

SİVİL HAVACILIĞA GİRİŞ

DÜNYA DA ve TÜRKİYE DE HAVAYOLU
TAŞIMACILIĞI GELİŞİMİ VE MEVCUT DURUM

Erzincan Üniversitesi Ali Cavit Çelebioğlu SHYO

Erzincan

2017

Öğr. Gör. Olcay Adil YILMAZ

1945'ten Günümüze

- II. Dünya Savaşı'ndan sonraki birkaç yıl içerisinde B-29 ve Lancaster tipi geniş gövdeli uçakların ticari uçaklara dönüştürülerek kullanılmasıyla insan ve eşya taşımacılığına yönelik çalışmalar başlamıştır.
- Kullanılan jet uçakları hem askeri hem de sivil havacılığın vazgeçilmez parçaları olmuştur. 1952 yılında jet motorunun yolcu uçaklarında kullanılmasıyla uçakların taşıma kapasiteleri ve hızları büyük ölçüde artmış olup bir jet uçağı atlantik'i ilk defa geçmiş ve Avustralya'ya durmadan yapılan ilk uçuşu gerçekleştirmiştir.

- Metal Yorgunluğu sorunu ve Havilland Comet kazaları.
- *1954 yılında üretilen Boeing 707 uçağı, ticari havacılığın günümüzdeki yaygın ve gelişmiş konumuna gelmesinde bir öncü olmuştur.*
- *1969 yılında Boeing firması, günümüzde halen inşa edilmiş en büyük uçaklardan biri olan ve her yıl milyonlarca yolcu taşıyan Boeing 747 tasarımıyla dikkatleri üzerine çekmiştir .*



- 1976 yılına gelindiğinde İngiliz ve Fransızların ortak yapımı olan Concorde uçakları sahneye çıkmış olup 27 yıl boyunca New York - Londra ve New York - Paris arasında yolcu taşımışlardır. Atlantik Okyanusu normal jet uçaklarla sekiz saatte geçilirken Concorde uçaklarıyla bu süre 3.5 saate indirilmiştir.



Hava taşımacılığını şekillendiren ana etkenler :

- Deregülasyon,
- Liberalleşme,
- Krizler (Sosyal, ekonomik, politik).

SERBESTLEŞME

- *Piyasadaki faaliyetleri kısıtlayıcı kuralların azaltılması veya kaldırılması,*
- *Hizmet sağlayıcıların değişik alt pazarlara girişinin/erişiminin arttırılması, rekabetçi yapının oluşturulması ve sektörün düzenleyici yapısının değişmesi,*
- *Rekabet üzerindeki kısıtlamaların kaldırılması ve serbest pazara geçiş.*

LİBERALLEŞME

- *Yabancı girişimciler için pazara giriş ile ilgili hükümet engellerinin ve diğer engellerin azaltılmasıdır.*
- *Liberalleşme daha çok hükümet politikaları çerçevesinde uluslararası alanda hizmetlerin dolaşımını etkileyen kısıtlamaların kaldırılması veya azaltılmasıdır.*
- *Serbestleşme ise, ulusal düzenlemeler ile ilgilidir.*

HAVAYOLU TAŞIMACILIĞINDA SERBESTLEŞME

- *Havayolu sektörü üzerindeki sıkı düzenlemelerin kaldırılmasıdır.*
- *Havayolu işletmeleri arasındaki rekabet katı kurallarla düzenlenmiş ve sürekli kontrol altında tutulmuştur.*

Krizler

- Petrol Krizi,
- Asya Krizi,
- 9/11 Terör Saldırısı,
- İran-Irak Savaşı,
- Körfez Savaşı
- SARS,
- 2009 Ekonomik krizi
- Katar Krizi

HAVAYOLU PAZAR TRAFİĞİ

- *21. Yüzyılda 2001 'de Amerika'daki terör saldırıları, 2003 ırak savaşı ve ağır akut solunum yolu yetersizliği sendromu (SARS) olarak bilinen salgın hastalığın, Asya, Avrupa ve Kuzey Amerika'da yayılması, 2008'de Amerika'daki yaşanan finansal kriz ve sonrasında Avrupa'daki finansal kriz gibi nedenlerden dolayı havayolu yolcu talebinde önemli derecede düşüş yaşanmıştır. Genel olarak aşağıdaki tabloya baktığımızda 1985'ten bu yana yolcu trafiğindeki büyüme oranları periyodik olarak verilmiştir. Tabloyu incelediğimizde yolcu talebinde 1995-2014 yılları arasında %4.9 bir büyüme yaşanmıştır.*

YIL	BÜYÜME
1985-1994	%5.4
1995-2004	%4.7
2005-2014	%5.2
1995-2014	%4.9

HAVAYOLU YOLCU PAZARIYLA İLGİLİ TAHMİNLER

- Yolcu tahminlerine bakılırken şu ölçütlere bakılmaktadır:
- Arz edilen Koltuk Kilometre (Available Seat Kilometer); mevcut yolcu kapasitesini ölçer. Arz edilen koltuk sayısı ve uçulan kilometre çarpılarak bulunur.
- RPK, gerçek yolcu trafiğini ölçer. Ücretli yolcu sayısı ve uçulan kilometre çarpılarak bulunur.
-
- Ücretli Yolcu Kilometre (Revenue Passenger Kilometer (RPK)); gerçek yolcu trafiğini ölçer. Ücretli yolcu sayısı ve uçulan kilometre çarpılarak bulunur. Yolcu Doluluk Oranı (Passenger Load Factor); kullanılan koltuk kapasitesini ifade eder. Ücretli Yolcu Kilometre (RPK) / Arz edilen Koltuk Kilometre (ASK) bölünerek yolcu doluluk oranı elde edilir.

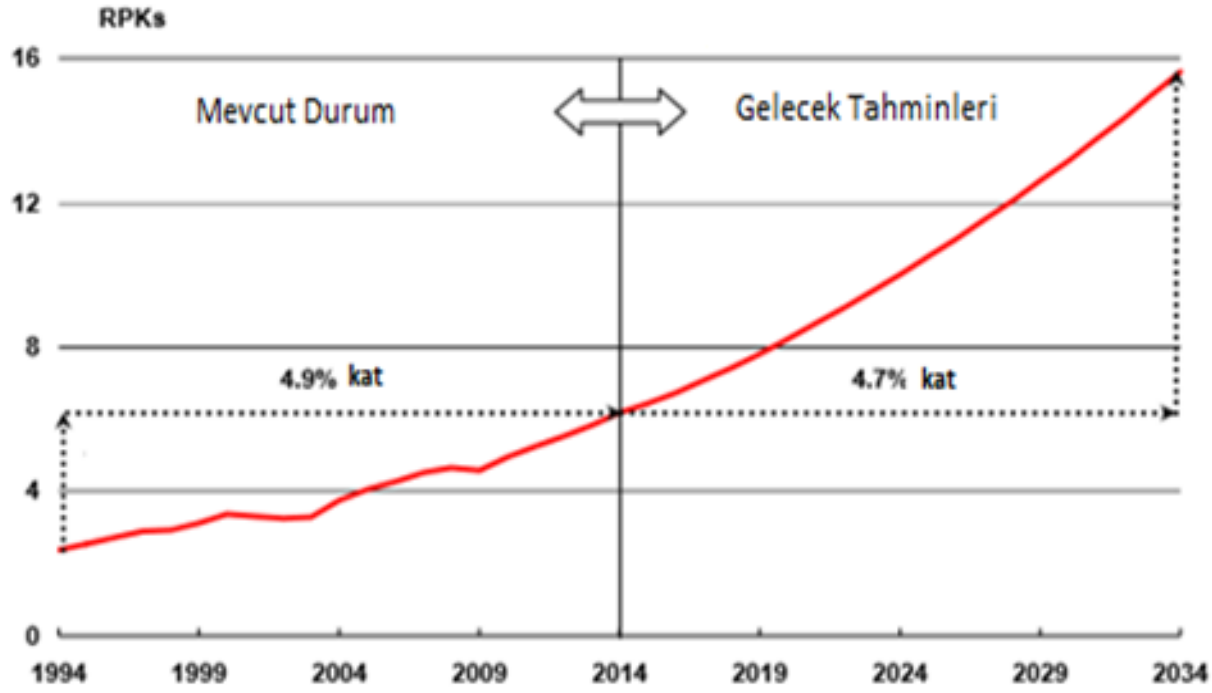
- Birçok kurum ve kuruluşlar, uçak üreticileri gelecekte havacılığın nasıl büyüyeceği ile ilgili tahminde bulunurlar. IATA 2015 küresel yolcu trafiği verilerine göre 2014 yılı ile kıyaslandığında 2015 yılında talep %6.5 artmıştır. Yolcu talebi değerlendirilirken ücretli yolcu kilometresi (RPK) dikkate alındığını söylemiştik. Ücretli yolcu kilometresi (RPK) dikkate alındığında bölgelere göre toplam yolcu talepleri pazar payları şu şekildedir:
 - Asya-Pasifik : % 33.3,
 - Avrupa : % 23.1,
 - Kuzey Amerika : % 24.8,
 - Orta Doğu : % 10.4,
 - Latin Amerika : % 5.9,
 - Afrika : % 2.4.

	Afrika	Latin Amerika	Ortadoğu	Avrupa	Kuzey Amerika
Asya Pasifik	9.2	9.1	6.3	5.5	4.9
Kuzey Amerika	7.4	4.7	6.9	4.6	-
Avrupa	5.4	4.3	5.5	-	-
Ortadoğu	6.1	-	-	-	-
Latin Amerika	5.5	-	-	-	-

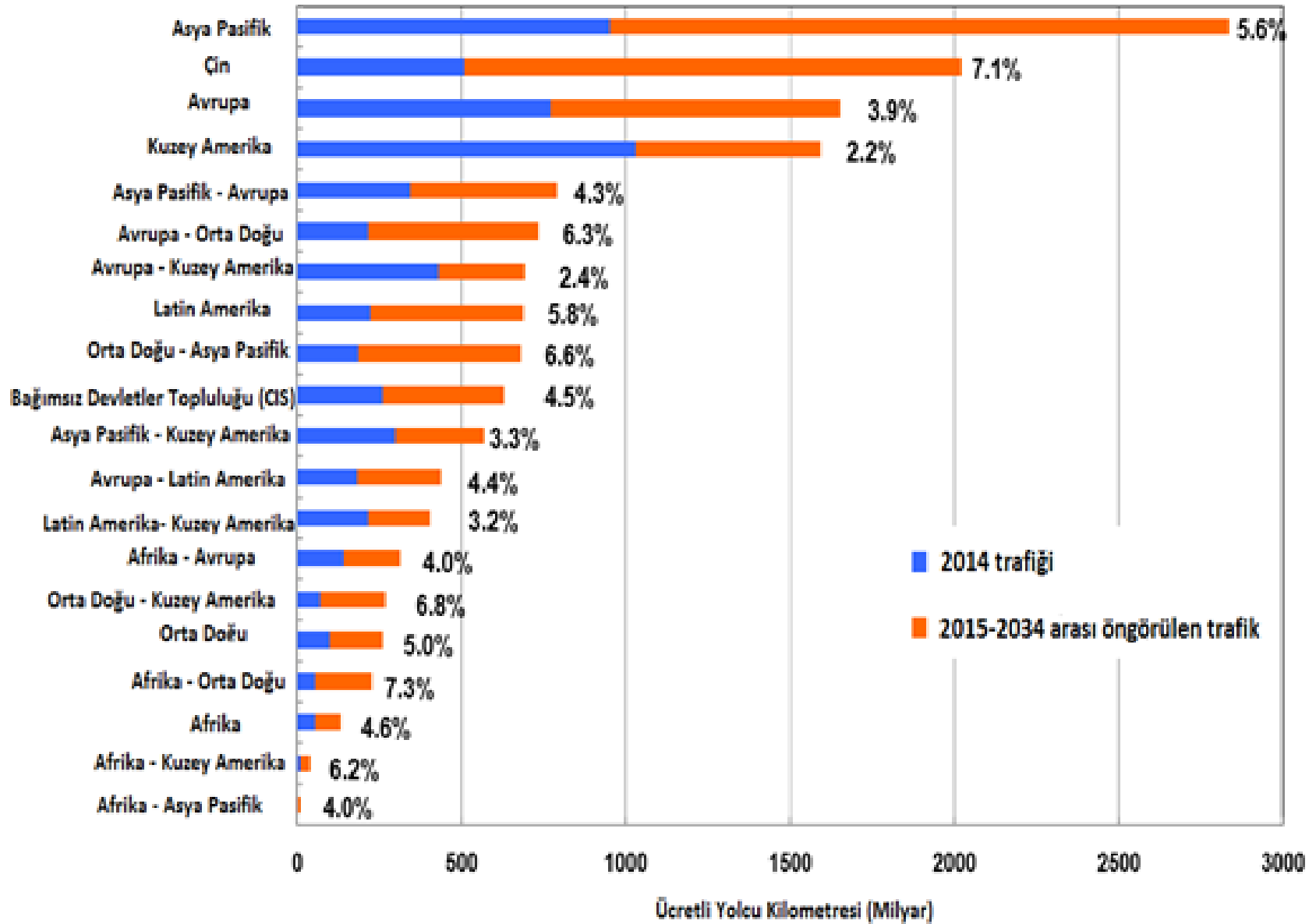
Uluslararası Hava Trafiğindeki Büyüme (2009-2028)

Bölgeler	Gayrisafi Yurtiçi Hasılat (GDP) Büyümesi
Asya Pasifik	4.4
Kuzey Amerika	2.4
Avrupa	1.9
Ortadoğu	3.8
Latin Amerika	3.8
Rusya ve Merkez Asya	3.7
Afrika	4.9
Dünya	3.1

Boeing Hava Trafik Tahminleri İçin Varsayılan GDP Büyümesi



Dünya Hava Yolcu Trafiği Tahmini Grafiği

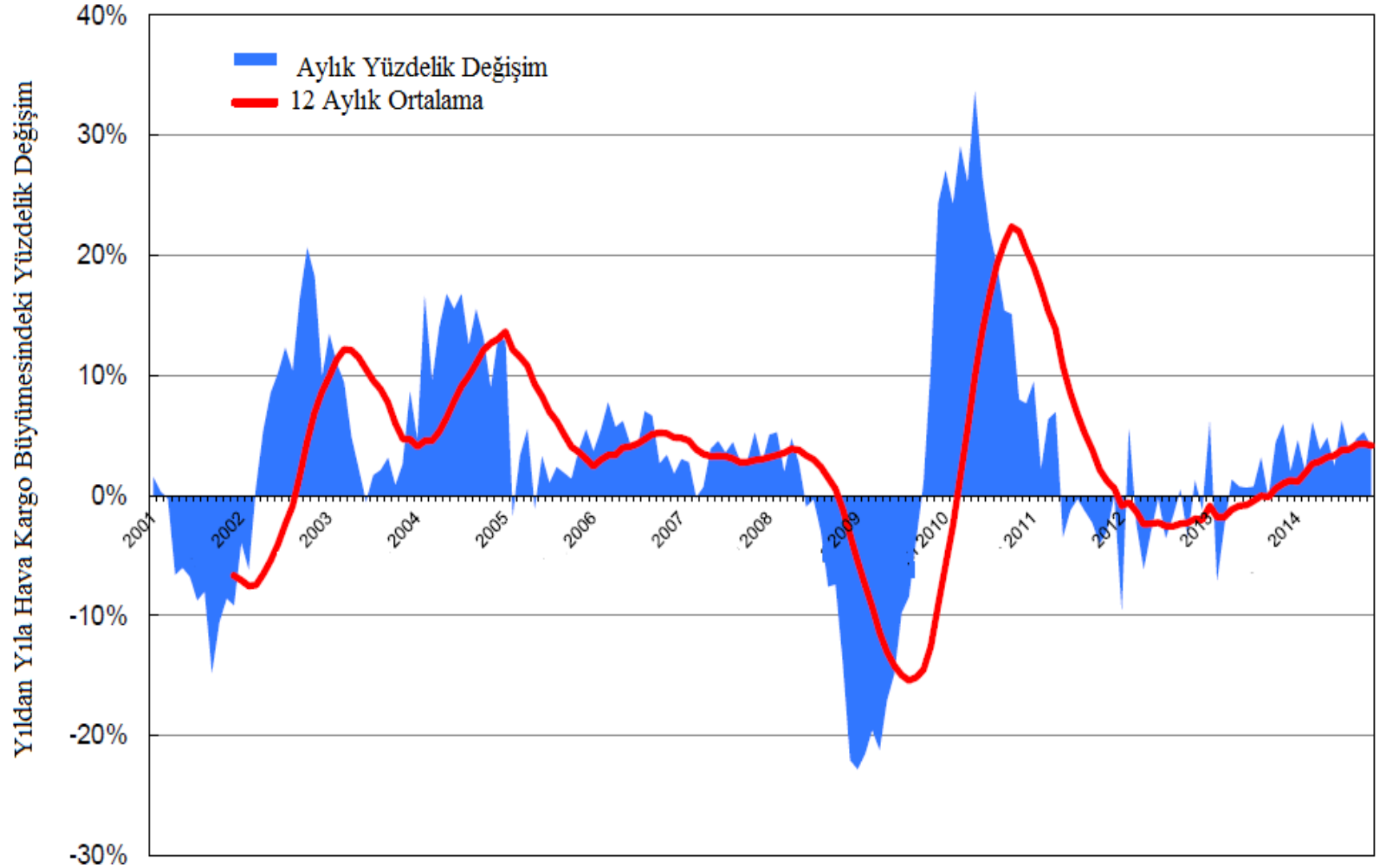


Bölgelere Göre Dünya Hava Yolcu Trafiği Tahmini

HAVA KARGO TAHMİNLERİ

- **HAVA KARGO TAHMİNLERİ**
- Önümüzdeki gelecek 20 yılda hava kargonun her yıl yaklaşık olarak %4.5- %5 oranında büyümeye devam edeceği beklenmektedir.
- Son on yılda küresel ticaret geliştikçe uluslararası hava kargo ulaşımı büyük bir gelişme göstermiştir. Önümüzdeki gelecek 20 yılda hava kargonun her yıl yaklaşık olarak %4.5- %5 oranında büyümeye devam edeceği beklenmektedir. *Hava kargonun tanımı kısaca, üretilen nitelikli ürünlerin, havayolu vasıtasıyla ulusal ya da uluslararası mesafelerde taşınmasıdır. Bu tanımın içeriğini incelediğimizde hava kargoda taşınan ürünlerin iki temel özelliği karşımıza çıkmaktadır. Bu özelliklerden biri, öncelikle yapısındaki maliyet unsurlarının diğer taşıma modları arasında daha ağır olması nedeniyle değerli ürünlerin taşınması (yükte hafif pahada ağır, ya da özel nitelikli ürünler), ikincisi ise zamana duyarlı ürünlerin (bozulabilir kargo, hastalar için taşınan organlar gibi) taşınmasıdır.*
- Hava kargo trafiği, diğer taşıma modlarına karşı olan rekabet; doluluk oranları ve kargo gelirleri gibi konular hava kargoda tahminleme konusunda temel unsurlardır.

Hava Kargo Trafiğinin Mevcut Durumu



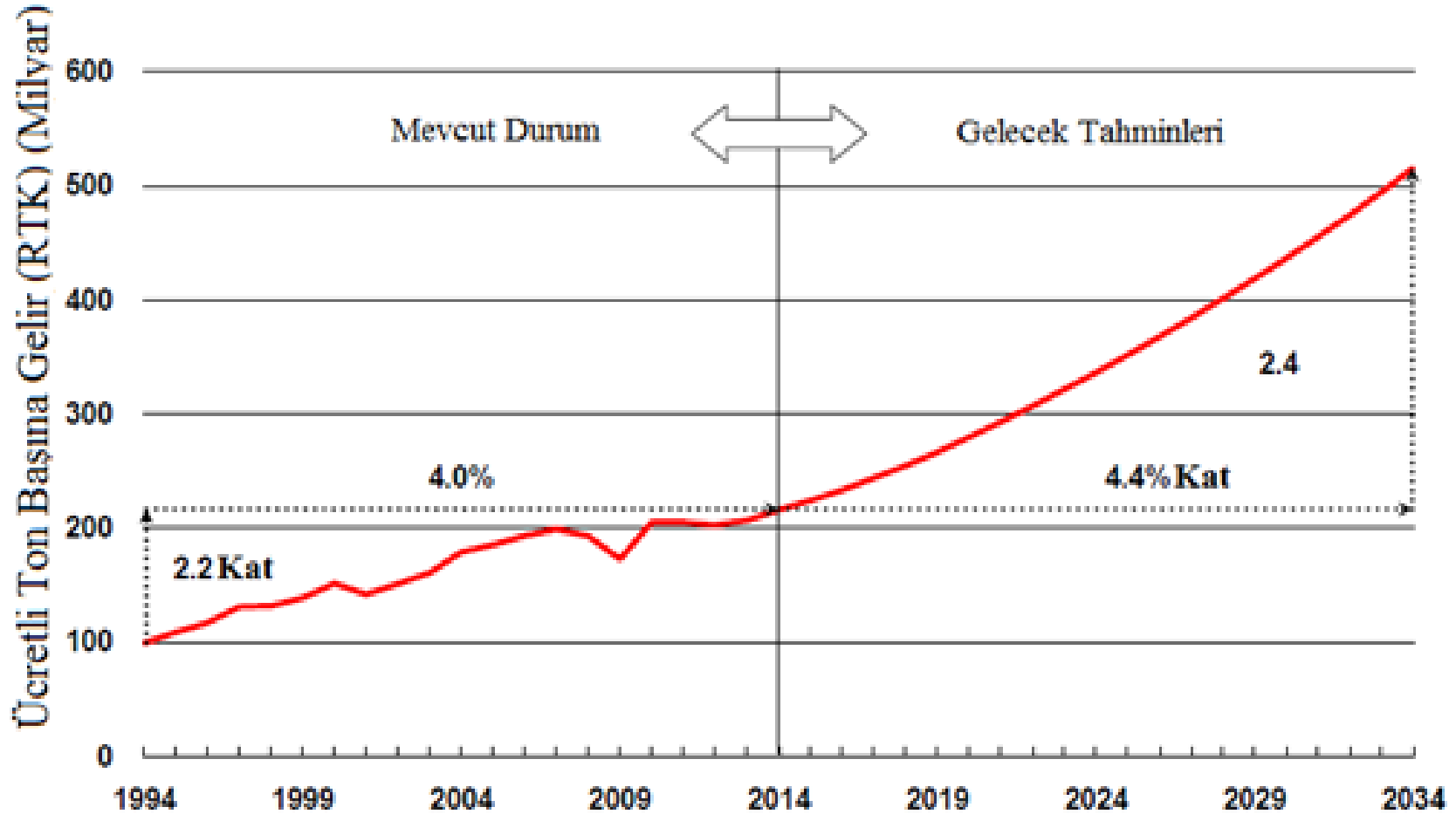
2001-2015 Yılları Arası Hava Kargo Gelişimi

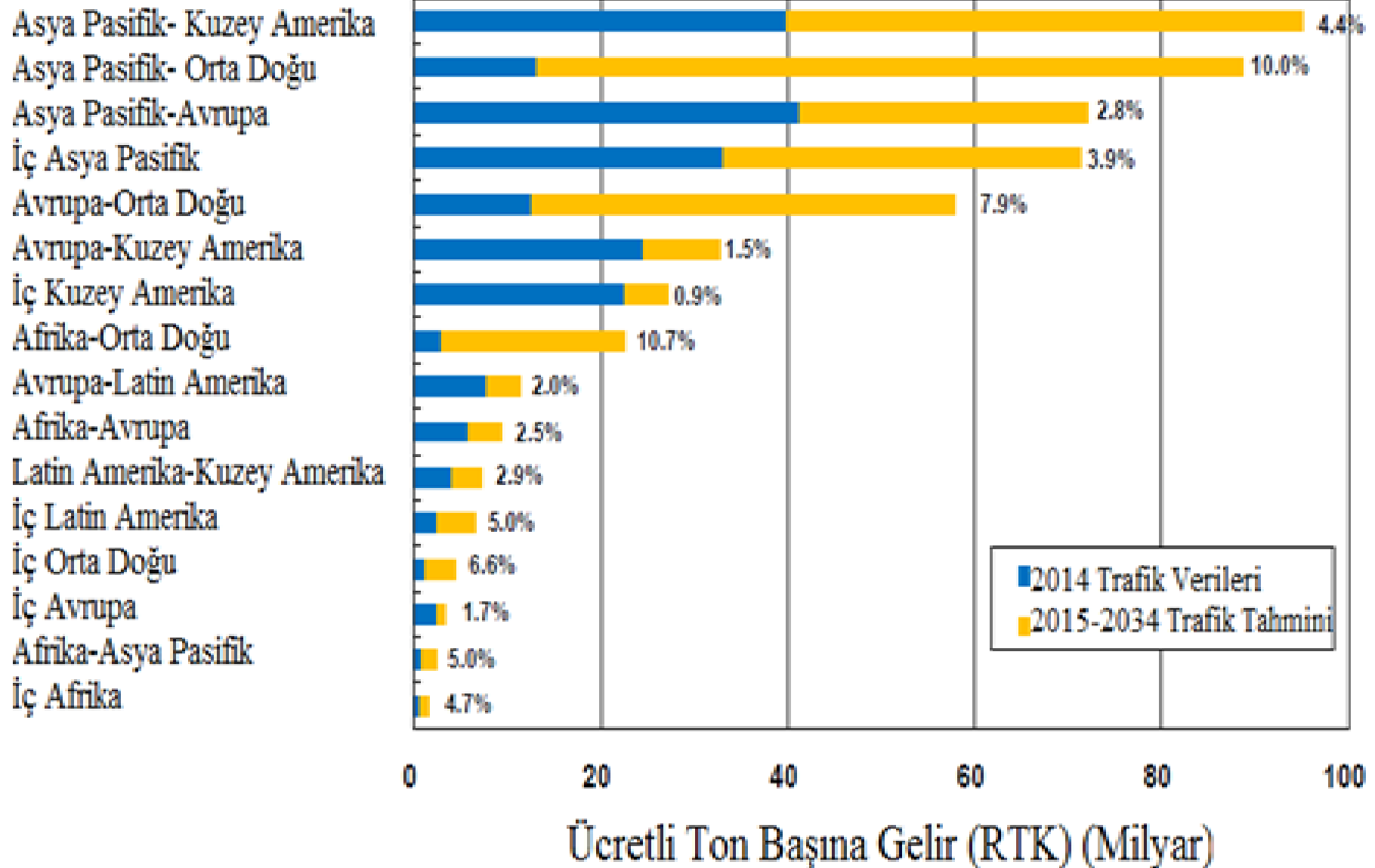
2013 Yılı Ana Pazarlardaki Hava Kargonun Gelişimi

Bölgeler	Yüzdelik
Dünya	0,9
Asya- Kuzey Amerika	-2,2
Avrupa- Asya	1,4
Asya İçi	-0,2
Avrupa-Kuzey Amerika	-1,2
Kuzey Amerika İçi	1,1
Çin (Yerel)	6,5
Latin Amerika- Avrupa	3,7
Latin Amerika-Kuzey Amerika	0,6
Afrika-Avrupa	-3,9
Güney Asya-Avrupa	2,5
Orta Doğu-Avrupa	13,6
Avrupa İçi	1,5

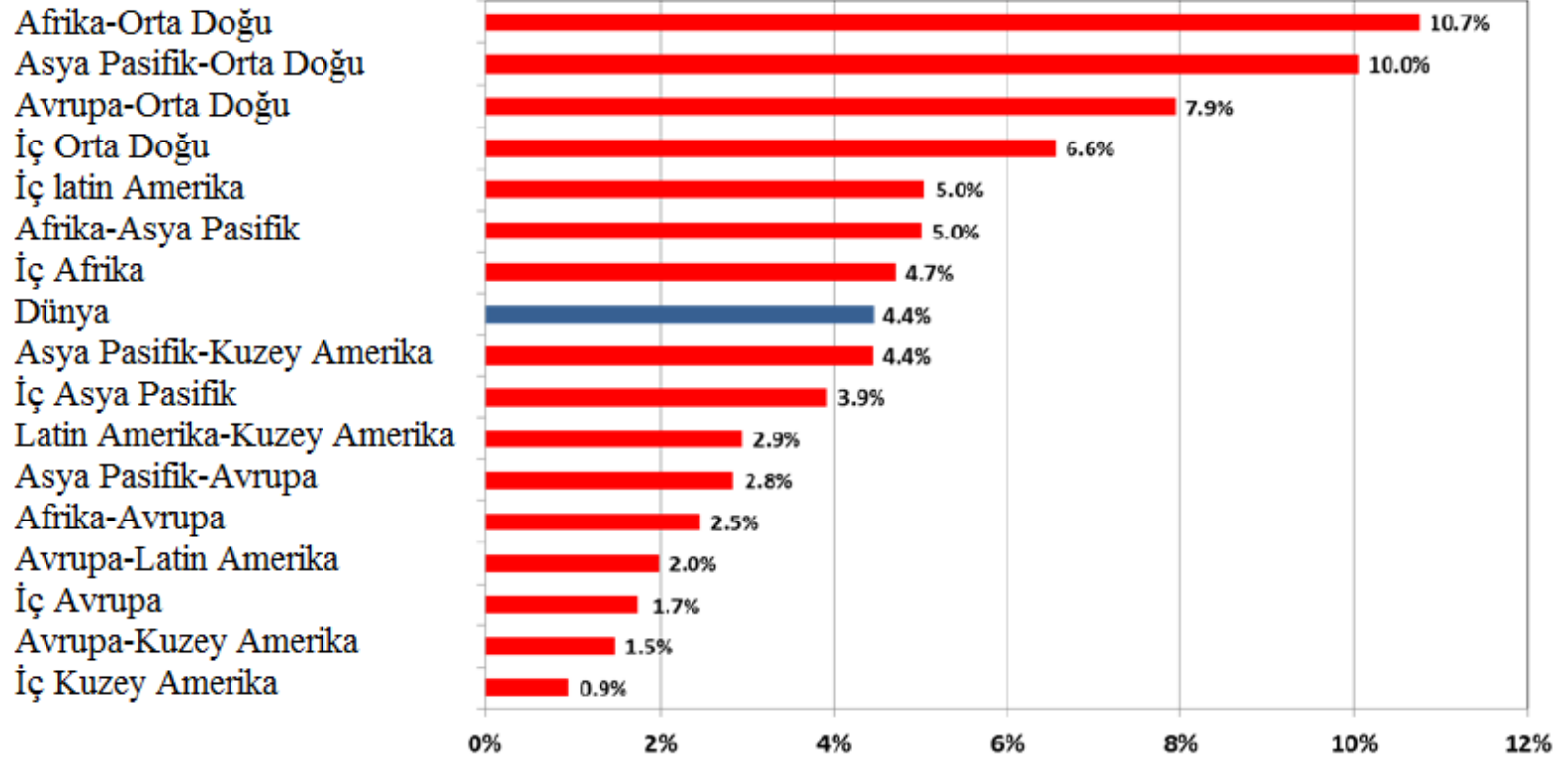
	Yıldan Yıla Yüzdelik Hava Trafiği Değişim Verileri (2014'ten 2015'e)		
Pazarlar	Uçuş Ton KM	Sunulan Uçuş Ton Km	Uçuş Doluluk Oranı
Uluslararası	2,50%	6,40%	47,60%
İç hatlar	0,10%	4,60%	29,60%
Toplam Pazar	2,20%	6,10%	44,10%

Uzun Dönemli Hava Kargo Trafiği Tahminleri





Dünya Hava Kargo Trafiği Gelişimi 2015-2034



Yıllık Ücretli Ton Başına Gelirdeki (RTK) Büyüme Oranı

TÜRKİYE'DE HAVAYOLU YOLCU TAŞIMACILIĞI

- Sivil havacılık alanında yapılan düzenlemeler ile sektörün önü açılmış ve havacılık sektörü hızla büyümüştür. Türk Sivil Havacılığımız, uluslararası tahmin kuruluşlarının beklentilerinin üzerinde bir gelişme göstermiştir. Uluslararası kuruluşlar ve büyük uçak imalatçılarının orta ve uzun dönem tahmin çalışmaları, mevcut büyümenin 2030'lı yıllara kadar süreceği yönündedir. Gelişen uçak teknolojileri ile ulaşımın daha hızlı, daha güvenli ve daha konforlu olmasının yanı sıra yolcu bilet ücretlerinde gerçekleşen iyileştirmeler, hava yolu ulaşımının diğer ulaşım modları içindeki payını artırmıştır.

- Son yıllarda sivil havacılık alanında kazanılan başarıların yanında 2016 yılı içinde Türkiye'nin güneydoğusunda oluşan istikrarsız jeopolitik ortam, terör olayları ve bununla birlikte artan güvenlik kaygısı nedeniyle özellikle Türkiye'de ve Avrupa'da havayolu yolcu trafiği olumsuz yönde etkilenmiştir. Toplam yolcu sayısı, bir önceki yıla göre %4 azalarak 174 milyon, uçak trafiği %1 artarak 1.829.028 ve toplam yük miktarı %4 azalarak 2.942.784 ton olarak gerçekleşmiştir. 2003 yılından bugüne uygulanan politikalar sonucunda, havayolu şirketlerimizin uçak sayısı %233, koltuk kapasitesi %264, kargo kapasitesi %502 artmış, yurt içinde ve yurt dışında uçulan nokta sayısı 341'e ulaşmıştır.

- 2015 yılı sonunda ülkemizde faaliyet gösteren sivil havacılık iş- letmeleri bünyesinde, 489 adet uçak, 219 adet hava taksi, 241 adet balon, 336 adet genel havacılık işletmelerinde kullanılan ve 62 adet zirai ilaçlama işletmelerinde kullanılan toplam 1.347 hava aracı bulunuyorken, 2016 yılı sonunda 540 adet uçak, 231 adet hava taksi, 237 adet balon, 347 adet genel havacılık iş- letmelerinde kullanılan ve 62 adet zirai ilaçlama işletmelerinde kullanılan toplam 1.417 hava aracı bulunmaktadır.