

**DÜNYADA BÖLGESEL HAVA TAŞIMACILIĞI VE TÜRKİYE'DE
UYGULANABİLİRLİĞİ**

Yrd. Doç. Dr. Hakan OKTAL*

Yrd. Doç. Dr. Hatice KÜÇÜKÖNAL**

ÖZ

Bu çalışmada son yıllarda dünyada büyük gelişme gösteren bölgesel hava taşımacılığı kavramı tanımlanarak, A.B.D. ve Avrupa'daki gelişimi incelenmiştir. Daha sonra Türkiye'de hava taşımacılığının mevcut durumu ortaya konarak, henüz ülkemiz için yeni bir kavram olan bölgesel hava taşımacılığının uygulanabilmesi yönünde bazı temel yaklaşımlar önerilmiştir.

Anahtar kelimeler: *Bölgesel Hava Taşımacılığı, Topla ve Dağıt, Düşük Maliyetli Hava Taşımacılığı, Havaalanları*

**REGIONAL AIR TRANSPORTATION IN THE WORLD AND ITS
APPLICABILITY IN TURKEY**

ABSTRACT

In this study, the concept of regional air transportation which shows a rapid growth in the world is defined and its development in the USA and European countries is examined. Then the current situation of Turkish air transportation is presented, and some key approaches are suggested to implement regional air transportation which is a new concept in Turkey.

Keyword: *Regional Air Transportation, Hub & Spoke, Low Cost Air Transportation, Airports,*

* Anadolu Üniversitesi Sivil Havacılık Yüksekokulu e-mail:hoktal@anadolu.edu.tr

** Anadolu Üniversitesi Sivil Havacılık Yüksekokulu e-mail:hkucukon@anadolu.edu.tr



1. GİRİŞ

Hava taşımacılığına olan talep, dünya çapındaki ekonomik büyümeye paralel olarak her geçen gün artmaktadır. Boeing firmasının 2005-2024 yıllarını kapsayan bir araştırmasına göre dünya çapında ekonomik büyümenin her yıl ortalama %2.9, buna paralel olarak yolcu trafiğindeki büyümenin % 4.8 ve kargo trafiğinde ise % 6.2 olması beklenmektedir. Bu büyüme tahminleri içerisinde bölgesel hava taşımacılığının yeri ve payı azımsanmayacak boyutlardadır. Yine Boeing' in yaptığı çalışmada 2005-2024 yılları arasında dünya çapında oluşacak ticari uçak talebine bakıldığında Boeing 747 ve daha geniş gövdeli uçaklarda % 4 artış beklenirken, bölgesel havayolu işletmelerinin de kullandığı tek koridorlu uçaklarda %58 ve daha küçük bölgesel jetlerde %16 artış olacağı tahmin edilmektedir. Bu istatistikler dünyada hava taşımacılığındaki genel büyümeye göre bölgesel hava taşımacılığının çok daha hızlı büyüyeceğini göstermektedir (Boeing, 2005, s.3).

1978 yılında A.B.D.' de yasal sınırlamalar kaldırılarak (Deregulation Act) hava taşımacılığı sektörünün tam rekabete açılması(serbestleşme) sonrasında havayolları noktadan noktaya yolcu taşıma yerine topla-dağıt denilen (hub and spoke) yeni bir sistemi benimsemişlerdir. Bu yaklaşımda havayolu işletmeleri büyük boyutlu uluslararası bir havaalanına gruplar halinde seferler düzenlenmekte, yani bu havaalanlarına farklı noktalardan gerçekleştirilen tüm varışları belirli bir zaman dilimi içerisinde yapmaktadırlar. Bu sayede yolcuların başka uçuşlara bağlantıları bekleme olmadan gerçekleştirilebilmekte, aynı zamanda küçük şehirlerdeki havaalanlarından seyahat eden yolcular da "hub" olarak adlandırılan büyük havaalanına bölgesel havayolu işletmeleri tarafından yapılan bağlantı uçuşları ile aynı anda çok sayıda hat seçeneğine yine uzun süre beklemeden ulaşabilmektedir. Böylece büyük havayolu işletmeleri küçük havaalanlarından yapılan bu bağlantı uçuşları ile doluluk oranlarını arttırarak daha karlı uçabilmektedirler.

Günümüzün büyük havayolu işletmeleri artan maliyetler ve azalan gelirler nedeniyle ekonomik sorunlarla karşı karşıya kalmışlardır. Bu olumsuzlukların iyileştirilmesi amacı ile havayolu sektörü ortak kod paylaşımı, küresel iş birlikleri ve sistemin önemli bir parçası olan düşük maliyetli bölgesel taşımacılığa yönelmektedir. Büyük havayolu işletmelerinin orta menzil için kullandıkları Airbus 320, 321, Boeing 737, 757 gibi 150-200 koltuk kapasiteli, tek koridorlu uçakları için yeterli talebi yaratamayan, ancak küçük jetler ve pervaneli uçaklar için ideal olan düşük trafik hacimlerine sahip bu pazarlar, günümüzde bölgesel taşıyıcılar tarafından kullanılmaktadır. Bu tür küçük uçaklar, yolcu tarafından talep edilen yüksek sıklıkta uçuş frekansını mümkün kılmakta, iş ve gezi amaçlı yolcular için de cazip hale gelmektedir (Oktal, 2002, s.19).

Günümüzde bölgesel havayolu taşımacılığı için yapılmış tam bir tanımlama olmamakla birlikte A.B.D. Bölgesel Havayolu Taşımacıları Birliği RAA (Regional Airline Association), bölgesel havayolu taşımacılarını; " kısa ve orta menzilli taşımacılık hizmeti veren, 9-74 koltuk kapasiteli pervaneli ve 30-108 koltuk kapasiteli bölgesel jet motorlu uçaklar kullanarak küçük yerleşim birimlerini ve havaalanlarını büyük şehirlere ve hub niteliğindeki büyük havaalanlarına bağlayan tarifeli havayolu şirketleridir" şeklinde tanımlamaktadır (RAA, 2003a, s.1). Avrupa' da ise bölgesel havayolu taşıyıcıları; yüksek nüfuslu büyük şehirler arasında bayrak taşıyıcılar tarafından doğrudan yapılan uçuşlar dışında kalan, birkaç yüz mile kadar menzili olan, hem iç hat hem de uluslararası uçuşlar gerçekleştiren tarifeli havayolu işletmeleri olarak tanımlanır (Mintel Int. Grp., 2001, s.1).

Özellikle son 20 yılda dünyada çok hızlı bir gelişme gösteren bölgesel havayolu taşımacılığı bu dönem içerisinde hızlı bir büyüme göstermiş, karlılıkları büyük havayolu işletmelerine göre daha fazla artmıştır. Kriz dönemlerinde bile büyük havayolu işletmeleri zarar ederken, bölgesel havayolu taşımacılığı büyümeye devam etmiştir.

Bu çalışmada bölgesel hava taşımacılığı uygulamalarının sistemli bir şekilde gerçekleştirildiği ve Türkiye’deki uygulamalara da ışık tutması amacı ile hava taşımacılığının en gelişmiş olduğu A.B.D. ve Avrupa’daki bölgesel taşımacılığın gelişim süreci incelenmiş, Türkiye’de hava taşımacılığını geliştirmenin ve atıl havaalanlarını aktif hale getirmenin en temel çözümlerinden biri olarak görünen ve henüz ülkemizde uygulaması olmayan bölgesel hava taşımacılığının uygulanabilmesi için bazı temel yaklaşımlar üzerinde durulmuştur.

2. AMERİKA VE AVRUPA’DAKİ BÖLGESEL HAVA TAŞIMACILIĞI

2.1. Bölgesel Hava Taşımacılığının A.B.D.’deki Gelişimi

Bölgesel hava taşıyıcıları Amerikan ticari havacılığında çok önemli bir rol oynamaktadır. RASI’ye göre (Regional Air Service Initiative), A.B.D.’de 2001 yılında her sekiz havayolu yolcusundan biri bölgesel taşıyıcılar ile seyahat ederken (RASI, 2003, s.1), 2004 yılında her beş yolcudan biri bölgesel taşıyıcılar tarafından taşınmıştır (RAA, 2005a, s.1). Günümüzde bölgesel havayolu işletmeleri; havayolu endüstrisinin en dinamik bölümü olarak kabul edilmekte ve hava taşımacılığının geleceğini temsil etmektedirler.

Günümüzün bölgesel havayolu işletmeleri; tek motorlu uçaklarla tarifersiz hava taksi hizmeti veren küçük taşıyıcılardan doğmuştur. Hava taşımacılığına olan talebin artmasıyla 1960’lı yılların sonlarına doğru Civil Aeronautics Board (CAB) “commuter” olarak bilinen küçük tarifeli havayolu işletmelerinin kurulmasına izin vermiştir. CAB’in şartlarına uymak için bu taşıyıcılar, yolcu sayısının 19’u geçmediği uçaklarla uçuş faaliyetlerine başlamışlardır. Ancak zamanla yolcu ve uçak ağırlığı sınırlamalarının gevşetilmesi ile bu tür taşıyıcılar 1972 yılında 30 koltuklu uçaklarla faaliyetlerini sürdürmüşlerdir. Bu dönemde küçük tarifeli havayolu işletmelerinin gelişimi CAB’ın düzenleyici politikaları nedeniyle sınırlandırılmıştır. 1978 yılında hava taşımacılığı sektöründeki serbestleşme hareketi bu tür işletmelerin gelişimini sağlayacak yeni bir ortam yaratmıştır. Serbestleşme bölgesel taşıyıcıların 60 koltuğa sahip uçaklarla faaliyet göstermelerine izin vererek yeniden sınıflandırılmasını sağlamıştır. CAB ise bu taşıyıcıları gelirlerine göre “orta” ve “büyük” bölgesel taşıyıcılar olarak ikiye ayırmıştır. Orta büyüklükteki bölgesel taşıyıcılar yıllık satışları 10 milyon dolardan az, büyük bölgesel taşıyıcılar ise yıllık satış gelirleri 10 milyon dolardan 75 milyon dolara kadar olan taşıyıcılardır (Truitt ve Haynes, 1994, ss.2-3).

CAB’ın rota ve fiyatların belirlemedeki rolünü zamanla ortadan kaldıran ve 1978 yılında uygulamaya konan hava taşımacılığının tam rekabete açılması, havacılık endüstrisinin başarısını körüklemiştir. Bu durum, havayolu işletmelerinin yasal izin almaksızın istedikleri zaman ve istediklere yere hizmet vermelerine olanak sağlamıştır. Bunun sonucunda havayolu işletmeleri arasında rekabet artmış, tüm sektörde verimlilik yükselmiş ve pek çok pazar düşük fiyat ve daha iyi hizmetten faydalanmıştır. Bu yasanın getirdiği en önemli yeniliklerden biri de havayolu işletmelerinin “topla-dağıt” sistemini kullanmaya başlamalarıdır. Bu sistemde havayolları, belli zaman aralıklarında tüm uçakların geldiği ve yolcuların hemen diğer bağlantılarını gerçekleştirdikleri bir havaalanını kendilerine ana üs olarak seçmişlerdir. Böylece küçük yerleşim bölgelerinden gelen yolcuların ana üslerden yüzlerce uçuş noktasına ulaşabilme imkanı ortaya çıkmıştır. Topla-dağıt sisteminin yaygınlaşması, A.B.D.’deki bölgesel havacılık için bir fırsat olmuş ve bölgesel uçakların rolünü arttırmıştır (Babikian, 2001, ss.28-30). 1980 yılında bölgesel taşıyıcılarla taşınan yolcu sayısı yaklaşık 15 milyondan 1991 yılında 40 milyona yükselmiştir (Truitt ve Haynes, 1994, ss.2-3). Büyük havayolu işletmeleri ana üslerinden geçen trafiği arttırmak için hizmet verdikleri küçük şehirlere ve dolayısı ile bu şehirlere ait küçük havaalanlarının sayısını ve uçuş frekanslarını arttırmışlardır. Ancak zamanla karsız, düşük yoğunluklu kısa ve orta mesafeli rotalar büyük hava-



yolu işletmelerinden küçük pervaneli uçaklarla faaliyet gösteren bölgesel havayolu işletmelerine geçmiştir. Bu dönemde birçok bölgesel taşıyıcı ya büyük taşıyıcılarla kod paylaşımı anlaşmaları ile işbirliğine gitmiş, ya da büyük taşıyıcılar tarafından satın alınmıştır. 1999 yılında bölgesel havayolu yolcularının % 97'si büyük taşıyıcılarla kod paylaşımı anlaşması olan bölgesel taşıyıcılarla uçmuşlardır. Büyük havayolları ile artan bütünleşme, bölgesel havayolu sektörü için çok büyük bir büyüme ile sonuçlanmıştır. Sadece 1999 yılında büyük taşıyıcıların % 4.6'lık trafik artışına oranla bölgesel taşıyıcıların artış oranı % 19.7 olmuştur. 2011 yılına kadar bu büyümenin ortalama % 7.4 olacağı beklenmektedir (Babikian, 2001, s.28-30). 2004 yılında A.B.D.'de 74 bölgesel havayolu işletmesi faaliyet gösterirken taşınan yolcu sayısı 134.7 milyona ulaşmıştır. 1 Ocak 2005 itibariyle bölgesel havayollarının filosu 2757 uçaktan oluşmaktadır. Bu filonun %59'u bölgesel jetlerden, %9'u 10-19 koltuklu pervaneli uçaklardan, %4'ü 20-30 koltuklu pervaneli uçaklardan, %12'si 31-70 koltuklu pervaneli uçaklardan ve %16'sı 10 koltuktan daha az koltuğa sahip olan pervaneli uçaklardan oluşmaktadır (RAA, 2005a, s.1). Aynı dönemde jet motorlu uçak sayısı bir önceki yıla göre %20.7 artarken pervaneli uçak sayısı ise %11 azalmıştır (RAA, 2005b, s.1). Bölgesel taşıyıcılar, A.B.D.'deki taşımacılık sisteminin ayrılmaz ve en hızlı büyüyen bölümünü oluşturmaktadırlar. Daha fazla yolcu çekebilmek için bölgesel havayolu endüstrisi filolarındaki eski 9 koltuklu standart uçaklarını talebe ve menzile göre değişen 30-100 koltuk kapasiteli modern uçaklarla değiştirmektedirler. Bölgesel havayolu işletmelerinin filo yapıları 1978 yılındaki Serbestleşme hareketinden başlayarak üç evrede incelenebilir (RAP, 2002, s.1). Bunlar:

- Pervaneli Uçak Evresi (1980'lerin başı) : Serbestleşmeyi takiben 214 işletme düşük kapasiteli pervaneli uçaklar ile (ortalama 15 koltuk) küçük ya da orta büyüklükteki yerleşim bölgelerine kısa mesafeli hava taşımacılığı hizmeti sağlamışlardır.
- Büyük Havayolları ile Bölgesel Havayollarının İşbirliği Evresi (1980-1990) : Bölgesel taşıyıcılar kurulmuş ve büyük havayolu taşıyıcılarına destek hizmeti sağlayarak pozisyonlarını sağlamlaştırmışlardır. 1995 yılında faaliyet gösteren havayolu taşıyıcılarının sayısı 124'e düşmüştür. Yeni 32-50 koltuklu pervaneli uçakların üretilmesiyle ortalama uçak kapasitesi 25 koltuğa çıkmış ve taşıyıcılar bu uçakları daha uzun mesafelerde uçurmaya başlamışlardır.
- Bölgesel Jet Evresi (1990 ve sonrası) : Pervaneli uçaklardan yüksek verimli bölgesel jetlere geçiş, sektörü tamamen değiştirmiştir. Yeni pazarların doğması, yeni uzun mesafelere uçuş, uçak kapasitelerindeki artış, seyahat süresinin kısalması, frekansların artması, uçuş ağlarının genişlemesi bu sektörün büyümesini sağlamıştır.

A.B.D.'deki birçok küçük ve orta büyüklükteki şehir, küçük uçaklarla daha sık yapılan bölgesel hava taşımacılığında yararlanmakta ve yolcular özellikle bölgesel jetlerle daha uzun rotalarda doğrudan uçuşları tercih etmektedirler. Bu nedenle, önümüzdeki 10 yılda jetlere olan tercihin devam etmesinin bir sonucu olarak bölgesel havayolu işletmelerince pervaneli uçaklara talebin daha düşük olacağı öngörülmektedir (RAA, 2003b, s.51-54). A.B.D. Havacılık Dairesi FAA'nın (Federal Aviation Administration) 2006-2017 yıllarını kapsayan hava taşımacılığı gelişim tahminleri de bu öngörüye desteklemektedir. 2017 yılına kadar her yıl jet motorlu bölgesel uçak sayısının ortalama %4 artacağı, buna karşılık pervaneli uçakların toplam bölgesel uçaklar içerisindeki payının %38.6'dan %27'ye düşeceği tahmin edilmektedir (FAA, 2006, s.37-38).

2.2. Bölgesel Hava Taşımacılığının Avrupa’daki Gelişimi

Avrupa’daki bölgesel hava taşımacılığı A.B.D.’den farklı olarak, küçük şehirlerden daha büyük şehirlerle doğrudan bağlantı sağlayan, hem ülkelerarası hem de ülke içi kısa ve orta menzilli tarifeli uçuş faaliyetleri olarak tanımlanmaktadır. 1919 yılında I. Dünya Savaşı’nın hemen sonrasında Avrupa’daki ilk hava taşımacılığı, uçakların kapasitelerinin sınırlı olması ve seferlerin ülkelerin kendi hava sahaları üzerinde kısa uçuşlar şeklinde gerçekleşmesi nedeni ile “bölgesel” nitelik taşımaktadır. II. Dünya Savaşı, Avrupa Sivil Havacılığını ve bölgesel taşımacılığı kesintiye uğratmıştır.

Avrupa Bölgesi Havayolları Birliği (ERAA-European Regional Airline Association) 1980’de beş şirketin üyeliği ile kurulmuş olup, 2004 yılı itibarıyla üye havayolu işletmesi sayısı 70’e ulaşmış ve Avrupa’da 330 havaalanından 77.3 milyon yolcu taşınmıştır. ERAA’ya üye bölgesel havayolları %45’i pervaneli, %55’i jet motorlu uçaklardan olmak üzere toplam 1100 uçaklık filoları ile her yıl ortalama 2 milyon uçuş gerçekleştirmektedirler. Bu uçuşların ortalama menzili yaklaşık 550km. olup, ortalama uçuş süresi 70 dakikadır. Toplam uçuşların %16’sı uluslararası uçuşlara bağlantı niteliği taşımakta ve %98’i tarifeli uçuş şeklinde gerçekleştirilmektedir. ERAA istatistiklerine göre taşınan yolcuların %50’si iş amaçlı uçmakta ve havayolu işletmeleri ortalama 68 koltuk kapasiteli uçakları kullanmaktadır. Bölgesel hava taşımacılığı son 10 yılda ortalama %9’luk büyüme ile Avrupa hava taşımacılığı sistemi içerisinde en hızlı büyüyen alt sistem olmuştur (ERAA, 2005, s.1-7).

3. TÜRKİYE’DE HAVA TAŞIMACILIĞININ DURUMU VE BÖLGESEL HAVA TAŞIMACILIĞINA OLAN İHTİYAÇ

1983 yılında 2920 sayılı Sivil Havacılık Kanununda yapılan değişiklik ile özel kuruluşlara da havayolu, havaalanı ve yer hizmetleri işletmeciliği yapabilme hakkının verilmesi sonucunda Türk hava taşımacılığı hızlı bir gelişim sürecine girmiştir. 2002 yılında havayolu ile toplam 33,7 milyon iç ve dış hat yolcu taşınırken 2003 yılında bu rakam 34,3 milyon yolcuya çıkmıştır. 2003 yılında toplam yolcu trafiğinin %51’i 14 Türk havayolu işletmesi, geri kalan bölümü ise yabancı havayolu işletmeleri tarafından taşınmıştır (DHMİ, 2003, s.123).

Yine 2003 yılı istatistiklerine göre taşınan toplam yolcu trafiğinin %27’sinin iç hatlarda gerçekleştiği görülmektedir. Yaklaşık 9,1 milyon’luk iç hat trafiği 2002 yılına göre %4,9’luk bir artışa karşılık gelmektedir. 2000 yılında yaklaşık 13,3 milyon iç hat trafiğinin gerçekleştiği göz önünde bulundurulduğunda iç hat trafiğinin olması gereken değerlerde olmadığı gözlenmektedir.

Ancak 20 Ekim 2003 tarihinde Ulaştırma Bakanlığı tarafından özel havayolu işletmelerine iç hatlarda istedikleri güzergâhta uçuş izni verilmesi ile birçok özel havayolu şirketi filolarına yeni uçaklar katarak iç hat pazarından maksimum pay almaya çalışmışlardır. Buna paralel olarak 2004 yılında iç hatlarda taşınan yolcu sayısında bir önceki yıla göre %58’lik bir artış meydana gelmiş ve 14,4 milyona ulaşmıştır. Toplam iç ve dış hat yolcu trafiğinde ise %30,7’lik artış yaşanmış ve 44,8 milyon yolcu taşınmıştır (DHMİ, 2004, s.125). 2005 yılında ise iç hatlarda %38 büyüme ile yaklaşık 20 milyon, toplam iç ve dış hatta %22 büyüme ile yaklaşık 55 milyon yolcu taşınmıştır. Hava taşımacılığında görülen hızlı büyüme rağmen 2005 yılında gerçekleşen uçak trafiğinin yaklaşık %94’ü, orta ve büyük ölçekli 15 havaalanında gerçekleşmiştir (DHMİ, 2005, s.46). Türkiye’de 34’ü DHMİ, biri özel girişime ait olan HEAŞ tarafından işletilen havaalanları ile birlikte Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü (SHGM) verilerine göre toplam 62 havaalanı bulunmaktadır. İç hat trafiğindeki büyük artışa rağmen trafiğin belli başlı havaalanlarında yoğunlaşması, havayolu işletmelerinin filolarındaki 100 ve üstü koltuk kapasiteli uçaklar ile taşımacılık yapmalarından kaynaklanmaktadır. Küçük ölçekli havaalanlarında bu uçakları doldurabilecek



yeterli talep oluşmaması ve bazı meydanların bu tür uçakların iniş kalkışına uygun olmaması dolayısıyla işletmeler bu meydanlara sefer düzenleyememektedirler.

Tüm dünyada hava taşımacılığının gelişiminde ekonomik büyüme, gelecekte de en önemli belirleyici olmaya devam edecektir (Boeing, 2005, s.6). Şekil 1’de verilen istatistikler incelendiğinde, 1995-1996 ve 2002-2003 dönemleri dışında, 1995-2005 yılları arasında havayolu yolcu trafiği ile GSYİH’nın doğrusal bir ilişki içinde olduğu görülmektedir. 2003 yılı verilerine göre, Türkiye’deki bölgelerin sosyo-ekonomik gelişmişlik seviyelerine ve GSYİH’ya olan katkılarına bakıldığında, özellikle hava taşımacılığının yaygın olmadığı doğu ve güneydoğu bölgelerinin Türkiye ortalamasının çok altında oldukları görülmektedir (Şekil 2). Her ne kadar 2004 yılından itibaren özel havayolu işletmelerine de iç hatlarda sefer düzenleyebilme hakkının verilmesinden sonra doğu ve güneydoğu illerine düzenlenen sefer ve bununla orantılı olarak taşınan yolcu sayıları artış göstermesine hem de sefer düzenlenmeyen meydanlara uçuş başlatılmasına rağmen uçuş sıklıkları istenen seviyeye ulaşamamıştır. Bu durumun oluşmasında havayolu işletmelerinin filolarının 100 ve üstü koltuk kapasiteli uçaklardan oluşmasının önemli etkisi olmuştur. Doluluk oranlarını yüksek tutabilmek için havayolu işletmeleri bu tür küçük havaalanlarına alt yapı uygun olsa bile sefer sayılarını arttıramamaktadırlar.

Adı geçen bölgelerin çok dağlık ve engebeli bir coğrafyaya sahip olması, karayolu ile bu bölgelere ulaşımı zorlaştırmakta ve ulaşım çok uzun zaman almaktadır. Bu durum bu bölgelerdeki girişimcilerin Türkiye’deki gelişmiş batı bölgelerindeki illere ve yurtdışındaki bazı pazarlara ulaşımını güçleştirmekte, devlet dışındaki özel girişimcilerin yatırım yapmalarını engellemektedir. Dünyada küreselleşmenin en önemli araçlarından biri olan ulaştırma ve özellikle hava ulaştırması, Türkiye’deki illerin sosyo-ekonomik gelişmişlik seviyeleri arasındaki uçurumu kaldıracak ve çok yönlü bütünleşmeyi sağlayacaktır. Bu konuda da en etkin çözüm, tüm dünyada olduğu gibi, uçuş sıklığını ve talebi daha da arttırmaya olanak sağlayan bölgesel hava taşımacılığıdır.

4. TÜRKİYE’DE BÖLGESEL HAVA TAŞIMACILIĞININ UYGULANABİLMESİ İÇİN DİKKATE ALINMASI GEREKEN FAKTÖRLER

Türkiye’de hava taşımacılığının özellikle 2003 yılından itibaren hızlı bir gelişim içerisine girdiği göz önüne alındığında bölgesel hava taşımacılığında ortaya çıkabilecek gelişmeler bu büyümeyi daha da ivmelendirecektir. Ancak Türkiye’de bölgesel hava taşımacılığının gelişimi ve sürekliliği aşağıda belirtilen bazı temel faktörlerle doğrudan ilişkilidir.

4.1. Uçak Seçimi

2003 yılı Ekim ayında Ulaştırma Bakanlığının aldığı karar doğrultusunda özel havayolu şirketlerine de iç hat hava taşımacılığı yapabilme hakkı verilmiş ve daha önce fazla trafiği olmayan Adana, Samsun, Diyarbakır, Kars, Erzincan, Erzurum, Gaziantep, Muş, Kayseri, Malatya, Konya, Nevşehir ve Van gibi havaalanlarına özel havayolu şirketleri tarafından seferler düzenlenmeye başlanmıştır. Ancak düzenlenen seferlerde havayolu şirketleri 150 koltuktan daha fazla koltuk kapasiteli uçaklar kullanmaktadırlar. Bu durum Türkiye’de hava taşımacılığına açık, ancak bu tür uçakların rahatlıkla iniş kalkış yapamayacağı havaalanları için talep oluşsa bile önemli bir sorun olarak ortaya çıkmaktadır. Yapılan inceleme sonucunda fiziksel altyapı, yönünden bölgesel hava taşımacılığına uygun havaalanlarının isimleri ve özellikleri Tablo 1’de verilmiş olup, bu tablodaki son dört havaalanı hariç diğerlerine 2006 yılı içerisinde iç hat seferleri düzenlenmiştir (DHMİ, 2006, s.1).

Türkiye’nin AB’ye aday üye ve bir Avrupa ülkesi olduğu göz önüne alınarak Avrupa’daki bölgesel hava taşıyıcılarının karakteristik özellikleri incelenmiş ve bölgesel havayolu taşımacılığında genellikle 500km. den yakın ve orta mesafelerde 40-70 koltuk kapasiteli pervaneli, 500km.den daha uzak mesafelerde ise 50-90 koltuk kapasiteli jet motorlu uçakların havayolu işletmeleri tarafından tercih edildiği belirlenmiştir. (ERAA, 2005, s.1-7). THY’nin filosunda bulunan 70 yolcu kapasiteli RJ70 ve 100 yolcu kapasiteli RJ100 uçakları ile küçük meydanlara seferler düzenlenmiş, ancak 2006 yılı içerisinde bu uçakların tamamı geri verilmiştir. 2007 yılı itibarı ile sadece bir özel havayolu işletmesinin filosundaki 3 adet 90 yolcu kapasiteli, jet motorlu CRJ 900 tipi bölgesel uçaklar ile Çanakkale, Uşak, Siirt, Balıkesir Körfez ve Tokat gibi pist uzunluğu ve mukavemeti yetersiz olan havaalanlarına seferler düzenlenmektedir. Yukarıda sözü edilen küçük ve orta ölçekli havaalanlarına sefer düzenlenebilmesi, uçuş sıklıklarının arttırılabilmesi ve havayolu taşımacılığının bu bölgelerde de yaygınlaştırılabilmesi için işletmelerin filolarına bölgesel uçakları da katmaları gerekmektedir.

4.2. Düşük Maliyetli Hava Taşımacılığı

İlk kez A.B.D.’de ortaya çıkan, 1990’lı yılların başında önce Avrupa’da, daha sonra tüm dünyada yayılmaya başlayan düşük maliyetli havayolu taşımacılığı; büyük havayolu işletmelerinin yolculara sunduğu geleneksel hizmetler yerine işletme maliyetlerini azaltmak amacı ile verdiği hizmetlerde sınırlamalar getirerek yolcuya düşük bilet fiyatları ile seyahat edebilme olanağı sağlamaktadır. Bu havayolu taşımacılık türünde işletmeler bilet satış acenteleri yerine bilet rezervasyon ve satış işlemlerini internet üzerinden yaparak, büyük havaalanları yerine daha düşük hizmet tarifeleri olan ikincil havaalanlarını kullanarak, filolarındaki uçakların yerde kalış sürelerini mümkün olduğunca en aza indirerek, uçuş esnasında yolcuya sunduğu ikramlarda kısıtlamalar getirerek maliyetlerini düşürmektedirler.

Ülkemizde kişi başına düşen milli gelirin düşüklüğü ve havayolu taşımacılığının diğer ulaşım türlerine göre daha pahalı olduğu göz önüne alındığında, havayolu taşımacılığında büyük taşıyıcılar yanında düşük maliyetli taşıyıcıların da Türk Sivil Havacılık Sektöründe yerini alması hava taşımacılığının yaygınlaştırılmasında önemli bir rol oynayacaktır.

4.3. Aktarmasız Uçuş ve Sıklığı

Havayolu taşımacılığının gelişmiş olduğu ülkelerde küçük havaalanlarından önce büyük havaalanlarına, oradan da gidecekleri noktaya aktarma yaparak daha büyük gövdeli uçaklar ile ulaşım yanında, talep doğrultusunda noktadan noktaya doğrudan uçuşlar da yaygın olarak uygulanmaktadır. Ülkemizin geniş ve dağlık bir coğrafyaya sahip olduğu düşünüldüğünde iki nokta arasında doğrudan uçuşların yapılması yolcu talebini arttıracaktır. Bu doğrultuda 2006 yılı içerisinde bazı özel havayolu işletmeleri İzmir, Antalya ve Adana’dan Trabzon, Van, Siirt, Tokat, Çanakkale, Malatya, Erzurum, Sivas, Gaziantep, Kayseri ve Diyarbakır havaalanlarına doğrudan seferlere başlamışlardır. Bölgesel havayolu taşımacılığının sağladığı en önemli avantajlardan biri de küçük uçaklar kullanılması sebebi ile doluluk oranları düşmesinin uçuş sıklığının arttırılabilmesi ve böylece yolcuya günün farklı saatlerinde istediği yere uçabilme olanağının sağlanabilmesidir. Sık ve aktarmasız uçuşların yaygınlaştırılması ülkemizde havayolu taşımacılığına olan talebin artmasına önemli katkı sağlayacaktır.

4.4. Devlet Desteği

Havayolu işletmelerinin koltuk başına işletme maliyetleri uçaktaki koltuk sayısı arttıkça düşmekte, dolayısı ile bu düşüş bilet fiyatlarına da yansımaktadır. Ancak bölgesel havayolu taşımacılığında kullanılan uçakların koltuk kapasitelerinin düşük olması koltuk başına işletme maliyetlerini de arttırmakta, bu durum bilet fiyatlarının düşük olmasını engellemektedir. Bölgesel havayolu taşımacılığının geliştiği ülkelerde devlet, havayolu taşımacılığını tüm ülke geneline yayabilmek için bölgesel taşıyıcılara yasalar ile bir takım teşvikler sağlamaktadır. A.B.D.'de "Essential Air Service (EAS)", AB'de "Public Service Obligation (PSO)" adı altında yapılan düzenlemeler ile hava taşımacılığı hizmetinin olmadığı küçük yerleşim birimlerinin büyük şehirlere ve pazarlara bağlanabilmesi için devlet bu tür hatları ihale ile tek bir havayolu işletmesine vermektedir. Doluluk oranının yüksek olması için bu tür hatlarda tek bir işletmenin hizmet vermesine izin verilmekte ve doluluk oranı düşük olduğunda kalan boş koltuklar için devlet havayolu işletmesine finansal destek sağlamaktadır (Williams & Pagliari, 2004, s.56). Ülkemizde de doğudan batıya tüm illere havayolu taşımacılığı hizmeti götürülebilmesi için devletin bölgesel havayolu taşımacılığını teşvik edici bu tür uygulamaları yürürlüğe koyması gerekmektedir.

5. SONUÇ

Tüm dünyada hava taşımacılığının, bulunduğu bölgeye önemli sosyal ve ekonomik katkılar sağladığı, ekonomik büyümeyi ivmelendirdiği kanıtlanmıştır. Her 15 yılda bir hava trafiği ikiye katlanmakta olup, bu durumun ortaya çıkmasında dünya ekonomisindeki hızlı küreselleşme önemli rol oynamaktadır. ATAG (Air Transport Action Group) 2004 verilerine göre dünyada yaklaşık 2 milyar kişi havayolu ile taşınmış, dünya GSYİH'nin %2,4'ü hava taşımacılığından sağlanmıştır (ATAG, 2005, ss.2-7).

Türk Hava Taşımacılığında da özellikle 2004 yılından itibaren dünya ortalamalarının çok üzerinde bir büyüme yaşanmıştır. Daha önce çok düşük trafiğe sahip havaalanlarında bile önemli trafik artışları görülmesine rağmen hava taşımacılığı ülke geneline yayılamamıştır. Bunda havayolu işletmelerinin kullandığı uçakların 100 ve üstü koltuk kapasiteli olması ve küçük şehirlerde bulunan havaalanlarının alt yapısının bu tür uçaklar için yetersiz kalması önemli rol oynamaktadır.

Şehirlerarası sosyo-ekonomik farklılıkların ortadan kaldırılabilmesi, tüm vatandaşların hava taşımacılığında yararlanabilmesi, küçük illerdeki üreticilerin daha büyük pazarlara rahatça girebilmeleri, yatırımcıların özellikle doğu ve güney doğudaki az gelişmiş bölgelere yatırım yapmalarının cazip hale getirilebilmesi, milyonlarca dolar harcanarak inşa edilen atıl durumdaki havaalanlarının ülke ekonomisine kazandırılması ve böylece Türk ekonomisinin ve sosyal refahın artırılabilmesi için şu anda Türkiye'de uygulaması olmayan bölgesel hava taşımacılığının gelişmiş ülkelerdeki başarılı örnekleri gibi ülke genelinde yaygınlaştırılması gerekmektedir.

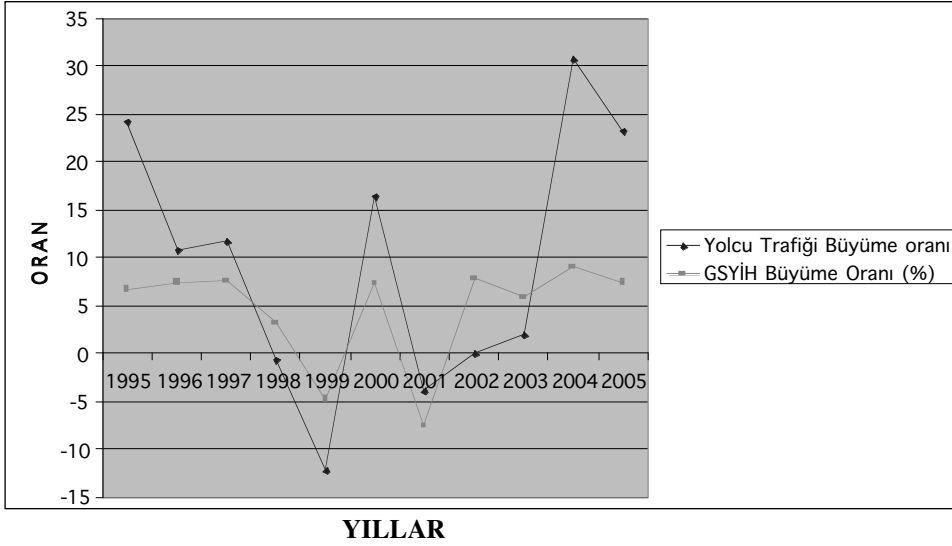
KAYNAKÇA

- ATAG (2005).** The economic and social benefits of air transport. (erişim tarihi 1 Mayıs 2006) http://www.atag.org/files/soceconomic_121116A.pdf.
- Babikian, Raffi (2001).** The Historical Fuel Efficiency Characteristics of Regional Aircraft from Technological, Operational and Cost Perspectives. Yüksek Lisans Tezi. Massachusetts Institute of Technology.
- Boeing, (2005).** Current Market Outlook 2005. (erişim tarihi 1 Mayıs 2006) <http://www.boeing.com> .
- DHMİ (2007).** AIP Havacılık Enformasyon Yayını, Ankara.
- DHMİ (2006).** 2006 Yılı İstatistikleri. (erişim tarihi 5 Mart 2007) <http://www.dhmi.gov.tr/dosyalar/istatistik/2006yiliistatistikleri.asp>
- DHMI (2005).** İstatistik Yıllığı. DHMİ, Ankara.
- DHMİ (2004).** İstatistik Yıllığı. DHMİ, Ankara.
- DHMİ (2003).** İstatistik Yıllığı. DHMİ, Ankara.
- ERAA (2005).** European Regional Airlines Market Characteristics 1995-2004. (erişim tarihi 1 Mayıs 2006) <http://www.eraa.org/intranet/documents>.
- FAA (2006).** FAA Aerospace Forecasts Fiscal Years 2006-2017 (erişim tarihi 27 Şubat 2007) http://www.faa.gov/data_statistics/aviation/aerospace_forecasts/2006-2017/media/FAA%20Aerospace%20Forecast.pdf
- Mintel International Group Ltd. (2001).** World’s Regional Airlines. (erişim tarihi 7 Kasım 2003). <http://www.marketresearch.com/product/display.asp?productid=726825> .
- Oktal, Hakan (2002).** Türkiye’de Bölgesel Hava Taşımacılığı. Turkish Aviation Dergisi, S.37, s.19.
- Özarlan, Dinçer B., & Kavasoglu, M. (2003).** İllerin ve Bölgelerin Sosyo-ekonomik Gelişmişlik Araştırması. DPT, Ankara.
- RAA (2005a).** U.S. Regional Airline Fact Sheet. (erişim tarihi 16 Ocak 2006) <http://www.raa.org>.
- RAA (2005b).** Summary of Passenger Aircraft in Regional Airline Use - 2004.(erişim tarihi 27 Şubat 2007)http://www.raa.org/client_files/Carriers_services/Summary_Passenger_Aircraft.pdf
- RAA (2003a).** Regional Airline Industry Fact Sheet. (erişim tarihi 25 Temmuz 2003) <http://www.raa.org>.
- RAA (2003b).** 2003 Industry Projections. (erişim tarihi 14 Temmuz 2004) <http://www.raa.org/carriers/industryprojections.pdf>,
- RAP (2002).** U.S. Industry Information-Market Projections. (erişim tarihi 7 Kasım 2003) http://www.regionalaviationpartners.org/industry/market_projections.html,
- RASI (2003).** Industry Overview. (erişim tarihi 6 Kasım 2003) <http://www.regionalairservice.org/industry/index.php>



Truitt, Lawrence J., ve Haynes, Ray (1994). Evaluating service quality and productivity in the regional airline industry. *Transportation Journal*. Vol.33, s.4, s.2-3.

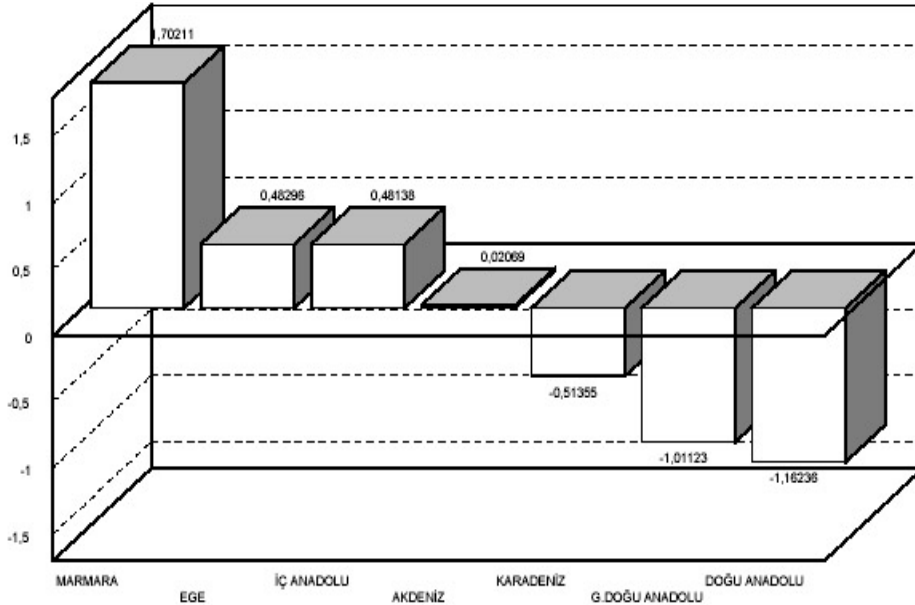
Williams G. ve R. Pagliari (2004). A Comparative Analysis of the Application and Use of Public Service Obligations in Air Transport Within the EU. *Transport Policy* 11, 55-66.



Şekil 1. 1995-2005 Yılları GSYİH Ve Havayolu Yolcu Trafiği Değişim Oranları İlişkisi

Kaynak: DHMİ, HEAŞ ve DPT'den alınan veriler ile hazırlanmıştır.

SOSYO-EKONOMİK
GELİŞMİŞLİK
SEVİYESİ *



Şekil 2. Türkiye'deki Yedi Bölgenin Sosyo-Ekonomik Gelişmişlik Seviyeleri

Kaynak: Dinçer ve Kavasoğlu (2003, s.68)

* Bölgelerin sosyo-ekonomik gelişmişlik seviyeleri 58 sosyal ve ekonomik gösterge gözönüne alınarak belirlenmiştir.



Tablo 1. Türkiye’de Bölgesel Hava Taşımacılığına Uygun Havaalanları

Havaalanı Adı	Pist Uzunluğu ve Genişliği (m)	Pist Mukavemeti
Tokat	1924x30	*PCN 31
Uşak	2560x30	PCN 95
Çanakkale	1800x30	PCN 73
Balıkesir Körfez	2080x30	PCN 50
Kahramanmaraş	2300x30	PCN 87
Adıyaman	2540x30	PCN 81
Şanlıurfa	2170x30	**LCN 35
Siirt	1800x30	PCN 50
Ağrı	2000x30	LCN 35
Elazığ	1720x32	PCN 76
Eskişehir Anadolu	2525x30	PCN 45
Zonguldak Çaycuma	1800x30	LCN 35
Kocaeli Cengiz Topel	3000x30	LCN 55
Sinop	1652x30	LCN 30

Kaynak: DHMİ, 2007

***PCN:** Pavement Classification Number (Pist Sınıflandırma Numarası)

****LCN:** Load Classification Number (Yük Sınıflandırma Numarası)