



Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü'nün 75'inci Kuruluş Yıldönümünde Dünyada ve Türkiye'de Ulaştırma Havacılığı

Can EREL
Uçak Mühendisi
can.ereel@canerel.com.tr



Dünyada yolcu ve yük ulaşımda (taşınmasında) hava araçlarının kullanılması olarak bakılabilecek sivil havacılığının, istisnalar dışında, II. Dünya Savaşı'ndan sonra, 1940'lı yılların ortasında hizmet dışı kalan (sabit kanatlı) askeri hava araçlarının (uçakların) tadil edilerek kullanılması ile büyük bir gelişme sağladığı belirtilebilir.

Bu uçaklardan bir süre sonra daha kapasiteli ve konforlu hava aracı arayışını da beraberinde getirmiş ve ticarî havayolu ulaşımda jet olarak adlandırılan turbofan güç grubuna sahip kabin (basınç ve sıcaklık) şartlandırılmalı uçaklar hizmete girerek hızla gelişmiştir. Bu süreç, 1940'lı yılların sonunda Comet (*de Havilland DH 106*), 1950'li yılların sonunda Boeing 707 ile başlayan "Jet Çağı" ve 1970'li yılların başı ile beraber ticarileşerek çağ atlatan Boeing 747 (*Jumbojet*) ile tanınmıştır. Hava araçlarındaki bu gelişim yolcu ve yük açısından dünyayı tahminlerin ötesinde küçültmüş, iş ve iş yapma şeklinde yaratıcı bir tahribat yaşanmıştır.

Dünya üzerine hızla yayılan havayolu taşımacılığına gerekli standartları getirme ihtiyacını karşılamak için de 1940'lı yıllardan itibaren uluslararası havacılık örgütleri kurulmaya ve işbirliğini esas alan örgütsel beraberlikler oluşturulmaya başlamıştır. Böylelikle, hukuki, ekonomik, ticari, çevresel ve endüstriyel düzenlemeler yanında işbirliklerinin küresel bir anlayış ile oluşturulması mümkün olmuştur. Endüstriyel açıdan, küresel ölçekte kabul gören, tasarım, imalat, işletme, bakım-tutum-koruma-devreden çıkarma standartları havacılığın sürdürülebilir emniyetini sağlayarak gelişen teknoloji paralelinde gelişebilmesine de olanak tanımıştır.



İşte, Birleşmiş Milletler (BM) uzmanlık örgütü olarak 7 Aralık 1944 tarihli Chicago Anlaşması'na dayalı olarak kurulan Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü (*International Civil Aviation Organization, ICAO*) bu başlıkta akla gelen ilk ve hala en öncemli örgütlenmedir.



Türkiye'nin kuruluşundan itibaren üyesi olduğu ICAO, üyesi 193 ülkede bu yıl 7 Aralık günü 75'inci yıldönümünü idrak ederek kutlayacaktır. Bu konuyu, biraz daha detaylı olarak "[75'inci Kuruluş Yıldönümünde Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü, ICAO](#)" başlıklı makalemde değerlendirdim.

Dünyada 1970'li yılların ikinci yarısında gelişerek yayılmaya başlayan serbest pazar ekonomisi (küreselleşme/globalizasyon) etkisiyle uçuş rotaları ve programlarındaki kısıtlamalar azalmaya, havayolu şirketleri arasında rekabet artmaya başlamıştır. Bu rekabet bilet fiyatlarında düşüşe sebep olurken kârlılık arayışındaki havayolu işletmesinin de menzil, zaman ve yolcu kapasitesi gibi işletme öğelerinde optimizasyon arayışını gerçekleştirecek düşük yakıt tüketimli hava araçları için uçak üreticileri üzerinde baskı oluşturmaya sebep olmuştur. Ardından gelişen iletişim teknolojilerinin de etkisi ile, tüm dünyada hızla gelişmeye başlayan çevre koruma bilinci ve bu bilincin düzenlemelerde oluşturduğu etkiler daha hafif ve verimli uçaklar üzerinde çalışmaya başlamış uçak üreticisini daha düşük gürültülü ve daha düşük emisyonlu güç gruplarına yönelmeye de zorlamıştır. Diğer taraftan, serbest pazar ekonomisi, havacılık endüstrisinde devlet tekeli kaldırma, serbest hale getirme (liberalize etme) yönünde de etki ederek havacılığın özel yatırımcıya açılmasını da sağlamıştır.

Havacılıkta, özelleşme ile beraber önce nicelik ve zaman içinde artan rekabet ile nitelik belirgin bir şekilde artmaya başlamıştır.

Sonuçta, sivil havacılık -gelişen turizm sektörü ile işbirliği içinde- ekonomilerin itici gücü haline gelirken, aynı zamanda, ekonomik durum ve dinamiklere karşı hassasiyeti en yüksek endüstri kollarının başındaki yerini almıştır. Yani, sivil havacılık küresel ekonomik parametrelere doğrudan bağımlı ama aynı zamanda küresel ekonomik parametreleri doğrudan etkileyen bir endüstri olarak dünyadaki tüm ekonomik krizlerden olumsuz yönde etkilenmiş ama aynı zamanda, gelişmesi halinde, bu olumsuz etkilerin silinmesine doğrudan ve önemli katkılar sağlamıştır.

Havacılık endüstrisi gelişiminde,

- Oluşturduğu aşırı güvenlik uygulamaları ile 11 Eylül 2001 saldırısının,
- Oluşturduğu maliyet etkisi ile yönetim ve organizasyonda yarattığı yenileşim (inovasyon) etkisi ile 2008 küresel ekonomik krizinin,

ayrıcılığı ve önemli bir yeri vardır.

ICAO verilerine göre de 2018 yılında dünyada tarifeli havayolu yolcusu 4,3 milyar seviyesinde tespit edilmiş. Dünyada 1950'lerde 100 milyon olan havayolu yolcu (gelen-giden) hareketi 2018 yılında tarifeli havayolu yolcusunda 8,6 milyar seviyesine çıkması, hava ulaşımı kullanan yolcunun nüfusa oranı şeklinde ifade edilen "bireyin uçuş talebi"nin dünyada 1950'lerde 0,000038 (0,1/2.600 milyon) seviyesinde iken 2018 yılı sonunda 1,132 (4,3/7,6 milyar) olduğunu gösterir; 60+ yılda bu talep 29.789 kat artmıştır. Bu durum hukuki, ekonomik, ticari, çevresel ve endüstriyel alanda küresel ölçekte anlayış ve uygulama birliğinin önemini birkez daha gözler önüne sermektedir.

Makalenin bundan sonraki bölümünde odaklanılacak "Dünya ve Türkiye'deki Gelişmeler" içeriği, "Öğretim/Eğitim & Endüstri"den sorumlu Meclis Başkan Yardımcısı sorumluluğunu taşıdığım Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği Türkiye Sivil Havacılık Meclisi'nin 2018 yılı verilerine göre hazırladığı "[Türkiye Sivil Havacılık Meclisi Sektör Raporu](#)" içeriğinden yararlanarak değerlendirilmiştir.



Durum ve Verilerle Türkiye’de Ulaştırma Havacılığı

Son yıllarda dünyada yaşanan tüm siyasi ve ekonomik olumsuzluklara rağmen 2018 yılında da, havayolu ulaşımı gelişimini ve küresel ekonomiye katkısını artırarak sürdürmüştür.

Ülkemiz coğrafi bakımdan Asya, Avrupa ve Afrika kıtalarının ortasında stratejik bir konuma sahip olup gelişmiş pazarlar ile gelişmekte olan pazarlar arasındaki uçuş rotaları üzerinde yer almaktadır.

Türkiye, 2003 yılından itibaren uygulamaya koyduğu liberal havacılık politikaları ile hava ulaşım faaliyetlerinde dünyada en hızlı gelişim gösteren ülkelerden biri olmuştur.

Ülkemiz hava ulaşımı, 2015 ve 2016 yıllarında yaşanan yavaşlamaya rağmen 2017 ve 2018 yıllarında tekrar yükselişe geçmiştir. 2018 yılında toplam gelen-giden yolcu trafiği 2017 yılına göre %9 artış ile 210,498.164 milyon yolcuya yükselmiştir. Buna direkt transit yolcularda eklendiğinde 2018 yılın genel toplamı 210.947.639 yolcudur.

2017 yılı ICAO verilerine göre, Türkiye,

- Dünya toplam ve uluslararası ücretli-tarifeli yolcu-km sıralamasında 11’inci sırada,
- Dünya toplam ücretli-tarifeli ton-km (yolcu-yük-posta) sıralamasında 12’nci sırada,
- Uluslararası uçuşlar sıralamasında,
 - o Ücretli-tarifeli ton-km’de 8’inci sırada,
 - o Ücretli-tarifeli yolcu-km’de 9’uncu sırada,

yer almıştır.

Havayollarımız tarafından uçulan toplam uçuş noktası 2018 yılında da artışını sürdürmüştür; 5 havayolu şirketimizin iç hatlarda 7 merkezden 56 noktaya, dış hatlarda 124 ülkedeki 318 noktaya uçuşu mümkün olmuştur.

Ülkemiz Sivil havacılık sektöründe 2017 yılında 196.041 personel istihdam edilmiş, toplam sektör cirosu 24,31 milyar ABD doları olarak gerçekleşmiştir. 2018 tahmini değerleri ise; 205.000 personel ve 29,46 milyar ABD dolarlık cirodur.

Türkiye İhracatçılar Meclisi (TİM) çalışmasına göre,

- Türkiye 2017 yılında dünyada havayolu taşımacılık hizmetleri ihracatında, ABD ve BAE’nin arkasından 3. sıradadır.
- Yolcu taşımacılığı ihracatı 2016 ve 2017 yıllarında toplam hizmet ihracatının yaklaşık %47’si olarak gerçekleşmiştir.
- 2017 yılı ilk 10 ihracatçı listesinde 5 havacılık kuruluşu yer almıştır.

İstanbul’un dünyanın en büyük küresel transit merkezlerinden biri haline gelmesi ile birlikte, 2018 yılında İstanbul havalimanlarında hizmet verilen toplam gelen-giden yolcu sayısı ilk defa 100 milyonu geçmiştir. İstanbul Havalimanı’nda oluşturulan kapasite ile birlikte hem İstanbul ve dolayısı ile ülkemizde uçak, yolcu ve kargo trafiğinin hızla artması ile, hava ulaşımında dünyada ilk on içinde yer almakta olan ülkemizin bu seviyesinin de yükselerek, hem iç hatlarda hem de küresel transit merkezi olarak dış hatlarda küresel havayolu ulaşımına çok daha önemli katkılar sağlaması beklenmektedir. Bu gelişimin endüstriyel ve entelektüel katmanlarda gerçekleşecek önemli gelişmelerle çok daha dikkat çekiici seviyeye geleceği sır değildir.

Türk ulaştırma havacılığının geçmişi ve bugününe pay ve emek sahibi olanları Can-ı gönülden kutluyorum; ebediyete intikal edenlere rahmet, bizimle beraber olanlar sağlık dileyerek her birini minnetle anıyorum.

Havacılığa gönül vermiş, havacılığı meslek edinmiş ve/veya havacılığın gelişmesine katkı sağlamış ve sağlamakta olan büyüklerimin ve arkadaşlarımın "**Dünya Sivil Havacılık Günü**"nü şimdiden kutluyorum; tüm meslektaşlarıma güven içinde emniyetli faaliyetler ve uçuşlar diliyorum.

