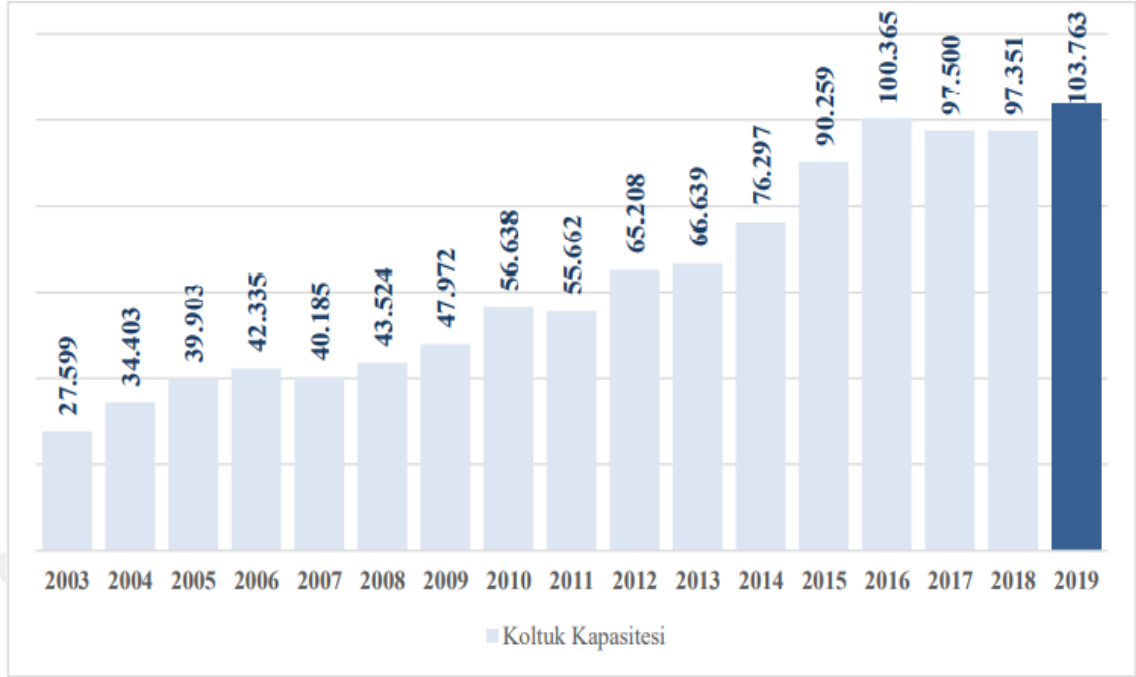


Türkiye’de, 5 adeti iç hat, 53 adeti iç ve dış hat hizmet olmak üzere havacılık faaliyetlerinin toplam 58 meydana yürütüldüğü bilinmektedir. Dünya geneline bakıldığında yolcuların havalimanlarına erişilebilirlik ortalamaları % 71,41 iken Türkiye’de son dönemde yapılan yatırımlarla atıl meydanların faaliyete geçirilmesi ve yeni havalimanlarının açılması erişilebilirlik oranını dünya standartlarının üzerine taşımıştır. Örnek verecek olursak, 29 Ekim 2018’de İstanbul Havalimanı’nın ilk etabının açılması ve yaşanan diğer gelişmeler neticesinde, Türkiye’de havayolu yolcularının havalimanı erişimlerinin ortalamasında da % 91,34 seviyeleri görülmüştür.<sup>54</sup>

<sup>53</sup> Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Faaliyet Raporu 2019, 46.

<sup>54</sup> Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Faaliyet Raporu 2019, 42.

## Şekil 2 Türkiye Koltuk Kapasitesi<sup>55</sup>



Grafik 2’de görüldüğü üzere, koltuk kapasiteleri, son 17 yılda % 276 artarak 103.763’ü bulmuştur.

ACI’nın 2019 yılında yayınladığı Avrupa Hava Trafik Raporu’nda; İstanbul Havalimanı’nın önceki yıla oranla yolcu sayısında % 0,2 artış yaşanarak 68,5 milyon yolcuyla Avrupa’da en büyük beş havalimanı arasına girdiği açıklanmıştır. Aynı raporda; Antalya Havalimanı’nın 25 milyon üzerinde yolcu sayısı olan havalimanı kategorisi açısından yolcu sayısında bir önceki döneme göre % 12,8 artış görülerek 2. sırada yer aldığı açıklanmıştır.<sup>56</sup>

**Tablo 6 Yolcu Sayısı 25 Milyon Üzerinde Olan Havalimanlarına Ait Yolcu Trafiği Sıralaması**

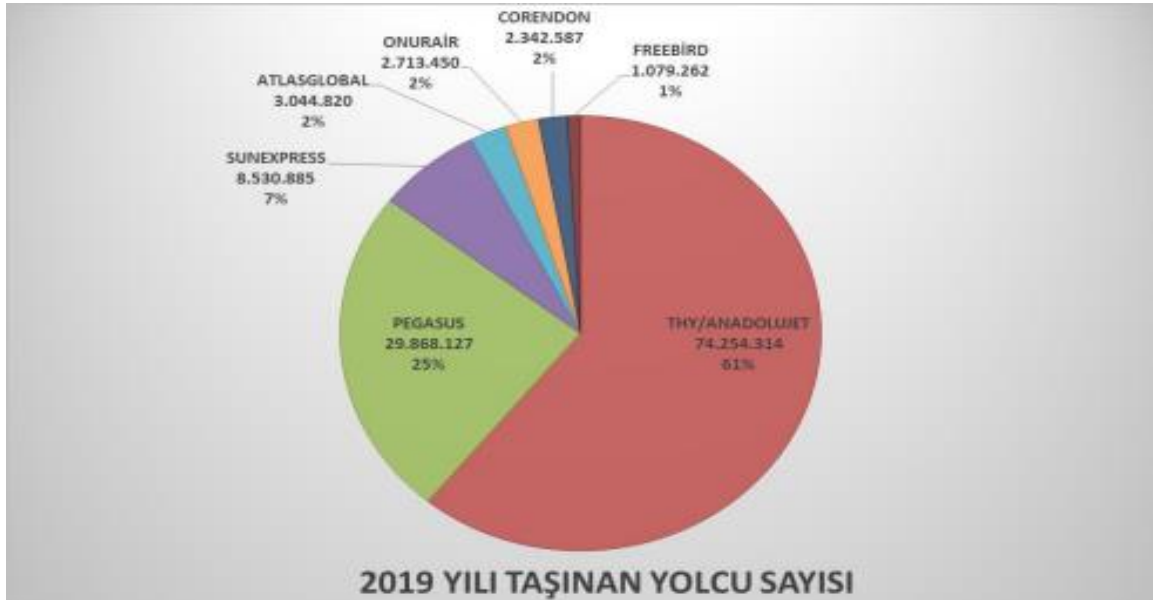
Havalimanı	2019-2018 Değişim (%)
Viyana	17,1
Antalya	12,8
Şeremetyevo(Moskova)	8,9
Lizbon	7,4
Madrid	6,6

<sup>55</sup> Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Faaliyet Raporu 2019, 50.

<sup>56</sup> Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Faaliyet Raporu 2019, 36.

2019 yılı sonlarında Asya-Pasifik bölgesi kaynaklı olarak başlayan ve 2020 yılı verilerine göre Avrupa, Orta Doğu ve Kuzey Amerika ile birlikte bütün dünyayı etkisine alan COVID-19 salgınının gerek insan sağlığı gerekse ekonomik istikrar göstergelerinde yıpratıcı etkisinin olduğu anlaşılmıştır. Bilhassa Çin başta olmak üzere Asya ile dünya ticaretinde görülen azalma ve ülkelerin salgın dolaşımını engellemek maksadıyla söz konusu bölgeyle uçuşlarını sınırlandırması veya son vermesi, yolcu ve kargo taşımacılığına ait operasyonları olumsuz yönde etkilemiştir. Söz konusu dönemde salgının İran ve İtalya gibi ülkelerde hızlı bir biçimde yayılması Orta Doğu ve Avrupa'yı ve dolayısıyla Türkiye'yi de içine alan çok geniş bir alana yayılmıştır. Dünya genelinde Ocak 2020'de yolcu sayısındaki % 1,9 artışa rağmen Asya-Pasifik bölgesinde ocak ayı itibarıyla % 1,8 oranında gerileme yaşanmıştır. Hatta salgında daha sonra çok hızlı yayılma görülmesi de yolcu sayısındaki düşüşü arttırmıştır. Küresel yolcu trafiğinde 2020 yılı ilk çeyreği itibarıyla % 28,2 gerileme olmuş ve 620 milyon yolcu kaybı oluşmuştur. Yolcu sayısındaki gerilemede Asya-Pasifik bölgesi % 38,9 ile, Avrupa bölgesi % 23,2 ile ve Kuzey Amerika bölgesi ise % 20,7 ile ön sıralarda yer almışlardır.<sup>57</sup>

**Şekil 3 Türkiye 2019 Yılı Taşınan Yolcu Sayısı<sup>58</sup>**



<sup>57</sup> Akca, a.g.m., 46, 50.

<sup>58</sup> Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Faaliyet Raporu 2019, 110.

### 2.1.2. Uçak Trafiği

Türkiye’de SHGM’nin ruhsatlandırdığı tarifeli ve tarifesiz olmak üzere 12 Havayolu vardır. Bunlardan 3 adeti yalnızca yük taşımacılığına yönelik faaliyet yürütmekte olup, 1 havayolu taşımacılığı ise bölgesel taşıma faaliyetleri yürütmektedir.

**Şekil 4 Türkiye Yıllara Göre Toplam Uçak Sayısı<sup>59</sup>**



Türkiye uçak sayısı 2019 verileri yukarıdaki 4 numaralı grafikte görülmekle birlikte 31.12.2020 tarihi itibarıyla Sivil havacılık sektöründe faaliyet gösteren uçak sayısı 554’e yükselmiştir. Dolayısıyla uçak sayısı, son 17 yılda % 237 artmıştır.

Bu uçaklardan 341 adeti THY Anonim Ortaklığı’na, 93 adeti Pegasus Hava Taşımacılığı’na, 58 adeti Güneş Ekspres Havacılık’a, 23 adeti Onur Air Taşımacılık’a, 13 adeti Turistik Hava Taşımacılık’a, 8 adeti Hürkuş Hava Yolu Taşımacılık ve Ticaret’a, 5 adeti Tailwind Havayolları’na, 5 adeti MNG Hava Yolları ve Taşımacılık’a, 5 adeti Act Hava Yolları’na ve 3 adeti de ULS Havayolları Kargo Taşımacılık’a aittir.<sup>60</sup>

**Tablo 7 SHGM Havayolu Uçak Filosu İstatistikleri<sup>61</sup>**

İşletmenin Adı	Yolcu	Kargo	Toplam
----------------	-------	-------	--------

<sup>59</sup> Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Faaliyet Raporu 2019, 49.

<sup>60</sup> Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü 2021. <http://web.shgm.gov.tr/tr/havacilik-isletmeleri/2071-havaalani-ve-terminal-isletmeleri> (Erişim Tarihi: 15.01.2021).

<sup>61</sup> Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü 2021. <http://web.shgm.gov.tr/tr/havacilik-isletmeleri/2071-havaalani-ve-terminal-isletmeleri> (Erişim Tarihi: 15.01.2021).

THY A.O.	323	18	341
PEGASUS Hava Taşımacılık A.ř.	93	-	93
Güneş Ekspres Havacılık A.ř.	58	-	58
Onur Air Taşımacılık A.ř.	23	-	23
Turistik Hava Taşımacılık A.ř.	13	-	13
Hürkuş Hava Yolu Taşımacılık ve Ticaret A.ř.	8	-	8
Tailwind Havayolları A.ř.	5	-	5
MNG Hava Yolları ve Taşımacılık A.ř.	-	5	5
ACT Hava Yolları A.ř.	-	5	5
ULS Havayolları Kargo Taşımacılık A.ř.	-	3	5
Toplam	523	31	554

Türkiye’de 2019 yılsonu verilerine göre, toplam uçak trafiği 2 milyona ulaşmıştır. İç hat uçak trafiğinin bir önceki yıla göre % 5,9 oranında azalmış olduğu; dış hat uçak trafiğinin ise % 9,5 oranında artış gösterdiği görölmüştür.

**Tablo 8 Uçak Trafiği<sup>62</sup>**

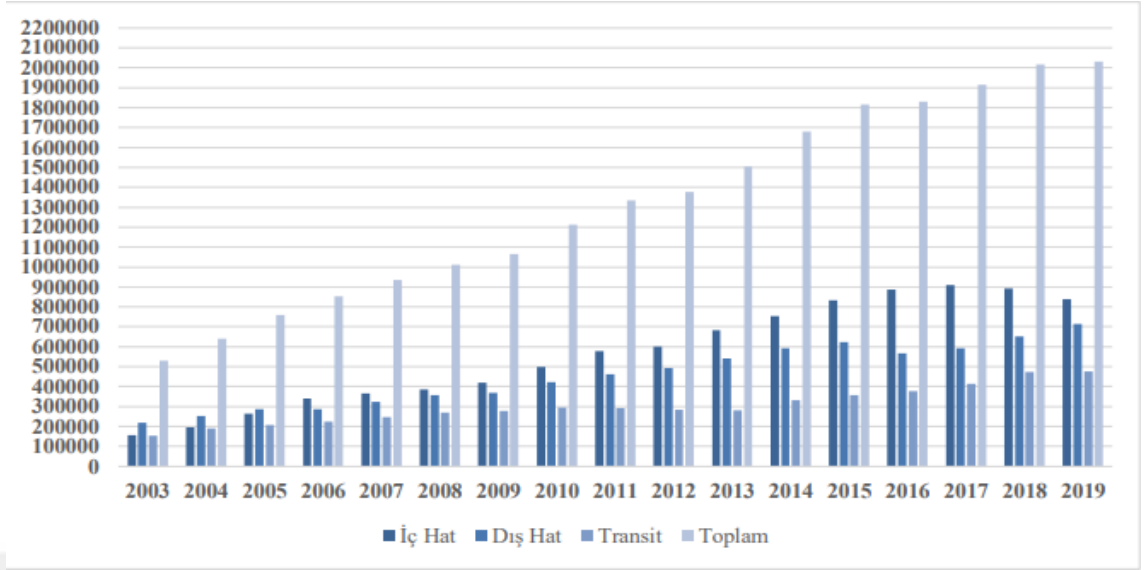
Uçak Trafiği(milyon)/2019 yılı	
İç Hat	839.850
Dış Hat	713.651
Transit	476.790
Toplam	2.030.291

Türkiye’de sivil havacılık sektörüne yapılan yatırımlar neticesinde, başta havalimanı projeleri olmak üzere, bakım-onarım ve eğitim merkezlerine yönelik geliştirme faaliyetleri gibi etkenler sektör içerisinde yer alan bütün aktörlerin sistematik bir gelişim gösterdiğini ortaya koymaktadır. SHGM 2019 yılsonu verileri çerçevesinde Türkiye, 136 lke ve 328 noktayla bağlantısı bulunan bir ülke durumuna gelmiştir. Hava yolu işletmelerine ait uçak sayısında, koltuk ve kargo kapasitelerinde artış yaşanmıştır. Bununla birlikte yurt içi ve yurt dışı destinasyonunun sayısı toplam olarak 384’e ulaşmıştır. TİM 2019 yılı raporunda ilk on hizmet ihracatçısı sıralamasına bakıldığında 7 tane havacılık kuruluşunun yer aldığı anlaşılmaktadır.<sup>63</sup>

<sup>62</sup> Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Faaliyet Raporu 2019, 47.

<sup>63</sup> Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Faaliyet Raporu 2019, 41.

**Şekil 5 Türkiye Uçak Trafikği** <sup>64</sup>



### 2.1.3. Yük Trafikği

Türkiye ölçeğinde 2003 yılı sonrasında gerçekleştirilen yasal düzenlemelerle birlikte sektörde faaliyetlerini sürdüren şirket sayısında hızlı bir artış yaşanarak kargo şirketleri de dahil olmak üzere 2007 yılında 20'yi bulmuştur. 2008'de görülen finansal kriz dünya ekonomilerinde olduğu gibi Türkiye ekonomisi açısından da sektörde olumsuz etki oluşturmuş, 2008-2013 yılları arasında 10 havayolu şirketi mali ve yönetsel gerekçelerde bulunarak faaliyetlerini sonlandırmıştır.<sup>65</sup>

2019 yılına gelindiğinde, toplam yük trafikğinin 3,4 milyon tona ulaştığı görülmektedir. İç hat yük trafikğinin ise önceki yıla göre % 7,5 oranında azaldığı anlaşılmıştır. Dış hat uçak trafikğinde ise % 11,9 oranında azalma görülmüştür.

**Tablo 9 Yük Trafikği** <sup>66</sup>

Yük Trafikği(taşınan ton)/2019 yılı	
İç Hat	819.540
Dış Hat	2.616.883
Toplam	3.436.423

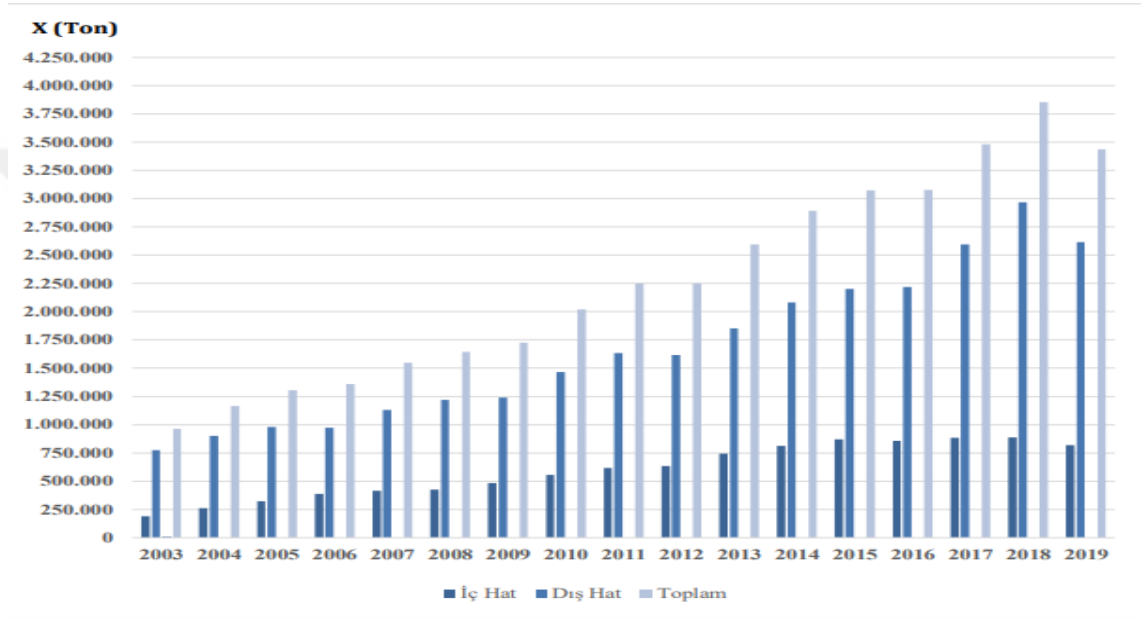
<sup>64</sup> Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Faaliyet Raporu 2019, 47.

<sup>65</sup> Dilek Sarsın Kaya, Havayolu Yolcu Taşımacılığı Sektörü, İktisadi Araştırmalar Bölümü Türkiye İş Bankası, 2006, s. 14. <https://ekonomi.isbank.com.tr/>, (Erişim Tarihi: 08.02.2021).

<sup>66</sup> Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Faaliyet Raporu 2019, 48

Türkiye, daha önce de söz edildiği üzere ICAO 2018 yılı verileri çerçevesinde dünya üzerinde RPK, RTK ve FTK sıralamasında ilk 12 ülke arasındadır. ACI tarafından yayınlanan 2019 Avrupa Hava Trafik Raporu'nda ise İstanbul Havalimanı Avrupa'daki en büyük beş meydan arasında olduğu açıklanmıştır. ACI aynı raporunda Antalya Havalimanı'nın, Avrupa bölgesinde bir önceki yıla göre en yüksek değişim oranını yakalayan ikinci meydan olduğunu belirtmiştir.<sup>67</sup>

**Şekil 6 Türkiye Yük Trafiği<sup>68</sup>**



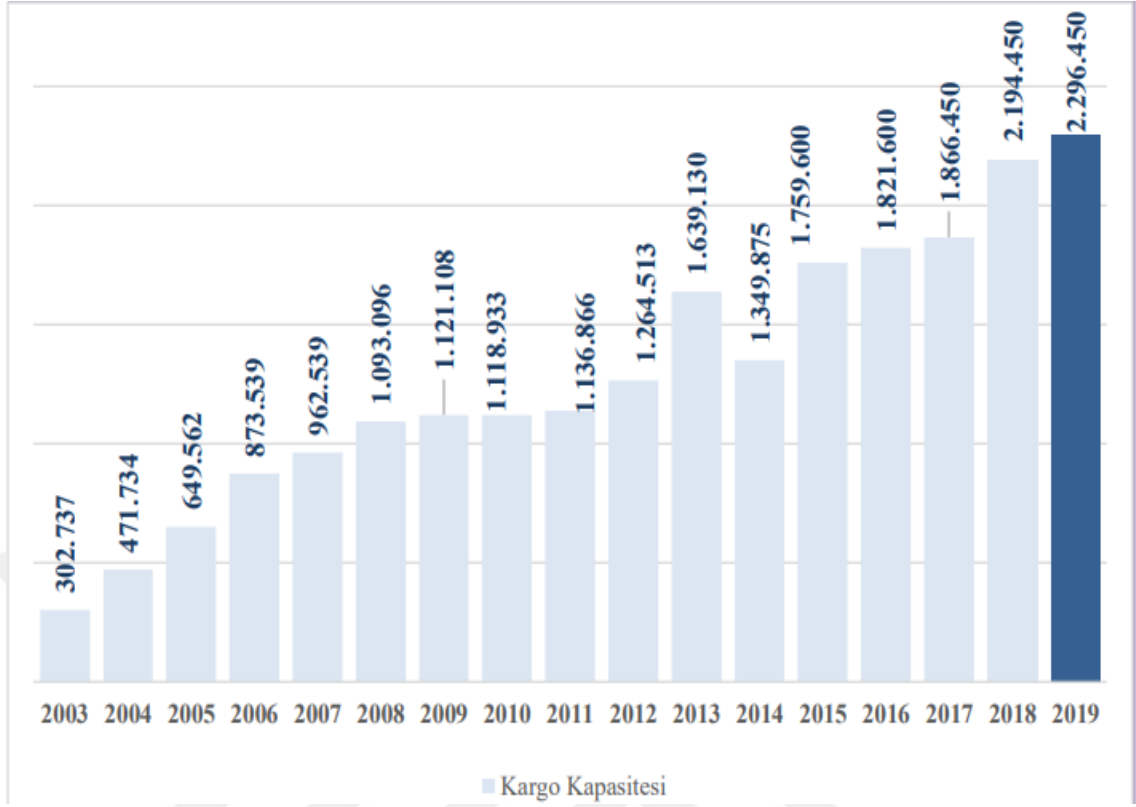
2019 yılsonunda Türkiye'de toplam yolcu sayısı 209 milyona, uçak trafiği ise 2.030.291'e ulaşmıştır. Bununla birlikte yük miktarı ise 3.436.423 tondur. Bununla birlikte 2018 yılsonu sektör cirosu 27,2 milyar dolar şeklinde gerçekleşmiştir. 2019 yılı cirosu ise 30 milyar dolar düzeyinde öngörülmüştür.<sup>69</sup>

<sup>67</sup> Akca, a.g.m., 54.

<sup>68</sup> Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Faaliyet Raporu 2019, 48.

<sup>69</sup> Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Faaliyet Raporu 2019, 54.

Şekil 7 Türkiye Kargo Grafiği (Son 17 Yıl)<sup>70</sup>



Grafik 7'ye bakıldığında Türkiye Hava yolları kargo kapasitesinin, son 17 yıl içerisinde % 659 oranında artış göstererek 2.296.450 kg'ı aştığı görülmektedir.

2020 yılı ilk dönem verilerine Türkiye'nin ocak, şubat ve mart ayları itibariyle toplam uçak, yolcu ve yük trafiğini arttırdığı anlaşılmaktadır. Fakat hiç şüphesiz bir önceki yıl aynı dönemle karşılaştırıldığında toplam uçak, yolcu ve yük trafiğindeki daralma görülmektedir.

<sup>70</sup> Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Faaliyet Raporu 2019, 51.

**Tablo 10 Türkiye 2020 İlk Çeyrek Toplam Uçak, Yolcu ve Yük Göstergeleri<sup>71</sup>**

Göstergeler	2020 Ocak	2020 Şubat	2020 Mart
Toplam Uçak	145.072	278.670	376.107
Toplam Yolcu	13.952.310	26.237.651	33.587.932
Toplam Yük	274.943	537.943	739.859
Toplam Uçak Değişim		1,92	1,35
Toplam Yolcu Değişim		1,88	1,28
Toplam Yük Değişim		1,96	1,38

Yukarıdaki tablo göz önünde bulundurulduğunda 2020 Ocak ayından 2020 Şubat ayına kadarki iç hat-dış hat ve transit trafik sayısında 1.92 büyüme görülmüştür. Fakat 2020 Şubat ayından 2020 Mart ayına geçen zaman diliminde büyüme oranında 1,35'e gerile yaşanmıştır. 2020 Ocak-Şubat arası iç hat-dış hat ve transit yolcularla ilgili artış oranında ise 1,88 artış gözlemlenmiştir. Fakat bu oran 2020 Şubat-2020 Mart dönemine gelindiğinde 1.28'e düşmüştür. Toplam yük miktarı ile ilgili büyüme oranında ise 1.96'dan 1.38'e doğru bir düşüş olduğu görülmektedir.

DHMİ tarafından yayınlanan verilerde 2020 yılı ilk çeyreğiyle 2019 yılı ilk çeyreği arasında yaşanan değişim verileri takip edilebilmektedir. Bu bağlamda; iç hat-dış hat ve transit olmak üzere uçak trafiğindeki toplam değişim göz önünde bulundurulduğunda 2020 Şubat ayında bir önceki yıla kıyasla daha az trafik sayısına ulaşılmış, bu düşüş 2020 Mart ayı itibariyle daha çok gerçekleşmiştir. Yine iç hat-dış hat ve transit yolcu olmak üzere 2020 yılı ilk çeyreğiyle bir önceki yıl mukayese edildiğinde ocak ayı verilerine göre bir gerileme olduğu ve bu durumun mart ayında çok ciddi bir kırılmaya sebebiyet verdiği anlaşılmıştır. Kargo-posta ve bagajdan meydana gelen toplam yük miktarı açısından ise bir önceki yılın aynı dönemine göre çok fazla gerileme yaşandığı görülmüştür.<sup>72</sup>

<sup>71</sup> Akca, a.g.m., 58.

<sup>72</sup> Akca, a.g.m., 58.

**Tablo 11 2019-2020 İlk Çeyrek Göstergeleri Oranlanması<sup>73</sup>**

Göstergeler	2019 Ocak-2020 Ocak Değişimi	2019 Şubat-2020 Şubat Değişimi	2019 Mart-2020 Mart Değişimi
Tüm Uçak	%2.00	%2.2	%- 11.4
Tüm Yolcu	%- 0.08	%- 2.2	%-18.9
Tüm Yük	%1.9	%2.8	%- 9.3

Ancak küresel sağlık krizi; yolcu taşımacılığında olduğu gibi yük taşımacılığı arası hareketlilikte de çok ciddi kayıplara neden olmuştur. Türkiye’de sivil havacılık sektörüne yönelik ilk kez 29 Ocak 2020’de hava yolu işletmeleri ile ilgili düzenleme ve kurallar ihdas edilmiştir. COVID-19 salgını açısından bakıldığında tahminlere göre 2020 yılsonunda dünya ölçeğinde 3,8 milyar yolcu kaybı yaşandığı ifade edilmektedir. Asya-Pasifik bölgesi 1,5 milyar yolcu, Avrupa bölgesi 1 milyar yolcu, Kuzey Amerika bölgesi 800 milyon yolcu ve dünyadaki diğer bölgelerde de 500 milyon yolcu kaybı yaşanabileceği belirtilmektedir.<sup>74</sup>

Tablo 12’de görülen ve DHMİ’nin hazırladığı, Türkiye havacılık göstergeleriyle ilgili 2020-2021 ve 2022 yılları tahminlerinde de hiç şüphesiz Covid-19 salgını nedeniyle sapmalar olacaktır.

**Tablo 12 2020-2022 Türkiye Havacılık Sektörü Beklentileri<sup>75</sup>**

Göstergeler	2020	2021	2022
Tüm Uçak	227.392.604	237.075.134	246.938.420
Tüm Yolcu	2.274.929	2.368.715	2.457.402
Tüm Yük	3.884.582	4.070.071	4.255.560

Son tahlilde, tarihsel süreç içerisinde Türkiye’de uçak sayısında ve yolcu taşımacılığında olduğu gibi yük taşımacılığında da yıllara göre belirli bir artış

<sup>73</sup> Akca, a.g.m., 58.

<sup>74</sup> Akca, a.g.m., 59.

<sup>75</sup>Devlet Hava Meydanları İşletmeleri Genel Müdürlüğü (DHMİ, 2021), <https://www.dhmi.gov.tr/Sayfalar/Istatistikler.aspx> (Erişim Tarihi: 21.01.2021).

görüldüğü anlaşılmaktadır. Ancak özellikle 2020 yılı başlarında ortaya çıkan Covid-19 pandemi süreciyle birlikte bu oranlarda düşüş olduğu görülmektedir.

## **2.2. Sivil Havacılık Sektöründe Yer Alan Kurumlar**

Ülkemiz sivil havacılığını düzene koymak devlet ve kurumlar arasındaki etkileşimde kargaşayı önlemek, havacılığımızı güvenli ve sağlıklı bir yapıda sürdürmek, gerekli altyapı uçuş şartlarını sağlamak amacıyla kanun ve yönetmeliklere dayanılarak çeşitli kurumlar oluşturulmuştur. Ülkemizde sivil havacılığa dair esasların uygulanması, sivil havaalanları güvenliği ve sertifikalandırma gibi konular Ulaştırma Bakanlığı sorumluluğundadır. Güvenlik konusunda bu bakanlığın kolluk kuvveti olmadığından ulusal yasalarımız ve mevzuatlar çerçevesinde yetki devri yapılarak İçişleri Bakanlığı'nın ilgili kuruluşları havalimanı güvenliğinde görevli kılınmıştır. Güvenlik güçleri ise bu görevlerini uluslararası antlaşmalar, genel kolluk ve sivil havacılık hakkında kabul edilmiş değişik kanun ve yönetmeliklerin hükümlerince yerine getirmektedir.

Bu bağlamda sivil havacılık sektöründe sistemin bir parçası olan ve yönetim alt sistemini oluşturan kurumlar önemli rol oynamaktadır. Söz konusu kurumlar; sivil havacılık kurumları, sivil havacılık işletmeleri ve yer hizmetleri ve ikram kuruluşlarıdır.

### **2.2.1. Sivil Havacılık Kurumları**

Türkiye 1954 yılında kurulan Sivil Havacılık Dairesi Başkanlığı bünyesinde başlattığı çalışmalar ile dâhil olmuştur. Ulaştırma bakanlığı bünyesinde kurulan bu daire 1978 yılında SHGM olarak yeniden yapılanmış ve görevine devam etmiştir. Dünya sivil havacılığında yaşanan hızlı gelişme, teknolojik anlamda yaşanan büyük gelişmeler, ulusal çıkarların korunmasıyla uluslararası ilişkilere yönelik sürdürülebilirlik ve denetim için 1954'te Ulaştırma Bakanlığı'na bağlı oluşturulan "Sivil Havacılık Dairesi Başkanlığı", 1987 yılında "SHGM" şeklinde günün koşulları çerçevesinde yeniden teşkilatlanmıştır.<sup>76</sup>

18 Kasım 2005 tarihi gelinceye kadar Ulaştırma Bakanlığı'nın Ana Hizmet Birimi olan SHGM, bu tarih itibarıyla yürürlüğe giren 5431 sayılı SHGM Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun'la finansal olarak özerk yapıya kavuşmuş ve günümüzdeki yönetim

---

<sup>76</sup> Türk Hava Yolları Genel Müdürlüğü, 75. Yılında Türk Hava Yolları, 2. Bs. (İstanbul: Elma Bilgisayar ve Basım, 2009), 66.

yapısına kavuşmuştur. Günümüz Türkiye'sindeki havacılık çalışmaları, 2920 Sayılı TSHK ve bu kapsam çerçevesinde yayımlanan İdari ve Teknik Yönetmelikler ve Havacılık Talimatları hükümleri doğrultusunda sürdürülmektedir.<sup>77</sup> Söz konusu tarihten itibaren SHGM, finansal olarak özerk bir yapıya kavuşmuş ve günümüzdeki yönetim yapısını oluşturmuştur.

SGHM ülke içerisindeki sivil havacılık faaliyetlerindeki planlama ve koordinasyondan sorumlu kurumdur. Havaalanları ve hava taşıma şirketlerinin denetimi, uçucu personel lisansları ve hava araçlarının uçuşa uygunluk denetimi de yine bu kurum yetkisindedir. Ayrıca yabancı hava yollarının ülkemize yapacakları taşıma işlerinde müsaade alacakları yetkili kurumdur. Yine üst hava sahamızı kat ederek Türkiye üzerinden başka ülkelere yapılacak uçuşlar Genel Kurmay koordinasyonunda SHGM onayına bağlıdır. Belli bir yükseklikten sonraki hava sahası kat edişi uçuşları uluslararası anlaşmalar çerçevesinde gerçekleştirilir. SHGM yaptığı faaliyetleri ulusal çıkar ve uluslararası ilişkilere uygun olarak yerine getirmekle yükümlüdür.<sup>78</sup>

Son dönemde Türkiye'de sivil havacılıkta rekabete açık yürütülen politikalarla birlikte hava yolu taşımacılığı noktasında özel sektörün daha rahat faaliyette bulunmasına imkan tanınarak sektör rekabete açılmıştır. Gelişen bir Pazar yapısı bulunan havacılık sektöründeki rekabet yapısı, havacılıktaki gelişme ve yenilikleri de hızlandırmıştır. Bununla birlikte, hava taşımacılığının gelişmesiyle talep artışına karşılık yeni havalimanları yapılarak sektörde yeni işletmelerin ve kuruluşların yer bulmasına imkan tanınmıştır. Bu çerçevede hava yolu işletmeleriyle birlikte terminal işleticilerinin, havalimanı işleticilerinin, yer hizmetleri kuruluşlarının, bakım onarım kuruluşlarının ve eğitim kuruluşlarının katkısıyla Türkiye havacılık sektörü; uluslararası alanda rekabet gücüne ulaşmıştır.<sup>79</sup>

### **2.2.2. Sivil Havacılık İşletmeleri**

Sivil havacılık işletmeleri, yukarıda da değindiğimiz üzere 18 Kasım 2005 tarih ve 25997 sayılı Resmi Gazete'de yürürlüğe giren 10 Kasım 2005 tarih ve 5431 sayılı

---

<sup>77</sup> Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü, 2002'den 2008'e Sivil Havacılık, (Ankara: SHGM Yayınları, Merdiven Ajans, 2009), 1-10.

<sup>78</sup> 2002'den 2008'e Sivil Havacılık, 17-20.

<sup>79</sup> Akca, a.g.m., 54.

SHGM Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanununun 2. maddesinde “Genel Müdürlükten işletme veya çalışma ruhsatı almış işletmeler” olarak tanımlanmaktadır. Sivil havacılık yönetmeliği çerçevesinde, Türk Sivil Havacılık İşletmeleri'nin, yolcu ve yük taşımacılığında, zirai ilaçlamada ve yangınla mücadelede, hasta ve yaralı nakil, topluları yakınlaştırmada, araştırma ve geliştirme alanlarında ve eğitim, sportif, fotoğraf çekimi ve haritacılık, reklam gibi diğer fonksiyonları mevcuttur.

Kısaca tanımlamak gerekirse, sivil havacılık sektöründe faaliyet gösteren işletmeler, sivil havacılık işletmeleridir. Sivil havacılık işletmeleri; yürüttükleri faaliyetler esas alınarak üç gruba ayrılabilir: Hava Taşıma İşletmeleri; Havaalanı ve Terminal İşletmeleri; Diğer Sivil Havacılık İşletmeleri (Bakım-Havacılık Eğitim ve Sağlık Kuruluşları).

Hava araçları ile ticari maksatla, belirli hatlar üzerinde, ücret karşılığı yolcu yahut yük veya yolcu ve yük taşıması yapan işletmelerle ticari hava taşımacılığı kapsamı dahilinde değerlendirilmeyen yolcu ve yük taşımacılığıyla ücret karşılığı olup olmadığı göz önünde bulundurulmaksızın hava işi ve eğitim çalışmalarını yürüten işletmelerin hava taşıma işletmeleri şeklinde adlandırıldıkları bilinmektedir.<sup>80</sup>

Hava taşıma işletmelerinin; havayolu, hava taksi, genel havacılık ve balon işletmeleri olmak üzere dört gruba ayrıldığı bilinmektedir. Koltuk kapasiteleri yirmi ve üzeri olan Türk tescilli uçaklar ile yolcu taşımacılığıyla yalnızca yük taşımacılığında faaliyet gösteren ticari hava taşıma işletmelerinin Havayolu İşletmeleri olarak adlandırıldıkları görülmektedir. Hava Taksi İşletmeleri, en fazla on dokuz koltuk kapasiteli olup Türk tescilli hava araçlarıyla ticari hava taşımacılığına yönelik faaliyeti yürüten işletmeler Hava Taksi işletmeleri olarak adlandırılır. Türkiye’de 51 adet Hava Taksi işletmesi yer almaktadır. Ticari hava taşımacılığında yer almayan yolcu ve yük taşımacılığı yapan işletmelerle ücret karşılığı olup olmadığı dikkate alınmaksızın önceden tespit edilmiş bir hava sahasında ve belirlenen bir amaç çerçevesinde yürütülen operasyonlar ve eğitim faaliyetlerinde bulunan işletmeler Genel Havacılık İşletmeleri olarak adlandırılır. Balon İşletmelerinin, balon ile her türlü ticari hava taşımacılığını gerçekleştirebilmeleri için işletmecilerin SHGM tarafından yetkilendirilmeleri gerekmektedir. Dolayısıyla mevzuatta yer alan hükümleri

<sup>80</sup> Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü 2021.

gerçekleştiren işletmeler, SHGM' den aldıkları işletme ruhsatıyla taşımacılık faaliyetinde bulunabilmektedir.<sup>81</sup>

2019 yılsonu itibariyle Türkiye'de faaliyette bulunan 170 adet Hava Taşıma İşletmesi yer almakta olup aşağıda Tablo 13'te gösterilmiştir:

**Tablo 13 Hava Taşıma İşletmeleri<sup>82</sup>**

Hava Taşıma İşletmeleri	İşletme Sayısı
Havayolu İşletmesi	11
Hava Taksi İşletmesi	42
Genel Havacılık İşletmesi	83
Balon İşletmeleri	34
Toplam İşletme Sayısı	170

Bakım ve eğitim işletmelerine yönelik sayılar ve detaylar ise aşağıda tabloda verilmiştir. 2018 yılsonuyla mukayese edildiğinde toplam sayı % 3,7 artarak 277'yi bulmuştur.

**Tablo 14 Hava Taşıma İşletmeleri(Bakım ve Eğitim)<sup>83</sup>**

Bakım ve Eğitim İşletmeleri	İşletme Sayısı
Bakım Organizasyonu	106
Eğitim Organizasyonu	171
Toplam İşletme Sayısı	277

### 2.2.3. Yer Hizmetleri ve İkram Kuruluşları

Yer hizmetleri kavramının en temel tanımı *“bir uçağın bir havalimanına inişinden ayrılana kadar geçen süre içinde belirli uluslararası ve yerel standartlar çerçevesinde uçağa ve yolculara sunulan hizmetler”* olarak yapılabilir. Bu tanımdan hareketle uçağa verilen seferin tamamlanabilmesi için yapılacak hizmetler, yolcuların transferi ve bagaj taşınmasıyla gerçekleşmektedir. Bu sürecin ardından aynı uçak, bir sonraki sefer için

<sup>81</sup> Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü 2021.

<sup>82</sup> Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Faaliyet Raporu 2019, 43.

<sup>83</sup> Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Faaliyet Raporu 2019, 43.

uçuş hazırlığı aşamasına girer ve bu noktada gerekli hizmetlerde bulunulur. Söz konusu süreçler yer hizmetlerinin kapsamında değerlendirilir.

Havacılık sektöründe uluslararası hizmet kalitesini sağlayabilmek için havalimanlarında yer hizmeti veren kurum ve kuruluşlarının uyması ve uygulaması gereken esaslar ve usuller, hava alanları yer hizmetleri yönetmeliğinin SHY-22 numaralı mevzuatı ile belirlenmiştir. Havalimanlarında yer hizmeti veren tüm kurum ve kuruluşlar DHMİ Genel Müdürlüğü'nün denetiminde ilgili mevzuat doğrultusunda hizmet vermektedirler. Aşağıda yer verilen hizmet türleri yer hizmetlerini yürütmek üzere yetkilendirilen ve SHGM tarafından ruhsatlandırılan kuruluşlar tarafından yürütülmektedir.<sup>84</sup>

Havayolu seyahat zincirinde yer alan en önemli halkalardan birisi de hiç şüphesiz ikram hizmetidir. Zaman faktörü bağlamında önceden planlaması yapılarak uçuş esnasında yolculara sunulan bütün hizmetler "Inflight Service" olarak tanımlanır. Uçakta sunulan ikramlar da bu servis içerisinde değerlendirilir. Yolculuk sürecinde yolcuların sıvı ve gıda ihtiyaçlarının karşılanması, yolcuların sağlıkları bakımından önem arz etmektedir. Çünkü uçaktaki basınç nedeniyle yolcular sıvı kaybederler. Dolayısıyla bu kayıpların giderilmesi gerekmektedir. Bu bağlamda, ikram hizmetleri uçuş sürecinde son derece mühim bir rol oynar. Sivil hava taşımacılığında modern ve hızlı gelişen teknolojinin yolculara sağladığı imkan ve hizmetler, ikram hizmetleriyle süslenmiştir. İkram faaliyetlerinin, şirketler arasında yaşanan rekabette de ön sırayı aldığı görülmektedir.<sup>85</sup>

Uçuş sırasında sunulan hizmetler, konforlu seyahat açısından seyahatte önemli bir ayağı oluşturduğu söylenebilir. Yolculara sunulan ikram servisleriyle birlikte eğlendirici ekranlar ve internet hizmetlerindeki çeşitlilik uçakla seyahatin daha keyifli hale dönüşmesinde en mühim faktörlerden birisidir. İkram, uçuş esnasında yolculara verilecek yiyeceklere ilişkin planlanma, taşınma, yerleştirilme ve servis edilme süreçlerini kapsayan bir hizmeti ifade etmektedir.

---

<sup>84</sup> Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü 2021.

<sup>85</sup> MEGEP Yiyecek İçecek Hizmetleri Uçakta Servis, Milli Eğitim Bakanlığı, Ankara 2007, <http://megep.meb.gov.tr/>, (Erişim Tarihi: 08.02.2021).

Yer hizmetleri kapsamında bulunan ikram servisi, bağlantı ve yönetim, ikram hizmetlerinde RAMP, depolama, temizlik ve hazırlık olarak bölümlere ayrılır. RAMP ikram hizmetleri, ikramların ve ikram için gerekli malzemelerin uçağa yüklenmesi, transferi ve boşaltılması gibi işlemlerin yerine getirilmesidir. Depolama işlemleri, taşıyıcının talebine göre depolama alanlarını oluşturmak ve depolama işlemlerini sağlamaktır. Son olarak ikram temizlik hizmetleri, ikram servisinin hazırlanması, termosların doldurulması, ikram için gerekli malzemeleri hazırlamak gibi görevleri yerine getiren yer hizmetleri kuruluşlarıdır<sup>86</sup>

Yer hizmetleri kuruluşlarına ait sınıflar aşağıda tabloda gösterilmiştir:

**Tablo 15 Yer Hizmetleri Kuruluşları**

Yer Hizmeti Kuruluşları	İşletme Sayısı
A Grubu	3
B Grubu	12
C Grubu	25
Toplam İşletme Sayısı	40

**Tablo 16 Yetkili Acente Kuruluşları**

Yetkili Acente Kuruluşları	İşletme Sayısı
A Grubu	27
B Grubu	188
Toplam İşletme Sayısı	215

#### **2.2.4. Bakım-Eğitim-Sağlık Kuruluşları**

Bakım, Eğitim ve Sağlık Kuruluşları hava taşıma faaliyetinin gerçekleştirilmesi için gerekli olan diğer gerekliliklerin standartlara uygun olarak yerine getirilmesi için faaliyet göstermektedir. Bu nedenledir ki aslında bu kuruluşlar SHGM tarafından yetkilendirilmektedir. Bir diğer ifadeyle uçağın bakımını, havacılık eğitimini veya uçucu personelin sağlık muayenesini bir başka kuruluş yapabilir. Fakat bu kuruluş SHGM tarafından yetkilendirilmediği zaman, SHGM tarafından tanınmamakta ve hava taşıma faaliyetinin gerçekleştirilmesi için gerekliliklerin yerine getirilmediği kabul edilmektedir. Dolayısıyla sektörde yeterlik belgesine ihtiyaç duyan personelin alması

<sup>86</sup> Birgören, a.g.e., 45.

gereken eğitimlere ait standartların belirlenmesi ve söz konusu personellerin yetiştirilmesine yardımcı olan eğitim kuruluşlarının ise SHGM tarafından yetkilendirildikleri bilinmektedir.

SHY-145 md.4/d'de bakım kuruluşu, SHY-145 çerçevesinde bakım faaliyetinde bulunmak için yetki tanınmış kamu kurum ve kuruluşlarıyla gerçek ve tüzel kişilere ait işletmeler şeklinde tanımlanmıştır. Md.4/c'de bakım, "uçuş öncesi kontrolün dışında, birlikte veya ayrı yapılmak üzere hava aracı veya parça muayenesi, revizyonu, parça değiştirmesi, onarımı, arıza veya hasar giderme işlemi" olarak; Md.4/ü'de uçuş öncesi kontrol ise, "hava aracının uçuş için elverişli olduğundan emin olmak için uçuş öncesinde gerçekleştirilen ve arıza giderme işlemi içermeyen kontrol" olarak tanımlanmaktadır.

Üniversitelerin bünyelerinde kurulan sivil havacılığa ilişkin liseler, meslek yüksekokulları ve fakülteler de SHGM tarafından yetkilendirilmektedir. Örneğin, Fatih Sultan Mehmet Üniversitesi kabin eğitimi, Eskişehir Sabiha Gökçen Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi türbinli uçak ve aviyonik eğitimi, Anadolu Üniversitesi Havacılık ve Uzay Bilimleri Fakültesi birçok alanda eğitim vermek için SHGM tarafından yetkilendirilmiştir.

5431 sayılı SHGM Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanununun 8/A-c maddesine göre, yeterlik belgesi gerektiren personelin sağlık şartlarına ait standartların belirlenmesi, bu personelin muayenelerini yapacak sağlık kuruluşlarının ve tabiplerinin yetkilendirilmesi SHGM'nin görev ve yetkisindedir. SHGM bu amaçla Havacılık Sağlık Talimatı ve Kabin Ekibi Üyeleri Sağlık Kontrollerine İlişkin Esas ve Usuller Talimatı'nı yayınlamıştır.

Ancak sağlık kuruluşlarının birer sivil havacılık kuruluşu olarak kabul etmemek gerektiği söylenebilir. Çünkü sağlık kuruluşları SHGM tarafından yetkilendirilmekte ve standartlara uygun muayene yapılması sağlanmaktadır. Bu bağlamda sağlık kuruluşu, asıl görevi olan sağlık hizmetini vermekte iken SHGM'den aldığı yetkiyle, SHGM için gerekli olan muayeneleri yapmaktadır.

### 3. SİVİL HAVACILIĞIN EKONOMİYE KATKISI VE KARŞILAŞTIĞI OLUMSUZLUKLAR

Uluslararası ticarete yaşanan artış ve ülkelerin birbiriyle daha güçlü entegre olmalarıyla birlikte bilhassa teknolojinin ve devletlerin altyapı olanaklarının gelişmesi ile doğru orantılı olarak ulaştırma sektörünün gerek yerel ekonomiler için gerekse dünya ekonomisindeki yeri ve öneminin arttığı görülmektedir. Bu noktada sivil havacılık sektörünün ekonomideki yeri oldukça önem arz etmektedir. Çünkü sivil havacılık ve dolayısıyla hava ulaşımı sektörünün yoğun ve sık kullanıldığı ülkeler açısından, ekonomik gelişmenin daha yüksek ve iyi seviyelerde olduğu düşünülmektedir.

Bu bağlamda sivil havacılık sektörü, dinamik bir sektör olup, iktisadi büyümenin sürdürülmesinde anahtar rol oynamaktadır. Dünyada geçtiğimiz asırda en çok gelişen sektörler arasında olan havacılık, bu büyümeyle birlikte ülkelerin ekonomik yapıları üzerinde havacılık tedarik zinciri gibi direkt ve turizm, ihracat, farklı sektörler bünyesinde istihdam gibi dolaylı olarak görülen gelişmelere katkı sağlamaktadır.

#### 3.1. Sivil Havacılık Sektörünün Finansal Boyutu

Dünya ekonomik göstergeleri açısından önemli bir konumda olan sivil havacılık sektörü, zaman zaman yaşanan ekonomik krizler, salgın hastalıklar ve terör olaylarıyla kesintiye uğrasa da uzun vadeli büyümesini devam ettirmektedir. Dünya ticaret hacminde görülen artış, ekonomik büyüme, turizm sektöründe görülen gelişim, nüfus artışı, küreselleşme, hava yoluyla ulaşımın hızlı ve konforlu bir yolculuk olması gibi etkenler, havacılık sektörünün dünyada büyümesine katkı sağlayan önemli unsurlardır.<sup>87</sup>

Sivil havacılık sektöründe yaşanan gelişmeler Türkiye’de de iç ve dış hat yolcu sayılarındaki artışlarla birlikte dünyayla entegre olduğunun bir göstergesidir. Bu anlamda yolcu, yük ve kargo taşımacılığındaki artışlar Türkiye’nin dünyada bir cazibe merkezi olmasının bir delili, küresel bir oyuncu olmaya başladığının göstergeleridir.<sup>88</sup>

---

<sup>87</sup> Kaya, a.g.m., 4.

<sup>88</sup> Hasan Yüksel, “Sivil Havacılığın Gelişimi ve Küreselleşme Sürecine Katkıları: Türkiye Örneği”, *Süleyman Demirel Üniversitesi Vizyoner Dergisi*, C. 5, Sayı: 11, 2014, 11, 17.

### 3.1.1. Finansal Büyüklük

Tarihsel süreç göz önünde bulundurulduğunda, sivil havacılığın ve dolayısıyla hava taşımacılığında her on beş yılda bir ikiye katlanma olduğu ve diğer pek çok sektöre göre daha hızlı büyüdüğü anlaşılmaktadır. ICAO verileri çerçevesinde, 2018 senesinde, dünya genelinde havayollarının yılda 8.3 milyar yolcu gelir kilometresiyle yılda 4.3 milyar yolcu taşıdığı açıklanmıştır. 58 milyon ton yük, 231 milyar ton yük seviyesini yakalayarak hava yolu ile taşınmıştır.<sup>89</sup>

Türkiye’de ise 2019 yılı verilerine göre; toplam gelen-giden yolcu trafiği, direkt transit dahil olmak üzere 2018 yılına göre % 1 oranında azalış ile 208.911.338 milyon yolcuya ulaşmıştır. 2018 yılına göre, dış hatlarda % 11,1 artış, iç hatlarda ise % 11,5 azalma yaşanmıştır.<sup>90</sup> Dış hatlarda görülen dünya ortalamaları üzerindeki artışa rağmen, iç hatlarda görülen azalma dikkat çekicidir.

ICAO 2018 yılı kesin verilerine göre, Türkiye’nin, dünya ücretli-tarifeli ulusal ve küresel servisler yolcu-km sıralamasında 12. sırada olduğu belirtilmiştir. Uluslararası servislerin sıralamasında ise 9. sıradadır. Türkiye sektöründe 2018 yılında 209.049 personel istihdam etmiş, toplam sektör cirosu 143,32 milyar TL olmuştur. 2019 tahmini değerlerinin ise; 225.000 personel ve 165,00 milyar TL ciro olması öngörülmüştür. 2019 yılında, uçulan toplam uçuş noktası artmayı sürdürmüş, 5 hava yolu şirketi ile iç hatlarda 7 merkezden 56 noktaya, dış hatlarda ise yine 5 hava yolu şirketiyle 126 ülkede 328 noktaya uçuşlar sağlanmıştır.<sup>91</sup>

Dolayısıyla Türkiye’nin havayolu yolcu trafiği açısından 2003 yılında 18. sıradayken 2018 yılı itibarıyla 9. sıraya yükseldiği görülmektedir. Dünya yolcu trafiği açısından bakıldığında ise sırasıyla ABD, Çin ve Hindistan ilk 3 sıradadır. (Bkz. Tablo 17)

---

<sup>89</sup>ICAO 2020, Milestones in International Civil Aviation, <https://www.icao.int/abouticao/History/Pages/Milestones-in-International-CivilAviation.aspx> (Erişim Tarihi: 02.01.2021).

<sup>90</sup> TSHM (Türkiye Sivil Havacılık Meclisi 2019 Yılı Sektör Raporu), Türkiye Odalar Ve Borsalar Birliği Türkiye Sivil Havacılık Meclisi, 2020, 8.

<sup>91</sup> TSHM (Türkiye Sivil Havacılık Meclisi 2019 Yılı Sektör Raporu), 8.

**Tablo 17 2003-2018 Yılları Arasında Türkiye'nin Havayolu Yolcu Trafiğinde Dünyadaki Yeri<sup>92</sup>**

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

Türkiye'nin havayolu yolcu trafiği açısından 2003 yılında 7. sırada olduğu, 2018 yılına bakıldığında ise 5. sıraya yükseldiği görülmektedir. Avrupa yolcu trafiği açısından bakıldığında ise ilk sırada İngiltere bulunurken bunu Almanya ve İspanya izlemektedir. (Bkz. Tablo 18)

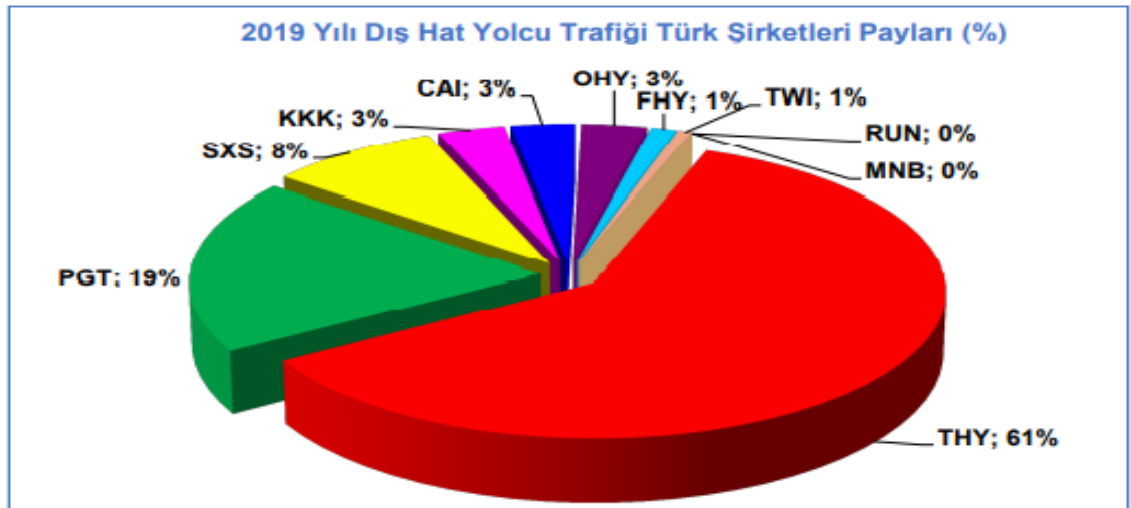
<sup>92</sup>Devlet Hava Meydanları İşletmeleri Genel Müdürlüğü (DHMİ, 2021), <https://www.dhmi.gov.tr/Sayfalar/Istatistikler.aspx> (Erişim Tarihi: 21.01.2021).

**Tablo 18 2003-2018 Yılları Arasında Türkiye'nin Havayolu Yolcu Trafikinde Avrupa'daki Yeri<sup>93</sup>**

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

2019 yılı dış hat yolcu pazarında THY tek başına % 61 pay elde etmiştir. Pegasus % 19, Sun Express % 8, AtlasGlobal % 3, Corendon % 3, Onur Air % 3, Freebird (Hürkuş) % 1 ve Tailwind % 1 oranında pay almıştır (Bkz. Grafik 8).

**Şekil 8 2019 Yılı Dış Hat Yolcu Taşımacılığında Hava Yolu Şirketlerini Yolcu Payları<sup>94</sup>**

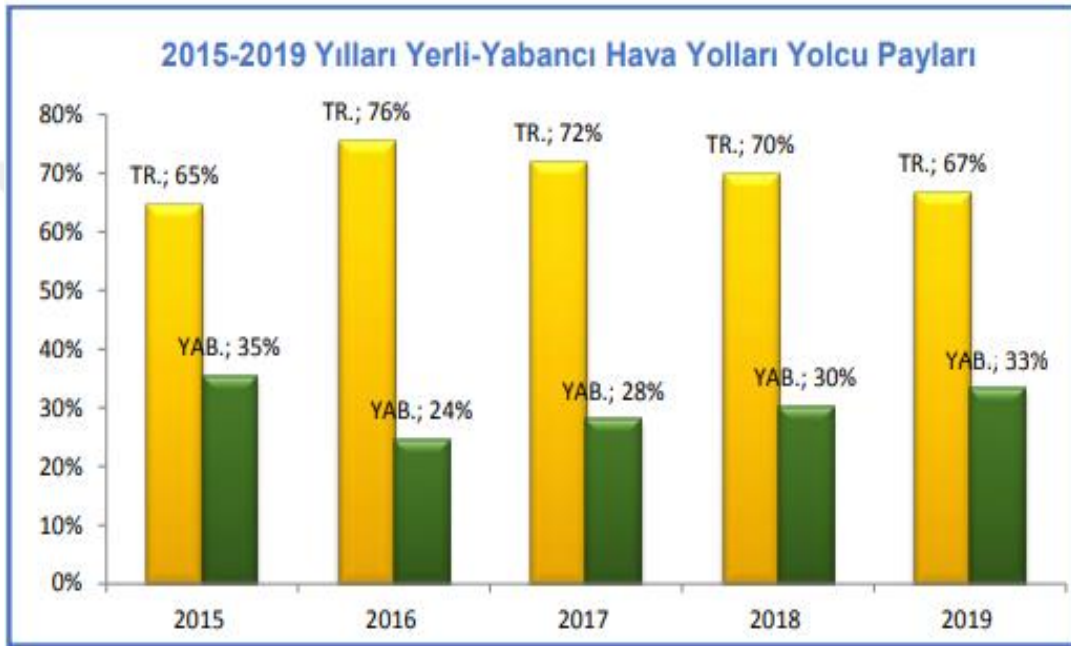


<sup>93</sup> Devlet Hava Meydanları İşletmeleri Genel Müdürlüğü (DHMi), 2021.

<sup>94</sup> TSHM (Türkiye Sivil Havacılık Meclisi 2019 Yılı Sektör Raporu), 64.

Türk havacılık sektöründe son yıllarda görülen gelişme, Türk şirketlerine ait dış hat payları toplam tutarını da etkilemiştir. Yurt dışı ticari yolcu taşımacılığı sektöründe 2015 senesinde % 65 / % 35 olan yerli-yabancı hava yolları payı, 2016 senesinde % 76 / % 24'e yükselse de 2019 yılında yerli hava yolu taşıyıcıları lehine % 67 / % 33 olarak gerçekleşmiştir. (Bkz. Grafik 9)

**Şekil 9 2015-2019 Yılları Yerli-Yabancı Hava Yolu Şirketleri Dış Hat Yolcu Payları<sup>95</sup>**



### 3.1.2. Rekabet Düzeyi

Dünya ulaşım sektöründe küreselleşme faktörü, devletlerin ve şirketlerin rekabet düzeylerini belirleyen en mühim uluslararası iktisadî etkenlerden birisi haline gelmiştir. Bu bağlamda ülkelerin büyüme ve gelişmesinde, teknolojiindeki hızlı gelişim ve dünyadaki alt yapı imkanlarının gelişmesi doğrultusunda, yasama organının ticari faaliyetleriyle ilgili düzenleyici yasalar ve müşteri memnuniyet düzeyi ön plandadır. Yaşanan bu gelişmeler sivil havacılık sektörünün önemini artıran temel etkenler arasındadır.<sup>96</sup>

<sup>95</sup> TSHM (Türkiye Sivil Havacılık Meclisi 2019 Yılı Sektör Raporu), 65.

<sup>96</sup> Sefer Gümüş, "Lojistik Sektörünün Türk Ekonomisine Katkıları ve Bir Araştırma", Business & Management Studies: An International Journal, 1(3), 2013, 306.

Küresel ölçekte yaşanan teknolojik gelişmelerle birlikte hizmet sektöründe yaşanan gelişmeler, havayolu işletmeleri tarafından yerel ve küresel pazarda oluşturulan yeni stratejiler her geçen gün kalite farkının azalmasına ve rekabette artışa sebebiyet vermektedir. Böyle bir ortam, özelde işletmelerin genelde ülkelerin hızlı ve etkili bir rekabet ortamına girmelerine sebebiyet vermektedir.

Türkiye açısından, iç hatlarda rekabet düzeyi değerlendirildiğinde THY'nin üstünlük sağladığı açık olmakla birlikte son dönemde sayısı artan diğer Türk firmalarının da pazar paylarını gittikçe arttırdıkları görülmektedir. İç hatlar pazarında rekabet ilişkisi anlamında yabancı firmaların da yer almadıkları bilinmektedir.

2019 yılsonu itibarıyla Türkiye'de faaliyette bulunan 170 Hava Taşıma İşletmesi bulunmakta olup bu işletmelere ilişkin ayrıntılar aşağıdaki tabloda verilmiştir:

**Tablo 19 Hava Taşıma İşletmeleri<sup>97</sup>**

Hava Taşıma İşletmeleri	2018	2019	Değişim (%)
Havayolu İşletmesi	11	11	0,0%
Hava Taksi İşletmesi	43	42	-2,3%
Genel Havacılık İşletmesi	82	83	1,2%
Balon İşletmeleri	31	34	9,7%
<b>Toplam</b>	<b>167</b>	<b>170</b>	<b>1,8%</b>

Türkiye'de 2019 yılsonu verilerine göre, 546 uçak, 194 hava taksisi, 376 genel havacılık, 309 balon ve 62 zirai mücadeleyle ait hava aracı da dahil olmakla birlikte 1.487 hava aracı vardır. (Bkz. Tablo 20)

<sup>97</sup> Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Faaliyet Raporu 2019, 43.

**Tablo 20 Hava Araçları<sup>98</sup>**

Hava Araçları	2018	2019	Değişim (%)
Uçak	515	546	6,0%
Hava Taksi	200	194	-3,0%
Genel Havacılık	367	376	2,5%
Balon	260	309	18,8%
Zirai Mücadele	62	62	0,0%
<b>TOPLAM</b>	<b>1.404</b>	<b>1.487</b>	<b>5,9%</b>

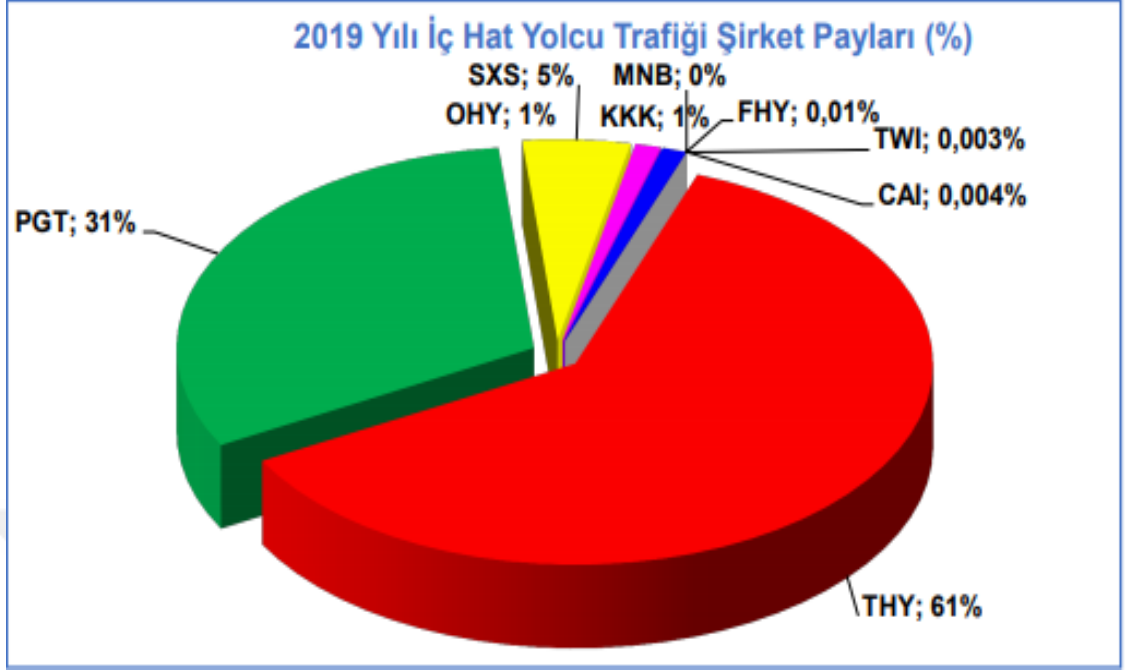
2018 yılı itibariyle yurt dışı yolcu taşımacılığına ilişkin yerli havayolu şirketlerine ait uçak trafik payları incelendiğinde; THY % 62'lik bir oranla yurt içi taşımacılığı alanında olduğu gibi uçak trafik payında da pazarın yarısından fazlasına hakim konumda olduğu anlaşılmaktadır. Dış hat uçak trafiği açısından ise THY'yi % 18 oranı ile Pegasus ve % 8 oranı ile Sun Express izlemektedir. Türkiye havayolu işletmelerinin uçak sayılarındaki artış, yurt içi ve yurtdışı sefer sayılarında yaşanan artış ve yolcu sayılarında yaşanan artış, sivil havacılık sektöründe görülen hızlı gelişmeyi açık bir şekilde ortaya koymaktadır.<sup>99</sup>

2019 senesi yurt içi yolcu pazarında THY ve Anadolu Jet pazardan % 61 oranında pay edinmiştir. Pegasus %31 oranında, Sun Express % 5 oranında, Atlas Global % 1 oranında ve Onur Air %1 oranında pay edinmişlerdir. (Bkz. Grafik 10)

<sup>98</sup> Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Faaliyet Raporu 2019, 44.

<sup>99</sup> Fatma Yılmaz, "Türkiye'de Sivil Havacılık Sektörünün Tarihsel Gelişimi ve 2003-2018 Yılları Arasında Sektörün Değerlendirilmesi", *Avrasya Sosyal ve Ekonomi Araştırmaları Dergisi (ASEAD)*, C. 7, S. 1, Y. 2020, 121.

**Şekil 10 2019 Yılı İç Hat Yolcu Taşımacılığında Hava Yolu Şirketleri Yolcu Payları<sup>100</sup>**



### **3.2. Sivil Havacılığın Turizm Üzerindeki Etkileri**

Sivil havacılık sektörü tarım, sanayi ve ticaret gibi temel ekonomik alanlara yönelik etkileşim içerisinde olan bir sektördür. Bununla beraber, hedef kitlesinin yolcu olduğu turizm açısından havayolu ulaşımı oldukça önem arz etmektedir. Gezme, dinleme, eğlenme amacıyla devamlı surette yaşadığı yerden başka bir yere hareket etmeyi gerektiren turizmde, ulaşım konusu en temel gerekliliktir. Turizm faaliyetlerini sürdürmenin ancak ulaşım imkanlarının sağlanması ile gerçekleşebileceği gerçeği “turizm ulaştırması” kavramını gündeme getirmiştir. Bilhassa uzun mesafeler arasında yapılması planlanan turistik seyahatler için hız ve konfor özellikleriyle havayolunun seçilmesi, bu ulaşım sisteminin turizm sektörü alanında öne çıkmasını sağlamıştır. Dolayısıyla küresel ölçekte olduğu gibi Türkiye’de de turizm potansiyelinin yüksek olduğu yerlere büyük ölçüde turizme hizmette bulunmak için yüksek kapasiteye sahip havaalanları (Bodrum-Milas, Nevşehir, Dalaman, Bursa gibi) kurulduğu görülmektedir.<sup>101</sup>

<sup>100</sup> TSHM (Türkiye Sivil Havacılık Meclisi 2019 Yılı Sektör Raporu), 64.

<sup>101</sup> Muzaffer Bakırcı, “Ulaşım Coğrafyası Açısından Türkiye’de Havayolu Ulaşımının Tarihsel Gelişimi ve Mevcut Yapısı”, *Marmara Coğrafya Dergisi*, 25, 2012, 374.

Havacılık sektörüyle turizm arasında kuvvetli ve karşılıklı bir bağımlılık ilişkisi bulunmaktadır. Havacılık sektörünün, turizm sektöründe 36 milyondan fazla istihdamı desteklediği bilinmektedir. Dolayısıyla havacılık sektörünün turizm sektöründeki istihdama olan etkisi katalizör etkiyi ifade etmektedir.<sup>102</sup>

Havacılık sektörü için, turizm amacıyla yapılan seyahatler hava yolu ulaşımını tercih eden yolcu profilinin büyük bir kısmını oluşturur. Diğer bir ifadeyle, turizm maksatlı seyahatlerin havacılık sektöründe çok mühim bir girdi niteliği taşımakta olduğu söylenebilir. Turizm, havacılık sektöründeki sürdürülebilirlik açısından da önemli bir sektördür. Buna bağlı olarak, turizmin varlığını sürdürebilmesinde havacılık sektörü büyük rol oynamaktadır.<sup>103</sup>

Hava taşımacılığı, turizm sektöründe ana unsuru, bel kemiğini oluşturmaktadır. Dünya ölçeğinde turist sayısının % 60'dan fazlasının hava yoluyla taşınması nedeniyle büyük bir öneme sahiptir.

Ayrıca küreselleşmenin etkili olduğu günümüz dünyasında ülkeler açısından büyük bir gelir kaynağı teşkil eden turizm gelirleri, ülkelerin gelişiminde de pozitif rol oynamaktadır. Bu noktada turizm ve havayolu endüstrisi, birbirlerini etkileyen bir ilişki içerisindedir. Turizm faaliyetlerinde yaşanan artış, taşınan yolcu miktarlarını da arttırırken, artan yolcu sayılarının da havayolu endüstrisi gelişimine katkı sağlayarak büyümeyi hızlandırdığı görülmektedir. Türkiye'de de benzer bir durum görülür. THY'nin Türkiye'de lider konumda olması, onun turizm üzerinde oluşturacağı etkinin de dikkat çekici olduğunu göstermektedir. İç turizm potansiyelinde önemli bir aktör olan THY, küresel anlamda da etkin bir rekabet gücüyle kendisini gösterir.<sup>104</sup>

Kültür ve Turizm Bakanlığı verileri çerçevesinde; Türkiye turist sayısı 2017 senesinde 37.969.824 iken 2018 senesinde 46.112.592, 2019 yılında ise 2018 yılına oranla % 12,22 artış ile 51.747.199 olarak gerçekleşmiştir. 2019 yılında da Türkiye'ye giriş yapan turistlerin büyük çoğunluğu (% 72,29) hava yolu ile seyahat etmiştir.

---

<sup>102</sup> Deniz Macit; Armağan Macit, "Türkiye'de Sivil Havacılık Sektöründe İstihdamın Mevcut Durumu, Sorunları ve Sorunların Çözümüne Yönelik Öneriler", Journal of Emerging Economies and Policy, Volume. 2, Issue. 2, 2017, 77.

<sup>103</sup> TSHM (Türkiye Sivil Havacılık Meclisi 2019 Yılı Sektör Raporu), 90.

<sup>104</sup> Nazlı Ece Karapınar, Türk Hava Yolları'nın Uluslararası Platformda Güçlenmesinin Ekonomik Büyümeye Yansımaları, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Manisa Celal Bayar Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Manisa, 2018), 59.

Turizm ve hava yolu ilişkisi bağlamında, Türkiye'ye gelen ziyaretçi sayısı arttıkça hava yolu dış hat yolcu sayısı da artmaktadır. 2019 yılında ziyaretçi sayısındaki % 12,22 artışa paralel olarak dış hat yolcu sayısı da 2018 yılına göre % 11,1 artış ile 108.427.124 yükselmiştir.<sup>105</sup>

Dolayısıyla gerek hava yolları açısından gerekse turizm gelirleri açısından, THY'nin iç hatlardan sağladığı gelirlerin değişim seyri, Türkiye'nin turizmden sağladığı gelirlerle hemen hemen benzerlik göstermektedir. Bunun en belirgin sebeplerinden birisi Türkiye'nin turizmde sivil havacılığın ve dolayısıyla THY'nin önemli bir yere sahip olması ve bu rolün birincil finansal göstergesinin de yolculardan sağlanan gelir olmasıdır.

### **3.3. Sivil Havacılığın Küresel Pazar Payı Üzerindeki Etkileri**

Sivil havacılık, küresel pazar payına sahip ekonomiler açısından bütün sektörler ve ülke ekonomileri için itici güç durumundadır. Bu bağlamda sivil havacılık sektörünün ülke ekonomilerini doğrudan, dolaylı, uyarılmış ve katalitik etkiler olmak üzere farklı boyutlarda etkilediği görülmektedir. Havacılığın ekonomi üzerindeki katalitik etkisi, yukarıda da ifade edildiği üzere sektörel anlamda bilhassa turizm sektöründen kaynaklanır. Ülke ekonomilerindeki gelişmişliğin göstergesi olmasından dolayı da havacılık sektöründeki gelişmenin sürdürülebilirliğinin sağlanması son derece önem arz etmektedir.

---

<sup>105</sup> TSHM (Türkiye Sivil Havacılık Meclisi 2019 Yılı Sektör Raporu), 90.

**Tablo 21 Küresel Sivil Havacılık Sektörünün Temel Göstergeleri ve Ekonomiye Etkileri/2018<sup>106</sup>**

Yolcu Sayısı (milyar)	4,3
Yük Miktarı (milyon-ton-km)	58
Planlı Ticari Uçuş Sayısı (milyon)	38
Dünyadaki Rota Sayısı	48500
İstihdama Katkı (milyon-kişi)	65,5
GSYİH Katkısı (%)	3,6
Ekonomik Etki (Trilyon-ABD Doları)	2,7

Tablo 21'de küresel ölçekte havacılık sektörüne ait temel göstergeler ve ekonomik etkiler verilmektedir. Havacılık sektöründe küresel ölçekte 2018 yılında 65.5 kişinin istihdam edildiği anlaşılmaktadır. Söz konusu istihdamın havacılık sektörüne ilişkin kısmı 10.2 milyon kişi olarak sağlanırken, 10,8 milyonluk kısmı ise dolaylı olarak gerçekleşmiştir. Sivil havacılık sektöründe, havayolları, hava navigasyon servis sağlayıcılar ve havaalanları yaklaşık 3.5 milyon kişiye istihdam sağlamaktadır. Bununla birlikte havacılığın diğer alanlardaki uyarılmış istihdam ve turizm sektöründeki katalitik etkisi yönüyle bakıldığında de sırasıyla 7.8 ve 36.7 milyon kişilik istihdama olanak tanımıştır.<sup>107</sup>

Dünya ölçeğinde 2018 senesinde havacılık sektörünün GSYİH'ya 2,7 milyar dolar katkı sağladığı belirlenmiştir. Sektörün ekonomik anlamda faydası daha önce de ifade edildiği üzere dört farklı şekilde oluşmaktadır. 2018 yılına ait verilerde sektörün küresel ekonomi üzerinde doğrudan katkısının 704.4 milyar dolar, dolaylı katkısının ise 637.8 milyar dolar olduğu görülmüştür. Havacılık, turizm sektörüne de kolaylık sağlayarak ekonomik büyümede gelişmeye ve yoksulluğun azalmasına katkıda bulunmaktadır. 2018 yılı verilerinde sektörün turizm üzerinde oluşturduğu katalitik etkinin ise 896.9 milyar dolar olduğu görülmüştür. (Macit; Göker, 2019: 270)

<sup>106</sup> ICAO, Aviation Benefits Report 2019, <https://www.icao.int/>, (Erişim Tarihi: 10.02.2021).

<sup>107</sup> ICAO, Aviation Benefits Report 2019.

ICAO tarafından, hava ulaşımı için sarf edilen her 100 doların ekonomiye 325 dolarlık fayda sağladığını; hava ulaşımında oluşan 100 ilave işin, ekonomik anlamda 610 yeni iş olanağına imkan tanıdığı hesaplanmıştır. Havacılık sanayisinin geniş istihdam, ileri teknoloji ve yüksek katma değer üretmesi ve diğer sektörlerdeki gelişime sinerjik katkıda bulunması uçak teknolojisi artışının gelişmiş ülkeler açısından bir liderlik göstergesi olarak değerlendirilmesini ve ülkelerin etkili bir teknoloji seviyesine eriştiğini göstermesine imkan tanımaktadır.<sup>108</sup>

Sivil havacılıkta, havayollarının global pazarlar haline gelmesiyle birlikte hava ulaşım firmalarının yalnızca kendi uçuş bölgelerinde değil dünya pazarında da zorlu bir rekabet ortamına girdikleri görülmektedir. Söz konusu rekabet ortamı içerisinde şartları kendi lehine çevirmek isteyen firmalar müşteri taleplerinden hareketle davranma zorunluluğunda hissetmektedirler.

IATA verileri çerçevesinde, 2019 yılına ait havacılık sektörüne ait toplam gelir % 3,2 oranında artarak 838 milyar doları bulmuş, hava yolları aracılığıyla gerçekleşen ticaretin toplam değeri ise % 0,3 oranında azalarak 6,7 trilyon doları aşmıştır. Ayrıca bu durum bütün tedarik zinciri içinde % 2,4 artışla 70,4 milyon iş gücü yaratmıştır. 2019 yılında taşınan toplam tarifeli yolcu sayısı, % 3,7 oranında artarak 4,5 milyarı bulmuştur. Ayrıca, 2017 senesinden bugüne kadar trafik artış trendinin kapasite artışı üzerinde olduğu görülmüş; yolcu trafiği yönüyle % 4,2 oranında ve kapasite yönüyle de % 3,5 oranında bir artış tespit edilmiştir. Böylelikle doluluk oranları artışını devam ettirmiş ve 2019 yılına gelindiğinde şimdiye kadar görülen en iyi değer olan % 82,4 doluluk oranı yakalanmıştır.<sup>109</sup>

IATA, 2018 yılında dünya genelinde havayolu yolcu trafiğinin % 7,3 büyüdüğünü; 2019 yılında ise % 4,2 oranında büyüdüğünü belirtmiştir. Ekonomik yavaşlamaya, küresel ticaretteki zayıflamaya, siyasi ve jeopolitik gerginliklere, Boeing

---

<sup>108</sup>Bursa Eskişehir Bilecik Kalkınma Ajansı(BEBKA), TR41 Bölgesi Havacılık Sektörü Raporu Dünü, Bugünü ve Geleceği, haz. Yasin Dalgıç, Elif Boz Ulutaş, Serhat Karasungu, 2016, 25.

<sup>109</sup> THY Faaliyet Raporu 2020, s. 24, <https://investor.turkishairlines.com>, (Erişim Tarihi: 10.02.2021).

737 MAX uçuşlarının durdurulmasına, grev hareketlerine, Brexit belirsizliğine rağmen havayolları 2019 senesinde de büyüme yönlü eğilimini devam ettirmiştir.<sup>110</sup>

Sivil hava taşımacılığında ülkelerin konumunu belirleyecek en belirgin parametrelerden biri dünya genelinde sivil taşımacılıkta edinilen pay göstergesidir. Küresel ölçekli ekonomik krize ve finansal sıkıntılara rağmen, dünya genelinde hava taşımacılığında 2030'a kadar yıllık % 5 oranında büyümenin gerçekleşeceği düşünülmektedir.

**Tablo 22 Dünya ve Bölgelerin Önceki Yıla Göre Yolcu Trafığı ile İlgili Gerçekleşmeleri<sup>111</sup>**

2019 Yılı	Dünya'daki Payı	Ücretli Yolcu Km (RPK)	Arz Edilen Koltuk Km (ASK)	Doluluk Oranı (LF-% Değişim)*	Doluluk Oranı (LF)
<b>Tüm Pazar</b>	<b>%100</b>	<b>%4,2</b>	<b>%3,4</b>	<b>%0,7</b>	<b>%82,6</b>
<b>Afrika</b>	<b>%2,1</b>	<b>%4,9</b>	<b>%4,7</b>	<b>%0,1</b>	<b>%71,7</b>
<b>Asya Pasifik</b>	<b>%34,7</b>	<b>%4,8</b>	<b>%4,5</b>	<b>%0,2</b>	<b>%81,9</b>
<b>Avrupa</b>	<b>%26,8</b>	<b>%4,2</b>	<b>%3,6</b>	<b>%0,5</b>	<b>%85,2</b>
<b>Latin Amerika</b>	<b>%5,1</b>	<b>%4,2</b>	<b>%2,9</b>	<b>%1,0</b>	<b>%82,6</b>
<b>Orta Doğu</b>	<b>%9,0</b>	<b>%2,4</b>	<b>%0,1</b>	<b>%1,7</b>	<b>%76,2</b>
<b>Kuzey Amerika</b>	<b>%22,3</b>	<b>%4,1</b>	<b>%2,8</b>	<b>%1,0</b>	<b>%84,9</b>

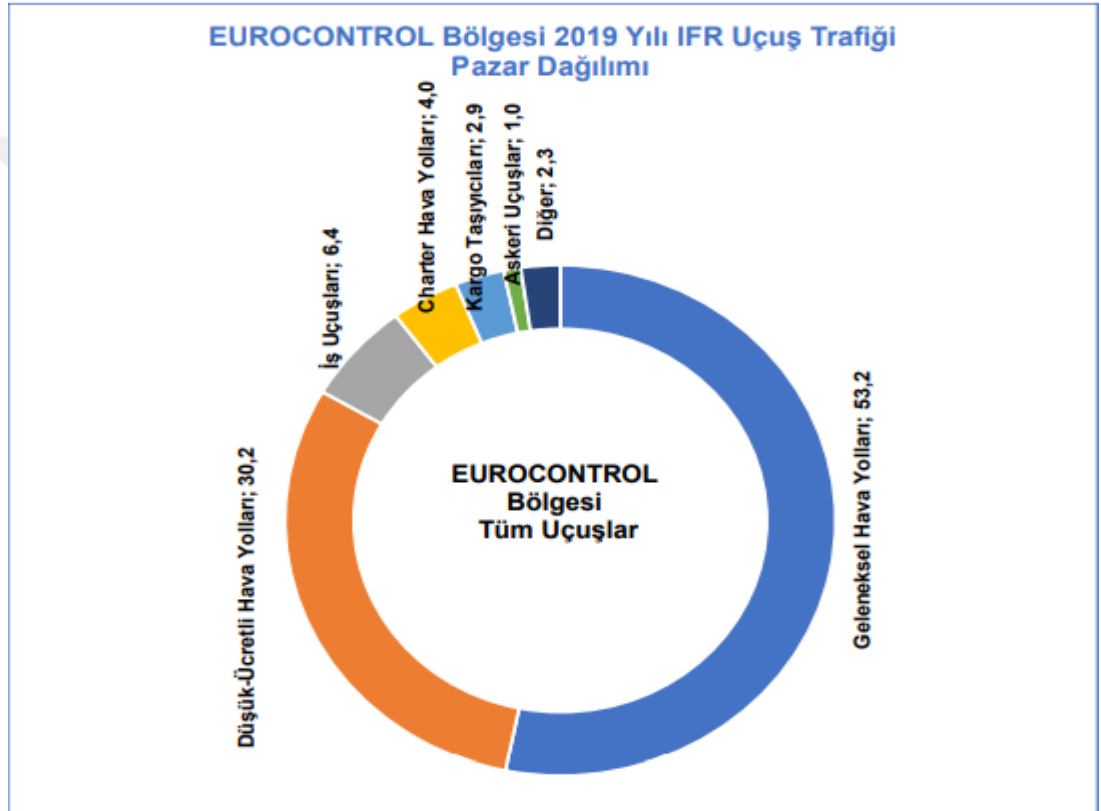
Eurocontrol Bölgesi'nin 2018 yılı IFR uçuş trafiğine ait pazar segmentleri bağlamında dağılımı da Grafik 11'de görülmektedir. Görüldüğü gibi en yüksek pay %

<sup>110</sup> Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Faaliyet Raporu 2019, 35.

<sup>111</sup> Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Faaliyet Raporu 2019, 35.

53,2 ile geleneksel hava yolu taşıyıcılarına ait olup bunu % 30,2 pay ile “düşük-ücretli” hava yolu taşıyıcıları takip etmektedir. Charter hava yolu taşıyıcılarının payı ise % 4’tür. Thomas Cook Şirketinin iflası “düşük ücretli” hava yolu taşıyıcıları uçuş sayısını kısmen olumsuz etkilemiştir. Charter hava yolu taşıyıcıları, özellikle Türkiye, Rusya Federasyonu, Mısır ve Ukrayna’ya yönelik sefer artışlarıyla % 11,4'lük bir gelişme yakalamışlardır. 2019 yılında Eurocontrol Bölgesindeki iş uçuşları ise % 2,9 azalmıştır. Kargo uçuşları da % 2,7 oranında azalmıştır. <sup>112</sup>

**Şekil 11 2019 Yılı Eurocontrol Bölgesi IFR Uçuş Trafiği Pazar Dağılımı<sup>113</sup>**



IATA verilerinde, sivil havacılık sektörü 2050 yılında 16 milyara ulaşacağı tahmin edilen yolcu sayısı ile umut vadeden bir sektördür. Bu durum son verilere göre ortalama % 400'lük bir artış anlamına gelmektedir. Şüphesiz sivil havacılığın gelişimiyle bir malın bir yerden başka bir yere daha kısa sürede ve güvenli bir şekilde gidişi de kolaylaşmıştır. Bununla birlikte hava yük taşımacılığında da günümüzde ulaşılan 50 milyon tondan 400 milyon tona ulaşılması öngörülmektedir.

<sup>112</sup> TSHM (Türkiye Sivil Havacılık Meclisi 2019 Yılı Sektör Raporu), 2.

<sup>113</sup> TSHM (Türkiye Sivil Havacılık Meclisi 2019 Yılı Sektör Raporu), 22.

Yolcu sayısında yaşanan artış hava trafiğinin her 15 yılda iki kat yükselmesi yeni uçaklara yönelik yolcu talebini de arttıracaktır. Bu duruma bağlı olarak sektörde 2035 senesine kadar 33.070 tane yeni uçağın hizmete girmesi beklenmektedir. Söz konusu 33.070 adet yeni uçağın 32.430 tanesi yolcu uçağı ve 650 tanesi ise kargo uçağı olacaktır. Yeni yolcu uçağı taleplerinin % 40'ı yenileme ve % 60'ı büyümeye yönelik olup, yeni uçaklardan adet olarak % 70'i tek koridora sahip uçaklardan oluşmaktadır. Maliyet olarak ise yeni uçak siparişlerinin 5.2 trilyon dolarlık bir miktarı bulması beklenmektedir.<sup>114</sup>

Türkiye ve diğer ülkeler arasında imzalanan İHT anlaşmaları ve her birinin içeriğı, Türkiye açısından uluslararası havayolu taşımacılığına ait pazarın yapısını belirlemiştir. İmzalanan anlaşmalar, Türk havayolu işletmelerinin anlaşmaya taraf ülkelerdeki varış noktalarını, bunun karşılığında yabancı havayolu işletmelerinin Türkiye'de uçabilecekleri noktaları, tespit edilen yerlerde faaliyette bulunma hakkını elde edebilecek havayolu işletmeleri sayısını, sunulan kapasite ve fiyatların serbest bir şekilde belirlenip belirlenemeyeceğini ve son olarak söz konusu pazarlarda rekabetin yapısını belirlemektedir.<sup>115</sup>

Ülkemiz açısından sivil havacılık sektöründe yaşanan büyüme, küresel ölçekte Pazar payında söz sahibi olma noktasında önemli katkılarda bulunmuştur. Bu bağlamda sadece yolcu taşımacılığında değil bununla birlikte yük taşımacılığı, bakım, yer ve destek hizmetlerini de içine alan sivil havacılık sektöründe Türkiye, sürdürülebilirliğini muhafaza ederek büyümekte ve bu sektörde büyümenin gelecek yıllarda da aynı şekilde devam edeceği ve küresel pazar payında söz sahibi olacağı anlaşılmaktadır.

IATA'ya göre küresel pazar payında söz sahibi olan bölgeler Asya Pasifik, Avrupa ve Kuzey Amerika bölgeleridir. 2019 yılı itibariyle toplam yolcu pazarından Asya Pasifik bölgesi % 34,7 oranında, Avrupa bölgesi; % 26,8 oranında, Kuzey Amerika bölgesi % 22,3, Orta Doğu bölgesi % 9 oranında, Latin Amerika bölgesi %

---

<sup>114</sup>Namik Kemal Kemer, Küresel Sivil Havacılık Sektörü, AirTurk Haber, 2020, <https://www.airturkhaber.com/yazarlar/namik-kemal-kemer/kuresel-sivil-havacilik-sektoru/>, (Erişim Tarihi: 10.02.2021).

<sup>115</sup> Alpaslan Çelebi, Türkiye'nin Tam Üyelik Sürecinde AB Sivil Havacılık Müktesebatına Uyum Düzeyi ve Türkiye -AB Sivil Havacılık Sorunları, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Ufuk Üniversitesi, Ankara, 2008), 72.

5,1 oranında ve Afrika bölgesi % 2,1 oranında pay almıştır. ICAO verilerine göre, 2013 yılı sonrasında uluslararası tarifeli yolcu ve kargo taşımacılığında görülen doluluk oranlarında değişme görülmediği anlaşılmaktadır. 2018 senesinde yolcu doluluk oranı % 82 oranında, kargo/ağırlık doluluk oranı da % 69 oranında olmuştur.<sup>116</sup>

Ekonomik büyümeyle hava yolu taşımacılığı arasındaki bağlantı çerçevesinde dünya geneli ekonomik büyüme üzerinde her % 1'lik artışın küresel hava trafiği açısından % 2,5-3 bir artış sağladığı bilinmektedir.<sup>117</sup> Dolayısıyla ifade edilen küresel büyüme ve pazar payı tahminlerinde öngörülen negatif seyrin gelecek yıllarda hava trafiğini aşağı yönlü etkileyeceği düşünülmektedir. Hiç şüphesiz bu beklentiler, pandemi nedeniyle belli bir süre olumsuz etkinin devam edeceğini göz önünde bulundurmamışlardır.

Bu bağlamda genel öngörü itibariyle gelecek yirmi yılda gerek havayolu yolcu gerekse havayolu taşımacılığına ilişkin trafiğin iki katın üzerinde olması tahmin edilmektedir. 2036'da havacılık endüstrisinde, 98 milyon kişiye istihdam sağlanması ve GSYİH'nin da 2016 yılı baz alınarak bakıldığında % 110 oranında bir artışla 5.7 trilyon dolar büyüme öngörülmektedir. Söz konusu büyüme rakamları, bütün devletlerin BM'nin 2030 Sürdürülebilir Kalkınma Gündemi'ni yakalamalarına katkıda bulunacak büyük ekonomik potansiyeli barındırmaktadır.

### **3.4. Sivil Havacılığın Türkiye Ekonomisi Üzerindeki Etkileri**

Türkiye ekonomisinin dış kaynaklı faaliyetlerle büyümesinde sivil havacılık ve dolayısıyla ulaşım sektörünün önemli katkısı vardır. Özellikle havacılık sektörünün ulaşımında en kolay alternatif olması yönüyle sektörde öncü konumdadır. Dünya hava taşımacılığı alanında yaşanan gelişim Türk hava taşımacılığında da kendisini hissettirmiştir. Daha önce de ifade edildiği üzere Türkiye'de 2003 yılından itibaren yürütülen bölgesel havacılık faaliyetleri bu durumu daha önemli hale getirmiştir. Ulaşım sektörünün ekonomiye katkısı yönüyle Türkiye hava yolu taşımacılığında 1980'li yıllara kadar küçük bir pay sahibiyken 2003 yılından itibaren bu sektörde görülen önemli büyümenin ekonomiye de aynı oranda yansıdığı bilinmektedir.<sup>118</sup>

<sup>116</sup> TSHM (Türkiye Sivil Havacılık Meclisi 2019 Yılı Sektör Raporu), 15.

<sup>117</sup> Wensveen, a.g.m., 16.

<sup>118</sup> Devlet Hava Meydanları İşletmeleri Genel Müdürlüğü (DHMİ, 2021).

Bu bağlamda Türkiye, 2009-2019 yılları arasında açtığı yeni hatlar ve uçuş ağına kattığı yeni noktalarla havacılıktaki doğrudan ve dolaylı bağlantılarında en fazla gelişme görülen ülke durumuna dönüşmüştür. 17 yıl içerisinde 500'ün üzerinde ikili havacılık müzakeresinde bulunularak temin edilen sefer artışı ve yeni uçuş noktalarıyla Türkiye 2019 yılsonu verilerine göre 126 ülkede 328 merkeze havayolu bağlantısı olan bir ülke durumuna gelmiştir. Türkiye'nin, son on yıl içerisinde ise doğrudan bağlantıları % 159,9 oranında, dolaylı bağlantıları % 144,5 oranında, havalimanı bağlantıları % 151,5 oranında ve merkez bağlantıları ise % 386 oranında gelişmiştir.<sup>119</sup> Bu durum hiç şüphesiz havacılık sektörünün ülke ekonomisine olan katkısını pozitif yönde etkilemektedir.

**Tablo 23 Ükelere Göre Bağlantı Sayısı ve Büyüme Oranları<sup>120</sup>**

Ülke	BAĞLANTI TİPİ				GSYİH (euro)	2018-2019 BÜYÜME				2014-2019 BÜYÜME				2009-2019 BÜYÜME			
	Doğrudan	Dolaylı	Havalimanı	Merkez		Doğrudan	Dolaylı	Havalimanı	Merkez	Doğrudan	Dolaylı	Havalimanı	Merkez	Doğrudan	Dolaylı	Havalimanı	Merkez
Spain	20,393	33,058	53,451	27,994	1,208,248	2.7%	6.4%	5.0%	9.2%	31.8%	43.8%	39.0%	49.0%	19.0%	55.0%	39.0%	18.1%
Germany	19,164	54,687	73,851	121,141	3,386,000	0.0%	2.8%	2.1%	0.2%	12.8%	18.6%	17.0%	15.9%	8.1%	41.6%	31.1%	33.2%
United Kingdom	18,151	39,680	57,832	39,652	2,393,693	-0.8%	0.4%	0.0%	0.9%	9.6%	19.3%	16.1%	7.6%	11.0%	42.4%	30.7%	21.2%
France	14,604	31,531	46,135	49,972	2,348,991	0.7%	4.6%	3.3%	-1.5%	9.0%	18.2%	15.1%	-4.2%	8.9%	34.2%	25.0%	-8.0%
<b>Türkiye</b>	<b>12,975</b>	<b>14,482</b>	<b>27,457</b>	<b>45,675</b>	<b>753,784</b>	<b>2.5%</b>	<b>13.7%</b>	<b>8.1%</b>	<b>18.1%</b>	<b>26.4%</b>	<b>21.0%</b>	<b>23.5%</b>	<b>34.6%</b>	<b>159.9%</b>	<b>144.5%</b>	<b>151.5%</b>	<b>386.1%</b>
Italy	12,639	30,826	43,465	17,755	1,756,982	3.7%	5.2%	4.8%	8.5%	16.9%	30.1%	26.0%	21.3%	17.5%	50.3%	39.1%	42.6%
Russian Federation	10,230	12,974	23,204	30,043	1,397,200	7.7%	3.2%	5.2%	18.8%	48.7%	30.8%	38.2%	76.9%	103.8%	92.1%	97.1%	393.2%
Norway	7,007	8,350	15,357	4,395	368,389	-6.7%	-0.4%	-3.4%	-3.1%	-7.8%	-5.5%	-6.5%	-2.3%	0.3%	30.9%	14.9%	45.2%
Greece	6,588	8,910	15,498	3,404	184,714	5.3%	8.1%	6.9%	3.1%	61.7%	71.5%	67.2%	65.4%	49.8%	83.8%	67.6%	89.6%
Netherlands	5,517	12,085	17,603	58,354	773,373	1.0%	4.7%	3.5%	0.9%	19.2%	18.1%	18.4%	18.0%	38.1%	35.1%	36.0%	73.0%
Switzerland	4,632	15,249	19,881	19,920	597,314	-0.6%	1.9%	1.3%	8.5%	5.2%	16.0%	13.3%	28.6%	21.0%	47.3%	40.2%	48.5%
Portugal	4,480	10,293	14,773	6,807	201,606	1.2%	2.2%	1.9%	-1.5%	49.7%	68.4%	62.3%	52.0%	77.8%	125.9%	108.8%	156.3%
Sweden	4,206	9,267	13,473	3,458	467,012	-7.5%	0.7%	-2.0%	-13.8%	2.4%	23.9%	16.3%	13.3%	38.1%	56.1%	50.0%	130.3%
Poland	3,238	7,542	10,780	6,426	496,461.8	3.9%	5.3%	4.9%	19.7%	66.5%	47.0%	52.4%	177.0%	74.2%	84.5%	81.3%	337.1%
Austria	3,178	9,074	12,252	15,698	386,094	10.7%	4.7%	6.2%	2.9%	10.2%	22.7%	19.2%	20.1%	4.5%	45.4%	32.0%	27.5%
Denmark	2,983	7,728	10,711	6,103	297,634	-1.8%	-0.1%	-0.6%	7.6%	9.4%	16.2%	14.2%	-2.1%	18.0%	50.2%	39.6%	-2.6%
Ireland	2,832	7,579	10,411	4,416	318,460	0.3%	4.3%	3.2%	4.4%	27.8%	36.0%	33.7%	121.0%	35.2%	75.9%	62.5%	400.7%
Belgium	2,785	6,495	9,280	6,399	450,506	-0.8%	2.7%	1.6%	-8.9%	5.5%	11.5%	9.7%	-1.0%	19.7%	26.0%	24.0%	12.0%
Finland	2,457	6,383	8,840	12,397	233,555	-1.2%	3.2%	1.9%	7.0%	14.3%	22.9%	20.4%	62.2%	20.3%	46.4%	38.1%	140.0%
Romania	1,688	3,255	4,944	354	202,884	-2.1%	-5.8%	-4.5%	3.3%	75.5%	10.6%	26.6%	31.4%	41.8%	23.1%	28.9%	0.4%

Tablodan da anlaşılacağı üzere, havacılık sektöründeki büyümenin milli gelir ve istihdam açısından ekonomiye önemli katkısı bulunmaktadır. Sivil havacılık sektörünün doğrudan istihdam oluşturma bakımından; havaalanı işletmecileri açısından çalışma, havaalanında araba kiralama, catering, nakliye, gümrük işlemleri

<sup>119</sup> Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Faaliyet Raporu 2019, 37.

<sup>120</sup> Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Faaliyet Raporu 2019, 37.

personeli, uçak ve kabin ekibi, yönetici, yer hizmetleri, check-in, eğitim ve bakım personeli, hava trafik görevlileri bu grup içerisinde bulunmaktadır. Bununla birlikte doğrudan istihdam oluşturan diğer bir grup ise sivil havacılık hizmetleri grubudur. Söz konusu grubun içinde bulunan hizmetlerin ise; sivil uçak, motor, bilişim mühendisleri ve tasarımcılar olduğu bilinmektedir.<sup>121</sup>

Yine ülke ekonomisine katkı bağlamında havacılık sektörüne istihdamı sağlanan toplam personel sayısının 2003 tarihinden bu yana üç kat artarak 200 bine ulaştığı, pilot sayısının 10 bine teknisyen sayısının ise 4 bine yükseldiği görülmüştür. Bu durum, yolcu, uçak ve yük trafiği açısından son yıllarda dünya ortalamaları bakımından Türkiye’de mühim bir artış gerçekleşmesini sağlamıştır. Toplam yolcu sayısı, son 17 yılda % 507 oranında artış göstererek 209 milyona, uçak trafiği % 284 oranında artış göstererek 2.030.291’e ve toplam yük miktarı % 256 oranında artış göstererek 3.436.423 tona ulaşmıştır. 2003 yılından günümüze uygulanan politikalarla, havayolu şirketlerinin uçak sayısı % 237 oranında, koltuk kapasitesi % 276 oranında, kargo kapasitesi % 659 oranında artış göstermiş, yurt içi ve yurt dışı uçuş noktası sayısı ise toplamda 384’e ulaşmıştır.<sup>122</sup>

Bütün bu verilerin bir sonucu olarak Türkiye sivil havacılık sektörü 2018 yılında 209.049 personel istihdamı sağlanmış, sektör cirosu toplamda 143,32 milyar TL’ye ulaşmıştır.<sup>123</sup>

Sivil havacılık sektöründe faaliyetlerde bulunan havayolu şirketlerindeki artışla beraber hızla gelişen havacılık sektörü, artan altyapı ve filo yatırımları, bağlantı sayısı ve uçak bilet fiyatlarında yapılan düzenlemelerle birlikte gelişmesini sürdürmektedir. Havayolu şirketlerindeki artışla birlikte çalışan sayısı istihdamında da 3 kat artış gözlenmiştir.<sup>124</sup>

---

<sup>121</sup> Macit,; Macit, a.g.m., 76.

<sup>122</sup> Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Faaliyet Raporu 2019, 41-42.

<sup>123</sup> TSHM (Türkiye Sivil Havacılık Meclisi 2019 Yılı Sektör Raporu, 100.

<sup>124</sup> Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Faaliyet Raporu 2019, 42.

**Tablo 24 Ciro ve Personel Sayısı<sup>125</sup>**

Yıllar	Personel Sayısı	Ciro (Milyar TL)	Ciro (Milyar \$)
2003	65.000	3,06	2,20
2016	191.709	70,24	19,97
2017	196.041	91,63	24,31
2018	209.049	143,32	27,20

Tabloda da görüleceği üzere 2018 yılına ilişkin sektörün cirosunda 2003 tarihinden sonra TL bazında 47 kat, dolar bazında ise kurda artış görülmesine rağmen 12 kat artış yaşanmıştır.

Türkiye sivil havacılık sektöründeki pazarın lideri THY'dır. THY pazarın yarısından çoğunu elinde bulundurmaktadır. Fakat rekabet stratejisi açısından THY'nin diğer firmalardan farklı bir yol izlediği görülmektedir. Diğer yerli firmaların fiyat odaklı rekabet ettiği gözlenirken THY'nin marka yatırımıyla farklılaşma yolunu tercih ettiği anlaşılmaktadır. İşletme büyüklüğündeki avantajla birlikte THY daha çok dış hat uçuşları üzerinde yoğunlaşmıştır. Fiyat rekabeti konusunu ise Anadolu Jet'e bırakmıştır.<sup>126</sup>

Sivil havacılık faaliyetlerindeki gelişmeler bağlamında, Türkiye havacılık şirketleri de Türkiye ekonomisine sağladıkları katkı açısından sürekli bir gelişim içindedir. Hizmet İhracatçıları Birliği tarafından 2018 yılı ihracat rakamları bağlamında yapılan sıralamaya göre ise Türkiye ekonomisine sürdürülebilir katkı sunan firmalardan ilk 3 içinde yer alan havacılık sektörü şirketleri aşağıda gösterilmiştir:

Yolcu taşımacılığı hizmetlerinde;

1. THY A.O.
2. Pegasus Hava Taşımacılık A.Ş.

<sup>125</sup> Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Faaliyet Raporu 2019, 42.

<sup>126</sup> Yazgan, Yiğit, a.g.m., 442.

3. Atlas Jet Havacılık A.Ş.

Liman işletmeciliği hizmetlerinde;

1. TAV Havalimanları Holding

Bakım ve onarım hizmetlerinde;

1. THY Teknik

2. MRO Teknik (MyTechnic)

Servis ve yer hizmetlerinde;

1. Çelebi Havacılık Holding

2. Havaalanları Yer Hizmetleri (HAVAŞ)

3. Turkish Ground Services Yer Hizmetleri (HİB, 2019)

**Tablo 25 THY 2018-2019 Yılı Gider Tablosu (milyon TL)<sup>127</sup>**

	<b>1 Ocak - 31 Aralık 2019</b>	<b>1 Ocak - 31 Aralık 2018</b>
Akaryakıt giderleri	22.000	18.478
Personel giderleri	9.200	6.637
Amortisman ve itfa payı giderleri	8.294	5.017
Yer hizmetleri giderleri	4.622	3.532
Bakım giderleri	4.491	3.943
Konma ve konaklama giderleri	3.540	2.490
Yolcu hizmet ve ikram giderleri	3.535	2.693
Üstgeçiş giderleri	3.138	2.619
Kısa dönemli uçak kirası giderleri	1.610	1.261
Kira giderleri	374	174
Sigorta giderleri	294	219
Nakliye giderleri	251	178
Hizmet giderleri	187	141
Uçak kira giderleri	149	1.621
Vergi giderleri	102	72
Diğer satışların maliyeti	252	209
	<b>62.039</b>	<b>49.284</b>

Tabloda da görüleceği üzere 2018-2019 yılı gider tablosu toplam miktar itibariyle 111.323 milyon TL olarak gerçekleşmiştir.

<sup>127</sup> THY Faaliyet Raporu 2020, 213.

**Tablo 26 THY 2018-2019 Yılı Hasılat/Gelir Tablosu (milyon TL)<sup>128</sup>**

	<b>1 Ocak - 31 Aralık 2019</b>	<b>1 Ocak - 31 Aralık 2018</b>
Yolcu gelirleri		
Tarifeli hizmetler	63.032	53.109
Tarifersiz hizmetler	380	327
Toplam yolcu gelirleri	63.412	53.436
Kargo gelirleri		
Yolcu uçaklarında taşınan	4.312	3.907
Kargo uçaklarında taşınan	5.269	4.104
Toplam kargo gelirleri	9.581	8.011
Toplam yolcu ve kargo gelirleri	72.993	61.447
Teknik gelirler	1.735	1.089
Diğer gelirler	390	317
Net satışlar	75.118	62.853
Satışların maliyeti (-)	(62.039)	(49.284)
Brüt kar	13.079	13.569

Tabloda da görüleceği üzere 2018-2019 yılı gelir tablosu toplam miktar itibariyle 26.648 milyon TL olarak gerçekleşmiştir.

Türkiye ölçeğinde 2003-2018 yılları arasında aktif havalimanlarının toplam sayısı, hava aracı sayısı, personel sayısı ve ciro miktarları Tablo 27’de verilmiştir.

<sup>128</sup> THY Faaliyet Raporu 2020, 213.

**Tablo 27 Türkiye'de 2003-2018 Yılları Arası Aktif Havalimanı, Hava Aracı, Personel Sayısı ve Ciro Miktarı<sup>129</sup>**

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

Türkiye'nin Sivil Havacılık gelirleri coğrafi dağılım itibariyle aşağıdaki tablo 28'deki gibidir:

**Tablo 28 Toplam Yolcu ve Kargo Gelirlerinin Coğrafi Dağılımı/milyon TL<sup>130</sup>**

	1 Ocak - 31 Aralık 2019	1 Ocak - 31 Aralık 2018
- Avrupa	21.076	18.245
- Uzak Doğu	18.116	14.212
- Amerika	11.048	8.786
- Orta Doğu	8.330	7.578
- Afrika	7.247	6.014
Yurtdışı	65.817	54.835
Yurtiçi	7.176	6.612
<b>Toplam yolcu ve kargo gelirleri</b>	<b>72.993</b>	<b>61.447</b>

Bu bilgilerden hareketle Türkiye'de beklentinin üzerinde gelişme gösteren sivil havacılık sektörünün, ekonomik gelişme ve turizm gibi katalizör görevi üstlenen

<sup>129</sup> Devlet Hava Meydanları İşletmeleri Genel Müdürlüğü (DHMi, 2021).

<sup>130</sup> THY Faaliyet Raporu 2020, 214.

sektörlerin katkısıyla büyüme trendinin sürdüğü anlaşılmaktadır. Operasyonel etkenlerin olumsuz yansımalarıyla iç hat pazarında % 11,3 oranında bir daralma yaşanmış ve 50,1 milyon yolcu taşınması yapılmıştır. Bilhassa turizm faaliyetlerinin tesiriyle dış hat yolcu sayısı % 11,4 oranında artış gösterirken Türkiye'nin toplam yolcu sayısı % 2,9 oranında artışla 159 milyonu yakalamıştır. Pandemi öncesinde 2020 senesinin ekonomik ve çevresel faktörlerle birlikte Türkiye sivil havacılık sektörü açısından daha hareketli bir yıl olacağı ve toplam yolcu sayısında % 7,6 oranında bir artışla 171 milyon üzerine çıkılması öngörülmekteydi.<sup>131</sup> Ancak tam da bu yılın başlarında ortaya çıkan Corona Virüs salgınının bu beklentileri ötelediği de ortadadır.

### 3.5. Sivil Havacılığın Karşılaştığı Olumsuzluklar

Sivil havacılık sektörünün en mühim sorunu nitelikli iş gücünde yaşanan sıkıntıdır. Bu bağlamda sektörle ilgili eğitim kurumlarında sayısal olarak bir artış görülse de programlarını güncelleyememeleri, uygulama olanaklarındaki kısıtlılık, dil eğitiminin sektör ihtiyacını karşılamakta yetersiz kalması gibi problemler bulunmaktadır. Yakıt maliyetleri de Türkiye gibi yakıt konusunda dışa bağımlı bir ülke için sivil havacılık sektöründe sorun oluşturmaktadır. Ayrıca uçak üretimi noktasında ülke olanaklarının yetersizliği de ithalatı zorunlu hale getirmektedir.<sup>132</sup>

Hiç şüphesiz sivil havacılıkta küresel çapta yaşanan dezavantajlı durumlar Türkiye sivil havacılığı açısından da geçerlidir. Bu duruma örnek olarak uzun dönem ulaştırma politikaları uygulama alanında havayolu ulaşımının geri planda bırakılması, yasal düzenlemelerdeki yetersizlik ya da geç uygulamaya geçme, özel havayolu şirketlerinin havacılık piyasasına geç dahil olması, yalnızca tesis veya araç bakımından değil bilet maliyeti bakımından da uzun süre nüfusun yalnızca küçük bir kısmının bu ulaşım türünden istifade edebilmesi gibi sorunlar verilebilir. Bununla birlikte havaalanları yapımında çevresel faktörlerin yeterli miktarda göz önünde bulundurulmaması da, zaman zaman havaalanlarının atıl vaziyette kalmasına, bazı havaalanlarının çeşitli altyapı problemlerinin ortaya çıkmasına sebebiyet vermiştir.<sup>133</sup>

---

<sup>131</sup> THY Faaliyet Raporu 2020, 24.

<sup>132</sup> Yazgan; Yiğit, a.g.m., 441.

<sup>133</sup> Muzaffer Bakırcı, "Ulaşım Coğrafyası Açısından Türkiye'de Havayolu Ulaşımının Tarihsel Gelişimi ve Mevcut Yapısı", *Marmara Coğrafya Dergisi*, Sayı: 25: 2012, 373-374.

Bunların dışında yine küresel ölçekte bir takım olumsuzluklar da yaşanabilmektedir. Buna örnek olarak başta Çin olmak üzere küresel ticaretteki azalmayla kargo operasyonlarında görülen gerilemenin iş seyahatleri ve kargo rezervasyonlarında azalmaya yol açtığı bilinmektedir. ABD'nin Çin ve Uzakdoğu bölgesiyle olan seferlerini durdurması, belli ülke vatandaşlarının ülkeye girişini yasaklamaya gitmesi, hava yolu taşımacılığını, turizm ve ekonomik faaliyetlerini askıya alması gibi etkenler dünyada iki güçlü ticaret merkezi arasında finansal dengede bozulmaya yol açmıştır.<sup>134</sup> Türk ticaret mallarına yönelik uygulanan benzer bir durum Türkiye ekonomisini de olumsuz yönde etkilemiştir.

Ayrıca, turizm rezervasyonlarındaki iptaller de tatil amacıyla yapılan seyahatlerine ve yolcu taşımacılığına olumsuz etkide bulunmuştur. Bu bağlamda, 2020 yılının ilk çeyrek döneminde dünya ölçeğinde havalimanlarında görülen yolcu hareketliliğinde % 12 oranında azalma görülmüştür.<sup>135</sup>

Yolcu sayılarında görülen azalma, bilhassa Asya-Pasifik bölgesini etkilemiştir. COVID 19 salgınının ortaya çıktığı, Avustralya-Çin-Japonya-Malezya-Singapur-Güney Kore-Tayland-Vietnam gibi Uzakdoğu-Asya bölgeleri başta olmak üzere dünya genelinde hava taşımacılığındaki yolcu gelirleri 2020 yılı ilk çeyreğinde % 20 oranında azalma yaşanmıştır. Bu duruma ilaveten, kargo ve yolcu taşımacılığı faaliyetlerindeki azalma, operasyonel durgunluğu ve bu kapsamda hava yolu işletmelerine ait hisse fiyatlarında yaşanan % 25 oranında düşüş sivil havacılık sektörünü olumsuz yönde etkilemiştir.<sup>136</sup>

Dolayısıyla sivil havacılık sektöründe görülen ekonomik daralmanın 2020 yılı ikinci ve üçüncü çeyreğinde daha fazla görüldüğü bilinmektedir. 2020 yılı son çeyreği itibariyle iç hat taşımacılığına yönelik faaliyetlerin ekonomik değer oluşturacak düzeyde toparlanacağı fakat dış hat taşımacılığı faaliyetlerinde ise daha yavaş bir

---

<sup>134</sup> Akca, a.g.m., 49.

<sup>135</sup> ACI, "The Impact of COVID-19 on the Airport Business: Preliminary Assessment", ACI Report, 2020, 1-25, [https://aci.aero/wp-content/uploads/2020/12/Advisory\\_Bulletin\\_The\\_impact\\_of\\_COVID\\_19\\_on\\_the\\_airport\\_business.pdf](https://aci.aero/wp-content/uploads/2020/12/Advisory_Bulletin_The_impact_of_COVID_19_on_the_airport_business.pdf), (Erişim Tarihi: 11.02.2021).

<sup>136</sup> IATA, Covid-19 Updated Impact Assessment, IATA Press, 2020, 1-9. <https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/coronavirus-updated-impact-assessment/>, (Erişim Tarihi: 11.02.2021).

gelişme olması öngörülmüştür. Virüs salgını ile birlikte sivil havacılık sektöründe 2019 yılı büyüme rakamlarının yakalanması, 1-1,5 yıllık bir döneme yayılacak gibi görünmektedir.<sup>137</sup>

Sivil havacılık işletmelerinin söz konusu süreçte ücretsiz izin ve devlet desteği gibi önlemlerle işten çıkarmaları engellemeye çalıştığı görülse de 2020 yılı ikinci ve üçüncü çeyrekte oluşabilecek ekonomik problemlerin istihdam imkanlarını da olumsuz yönde etki etmesi doğaldır. Havacılık sektöründe etkilenen lojistik, perakende ve turizm sektörlerinde istihdam imkanlarında da benzer gerekçelerle kısıtlamaya gidilmesi öngörülmektedir.<sup>138</sup>

Ülkemiz hava yolu ulaşımı sadece yolcu/kargo taşımacılığında değil tüm alanlarda 2019 yılına kadar istikrarlı bir büyüme yaşamıştır. Ancak “Corona Virüs” salgını nedeniyle dünyada gündem değişmiş, Devletler bir yandan salgını durdurmaya çalışırken bir yandan da ekonomiyi ayakta tutmak için büyük gayret içine girmişlerdir.<sup>139</sup>

---

<sup>137</sup> The Impact of COVID-19 on the Airport Business, 1-7.

<sup>138</sup> Akca, a.g.m., 56.

<sup>139</sup> TSHM (Türkiye Sivil Havacılık Meclisi 2019 Yılı Sektör Raporu), 9.

**Tablo 29 2010-2019 Yılları Toplam Yolcu Trafik Gerçekleşmeleri ve 2020-2022 Yılları DHMİ Öngörülleri<sup>140</sup>**

Yolcu Trafik Artış Öngörülleri						
Yıllar	İç Hat	Dış Hat	TOPLAM	Artış		
				İç Hat	Dış Hat	Toplam
<b>2019</b> Gerçekleşen	99.946.572	108.427.124	<b>208.373.696</b>	-11%	11%	-1%
<b>2020</b> Tahmin	62.072.334	32.863.969	<b>94.936.303</b>	-38%	-70%	-54%
<b>2021</b> Tahmin	95.295.343	119.333.168	<b>214.628.511</b>	54%	263%	126%
<b>2022</b> Tahmin	96.105.474	125.328.326	<b>221.433.800</b>	1%	5%	3%

2019 Yılı Aralık sonrasında etkisini göstermeye başlayan COVID-19 Salgını sonrasında ise, uçak (özellikle yolcu) seferlerinde çok önemli azalmalar yaşanmaya başlanmış ve bu bağlamda 2020 yılı genel büyüme beklentilerinin gerçekleşmeyeceği kesinleşmiştir. Şöyle ki, IATA, 2019 yılına göre 2020 yılı ikinci çeyreğinde % 82, üçüncü çeyreğinde % 56 ve dördüncü çeyreğinde de % 33 RPK düşüşlerinin yaşanacağını ve hava yolu şirketlerinin 2019 yılına göre karlarının da 314 milyar dolar azalacağını belirtmiştir.<sup>141</sup>

<sup>140</sup> TSHM (Türkiye Sivil Havacılık Meclisi 2019 Yılı Sektör Raporu), 86.

<sup>141</sup> Covid-19 Updated Impact Assessment, 1-9.

## SONUÇ

Günümüz dünyasında gün geçtikçe gelişen ve gelecek dönemde de stratejik önemi artacak sektörlerden birisi de sivil havacılık sektörüdür. Bu bağlamda sivil havacılık endüstrisinin, sosyal ve iktisadî etkisi yönüyle mühim bir sektör olduğu bilinmektedir. Bu duruma ilaveten sivil havacılık sektöründe iç ve dış etkenlere bağlı olarak hassas dönemler yaşanmakla birlikte rekabetin etkisiyle yaşanan mücadele de artmaktadır. Dolayısıyla, sektörde etkili olan iç ve dış etkenlerin tespit edilmesi ve bu etkenler karşısında gerekli stratejiler geliştirilmesi ve uygulanması da sektörün gelişimi ve ilerlemesi için oldukça önem arz etmektedir. Bu çalışma, sivil havacılık sektörünün tarihsel gelişimini ve ekonomik krizlerin havacılık sektörünü ne derece etkilediğini ele alınmıştır.

Türkiye’de sivil havacılık alanında faaliyetler 1912’li yıllarda başlamış olup özellikle THY’nin gelişmesi, modernleşmesi ve kaliteli hizmet vererek yolcu sayısını artırmasıyla birlikte, uluslararası pazarda Türkiye önemli bir paya sahip olmuştur. Türkiye’de 2003 yılından itibaren serbestleştirme politikaları ile birlikte hava taşımacılığı sektörü önemli bir aşama göstermiştir. İç hatlardaki havalimanı sayısında kısa sürede artış yaşanmış ve önemli bir değişim olarak 2019 yılı itibariyle dünyanın en büyük havalimanını İstanbul’a açılmıştır. Bu gelişme, Türkiye’nin sivil havacılık sektöründe dünyada sayılı ülkeler arasında yer alması yönüyle önemli bir adımdır. Diğer bir ifadeyle bu durumun Türkiye havacılık sektöründeki büyümeye katkıda bulunacağı düşünülmektedir.

ICAO 2018 yılı verileri çerçevesinde, Türkiye, dünya ücretli-tarifeli ulusal ve uluslararası servisler yolcu-km sıralaması içinde 12. sıraya; uluslararası servisler sıralaması içinde ise 9. sıraya yükselmiştir. Türkiye Avrupa sivil havacılık sektöründe ise ilk 5 ülke içinde yer almakta olup Eurocontrol bölgesi hava trafiğinde en çok uçuş ekleyen ülkeler içerisinde ön sıralarda yer almaktadır.

Türkiye’de sivil havacılık sektörüne 2018 yılında 209.049 personel istihdamı sağlanmış, toplam sektör cirosu 143,32 milyar TL’ye ulaşmıştır. 2019 Aralık ayında Çin’den başlayarak diğer ülkelere de yayılmaya başlayan “Corona Virüs salgını” dünya hava yolu ulaşımını olumsuz etkilemiştir. Uluslararası kuruluşlar tarafından 2020 yılının ilk 3 ayındaki gelişmeler bağlamında yapılan değerlendirmeler

sonucunda, uzun yıllardan sonra ilk defa toplam yolcu sayısında azalma yaşanacağı öngörülmüştür.

Sivil havacılık sektörü, Türkiye'nin turizmde rekabet gücü yüksek bir ülke olması yönüyle de gelişmiştir. Ayrıca lojistik sektöründeki gelişmeler, sektörde görülen yatırım faaliyetlerindeki artış ve kargo taşımacılığı noktasında artan hava yolu talebi sivil havacılık sektöründe önemli girdiler sağlamaktadır. Sektör, siyasi kaoslarla, terör olaylarıyla ve hastalıklarla olumsuz bir etkiye maruz kalsada, farklı ülkelerle yapılan anlaşmaların vizelerin kaldırılmasına imkan tanınması gibi sektörü olumlu etkileyen gelişmeler de yaşanabilmektedir.

Sivil havacılık sektöründe araştırmacılar için öneriler ise genel hatlarıyla şu şekildedir:

- Sivil havacılık ve havayolu taşımacılığında rekabetin üst düzeyde yaşandığı küresel ölçekte Türkiye sivil havacılık sektöründe devlet desteğinin sürekliliğinin rekabet düzeyini arttıracığı düşünülmektedir.

- Sivil havacılık sektöründe milli pazar payının artırılması yönünde teşvik edici politikalar geliştirilmelidir.

- Sektörün özellikle turizm kaynaklı gelirlerinin artırılması açısından Asya ve Ortadoğu ülkelerinin de Türkiye'yi tercih etmelerine imkan tanıyacak politikalarla dünya havacılık sektörü pastasından elde edilecek kar da arttırılacaktır.

- Sektörde kaliteli personelin istihdamını sağlamak için gerek akademik gerekse dil eğitimlerine yönelik potansiyel arttırılmalıdır.

- Küresel ölçekli sorunlar Türkiye sivil havacılık sektörünün büyümesini de olumsuz yönde etkilemiştir. 2020 yılı itibarıyla Türkiye'de % 7,6 oranında bir artışla 171 milyon üzerine çıkması beklenen yolcu sayısı hedefi de tutturulamamıştır. Ancak sivil havacılıkta ve hava yolu taşımacılığında içinde yaşanan pandemi sürecinin sona ermesiyle birlikte 2022 yılına yönelik iç hatlarda en az %1; dış hatlarda % 5'lik büyüme yönlü yolcu taşımacılığı beklentilerinin tutturulması da mümkün olacaktır.

- Sivil havacılıkta mevcut yolu taşıma verilerinde uluslararası standartların yakalanması, personel sertifikasyonuna ilişkin sistemin geliştirilmesi ve sivil havacılıkla turizm sektörlerinde karşılıklı katkı unsurlarının göz önünde bulundurulması sektöre önerilmektedir.

- Ülke ekonomisine katkı bağlamında havacılık sektörüne istihdamı sağlanan toplam personel sayısının 2003 tarihinden bu yana üç kat artarak 200 bine ulaştığı, pilot sayısının 10 bine teknisyen sayısının ise 4 bine yükseldiği bilinmektedir. Bu durum, yolcu, uçak ve yük trafiği açısından son yıllarda dünya ortalamaları bakımından Türkiye’de mühim bir artış gerçekleşmesini sağlamıştır. Söz konusu istihdamın verimli bir şekilde sürdürülebilirliğinin bu artışı tetikleyeceği öngörülmektedir.

Çalışmamızda son tahlilde Türkiye’de sivil havacılık faaliyetlerinin yaşanan tüm sorunlara rağmen gelişme gösterdiği ortaya çıkmaktadır. Söz konusu gelişmenin ekonomiye katkısı ise oldukça büyüktür. Ayrıca Türkiye’nin sivil havacılık faaliyetlerinde kalite ve hizmet yönüyle de dünya ülkelerine göre çok daha ileride olduğu görülmektedir. Özellikle 3. havalimanının hizmete girmesiyle Türkiye’nin transit geçişler için Asya ile Avrupa arasında bir merkez olmasıyla birlikte sivil havacılık alanında çok daha güçlü olacağı öngörülmektedir.

## KAYNAKÇA

Yazgan, Ayşe Elif; Yiğit, Sema, "Türk Sivil Havacılık Sektörünün Uluslararası Rekabetçilik Düzeyinin Analizi", Selçuk Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Sosyal ve Ekonomik Araştırmalar Dergisi, 2013.

ICAO, Milestones in International Civil Aviation, <https://www.icao.int/abouticao/History/Pages/Milestones-in-International> (Erişim Tarihi: 02.01.2021).

Oyman, Korhan, Havaalanı Yönetim Modeli ve İşleyiş Sistemleri, Eskişehir, Doktora Tezi, Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Eskişehir 1998.

ICAO, How ICAO Develops Standards, <https://www.icao.int/abouticao/AirNavigation> (Erişim Tarihi: 02.01.2021).

IATA, Covid-19 Updated Impact Assessment, IATA Press, 2020, 1-9. <https://www.iata.org/> (Erişim Tarihi: 02.01.2021).

Karaağaoğlu, Nuran, Sivil Havacılık Alanındaki Sektör Beklentileri Ve İstihdam Taleplerinin Akademik Programların Oluşturulmasında Etkisi: YÖK-SHGM Sivil Havacılık Eğitim Komisyonu Çalışmaları, Yüksek Lisans Tezi, Maltepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul 2015.

SHY-66, Hava Aracı Bakım Personeli Lisans Yönetmeliği, 2014, <https://www.mevzuat.gov.tr/> (Erişim Tarihi: 02.01.2021).

Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Faaliyet Raporu 2019, Ankara, 2020, <http://web.shgm.gov.tr/> (Erişim Tarihi: 02.02.2021).

Kılınç, Salih Uygur, Avrupa Birliği-Eurocontrol Sivil Havacılık Düzenlemeleri ve Türkiye, İstanbul: On İki Levha Yayıncılık, 2011.

Neşe Birgören, Uçuş Emniyeti Açısından Ekip Kaynak Yönetimi Uygulamalarının Kabin Ekibi Üzerindeki Etkisine İlişkin Bir Araştırma, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Gelişim Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul 2015.

Dışişleri Bakanlığı, Dışişleri Bakanlığı 2011 Faaliyet Raporu. <https://www.mfa.gov.tr/> (Erişim Tarihi: 04.02.2021).

ICAO, (2020a). Milestones in International Civil Aviation. <https://www.icao.int/abouticao/History/Pages/Milestones-in-International-CivilAviation.aspx> (Erişim Tarihi: 02.01.2021).

Kozlu, Cem, Bulutların Üstüne Tırmanırken, İstanbul: Remzi Kitabevi, 2015.

Sherman. John W., Latin America In Crisis, Westview Press, London, 2000.

Akkurt. Sinan Sami, Sivil Havayolu İle Yolcu Taşımacılığında Kaynaklanan Hukukî Sorumluluk, Doktora Tezi, Doktora Tezi, Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Konya 2014.

Gölan, Aydın, "Türkiye'de Kamu Hizmetlerinin Gelişimi", İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Mecmuası, 56, No. 1-4, 1998.

<http://web.shgm.gov.tr/documents/sivilhavacilik/files/pdf/havacilikisletmeleri/> (Erişim Tarihi: 11.01.2021)

Soyer, Ümit, Havacılık Sektöründe Türk Havayolları'nın Yeri ve Öneminin İncelenmesi, Erciyes Üniversitesi Havacılık ve Uzay Bilimleri Fakültesi, Bitirme Tezi, Kayseri 2016.

Tunahan. Hakan; Esen, Sinan; Takıl, Davut, "Havayolu Şirketlerinin Finansal Risk Düzeylerinin Bulanık Mantık Yöntemi İle Karşılaştırılmalı Analizi", Journal of Accounting, Finance and Auditing Studies, Cilt: 2, Sayı: 2, 2016.

Akpınar, Ali Talip, "Havalimanı İşletmeciliğinde Stratejik Yönetim Başarısı: T.A.V.", Kocaeli Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, Sayı: 21, 2011.

Özer, Selda Uca; Ersoy, E. Görkem Kayaalp, "Türkiye'de Faaliyet Gösteren Havayolu Şirketlerinin Marka Kişiliklerini Belirlemeye Yönelik Bir Araştırma", Anatolia: Turizm Araştırmaları Dergisi, Cilt: 23, Sayı: 2, 2012.

Ufuk Uğur, Hizmet Dağıtım Kanalında Üyelere Yönelik Pazarlama Stratejilerinin Kanal Performansına Etkisi, Türk Havacılık Sektörü Örneği, Doktora Tezi, Beykent Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul 2017.

Hava Aracı Bakım Personeli Lisanslandırma Prosedürü, <http://web.shgm.gov.tr/> (Erişim Tarihi: 04.02.2021).

SHY-66, Hava Aracı Bakım Personeli Lisans Yönetmeliği, 2014.  
<https://www.mevzuat.gov.tr/> (Erişim Tarihi: 05.02.2021).

SHY-147 Kapsamında Tanınan Okul Statüsü Genelgesi, 2014.  
<https://www.mevzuat.gov.tr/> (Erişim Tarihi: 05.02.2021).

Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü, 2021. <http://web.shgm.gov.tr/tr/havacilik-isletmeleri/2063-hava-tasima-isletmeleri> (Erişim Tarihi: 15.01.2021).

Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü, 2021. <http://web.shgm.gov.tr/tr/havacilik-isletmeleri/2063-hava-tasima-isletmeleri> (Erişim Tarihi: 15.01.2021).

Gürbüz, Türkan İşyapan; Sözen, İlyas, “Kabin Ekiplerinin Duygusal Zekâ Yeteneklerinin Problem Çözme Becerilerine Etkisi Üzerine Bir Çalışma”, BUJSS, 9(1), 2016.

Görkem, Onur; Yağcı, Kemal, “Evaluation of Airline Passangers’ Perceptions of In-Cabin Services: Turkish Airlines Example”, İşletme Araştırmaları Dergisi, 8(1), 2016.

Uslu, Suat; Dönmez, Kadir, “Hava Trafik Kontrol Kaynaklı Uçak Kazalarının İncelenmesi”, Mehmet Akif Ersoy Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, 9(18), 2017.

Korul, Vildan; Küçükönel, Hatice, “Türk Havacılık Sisteminin Yapısal Analizi,” Ege Akademik Bakış, C.III, No:1-2, Ocak-Temmuz, .

Erdağı, Oktay, “Sivil Havacılık Eğitimi”, Uçuş Noktası, Sayı: 6, Ankara DHMİ, 2005.

Taşlıgil, Nuran, “Türkiye’de Hava Ulaşımının Gelişimi”, Marmara Üniversitesi. Sosyal Bilimler Enstitüsü Öneri Dergisi, 1997.

THY Faaliyet Raporu 2020. <https://investor.turkishairlines.com/tr/mali-ve-operasyonel-veriler/faaliyet-raporlari> (Erişim Tarihi: 07.02.2021).

Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü 2021. <http://web.shgm.gov.tr/tr/havacilik-isletmeleri/2071-havaalani-ve-terminal-isletmeleri> (Erişim Tarihi: 15.01.2021).

Kaya, Dilek Sarsın, Havayolu Yolcu Taşımacılığı Sektörü, İktisadi Araştırmalar Bölümü Türkiye İş Bankası, 2006, <https://ekonomi.isbank.com.tr/> (Erişim Tarihi: 08.02.2021).

Devlet Hava Meydanları İşletmeleri Genel Müdürlüğü (DHMİ, 2021), <https://www.dhmi.gov.tr/Sayfalar/Istatistikler.aspx> (Erişim Tarihi: 21.01.2021).

Türk Hava Yolları Genel Müdürlüğü, 75. Yılında Türk Hava Yolları, 2. bs., İstanbul: Elma Bilgisayar ve Basım, 2009.

Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü, 2002'den 2008'e Sivil Havacılık, SHGM Yayınları, Merdiven Ajans, Ankara, 2009.

MEGEP Yiyecek İçecek Hizmetleri Uçakta Servis, Milli Eğitim Bakanlığı, Ankara 2007, <http://megep.meb.gov.tr/> (Erişim Tarihi: 08.02.2021).

Yüksel, Hasan, "Sivil Havacılığın Gelişimi ve Küreselleşme Sürecine Katkıları: Türkiye Örneği", Süleyman Demirel Üniversitesi Vizyoner Dergisi, C. 5, Sayı: 11, 2014.

ICAO 2020, Milestones in International Civil Aviation, <https://www.icao.int/abouticao/History/Pages/Milestones-in-International-CivilAviation.aspx> (Erişim Tarihi: 02.01.2021).

TSHM (Türkiye Sivil Havacılık Meclisi 2019 Yılı Sektör Raporu), Türkiye Odalar Ve Borsalar Birliği Türkiye Sivil Havacılık Meclisi, 2020.

Devlet Hava Meydanları İşletmeleri Genel Müdürlüğü (DHMİ, 2021), <https://www.dhmi.gov.tr/Sayfalar/Istatistikler.aspx> (Erişim Tarihi: 21.01.2021).

Gümüş, Sefer, "Lojistik Sektörünün Türk Ekonomisine Katkıları ve Bir Araştırma", Business & Management Studies: An International Journal, 1(3), 2013.

Yılmaz, Fatma, "Türkiye'de Sivil Havacılık Sektörünün Tarihsel Gelişimi ve 2003-2018 Yılları Arasında Sektörün Değerlendirilmesi", Avrasya Sosyal ve Ekonomi Araştırmaları Dergisi (ASEAD), C. 7, S. 1, 2020.

Bakırcı, Muzaffer, "Ulaşım Coğrafyası Açısından Türkiye'de Havayolu Ulaşımının Tarihsel Gelişimi ve Mevcut Yapısı", Marmara Coğrafya Dergisi, 25, 2012.

Macit, Deniz; Macit, Armağan, “Türkiye’de Sivil Havacılık Sektöründe İstihdamın Mevcut Durumu, Sorunları ve Sorunların Çözümüne Yönelik Öneriler”, Journal of Emerging Economies and Policy, Volume. 2, Issue. 2, 2017.

Karapınar, Nazlı Ece, Türk Hava Yolları’nın Uluslararası Platformda Güçlenmesinin Ekonomik Büyümeye Yansımaları, Yüksek Lisans Tezi, Manisa Celal Bayar Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Manisa 2018.

ICAO, Aviation Benefits Report 2019, <https://www.icao.int/> (Erişim Tarihi: 10.02.2021).

Bursa Eskişehir Bilecik Kalkınma Ajansı(BEBKA), TR41 Bölgesi Havacılık Sektörü Raporu Dünü, Bugünü ve Geleceği, haz. Yasin Dalgıç, Elif Boz Ulutaş, Serhat Karasungu, 2016.

THY Faaliyet Raporu 2020 <https://investor.turkishairlines.com> (Erişim Tarihi: 10.02.2021).

Kemer, Namık Kemal, Küresel Sivil Havacılık Sektörü, AirTurk Haber, 2020, <https://www.airturkhaber.com/yazarlar/namik-kemal-kemer/kuresel-sivil-havacilik-sektoru/> (Erişim Tarihi: 10.02.2021).

Çelebi, Alpaslan, Türkiye’nin Tam Üyelik Sürecinde AB Sivil Havacılık Müktesebatına Uyum Düzeyi ve Türkiye -AB Sivil Havacılık Sorunları, Yüksek Lisans Tezi, Ufuk Üniversitesi, Ankara 2008.

Bakırcı, Muzaffer, “Ulaşım Coğrafyası Açısından Türkiye’de Havayolu Ulaşımının Tarihsel Gelişimi ve Mevcut Yapısı”, Marmara Coğrafya Dergisi, Sayı: 25: 2012..

ACI, “The Impact of COVID-19 on the Airport Business: Preliminary Assessment”,[https://aci.aero/wpcontent/uploads/2020/12/Advisory\\_Bulletin\\_The\\_impact\\_of\\_COVID\\_19\\_on\\_the\\_airport\\_business.pdf](https://aci.aero/wpcontent/uploads/2020/12/Advisory_Bulletin_The_impact_of_COVID_19_on_the_airport_business.pdf) (Erişim Tarihi: 11.02.2021).

IATA, Covid-19 Updated Impact Assessment, IATA Press, 2020, 1-9. <https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/coronavirus-updated-impact-assessment/> (Erişim Tarihi: 11.02.2021).