

## TÜRKİYE’DE BÖLGESEL HAVAYOLU TAŞIMACILIĞININ GELİŞTİRİLMESİ İÇİN YAPILMASI GEREKENLER\*

Yrd. Doç. Dr. Ali Emre SARILGAN\*\*

### ÖZ

*Bölgesel havayolu taşımacılığı dünyada çok önemli bir role sahip olan havayolu taşımacılığının en hızlı büyüyen bölümlerinden birisidir. Nispeten küçük kapasiteli uçaklarla genellikle büyük ve küçük yerleşim yerleri arasında, kısa ve orta mesafeli hatlarda hizmet veren bölgesel havayolu işletmeleri, hizmet verdikleri bölgelerin ekonomik ve sosyal hayatına büyük katkılar sağlamakta, bu bölgelere kolay ulaşma olanağı sunmaktadırlar. Büyük bir coğrafyada yer alan Türkiye’de yolcu taşımacılığında havayolu taşımacılığının payı çok azdır, yolcu taşımacılığının çok büyük bir oranı karayolu taşımacılığıyla yapılmaktadır. Yolcu taşımacılığındaki bu oran çeşitli sorunları beraberinde getirmektedir. Türkiye’de bölgesel havayolu taşımacılığı ile ilgili gerekli yasal düzenlemeler ve çalışmalar yetersizdir. Bölgesel havayolu taşımacılığı kavramı da farklı şekillerde ele alınmaktadır. Bu çalışmada sektör yöneticileri ile yarı yapılandırılmış görüşme tekniği kullanılarak Türkiye’de bölgesel havayolu taşımacılığının geliştirilmesi için neler yapılması gerektiği ortaya konulmuştur.*

**Anahtar Kelimeler:** *Türkiye’de havayolu taşımacılığı, havayolu, bölgesel havayolu taşımacılığı*

## THE REQUIREMENTS OF DEVELOPING THE REGIONAL AIRLINE TRANSPORTATION IN TURKEY

### ABSTRACT

*Regional airline transportation is the one of the fastest growing part of the air transportation system. The regional airlines which give the service with small size capacity and generally between large and the small cities, on short and medium range routes make a contribution to social and economic life of the regions they serve. Regional airlines also provide easily access to that regions. In Turkey, which has been in a large geography, mostly the passenger transportation is providing through the highways, the percentage of air transportation relatively little. This small proportion of air transportation causes some problems. Legal procedures and regulations are usually not enough about the regional air transportation in Turkey. In addition the concept of regional air transportation usually deals with in different ways. In this study through the semi-structured interviews, industry managers are interviewed on what can be done on the issue of developing the regional airline transportation in Turkey.*

**Keywords:** *Airline industry in Turkey, airline, regional air transportation*

\* Bu makale, yazarın doktora tezinin ilgili bölümleri derlenip, düzenleme ve güncelleme yapılarak hazırlanmıştır.

\*\* Anadolu Üniversitesi, Sivil Havacılık Yüksekokulu SHUİ Bölümü, e-posta: aesarilgan@anadolu.edu.tr

## 1. GİRİŞ

Havayolu taşımacılığı ticari bir amaçla, hava araçlarıyla tarifeli veya tarifesiz olarak yolcu, yük ve postanın taşınmasıdır. Havayolu taşımacılığı yapan havayolu işletmelerinin büyüklükleri; yüzlerce uçaktan oluşan filolarıyla günde binlerce sefer yapan çok büyük havayolu işletmelerinden, küçük tek bir uçakla yılın sadece belirli dönemlerinde operasyon yapan havayolu işletmelerine kadar geniş yelpazede yer alır. Havayolu taşımacılığı sektörü sahip olduğu çok büyük uçuş ağı sayesinde şehirleri, ülkeleri ve kıtaları birbirine bağlar (Wells, 1999, s.25). İkinci Dünya Savaşı sonrası hızla büyüyen havayolu taşımacılığı, sağladığı ekonomik ve sosyal faydalarla modern yaşamın en önemli parçalarından birisi olmuştur. 2008’de yapılan bir çalışmada küresel iş dünyası ve turizm için gerekli olan dünya çapında hızlı ulaşım hizmeti veren havayolu taşımacılığının, yaklaşık 2.000 havayolu işletmesi ve 23.000 hava aracıyla, 2 milyardan fazla yolcuya, 3.750 havaalanında hizmet verdiği ortaya konulmuştur. (www.atag.org).

Havayolu işletmelerinin yıllık geliri yarım trilyon doları geçmekte ve 2 milyondan fazla kişi çalışmaktadır. 2.9 milyon kişi havaalanlarında ve sivil havacılık üreticilerinde çalışmakta ve dolaylı olarak 15 milyondan fazla kişiye turizmde iş imkanı sağlamaktadır. Hava taşımacılığı sektörü direkt ve dolaylı etkisiyle dünya GSMH’nin %8’ini (3.5 trilyon \$) sağlamaktadır. Milyarlarca yolcuya hizmet veren havayolu işletmeleri ayrıca dünya ticaretinin değer olarak %25-30’una denk gelen kısmını taşıyarak dünyanın ekonomik büyümesine katkıda bulunmaktadır (Holloway, 2008, s.3-4).

Yolcu ve yük taşımacılığı hizmeti sağlayan havayolu taşımacılığı faaliyetleri ekonomik gelişme ve büyümede çok önemli bir rol oynamaktadır (Grosche, 2009, s.1). Hava taşımacılığı, insanların yaşam ve çalışma koşullarını, diğer uluslarla ilişkilerini ve günlük yaşamı ekonomik, sosyal ve politik olarak etkilediği için çok önemlidir (Kane, 2007, s.5).

Havayolu işletmelerini geleneksel, düşük maliyetli, tarifesiz (charter) ve bölgesel havayolu işletmeleri olmak üzere dört bölümde sınıflandırabiliriz. Geleneksel havayolu işletmeleri, havayolu pazarındaki tüm yolcu pazar bölümlerine hizmet vermek amacıyla küresel dağıtım sistemlerini kullanarak, karmaşık ağ yapıları ve işbirliği yaptıkları havayolu işletmeleriyle, birbirinden farklı tip ve büyüklükteki uçaklarıyla faaliyette bulunurlar. Düşük maliyetli havayolu işletmeleri geleneksel havayolu işletmelerinin benimsediği bazı hizmetlerden vazgeçerek maliyetlerini azaltan ve buna bağlı daha ucuz fiyatla hizmet sunan havayolu işletmeleridir. Tarifesiz havayolu işletmeleri, genellikle turistik merkezlere düzenlenen paket turlardaki uçuş hizmetini sunarlar. Bölgesel havayolu işletmeleri ise nispeten küçük uçaklarla genellikle kısa ve orta mesafeli hatlarda toplanma merkezi ve küçük yerleşim yerleri arasında besleyici nitelikli tarifeli hizmet verirler (Şengür, 2004, s.32).

## 2. BÖLGESEL HAVAYOLU TAŞIMACILIĞI KAVRAMI

Bölgesel havayolu taşımacılığını, ticari bir amaçla genellikle büyük yerleşim yerleri ve/veya toplanma merkezi havaalanları ile küçük yerleşim yerleri arasında yolcu, kargo ve postanın tarifeli ve tarifesiz olarak nispeten küçük uçaklarla taşınması olarak tanımlayabiliriz.

Ticari havacılığın en hızlı büyüyen bölümlerinden birisi olan bölgesel havayolu işletmeciliğinin tanımını yapmak günümüzden 15-20 sene öncesine göre daha zordur. Çünkü o zamanlar teknik kapasiteleri sınırlı, birkaç uçaktan oluşan aile işletmeleri tarafından yönetilen, koltuk sayısı az, pervaneli uçaklarla hizmet veren bölgesel havayolu işletmeleri küçük yerleşim yerlerinden büyük şehirlere hava ulaşımını sağlamaktaydılar. Bu tanım, teknolojinin gelişmesi, yolcu taleplerinde meydana gelen değişimler, ticaret ve turizmin gelişmesi, harcanabilir gelirlerin artması ve küreselleşme nedeniyle hızla büyüyerek havayolu sektörünün önemli parçalarından biri haline gelen günümüz bölgesel havayolu işletmeciliğini tanımlamada yetersiz kalmaktadır.

Daha önce kısa menzilde dar bir alanda faaliyet gösteren bölgesel uçakların menzillerinin artması, bu dar alanın faaliyet alanını büyütüştür. Pervaneli, düşük hızla, az koltuk sayısına sahip uçaklarla yapılan faaliyetler; 1960’larda geliştirilen jet teknolojisinin bölgesel uçaklara 1990’larda uygulanmasıyla; bölgesel uçakların hızı, teknolojinin gelişmesiyle; yolcu kabinlerinin konforu ve havayolu işletmelerinin isteğiyle; koltuk sayısı artmıştır. Birkaç uçaktan oluşan, aile işletmeleri tarafından işletilen işletmelerin yerini, yüzlerce uçaktan oluşan filolarıyla büyük havayolu işletmelerinin ortağı veya sahibi olduğu işletmeler almıştır.

Geçmişte belli kalıplar içerisine kolaylıkla tanımlanabilen bölgesel havayolu işletmesi kavramı günümüzde dünyanın farklı yerlerinde farklı şekillerde tanımlanmaktadır. ABD merkezli Bölgesel Havayolları Birliği (Regional Airline Association-RAA) bölgesel havayolu işletmeciliğini aşağıdaki gibi tanımlamıştır: “Bölgesel havayolu işletmeleri küçük yerleşim merkezleriyle, büyük şehirler ve büyük toplanma merkezleri arasında 9-68 koltuklu turboprop ve 30-100 koltuklu bölgesel jetlerle kısa ve orta mesafeli tarifeli uçuş hizmeti sunarlar” (www.raa.org). Avrupa Bölgeleri Havayolu Birliği (European Regions Airline Association-ERA) bu tanıma katılmakla beraber uçak koltuk kapasitesini 100 koltukla sınırlamayıp Airbus ve Boeing şirketlerinin tek koridorlu kısa ve orta mesafeli uçaklarının da (A-320 serisi ve B-737, B-717) bölgesel havayolu işletmeciliğinde kullanılabileceğini belirtmiştir. ERA bölgesel havacılıktaki hızlı değişim ve gelişme nedeniyle bölgesel havayolu işletmesinin kesin tanımını yapmaktan kaçınmakla beraber, bölgesel havayolu işletmelerini “bölgesel bir noktadan bir diğer bölgesel noktaya veya büyük havaalanlarına şu an için 19-120 koltuklu turboprop veya turbofan (jet) uçaklarıyla operasyon yapan havayolu işletmeleri” olarak tanımlamaktadır (www.eraa.org).

Türkiye’de bölgesel havayolu taşımacılığının tanımı 2007 Haziran’ında “koltuk kapasitesi en az yirmi en fazla doksan dokuz olan uçaklar ile iç veya dış hatlarda yapılan ticari hava taşımacılığı” olarak yapılarak, Ticari Hava Taşıma İşletmeleri Yönetmeliği’nde (SHY-6A) yayımlanmıştır (www.resmi-gazete.org).

Avrupa’da genel olarak bölgesel havayolu operasyonu denilince “birkaç yüz mile kadar kısa ve orta mesafede, tarifeli, uluslararası veya herhangi bir ülkenin sınırları içerisinde, başkentler arasındaki direkt uçuşlar haricindeki hatlardaki uçuşlar” anlaşılmaktadır (www.marketresearch.com). Bölgesel taşıyıcılar küçük uçuş ağlarında faaliyet gösterirler ve büyük taşıyıcılar için önemli bir yolcu kaynağıdır. Büyük taşıyıcılar kendi rezervasyon sistemlerine dahil ettikleri bölgesel havayolu işletmeleri sayesinde taşıdıkları yolcu sayısını artırırlar (Boyd, 2007, s.30).

Dünyada bölgesel havayolu işletmeleri değişik isimlerle adlandırılmaktadırlar. Bunlar, bölgesel taşıyıcılar/havayolları (regional carriers/airlines), besleyici taşıyıcılar/ havayolları (feeder carriers/airlines), günübirlik yolcu taşıyıcıları/havayolları (commuter carriers/airlines) şeklindedir. Ancak bölgesel havayolu işletmesi kavramı genel olarak diğer iki adlandırmayı da kapsadığından bu çalışmada bu şekilde kullanılması uygun bulunmuştur. Bölgesel havayolu işletmesi kavramı genel olarak, “küçük yerleşim yerlerinden toplanma merkezlerine havayolu ile ulaşımı sağlayan, geleneksel veya düşük maliyetli havayolu işletmelerinin yeterli veya düzenli talep olmadığı için hizmet vermediği ulusal ve/veya uluslararası hatlarda faaliyette bulunan havayolu işletmeleri” anlamında kullanılmaktadır. Bir diğer bölgesel havayolu işletmesi tanımı da, “filosunun büyük çoğunluğu bölgesel uçaklardan oluşan ve hitap ettikleri pazarlar bakımından diğer havayolu işletmelerinden ayrılan, genellikle yoğunluğu düşük kısa mesafelerde uçan ve en önemlisi kendilerini havayolu pazarında coğrafik ve hizmet bakımından belirli bir pazar bölümüne hitap eden havayolu işletmeleri olarak konumlandırılan havayolu işletmeleri”dir.

## 2.1. Bölgesel Uçak Kavramı

Bölgesel uçak kavramı genel olarak turboprop ve yolcu kapasitesi 100 kişiyi aşmayan jet motorlu uçaklar için kullanılmaktadır. Ancak yolcu kapasitesi 120 kişiye kadar çıkabilen Boeing ve Airbus uçak üreticilerinin ürettikleri Boeing 717, Airbus 318 uçak modelleri de zaman zaman bölgesel uçak kavramı (Compact Commercial Jet) altında değerlendirilmektedir. Ticari uçak üreticileri ile işletmecilerin farklı tanımladığı bölgesel uçak kavramı, bu çalışmada yolcu kapasitesi 100 koltuktan az, dar gövdeli ticari uçaklardan hacim ve taşıma kapasitesi itibariyle daha küçük uçaklar için kullanılacaktır.

Bölgesel uçak üreticilerinin, havayolu işletmelerinden gelen talep doğrultusunda daha büyük ve uzun menzilli uçaklar üretmeye başlamalarıyla, “bölgesel” ve “ticari dar gövdeli” jet uçakları arasındaki ayırım yapmak gittikçe zorlaşmaktadır (www.forecastinternational.com). Bölgesel uçakların koltuk başına maliyetleri pahalı olmasına rağmen operasyon maliyetleri dar gövdeli jetlerden daha ucuzdur (Forbes ve Lederman, 2008, s.206).

Bölgesel uçakları motor tiplerine göre piston motorlu, turboprop ve jet motorlu olmak üzere üç kısımda incelenebilir. Dünyadaki bölgesel uçakların büyük bir kısmı turboprop ve jet motorlu bölgesel uçaklar oluşmaktadır. Modelden modele değişmekte birlikte piston motorlu uçakların koltuk sayısı 1-10, turbopropoların 20-70 koltuk ve jetlerin 50-100 koltuktur. Kısa, dar ve toprak pistlere iniş kalkış yapabilme özellikleri vardır.

## 2.2. Bölgesel Havayolu Taşımacılığının Faydaları

Bölgesel havayolu taşımacılığı coğrafik nedenlerle ulaşımın uzun ve zor olduğu ada toplumlarının, dağ veya deniz gibi doğal sınırlamaların olduğu yerleşim yerlerinin ve kış mevsiminin çok şiddetli ve uzun seçtiği bölgelerin büyük yerleşim yerleriyle ulaşımını kolaylaştırarak bu bölgelerin yaşanabilirliğini arttırmaktadır.

Bölgesel havayolu taşımacılığı bölgeler arası ulaşımı kolaylaştırarak bölgeler arasındaki etkileşimi arttırmakta, bölgesel gelişmişlik farklarının en aza indirilmesinde ve küçük yerleşim yerlerinin gelişmesini hızlandırmada önemli rol oynamaktadır. Bölgesel havayolu taşımacılığı küçük yerleşim yerlerindeki ticaret ve turizmin gelişmesine katkı sağlamaktadır.

Bölgesel havayolu taşımacılığı sayesinde yolcular dünyanın herhangi yerel bir noktasından diğer bir yerel noktaya ulaşma imkanına sahip olmaktadır. Bölgesel havayolu taşımacılığı sayesinde havayolu ulaşım ağı tüm dünyayı bir ağ gibi sararak en küçük yerel noktalara kadar ulaşabilme olanağına sahip olmuştur.

Bölgesel havayolu taşımacılığı hizmet sunduğu tüm topluluklarda uzun dönemde önemli katkılarda bulunmaktadır. Bölgesel havayolu taşımacılığı küçük ve orta boy şehirler için kritik ekonomik gelişim araçları olduğu gibi büyük şehirlerdeki toplanma merkezi havaalanları için de daha fazla gelişim anlamına gelmektedir. Bu büyük havaalanları bölgesel havayolu taşımacılığı sayesinde daha önce sahip olduklarından daha fazla uçuş seçeneğine sahip duruma gelmektedir.

Bölgesel havayolu taşımacılığının faydalarından yararlanmak isteyen devletler, bunun için çeşitli uygulamalar yapmaktadırlar. Örneğin, Avrupa Birliği üyeleri belirli bir ulaşım modunda serbest piyasa şartlarında yeterli gelir elde edilemeyecek bölgelere sosyal ve ekonomik fayda sağlamak amacıyla ulaşım maliyetlerinin bölgesel veya ulusal fonlarla sübvansede edilmektedir. Zorunlu Kamu Hizmeti (Public Service Obligations -PSOs) olarak adlandırılan bu uygulama ile uzak, gelişmekte olan bölgelere ve hava ulaşımının yaşamsal öneme sahip olan bölgelere düzenli havayolu hizmeti sunar ve havayolu işletmesine bölgeye yapılacak hava hizmetinden zarar etmeme garantisi verir (<http://www.hie.co.uk>).

### 2.3. Bölgesel Havayolu Taşımacılığının Gelişmesini Sağlayan Faktörler

Bölgesel havayolu taşımacılığının gerçek anlamda gelişimi son 15-20 yıl içinde olmuştur. Bu dönemde, nüfusun ve ticaretin arttığı küçük yerleşim yerlerinin pazar potansiyeli ve hava taşımacılığına olan talepleri artmıştır. Aynı dönemde küçük, sessiz, çevre dostu ve hızlı bölgesel uçakların geliştirilmesi bu büyümeyi olumlu yönde etkilemiştir.

Bölgesel jetlerin kullanımının artmasının nedeni birbirinden farklı olan ve hızla değişen müşteri tercihlerine cevap verebilmesi ve havayolu işletmelerinin dinamik çevre şartlarına uyum sağlayabilmesini ve kaynaklarını etkin kullanımını sağlamasıdır.

Son 10 yıldır hızla büyüyerek hava taşımacılığı sektörünün en hızlı büyüyen bölümlerinden biri olan bölgesel havayolu taşımacılığının hızla gelişmesinin nedenleri;

- Yolcu taleplerinde meydana gelen değişiklikler;

Yolcular gidecekleri yerlere uçuş sayısının fazla olmasını ve direkt uçmak istemektedirler. Eğer uçuş aktarmalysa toplanma merkezlerinden en kısa sürede varacakları noktaya ulaşmak istemektedirler. Havayolu işletmeleri yolcuların bu isteklerini uçak büyüklüklerini küçülterek yani bölgesel uçakları kullanarak gerçekleştirmişlerdir. Böylece yolcular hem frekans sıklığına hem de kıtalararası veya uluslararası uçuşlardan sonra gidecekleri yerlere rahat bir şekilde ulaşma imkanına sahip olmuşlardır.

- İnsanların gelirlerinin artması;

İnsanların gelirlerinin artması ve çalışma sürelerinin kısalması nedeniyle gün geçtikçe büyüyen ve havacılık sektörüyle yakından ilişkili olan turizm ve seyahat sektörünün gelişmesi de bölgesel havacılığın gelişmesine katkıda bulunmuştur. Bölgesel havacılık sayesinde insanlar çok kısa sürede görmek istedikleri yerel noktalara toplanma merkezlerinden sonra hızlı ve emniyetli bir şekilde ulaşma imkanına erişmişlerdir.

- Büyük havayolu işletmelerinin desteği;

Bölgesel havayolu işletmelerinin bu kadar hızlı büyümesinin arkasındaki itici güçlerden biri de büyük havayolu işletmeleri tarafından desteklenmeleridir. Büyük havayolu işletmeleri sahibi veya ortağı oldukları bölgesel havayolu işletmelerinde düşük ücretli kabin ekibi ve personel çalıştırmaları sayesinde neredeyse aynı işletme içinde çalışan iki ayrı ücret tipine sahip olmuşlardır.

- Bölgesel uçakların bazı hatlar için ekonomik olması;

Düzensiz veya yetersiz talep nedeniyle büyük uçaklarla ekonomik olmayan uçuş hatları, bölgesel jetlerle ekonomik olabilmektedir. Havayolu işletmeleri geleneksel jetlerle yeterli doluluk oranına ulaşamadıkları hatlarda, bölgesel uçaklarla karlı bir şekilde faaliyet göstermektedirler.

- Yeni hatların açılması;

Talebin bölgesel uçakların karlı olarak kullanılması için yeterli olduğu bazı uçuş noktaları arasında, toplanma merkezlerine uğranmadan direkt uçuş yapabilme imkanı doğmuştur. Bu sayede hem toplanma merkezlerinin trafiği rahatlamış hem de yolculara aktarma yapmadan istediklere yere ulaşım imkanı sağlanmıştır.

- Büyük havayolu işletmelerinin rekabet stratejileri;

Küresel havayolu rekabetinde düşük maliyetli havayolu işletmeleriyle rekabet etmekte zorlanan büyük havayolu işletmeleri, bölgesel havayolu işletmelerini kendi ulaşım ağlarına dahil ederek, düşük maliyetli taşıyıcıların hiçbir zaman ulaşamayacakları pazarlara ulaşma imkanı sağlamışlardır. Büyük havayolu işletmeleri kendi geleneksel yüksek maliyetleri nedeniyle fiyatta rekabet edemedikleri düşük maliyetli havayolu işletmelerine karşı tüm dünyayı bir ağ gibi sararak, dünyanın herhangi bir noktasından aldıkları yolcuyu, küresel işbirliklerinin de yardımıyla dünyanın herhangi bir noktasına ulaştırma imkanına sahip olmuşlardır.

- Bölgesel uçakların kullanım kolaylıkları;

Havayolu işletmeleri küçük uçakları yüksek gelir getiren pazarlarda talebe daha kolay eşleştirdikleri ve hızlı devir oranıyla kullanabildikleri için tek koridorlu ticari jetlerle benzer özelliklere sahip bölgesel jetleri kullanmayı tercih etmektedirler.

- Düşük havaalanı ücretleri;

Bölgesel havayolu taşımacılığının hızla gelişmesinin diğer nedeni bölgesel havaalanlarında slot bulma kolaylığı ve düşük havaalanı ücretleridir. Fakat pek çok büyük havaalanı, bölgesel uçakları düşük ağırlıkları yüzünden gelir kaybına yol açtığı gerekçesiyle meydanlarından uzaklaştırmak için farklı fiyatlandırma uygulamaları geliştirmektedir.

- Yerel ve merkezi yönetimler tarafından desteklenmesi;

Havayolu taşımacılığının refah ve gelişimi de beraberinde getirdiğini gören yerel ve merkezi yönetimler, bölgelerinde hava taşımacılığını geliştirmek için çeşitli kolaylıklar sağlamaktadırlar. Bu sayede büyük şehirlerden uzaktaki yerleşim yerlerine havadan (hızlı ve emniyetli) ulaşım sağlanabildiği için, o bölgenin ekonomisine büyük katkılar sağlanmaktadır. Bölgesel havacılığın gelişmesiyle ticaret ve turizm merkezlerinden uzak yerel ekonomiler de küresel dünyanın bir parçası olma imkanına sahip olmuşlardır.

- Teknolojideki gelişmelerin bölgesel uçaklara uygulanması;

Teknolojide meydana gelen gelişmelerin yolcuların istekleri doğrultusunda bölgesel uçaklara uygulanması sonucu (daha sessiz ve konforlu uçakların geliştirilmesi, hız ve menzillerinin artırılması vb.) bu uçaklarla yapılan taşımacılık da artmıştır.

#### 2.4. Bölgesel Havayolu Taşımacılığı Talebini Etkileyen Faktörler

Bölgesel havayolu taşımacılığı talebini etkileyen başlıca faktörler; kişi başına düşen milli gelir, coğrafi koşullar, sanayi ve ticaretin gelişmişlik düzeyi ve turizm başlıkları altında açıklanabilir:

- Kişi başına düşen milli gelir;

Bölgesel havayolu taşımacılığı talebini etkileyen faktörlerden en önemlisi kişi başına düşen milli gelir yani o ülkenin refah düzeyidir. Hava taşımacılığı yüksek maliyetli bir iştir. Yüksek yatırımlar ve işletim maliyetleri gerektirir. Havacılığın geliştiği bölgelere baktığımızda bölgelerin kişi başına düşen milli gelirlerinin yüksek olduğu görülür. 2007 yılında AB ve ABD gibi gelişmiş ülkelerde 30 bin doların üzerinde olan kişi başına düşen milli gelir ([www.economywatch.com](http://www.economywatch.com)), Türkiye’de 2008 yılında 9.340\$ ([www.worldbank.org](http://www.worldbank.org)), 2009’da ise 8.590\$ olarak gerçekleşmiştir ([www.tuik.gov.tr](http://www.tuik.gov.tr)). Bu rakamlardan da anlaşılacağı gibi ülkemizde kişi başına düşen milli gelir, bölgesel havayolu taşımacılığının gelişmiş olduğu bölgelerden daha azdır ve bu durum bölgesel havayolu taşımacılığının gelişmesi önündeki en büyük engellerden biridir.

- Coğrafi koşullar;

Bölgesel havayolu taşımacılığı talebini etkileyen bir diğer önemli faktör de coğrafi koşullardır. Ada toplumlarında (Pasifik ve Atlantik’teki adalar arası ulaşım), yoğun kış nedeniyle kara ve deniz ulaşımının sağlanamadığı bölgelerde (Kuzey Avrupa, Kuzey Amerika vb.) ve coğrafi nedenlerle (dağlar vb.) yüzeysel ulaşımın uzun ve zahmetli olduğu bölgelerde bölgesel havayolu taşımacılığına olan talep daha da artmaktadır.

- Sanayi ve ticaretin gelişmişlik düzeyi;

Sanayi ve ticaretin gelişmişlik düzeyi o bölgede havayolu taşımacılığının gelişmesinde önemli rol oynamaktadır. Çünkü bu bölgelerde insanların gelirleri yüksek olduğu için gerek turizm, gerekse iş amaçlı uçuşlarda bölgesel havayolu işletmeleri yoğun olarak kullanılmaktadır.

Sanayi ve ticaret gelişmiş olduğu yerler o bölgenin doğal çekim merkezi haline gelmektedir. İş görüşmeleri, pazarlama, organize sanayi bölgelerindeki acil bakım onarım ihtiyaçları, lojistik hizmetleri vb. amaçlarla havayolu taşımacılığı yoğun olarak kullanılmaktadır. Sanayi ve ticaretin gelişmişlik düzeyi aynı ülke ve hatta aynı bölgedeki şehirler arasında bile büyük farklılıklara neden olmaktadır.

- Turizm;

İnsanların harcanabilir gelirlerinin ve tatil sürelerinin artması, alternatif turizm çeşitlerine (kültür, tarih vb.) yönelmesi sonucu bölgesel taşımacılığın büyüme hızı artmıştır. Turistler büyük toplanma merkezlerinden gidecekleri yerel turizm noktalarına bölgesel uçaklarla taşınarak farklı kültürlerle farklı yaşam tarzlarıyla tanışabilmektedir.

İnsanlar daha önce gitmedikleri yerlere gitme, yeni yerler görme istekleri vb. nedeniyle bölgesel havayolu taşımacılığına olan talebi arttıran nedenlerden biridir. İnsanlar gitmek istedikleri bu bölgelere hızlı, rahat ve güvenli bir şekilde ulaşmak istemektedirler. Bölgesel havayolu taşımacılığı da insanlara bu hizmeti sağlamaktadır.

## 2.5. Dünyadaki Bölgesel Havayolu Taşımacılığının Mevcut Durumu

Dünyadaki bölgesel havacılığın mevcut durumuna baktığımızda, bölgesel havacılığın Kuzey Amerika, Avrupa ve Asya-Pasifik bölgelerinde gelişmiş olduğunu görürüz. En büyük 100 bölgesel havayolu işletmesi incelendiğinde, toplam taşınan yolcunun %93’ünün ve toplam bölgesel uçak sayısının %94’inin bu üç bölgede olduğu görülür. Tablo 1’de dünyanın en büyük 100 bölgesel havayolu işletmesinin yolcu, uçak sayısı ve dünyadaki bölgelere göre havayolu sayısı verilmektedir.

**Tablo 1. En Büyük 100 Bölgesel Havayolu İşletmesinin Bölgelere Göre Dağılımı 2008**

Bölge	Yolcu Sayısı (Milyon)	Oran %	Uçak Sayısı	Oran (%)	Havayolu Sayısı
Kuzey Amerika	169,0	58	2.310	62	29
Avrupa	71,9	25	913	25	41
Asya Pasifik	29,5	10	255	7	17
Latin Amerika	11,5	4	148	4	8
Afrika/Orta Doğu	7,3	3	100	2	5
<b>Toplam</b>	<b>289,1</b>		<b>3.695</b>		<b>100</b>

Lloyd Dunning-Mitchell, Michael Cox, “Regional Airline Rankings” **Airline Business**, (Kasım, 2009), s.64.

En büyüğü 281 uçakla 21 milyon, en küçüğü 2 uçakla 262 bin yolcu taşıyan en büyük 100 bölgesel havayolu işletmesi operasyonlarını bağımsız, büyük havayolu işletmelerinin sahipliğinde veya büyük havayolu işletmeleri ile ortak olarak icra etmektedir (Dunning-Mitchell L. Ve Cox, M., Regional Airline Rankings, s.68-69). ABD’de bölgesel havayolu yolcularının yaklaşık %90’ı zaman ve para kazandırması nedeniyle büyük havayolu işletmeleri ile bağlantılı uçuşları kullanmaktadır (Wensveen, 2007, s.157).

ABD birçok büyük havayolu küçük yerleşim yerlerinden kendi uçuş hatlarına gelecek yolcu için besleyici uçuş yapan bölgesel havayolu işletmeleriyle faaliyette bulunmaktadır. Genellikle bölgesel havayolu işletmeleri uçaklarını büyük taşıyıcıların rengine, logosuna boyatmakta ve sendikali çalışanlara ödenen ücretten ödememektedir (Demsey ve Gesell, 1997, s.218 ).



En büyük 100 bölgesel havayolu içinde ABD'nin 2310, Avrupa'nın 913 uçaklık bölgesel uçak sayısı olmasına, dünyanın en az gelişmişlik düzeyine sahip Afrika'da bile 100 bölgesel uçak olmasına rağmen, Türkiye'de bölgesel uçak ve havayolu işletmesi bulunmamaktadır.

### 3. TÜRKİYE'DE HAVAYOLU TAŞIMACILIĞININ MEVCUT DURUMU

Türkiye'deki mevcut ulaşım sistemine baktığımızda yük ve yolcu taşımacılığında karayolu ulaşımının çok büyük bir orana sahip olduğunu görürüz. "Ulaşım modlarına göre yolcu taşımacılığı oranlarının karayolu %94, demiryolu %4.5, havayolu %1 ve denizyolu %0.5 olduğu görülür. Bu oranların gelişmiş ülkelerde karayolu %55–70, demiryolu %15–20, havayolu yaklaşık %10 ve denizyolu yaklaşık %10 civarında olduğu görülür. Türkiye'de ulaşım modları arasındaki bu dengesizlik çeşitli sorunları da beraberinde getirmektedir. Örneğin, karayolu taşımacılığının yoğun olarak kullanılması nedeniyle AB ülkelerinde ortalama 25 yıl olan karayolu ömrü ülkemizde sadece 2.5 yıldır. Bu ise beraberinde yüksek bakım maliyetleri getirmekte ve trafik güvenliğini tehdit etmektedir" (<http://www.ubak.gov.tr>).

1933'te Milli Savunma Bakanlığı'na bağlı "Hava Yolları Devlet İşletmesi" tarafından başlatılan tarifeli havayolu taşımacılığı ([www.thy.com.tr](http://www.thy.com.tr)), 1983'e kadar devlet tarafından yürütülmüştür. 1983'te 2920 sayılı Kanunun kabul edilmesi ve özel havayolu işletmelerinin pazara girmesiyle hızlı gelişme sürecine girmiştir (Sivil Hava Taşımacılığı Sektöründe Serbestleşme ve Rekabet, 2006, s.11). 2003 Ekim ayında Ulaştırma Bakanlığı tarafından "Bölgesel Havacılık Projesi" adıyla başlatılan proje çerçevesinde iç hat havayolu taşımacılığının gelişmesi için havaalanı ücretlerinde indirim yapılmış, özel işlem vergisi ve eğitime katkı payları yolcu biletlerinden kaldırılmıştır. Bu gelişmeler Türkiye'de iç hat taşımacılığının önünü açmış, iç hat yolcu sayısı hızla artmıştır (Oktal ve diğerleri, 2007, s.8).

Türkiye'de Mart 2010 tarihi itibarıyla faaliyet gösteren 17 havayolu işletmesinin 301 uçaklık filosu vardır ([www.shgm.gov.tr](http://www.shgm.gov.tr)). 17 havayolu işletmesinin 4 tanesi 27 kargo uçağı ile faaliyetlerini sürdürmekte, 7 tanesi içhat havayolu taşımacılığı hizmeti vermektedir. Türkiye'deki havayolu işletmelerinin filosu dar ve geniş gövdeli jetlerden meydana gelmektedir. Bölgesel uçak bulunmamaktadır. Türkiye'de faaliyet gösteren havayolu işletmeleri ve uçak sayıları Tablo 2'de görülmektedir. Bu uçaklar dar ve geniş gövdeli jet uçaklarından oluşmaktadır. Türkiye'deki havayolu işletmelerinin filusunda bölgesel uçak yoktur.

**Tablo 2. Türkiye'de ki Havayolu İşletmeleri ve Uçak Sayıları**

	İŞLETME ADI	TOPLAM UÇAK SAYISI	YOLCU UÇAĞI SAYISI	KARGO UÇAĞI SAYISI
1	THY A.O.	151	147	4
2	ONUR HAVA TAŞIMACILIK A.Ş.	22	22	-
3	SUNEXPRESS HAVAYOLLARI A.Ş.	21	21	-
4	PEGASUS HAVA TAŞIMACILIK A.Ş.	21	21	-
5	SKY HAVA TAŞIMACILIĞI A.Ş.	13	13	-
6	ATLASJET ULUSLARARASI HAVACILIK A.Ş.	13	13	-
7	MNG HAVAYOLLARI TAŞIMACILIK A.Ş.	10	-	10
8	SAGA HAVA TAŞIMACILIĞI A.Ş.	9	9	-
9	FREEBIRD HAVAYOLU TAŞ. ve TİC. A.Ş.	7	7	-
10	ACT HAVA YOLLARI A.Ş.	7	-	7
11	TURKUAZ HAVA TAŞIMA A.Ş.	6	6	-
12	KIBRIS TÜRK HAVAYOLLARI LTD.ŞTİ	6	6	-
13	ULS HAVA KARGO TAŞ. A.Ş.	6	-	6
14	IHY İZMİR HAVAYOLLARI A.Ş.	5	5	-
15	TURİSTİK HAVA TAŞIMACILIK A.Ş.	5	5	-
16	TAİLWİND HAVA YOLLARI A.Ş.	4	4	-
17	TUNCA HAVACILIK	1	1	-
	<b>TOPLAM</b>	<b>301</b>	<b>274</b>	<b>27</b>

Kaynak: shgm.gov.tr

2009 yılında 40'ı DHMİ'nin olmak üzere toplam 46 havaalanında 41.2 milyonu içhat, 44.3 milyonu dışhat olmak üzere toplam 85.5 milyon yolcu trafiğı gerçekleşmiştir ([www.dhmi.gov.tr](http://www.dhmi.gov.tr)). Şekil 1'de Türkiye'deki havaalanları harita üzerinde görülmektedir.





**Şekil 1. Türkiye’deki Havaalanları**

Kaynak: dhmi.gov.tr

Türkiye’de Nisan 2010 itibariyle iç hatlarda THY, Anadolujet, Onurair, Pegasus, Sun Express, Atlasjet ve İzair faaliyet göstermektedir. Havayolu işletmelerinin tarifeleri mevsimsel farklılıklar göstermektedir, 11 Nisan 2010 tarihinde içhat taşımacılık yapan havayolu işletmelerinin tarifelerinin incelenmesi sonucu; İstanbul Atatürk Havalimanı merkezli Atlasjet’in 6, Onurair’in 12, THY’nin 33 havaalanına sefer yaptığı belirlenmiştir. İstanbul Sabiha Gökçen Havalimanı merkezli Pegasus 16 havaalanına hizmet vermektedir. Ankara merkezli Anadolujet’in ise 27 havaalanına sefer düzenlemektedir. Uçuşlarında Antalya, İzmir ve İstanbul Sabiha Gökçen Havalimanı kullanan Sunexpress’in ise bu şehirlerden 17 noktaya sefer düzenlemektedir. İzair ise uçaklarını Pegasus uçuşlarının hizmetine vererek İzmir merkezli uçuşlarına devam etmektedir.

Türkiye’nin iki büyük şehri Ankara ve İstanbul’la Anadolu’daki şehirlerin havayolu bağlantısı büyük ölçüde sağlanmıştır. Fakat orta büyüklükteki şehirler arası ve küçük şehirler ile büyük şehirler arasında bölgesel havayolu taşımacılığı olmadığı için havayolu ulaşımı yoktur.

Havaalanı olduğu halde bölgedeki talebe ve havaalanlarına uygun uçak olmadığı için mevcut havaalanları açık olmasına rağmen Balıkesir, Tokat, Siirt, Zonguldak ve Alanya (Gazipaşa) şehirleri havayolu taşımacılığı hizmetinden yararlanamamaktadırlar. Türkiye’nin en gelişmiş şehirlerinden olan Bursa’dan ise haftada 4 kez ve sadece Ankara’ya uçuşlar vardır.

#### **4. TÜRKİYE’DE BÖLGESEL HAVAYOLU TAŞIMACILIĞI İHTİYACINI DOĞURAN NEDENLER**

Büyük bir coğrafyada yer alan, Balkanlar’da, Kafkasya’da ve Ortadoğu’da büyük etkisi olan Türkiye’de bölgesel havayolu taşımacılığı gelişmemiştir. Türkiye’nin siyasal başkenti Ankara ve ekonomik merkezi İstanbul hariç, diğer illerin arasında sınırlı havayolu taşımacılığı yapılmaktadır. Türkiye’de yolcu taşımacılığı büyük oranda karayollarıyla yapılması sonucu meydana gelen kazaların ekonomiye ve en önemlisi insan hayatına çok büyük maliyeti vardır. Ulaşım modları arasındaki bu dengesizliğin giderilmesi gereklidir.

Günümüzün en değerli unsuru olan ve kaybını telafi etmenin imkansız olduğu “zaman” kavramı toplumun her kesimindeki insan için çok önemlidir. İnsanlar çok önemli olmadıkça 15-20 saatlik uzun, zorlu, tehlikeli ve yorucu karayolu yolculuğu yapmak yerine gitmemeyi tercih edebilmektedirler. Demiryolu taşımacılığı ise sınırlı bölgelerde ve altyapının eski olması dolayısıyla karayolundan daha uzun sürede hizmet vermektedir. Denizyolu taşımacılığı ise ülkemizde etkin olarak kullanılmamaktadır. Bu yüzden birbirinden uzak şehirler arası ticaret, turizm vb. etkileşim olması gerektiği kadar gelişmemektedir. Bölgeler arası ulaşımında sorun yaşanmaktadır.



Yolcu taşımacılığındaki karayolu ağırlıklı mevcut sağlıklı yapının değiştirilmesi en azından bir kısmının havayoluna kaydırılması gereklidir. Bu sayede hem karayolu kazaları azalacak, hem uzak yerleşim bölgelerdeki ekonomi turizm ve ticaret nedeniyle gelişecek, hem de ulaşım sorunu olan bölgelerdeki şehirler büyük şehirlere oradan da dünyanın çeşitli noktalarına ve bu noktalardan kolayca ulaşabilme imkânına sahip olacaklardır. Bundan başka, ulaşımda kaybedilen işgücü zamanı ortadan kalkacağı için verimlilik artacak ve trafik kazaları nedeniyle yok olan işgücü kaybı ve maddi zararlar azalacak ve atıl durumda bulunan havaalanlarının hizmete sunulmasıyla istihdam artışı sağlanmış olacaktır.

Türkiye'nin bölgesel havayolu ihtiyacı mevcut ulaşımda karşılaşılan güçlükler, ekonomik, ticari ve turizm faaliyetlerinin geliştirilmesi, sosyal ve siyasal nedenler başlıkları altında ele alınarak değerlendirilecektir.

#### 4.1. Mevcut Ulaşımında Karşılaşılan Güçlükler

Bir dikdörtgeni andıran Türkiye coğrafyası (kuş uçuşu) batıdan doğuya yaklaşık 1650 km, kuzeyden güneye ise yaklaşık 650 km'dir. Batıdan doğuya doğru gidildikçe ortalama yükseklik artar. Kuzey ve güney kıyı şeridi boyunca paralel dağlarla çevrilidir. Toplam yüzölçümü ise yaklaşık 815 bin kilometrekaredir. Batıdan doğuya karayolu ile ulaşım hiç durmaksızın 24 saat, güneyden kuzeye ise yaklaşık 12 saattir.

2010 yılı tahmini 72,5 milyon olan nüfusun altıda biri İstanbul'da yaşamaktadır (tuik.gov.tr). Türkiye'nin ekonomik merkezi olan İstanbul ve siyasal başkenti olan Ankara ile bir çok ilin havayolu ulaşımı büyük ölçüde sağlanmış olmasına rağmen, ülke genelinde diğer şehirler arasında direkt havayolu ulaşımı mevcut değildir.

Büyük yerleşim merkezlerinden uzaktaki şehirler için havaalanlarının önemi, alternatif ulaşım modlarıyla ulaşımın uzun sürdüğü hallerde çok daha önemlidir. Örneğin, pist onarımı için 420 gün kullanıma kapanacak olan Kars Havaalanı için yerel yetkililer bu süre zarfında Kars'ta hayatın duracağı, çünkü Kars'ı batıya bağlayan tek yolun havayolu olduğunu ifade etmiştir. Havayolu olmadan hiçbir işadamı, akademisyen, heyet ve büyükelçinin şehirlerine gelmeyeceğini ayrıca kış turizmi için yurtiçi ve yurtdışından gelecek turistlerin gelmemesi durumunda Kars ekonomisinin büyük zarar göreceğini belirtmiştir (www.airporthaber.com). Türkiye'de şehirler arası ulaşım büyük ölçüde karayolu ile sağlanmakta ve bu durum birbirine uzak şehirler için uzun zaman almaktadır. Tablo 3'te Türkiye'nin en büyük 3 ilinden ve turizm merkezi olan Antalya'dan çeşitli illere olan hava, kara ve demiryolu ulaşım süreleri verilmiştir.

Tablo 3'te görüldüğü gibi havayolu ile Türkiye'nin Güney-Kuzey arası yaklaşık 1.5 saat, Batı-Doğu arası yaklaşık 2 saat sürerken karayolu ile bu süre yaklaşık 15-20 saat sürmektedir. Demiryolu ile ulaşım ise sadece belirli bölgeler için geçerli olup, demiryolu ile bir çok noktaya ulaşım yoktur ve olan yerlerde de seyahat süresi çok uzundur.

**Tablo 3. Büyük Şehirlerden Diğer Şehirlere Yapılan Yolculuk Süreleri (Saat)**

	Havayolu	Karayolu	Demiryolu
<b>Ankara</b>			
Ağrı	1.40	15	-
Batman	1.30	15	26
Erzincan	1.15	10	18
Siirt	1.20	15	28
<b>Antalya</b>			
Adana	0.55	8	-
Bodrum	0.45	8	-
Dalaman	0.45	5	-
Diyarbakır	1.40	15	-
Trabzon	1.30	20	-
<b>İstanbul</b>			
Denizli	1.10	8	15
Diyarbakır	1.55	20	35
Edremit	0.40	8	-
Erzincan	1.35	15	28
Erzurum	1.55	22	33
Elazığ	1.45	15	33
Kahramanmaraş	1.30	15	-
Kars	2.00	30	38
Kayseri	1.25	15	17
Nevşehir	1.20	10	-
Malatya	1.30	18	29
Muş	1.55	15	39
Sivas	1.30	18	21
Şanlıurfa	1.30	15	-
Uşak	1.00	8	-
Van	2.00	28	41
<b>İzmir</b>			
Adana	1.25	10	-
Antalya	1.00	9	-
Diyarbakır	1.55	20	-
Erzurum	1.55	21	-
Kayseri	1.25	10	-
Trabzon	2.00	24	-
Van	2.25	28	-

#### 4.2. Ekonomik-Ticari-Turizm Faaliyetlerinin Geliştirilmesi

Ulaşım süresinin 10 ila 20’li saatlerden birkaç saate inmesiyle bölgeler arası ticaret ve etkileşim artacaktır. Gelirin yüksek olduğu batı bölgelerinden gelirin daha düşük olduğu doğu bölgelerine turizm turları daha kolay düzenlenebilecek, işadamları yatırım yapmak veya ticaret yapmak için daha kolay gidebilme imkânına sahip olacaklardır.

Bakanlar Kurulu’nun 2006/10508 Sayılı Kararında “Bölgesel Gelişme ve Bölgesel Gelişmişlik Farklarının Azaltılması” başlığında belirtildiği gibi Türkiye Cumhuriyeti’nin yapmak istediklerinden biri de bölgesel gelişmişliği ülke geneline dengeli bir şekilde yaymaktır ([www.tbmm.gov.tr](http://www.tbmm.gov.tr)). Bunun için de önce ulaşımın kabul edilebilir sürede ve güvenli bir şekilde olması gereklidir.

Bu sayede batıdan doğuya gittikçe artan gelir dengesizliği bir ölçüde olsa giderilebilir. Ticaretin ve gelişmişliğin en önemli göstergelerinden biri ulaşılabilirliktir. Ülkenin batısındaki ve doğusundaki büyük şehirler arasında (İzmir-Erzurum) 2006’ya kadar direkt havayolu hizmeti yoktu. Benzer şekilde ülkenin kuzeyindeki ve güneyindeki büyük şehirler arasında da direkt havayolu hizmeti yoktu. Karayolu ile yaklaşık 20 saat süren Antalya-Trabzon arası uçakla sadece bir buçuk saat sürmektedir.

Bir turizm ülkesi olan Türkiye yılda 32 milyondan fazla turisti ağırlayarak, 21 milyar dolardan fazla turizm geliri elde etmektedir ([www.tuik.gov.tr](http://www.tuik.gov.tr)). Günümüzde insanlar zamanlarını en iyi şekilde değerlendirmek için ulaşımında harcadıkları süreyi en aza indirmek istemektedir. Çoğunlukla havayolu ile gelen yabancı turistler, her tarafı ayrı tarihi güzelliklerle dolu olan Türkiye’de etkin bir havayolu ağı olmadığı için sadece buldukları yerde tatillerini geçirmektedirler. Örneğin, Antalya’ya gelen bir turist 2006 yılına kadar havayolu ile İzmir’e Meryem Ana’yı ziyarete veya Trabzon’a Sümena Manastır’ına



veya Bodrum'a gitme olanağına sahip değildi. Bu turistler, Peri Bacalarını veya Truva Harabelerini görmek için havayolunu kullanma olanağına hala sahip değiller. Turizmden kazanılan geliri artırmak, turiste herkesin sunduğu deniz-güneş ikilisinin yanında tarihsel ve kültürel varlıklarımızı da pazarlamak istiyorsak gerekli altyapı çalışmaları yapılmamıştır. Bu kapsamda Kültür ve Turizm Bakanlığı da "bölgesel havayolu taşımacılığının önemi" hazırladığı yayında belirtmektedir (Türkiye Turizm Stratejisi Eylem Planı 2023, 2007, s.12).

İç hatlarda havayolu ulaşımının yaygınlaştırılması ile iç turizm'de canlanması özellikle doğu illerinde kış ve kültür turizmine yönelik seyahatlerin artması beklenmektedir. Bu sayede doğu bölgelerinde ekonomi canlanacak ve istihdam artacaktır. Turizmin ayrılmaz bir parçası olan hava ulaştırma sektöründe meydana gelen her yeni gelişme, turizm hareketlerini olumlu olarak etkileyecek ve ülkeye gelen turist sayısı ile konaklama süresinin uzatılmasında ve iç turizmin gelişmesinde önemli bir rol oynayacaktır.

### 4.3. Sosyal Nedenler

Sosyal devleti en kısa ve açık olarak kanunlarında ve icraatında toplum yararını gözeten devlet olarak tanımlayabiliriz. Bu temel ilke Anayasa'nın birçok (2, 5, 60 ve 61.) maddelerinde belirtilmiştir ([www.anayasa.gen.tr](http://www.anayasa.gen.tr)).

Türkiye Cumhuriyeti vatandaşlarına günümüzün en hızlı, rahat ve konforlu ulaşımı olan havayolu taşımacılığını sunmak için attığı adımları geliştirmek zorundadır. Ulaşılabilirliğin kolay olması bir şehrin veya bölgenin gelişmesindeki en önemli faktörlerden biridir. Eğitim ve sağlık hizmetleri devletlerin vatandaşlarına sunduğu en temel hizmetlerdendir. Bu hizmetlerin kolay ulaşılabilir olması o bölgede yaşayanlar için büyük öneme sahiptir. Büyük şehirlerden uzak bölgelerdeki yerlerde eğitim hizmeti için gelenler (öğretim görevlileri, öğretmenler vb.) için kolay ulaşılabilir olmanın önemi çok büyüktür. Bir çok kişi karayolu ile uzun süre seyahat edip hem zaman kaybı hem de yorgunluk yerine, oralara gitmemeyi tercih etmektedir.

Sağlık hizmeti doğal olarak büyük merkezlerde daha gelişmiştir. Acil durumlarda ve önemli rahatsızlıklarda hızlı bir şekilde bu merkezlere ulaşmak çok önemlidir. Böylece uzak bölgelerdeki yerleşim yerleri daha yaşanabilir hale gelir.

Türkiye'de özellikle doğu bölgelerimizdeki uzun ve zorlu kış koşulları göz önüne alındığında buradaki ulaşımın kesintisiz ve hızlı olmasının önemi daha da artmaktadır. Kilometrelerce yolu açık tutmaya çalışmakla, pist açık tutma maliyetleri ve olasılığı elbetteki karşılaştırılmaz.

### 4.4. Siyasi Nedenler

Türkiye'nin sınırları dışında kalmasına rağmen, ortak tarihi olan bölgeler ve siyasi yakınlığını artırmak istediği bölgelerle ulaşımı sınırlıdır. Karayolu ile uzun süre alan, havayolu ile bağlantısı sınırlı olan bu bölgelerle ülkemizin tarihi bağlarını güçlendirmesi, ekonomik ve siyasi ilişkilerini arttırması açısından bölgesel havacılıktan faydalanılabilir. Örneğin, Türkiye Kafkasya'da Azerbaycan ve Gürcistan'la çeşitli konularda siyasi ve ekonomik ortaklık yapmaktadır. Bunların başında Bakü-Tiflis-Ceyhan enerji koridoru gelmektedir. Bu ülkeler ilişkilerini geliştirmek için Bakü-Tiflis-Kars demiryolu projesi imzalamışlardır. Demiryolu yapımı, uzun süre alan ve yatırım maliyetleri yüksek olan bir iş olduğu için kısa zamanda sonuçlanması mümkün görülmemektedir. Bu noktada havayolu ulaşımı Türkiye'nin doğusundaki şehirleri, bu ülkelerin başkentleri ile bağlayarak karşılıklı etkileşimi arttıracığı düşünülmektedir.

Aynı şekilde Balkanlarda Bosna-Hersek, Kosova, Makedonya, Arnavutluk, Yunanistan ve Bulgaristan'da yaşayan Türk ve Müslümanlar bir şekilde Türkiye'nin etki alanındadırlar. Bu ülkelerden ülkemize göç eden çok sayıda vatandaşımız vardır. Bu bölgelere ulaşım karayolu ile uzun zaman almaktadır. Bölgesel havacılık Türkiye ile bu bölgeler arasındaki ilişkileri sağlamlaştırmak için kullanılabilir.

Siyasi nedenlerle açılan hatların elbette bu ülkelerle karşılıklı ticaret, turizm ve ilişkileri de geliştireceği açıktır. Havayolu ulaşımı sayesinde bu ülkelerle ilişkilerimizin gelişmesi ve karşılıklı etkileşimin artacağı tahmin edilmektedir.

#### **4.5. Türkiye’de Bölgesel Havayolu Taşımacılığı İhtiyacının Değerlendirilmesinden Çıkarılan Sonuç**

Büyük yüzölçümüne sahip, ulaşım modları arasında çok büyük dengesizlikler olan, bölgeler arası büyük gelir farkı olan, Anayasasında “sosyal devlet” olduğu belirten ve bölgesel bir güç olan Türkiye için bölgesel havacılığın gelişmesi çok önemlidir.

Bölgesel havacılığın gelişmesi ile büyük yüzölçümüne sahip Türkiye’de ulaşım süreleri 10-15 saatlerden 1-2 saate düşecek, bölgeler arası etkileşim, turizm ve ticaret artacak, komşu ülkelerle karşılıklı ticari ve siyasi ilişkiler gelişecektir.

Bölgesel havayolu taşımacılığının geliştirilmesi Türkiye’nin en büyük sorunlarından olan trafik kazalarını azaltma ve ticaret ve ekonomiyi geliştirerek istihdamı arttırmada da önemli katkıları olacağı düşünülmektedir.

### **5. TÜRKİYE’DE BÖLGESEL HAVAYOLU TAŞIMACILIĞININ GELİŞMESİ İÇİN YAPILMASI GEREKENLER**

Çalışmada, Kamu (Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü, Devlet Hava Meydanları İşletmesi, Devlet Planlama Teşkilatı) ve Özel sektör (THY, Onurair, İzair, SunExpress ve Atlasjet) yöneticileri ile görüşülerek, bölgesel havayolu taşımacılığı ile ilgili sorular sorulmuştur. Pegasus Havayolu ile birden fazla kez randevu alınmasına rağmen görüşülememiştir.

Görüşme (mülakat), sözlü iletişim yoluyla veri toplama tekniğidir. Görüşme, çoğunlukla, yüz yüze yapılmakta ise de, telefon ve televizyonlu telefon gibi anında ses ve resim iletilicileri ile de olabilir. İnsan yaşamında, görüşmenin, önemi ve o kadar da eski bir yeri vardır. Görüşme, bireylerin, çeşitli konulardaki bilgi düşünce, tutum ve davranışları ile bunların olası nedenlerinin öğrenilmesinde en kestirme yol olarak kullanılagelmiştir. Görüşmeler, görüşme amacına, görüşmeye katılanların sayısına, görüşülmek istenen kişi ile görüşmedeki kuralların katılığına bağlı olarak sınıflandırılabilirler. Görüşmeler, uygulanan kuralların katılığına göre, yapılanmış, yarı yapılanmış ve yapılmamış olmak üzere üçe ayrılabilir (Karasar, Bilimsel Araştırma Yöntemi, s.165-166). Yarı yapılanmış görüşmede; görüşmeci (mülakatçı) ana hatlarıyla bir yol haritasına sahiptir, ancak cevaplayıcının ilgi ve bilgisine göre bu genel çerçeve içerisinde farklı sorular sorarak konunun değişik boyutlarını ortaya çıkarmaya çalışır (Altunışık ve diğerleri, Sosyal bilimlerde Araştırma Yöntemleri, s.84).

Kamu ve özel sektör yöneticilerine; bölgesel havayolu taşımacılığı kavramı ile ilgili çeşitli sorular sorularak bölgesel havayolu taşımacılığının geliştirilmesi için düşünceleri ortaya konulmaya çalışılmıştır. Bu görüşmeler Ekim 2006- Mart 2007 tarihleri arasında Ankara, İstanbul ve İzmir’de yüz yüze gerçekleştirilmiştir. Sadece Sunexpress ile yoğun iş programları nedeniyle ikinci görüşme telefon ve elektronik posta yolu ile yapılmıştır. Soru formu Ek-1’dir.

Yapılan görüşmeler sonucunda; bölgesel havayolu taşımacılığı tanımlamada genel bir benzerlik olsa da, farklı şekillerde tanımlandığı, bölgesel havayolu işletmesi tanımının herkes tarafından farklı yapıldığı, bölgesel uçak kavramından genel olarak küçük kapasiteli yolcu uçaklarının anlaşıldığı, Bölgesel Havayolu Projesinin olması gereken bir uygulama olduğu ve Türk Sivil Havacılık Sisteminin büyümesine katkıda bulunduğu ama adıyla örtüşmediği, bu projenin iç hatların serbestleştirilmesi olduğu belirtilmiştir. Türkiye’de bölgesel havayolu işletmesi var mı sorusuna herkes farklı bir cevap vermiştir. Bu da Türkiye’de bölgesel havayolu işletmesi kavramının, havayolu sektörü yöneticilerinde bile farklı olduğu veya herkesin kendine göre bir tanımı olduğu sonucunu çıkarmaktadır. Bölgesel



havayolu taşımacılığının bölgeye sağlayacağı katkılar konusunda ise görüşme yapılanlar hemfikirler. TAI'nin bölgesel uçak üretimi ise, görüşülen taraflarca desteklenmektedir. Hatta bunun maliyetler düşünülmeden sağlayacağı katma değer ve yararlar için dahi olması gerektiğini savunanlar vardır.

Havayolu taşımacılığının en hızlı büyüyen bölümlerinden biri olan ve dünyada yaygın bir şekilde kullanılan bölgesel havayolu taşımacılığının geliştirilmesi için, Ek-1'de sorulan sorular kapsamında kendileriyle görüşme yapılan yöneticilerin açıklamalarına göre yapılması gerekenler dört madde altında toplanmıştır. Bunları; yasal düzenlemeler yapılmalı, bölgesel havayolu taşımacılığının desteklenme ihtiyacı, yerel yönetimlerin daha fazla inisiyatif almaları için gerekli düzenlemelerin yapılması ve özendirilmesi ve maliyet düşürücü uygulamalar başlıkları altında aşağıdaki gibi açıklayabiliriz.

### 5.1. Yasal Düzenlemeler Yapılmalı

Ulaştırma Bakanlığı ve Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü tarafından bölgesel havayolu taşımacılığı kavramı dünyadaki tanımlar göz önüne alınarak, Türkiye şartları doğrultusunda tanımlanmalı ve gerekli yasal düzenlemeler yapılmalıdır. Bölgesel hava taşımacılığının gelişmesi için önce ne olduğunun tanımlanması, bu tanım dahilinde bölgesel havayolu taşımacılığını geliştirmek için gerekli çalışmalar ivedilikle yapılmalıdır.

Bölgesel havayolu taşımacılığı için bu çalışmada kullanılan "ticari bir amaçla büyük yerleşim yerleri ve/veya toplanma merkezi havaalanları ile küçük ve orta büyüklükteki yerleşim yerleri arasında veya orta büyüklükteki yerleşim yerlerinin kendi aralarında yolcu, kargo ve postanın tarifeli olarak nispeten küçük uçaklarla taşınması" tanımı kullanılabilir.

Bu çalışma tamamlandıktan sonra SHGM tarafından Haziran 2007 Bölgesel havayolu taşımacılığı tanımlanmıştır.

### 5.2. Bölgesel Havayolu Taşımacılığının Desteklenme İhtiyacı

Bölgesel havayolu taşımacılığının tanımı yapıldıktan sonra, tamamen bölgesel havayolu taşımacılığı için kurulacak havayolu işletmelerine sürekli veya belirli bir süre için, diğer ülkelerin bölgesel havayolu işletmelerine verdikleri finansal destek uygulamaları incelenerek, Türkiye şartlarında uygun ve en verimli olabilecek şekilde gerekli destek verilmelidir. Dünyadaki örnekler incelenerek ve havayolu sektörü yöneticileri ile yapılan görüşmeler sonucunda elde edilen bu bulgular ışığında yapılabilecek finansal destekler sırasıyla; vergi kolaylığı, yatırım indirimi, yakıt, konma konaklama ve zarar etmeme garantisi aşağıda açıklanmıştır.

- Vergi kolaylığı,

Bölgesel havayolu işletmelerine her türlü mal ve hizmet alımlarında vergi indirimi sağlanabilir.

- Yatırım indirimi,

Genel olarak yatırım indirimi, "işletmelerin kazançlarından ayırarak yatırıma tahsis ettikleri fonların vergiden istisna edilmesidir. Bu şekilde belirli şartları taşıyan yatırımlar, belirli oranlarda vergiden istisna edilerek ekonomik kalkınma bakımından stratejik önem taşıyan bölgelere veya üretim türlerine yapılan yatırımlar teşvik edilmiş olur. Başka bir deyişle yatırım indirimi esas itibarıyla özel sektör yatırımlarının yönlendirilmesini amaçlayan bir vergi istisna rejimidir." (Yalçın, 1997, s.67) Bölgesel havayolu işletmelerine yaptıkları yatırımlar nedeniyle yatırım indirimi uygulanabilir. Örneğin, devletin uçulmasını istediği hatlarda kullanılmak üzere 100 koltuktan az kapasiteli uçak alan işletmelere yatırım indirimi uygulanabilir.

- Yakıt,

Bölgesel havayolu işletmeleri kullandıkları yakıt için %18 oranında ödedikleri KDV’den, bölgesel uçuşlar düzenledikleri için muaf tutulabilirler.

- Konma konaklama,

Bölgesel havayolu işletmelerinin DHMİ’ye havaalanı kullanımı için ödeyecekleri konma konaklama ücretleri, bölgesel havayolu taşımacılığını canlandırmak için belirli bir süre kaldırılabilir.

- Zarar etmeme garantisi,

Bölgesel havayolu işletmelerine Avrupa’da uygulandığı gibi devletin havayolu ulaşımını gerekli gördüğü hatlarda, devletin belirlediği fiyat, kapasite ve sıklıkta sefer yapmaları sonucu zarar etmeme garantisi verilebilir. Örneğin, devlet eğer bir bölgede ulaşım sorunu olduğunu düşünüyorsa o bölgedeki ekonomiyi canlandırmak veya ulaşımı kolaylaştırmak için bir takım şartlar belirleyerek, o bölgeye havayolu ulaşımı imkânı sağlar. Bunu gerçekleştiren bölgesel havayolu işletmesine zarar etmeme ve belirli bir kar payı garantisi verir.

### **5.3. Yerel Yönetimlerin Daha Fazla İnisiyatif Almaları İçin Gerekli Düzenlemelerin Yapılması ve Özendirilmesi**

Bölgesel havayolu taşımacılığında birinci derecede faydalanacak o bölgede yaşayan insanların, bu hizmete sahip çıkmaları ve “taşın altına ellerini sokmaları” için yerel yönetimlerin ve o ilin ticaret ve sanayi odalarının daha fazla inisiyatif almalarının sağlanması gereklidir. Bu konuda havaalanlarının işletilmesinin belediyelere verilmesi veya özel kurumlara kiralanması da düşünülmelidir.

### **5.4. Maliyet Düşürücü Uygulamalar**

Birim koltuk maliyeti dar gövdeli uçaklardan daha pahalı olan bölgesel uçakların, maliyetlerini azaltmak amacıyla çeşitli modeller planlanıp uygulanabilir. Örneğin, Türkiye için bir uçak modeli seçip, o uçakla ilgili tüm şirketlerin uçaklarına aynı bakım merkezinde hizmet verilebilir. Böylece bölgesel havayolu işletmeleri önemli bir maliyet kalemi olan teknisyen, yedek parça stoğu, bakım merkezi tesisleri gibi işlere kaynak ayırmak zorunda kalmazlar. Bu maliyetlerinin olmaması bölgesel havayolu işletmelerinin bilet fiyatlarına yansıtılabilir.

## **6. SONUÇ VE ÖNERİLER**

Ticari bir amaçla büyük yerleşim yerleri ve/veya toplanma merkezi havaalanları ile küçük yerleşim yerleri arasında veya küçük yerleşim yerleri arasında yolcu, kargo ve postanın tarifeli olarak nispeten küçük uçaklarla taşınması olarak tanımlayabileceğimiz bölgesel havayolu taşımacılığı, günümüzde ticari hava taşımacılığının en hızlı büyüyen bölümlerinden birisidir. Bölgesel havayolu işletmesi ise küçük yerleşim yerlerinden toplanma merkezlerine havayolu ile ulaşımı sağlayan, geleneksel veya düşük maliyetli havayolu işletmelerinin yeterli ve düzenli talep olmadığı için hizmet vermediği ulusal veya uluslararası hatlarda faaliyette bulunan havayolu işletmeleri olarak tanımlanabilir.

Türkiye’de ulaşım modları arasında büyük dengesizlikler vardır. Yolcu taşımacılığında karayolunun payı %90 civarındadır. Karayollarının yoğun bir şekilde kullanılması yoğun bakım ve onarım maliyetlerine ve kazalar nedeni ile de can ve mal kaybına neden olmaktadır. Türkiye’de demiryolu taşımacılığı ise Cumhuriyet’in ilk yıllarından sonra neredeyse hiçbir gelişme gösterememiştir. Denizyolu taşımacılığı da sadece denize kıyısı olan şehirler arasında sınırlı bir şekilde ve şehir içi taşımacılıkta kullanılmaktadır. Havayolu taşımacılığı, 1983 yılında 2920 sayılı Kanun ve 2003 yılında başlatılan “Bölgesel Havacılık Projesi” ile gelişimini hızlandırmıştır. 1983’te özel işletmelere havayolu ve havaalanı işletim hakkı verilmiş, 2003’te ise iç hatlarda havayolu taşımacılığı serbest bırakılmıştır.



Büyük bir coğrafyada yer alan, çevresindeki bölgelerle (Kırım, Kafkasya, Balkanlar, Ortadoğu) ticari, ekonomik, turistik ve akrabalık ilişkileri olan Türkiye, bölgesel havayolu taşımacılığının gelişmesiyle ülke içi ve çevresindeki bölgelerle olan ulaşımını kolaylaştıracaktır. Türkiye’de diğer ulaşım modları ile coğrafi bölgeler arası 10’lu, 20’li saatlerle ifade edilen ulaşım, havayolu ile sadece 1-2 saat sürmektedir. Bölgesel havayolu taşımacılığının Türkiye’de gelişmesi ile ulaşım kolaylaşacak, ekonomik-turizm-ticari faaliyetler gelişecek, günümüzde Türkiye sınırları dışında kalmış Türkiye’nin etki alanındaki bölgelere kolay ulaşım imkanı sağlanacak ve Türkiye’deki ulaşım modları arasındaki dengesizlik bir parça da olsa giderilmiş olacaktır.

Bölgesel havayolu taşımacılığının Türkiye’de gelişmesi için bölgesel havayolu taşımacılığı ile ilgili kavramlar, hiçbir karışıklığa yer vermeyecek şekilde, Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü tarafından açıkça tanımlanmalı, gelişmiş ülkelerdeki destekleme modelleri incelenerek Türkiye şartlarına özgü bir model oluşturulmalı, mutlaka yerel yönetimlerin (belediye, meslek odaları vb.) katkısı sağlanmalıdır.

Dünyada özellikle gelişmiş ülkelerde yoğun olarak kullanılan bölgesel havayolu taşımacılığının Türkiye’de gelişmesi için gerekli düzenlemeler gerçekleştirildiği taktirde gelişecek bölgesel havayolu taşımacılığı sayesinde; yurtiçi ulaşımda karşılaşılabilecek güçlükler azalacak, atıl durumdaki havaalanlarını kullanma imkanı olacak, turizmin gelişmesi sağlanacak, zamandan tasarruf edilecek, yeni iş alanları doğacak ve Türkiye’nin tarihsel ve kültürel birliğinin olduğu bölgelerle ekonomik ve ticari ilişkileri geliştirecektir

#### KAYNAKÇA

- Altunışık, R., Coşkun, R., Bayraktaroğlu, S. ve Yıldırım, E. (2005).** *Sosyal Bilimlerde Araştırma Yöntemleri*. Sakarya Kitapevi. İstanbul.
- Boyd, E. A. (2007).** *The Future of Pricing*. Palgrave Macmillan,(New York, USA).
- Demsey, P. S. ve Gesell E. L. (1997).** *Airline Management: Strategies for the 21st Century*. Coast Aire Publications, (Arizona,USA).
- Dunning-Mitchell, L. ve Cox, M. (2009).** “Regional Airline Rankings”, *Airline Business*, Sayı:25/11.
- Forbes, S. J. ve Lederman, M. (2008).** *Advances in Airline Economics 2*. Ed: D. Lee, *The Role of Regional Airlines in the US Airline Industry*. (s.193-208). UK:Emerald.
- Holloway, S. (2008).** *Straight and Level Practical Airline Economics*. Ashgate, (Cornwall,Great Britain)
- Grosche, T. (2009).** *Computational Intelligence Integrated Airline Scheduling*. Springer (Warsaw, Poland).
- İktisadi Araştırmalar Vakfı. (2006).** *Sivil Hava Taşımacılığı Sektöründe Serbestleşme ve Rekabet*. İstanbul.
- Kane, R. M. (2007).** *Air Trasportation*. Fifteen Edition, Kendall/Hunt Publishing Company (Iowa, USA).
- Karasar, N. (2007).** *Bilimsel Araştırma Yöntemi*. Nobel Yayın Dağıtım. Ankara.
- Oktal, H., Küçükönel, H., Durmaz, V., Sarılgan, A.E. ve Ateş, S.S. (2007).** *Eskişehir ve Çevre İllerinde Havayolu Yolcu Talebini Yaratacak Faktörlerin Analizi*. T.C. Anadolu Üniversitesi Yayınları No:1779, Eskişehir.



**Şengür, Y. (2004).** *Havayolu Taşımacılığında Düşük Maliyetli Taşıyıcılar ve Türkiye’deki Uygulamaların Araştırılması*, Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Eskişehir.

**T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı. (2007).** *Türkiye Turizm Stratejisi Eylem Planı 2023*, Ankara.

**Yalçın, H. (1997).** *Yatırım İndirimi Uygulama Esasları*. Klavuz Yayınları, İstanbul.

**Wells, A. T. (1999).** *Air Transportation A Management Perspective* (Dördüncü Basım. Belmont: Wadsworth Publishing Company.

**Wensveen, J.G. (2007).** *Air Transportation A Management Perspective*. Sixth Edition, Ashgate, (Cornwall, Great Britain).

### İNTERNET KAYNAKLARI

**Havaalanı Kapanacak Hayat Duracak (2006).** 4 Eylül 2006 tarihinde şu adresten erişilmiştir: <http://www.airporthaber.com/hb/detay.php?id=7604>

**Türkiye Cumhuriyeti Anayasası (2010).** 12 Ocak 2010 tarihinde şu adresten erişilmiştir: [www.anayasa.gen.tr](http://www.anayasa.gen.tr)

**Air Transport Action Group (2010).** The economic and social benefits of air transport 2008, 7 Mart 2010 tarihinde şu adresten erişilmiştir: [www.atag.org](http://www.atag.org)

**Havaalanlarımız (2010).** 15 Mart tarihinde şu adresten erişilmiştir: [www.dhmi.gov.tr](http://www.dhmi.gov.tr)

**Richest nations (per capita GDP) 07 Nisan 2010 tarihinde şu adresten erişilmiştir:** [http://www.economywatch.com/world\\_economy/richest-nations/](http://www.economywatch.com/world_economy/richest-nations/)

**European Regions Airline Association (2006).** Definition of Regional Airlines, 02 Ağustos 2004 tarihinde şu adresten erişilmiştir: [www.eraa.org/regionalaircraft.html](http://www.eraa.org/regionalaircraft.html)

**European Regions Airline Association, (2004).** 2 Ağustos 2004 tarihinde şu adresten erişilmiştir: [www.eraa.org/faqs.html](http://www.eraa.org/faqs.html)

**The Market for RegionalTransport Aircraft, Forecast International,** 18 Şubat 2010 tarihinde şu adresten erişilmiştir: [www.forecastinternational.com/samples/F612\\_CompleteSample.pdf](http://www.forecastinternational.com/samples/F612_CompleteSample.pdf)

**Market Reserch.com (2004).** 02 Ağustos 2004 tarihinde şu adresten erişilmiştir: [www.marketresearch.com/researchindex/726865.html](http://www.marketresearch.com/researchindex/726865.html)

**Air Transport Group, Cranfield University (2002).** Public Service Obligations in Europe: a comparative study. Cranfield: Cranfield University, School of Engineering, 29 Temmuz 2006 tarihinde şu adresten erişilmiştir: [http://www.hie.co.uk/HIE-cranfield-pso-report\(small\).pdf](http://www.hie.co.uk/HIE-cranfield-pso-report(small).pdf)

**World Economic Outlook Database October 2009.** 25 Mart 2010 tarihinde şu adresten erişilmiştir: <http://www.imf.org/external/pubs/ft/weo/2009/02/weodata/index.aspx>

**Regional Airline Association (2006).** Definition of Regional Airlines, 26 Haziran 2006 tarihinde şu adresten erişilmiştir: [www.raa.org](http://www.raa.org)

**Regional Airline Association (2004).** 01 Ağustos 2004 tarihinde şu adresten erişilmiştir: [www.raa.org/newsdesk/Industry%20Fact%20Sheet.htm](http://www.raa.org/newsdesk/Industry%20Fact%20Sheet.htm)



- Resmi Gazete (2007).** Ticari Hava Taşıma Yönetmeliği SHY-6A, 15 Nisan 2009 tarihinde şu adresten erişilmiştir: [www.resmi-gazete.org/tarih/20070601-6.htm](http://www.resmi-gazete.org/tarih/20070601-6.htm)
- Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü, (2010).** Havaalanlarımız 07 Mart 2010 tarihinde şu adresten erişilmiştir: [www.shgm.gov.tr](http://www.shgm.gov.tr)
- Ulaştırma Bakanlığı (2006).** 04 Eylül 2006 tarihinde şu adresten erişilmiştir: [www.ubak.gov.tr/tr/alt/bulten/ab.htm](http://www.ubak.gov.tr/tr/alt/bulten/ab.htm)
- Plan ve Bütçe Komisyonu Raporu (2006).** 03 Ocak 2010 tarihinde şu adresten erişilmiştir: [www.tbmm.gov.tr/sirasayi/donem22/yil01/ss1269m.htm](http://www.tbmm.gov.tr/sirasayi/donem22/yil01/ss1269m.htm)
- Türk Hava Yolları (2010).** 16 Ocak 2010 tarihinde şu adresten erişilmiştir: [www.thy.com/tr-TR/corporate/about\\_us/history.aspx](http://www.thy.com/tr-TR/corporate/about_us/history.aspx)
- Türkiye İstatistik Kurumu Turizm İstatistikleri 2009 Yılı IV. Dönem (2010).** 10 Nisan 2010 tarihinde şu adresten erişilmiştir: [www.tuik.com.tr](http://www.tuik.com.tr)
- Türkiye İstatistik Kurumu Adrese Dayalı Nüfus Kayıt Sistemi Nüfus Sayım Sonuçları (2009).** 10 Nisan 2010 tarihinde şu adresten erişilmiştir: [www.tuik.com.tr](http://www.tuik.com.tr)
- Türkiye İstatistik Kurumu Gayri Safi Yurtiçi Hasıla IV. Dönem (2010).** 10 Nisan 2010 tarihinde şu adresten erişilmiştir: [www.tuik.gov.tr](http://www.tuik.gov.tr)
- The World Bank (2010).** Data and Statistics for Turkey, 15 Şubat 2010 tarihinde şu adresten erişilmiştir: [www.worldbank.org.tr/WBSITE/EXTERNAL/COUNTRIES/ECAEXT/TURKEYE/XTN/0,,contentMDK:20187337~pagePK:1497618~piPK:217854~theSitePK:361712,00.html](http://www.worldbank.org.tr/WBSITE/EXTERNAL/COUNTRIES/ECAEXT/TURKEYE/XTN/0,,contentMDK:20187337~pagePK:1497618~piPK:217854~theSitePK:361712,00.html)

## EK-1

### Türkiye’de Bölgesel Havayolu Taşımacılığının Geliştirilmesine İlişkin Soru Formu

1. Çalıştığınız kurum ya da işletmenin unvanı nedir?
2. Görev pozisyonunuz nedir? Kaç yıldır bu görevdesiniz?
3. “Bölgesel havayolu taşımacılığı” kavramı sizin için ne ifade etmektedir?
4. “Bölgesel havayolu işletmesini” nasıl tanımlarsınız? Sizce bölgesel havayolu işletmelerinin diğer havayolu işletmelerinden ayrılan özellikleri nelerdir?
5. Bölgesel uçak sizin için ne ifade etmektedir?
6. Ulaştırma Bakanlığı tarafından “Bölgesel Havacılık” adıyla 2003’te başlatılan proje hakkındaki görüşleriniz nelerdir?
7. “Bölgesel Havacılık” projesinin ismi ve uygulamadaki durum hakkındaki görüşleriniz nelerdir?
8. Sizce Türkiye’de “bölgesel havayolu işletmesi” var mıdır? Varsa hangileridir? Yoksa neden?
9. Dünya’daki “bölgesel havayolu işletmeciliği” modelleri Türkiye’de uygulanabilir mi? Neden? Lütfen açıklayınız.

10. Sizce Türkiye’de “bölgesel havayolu taşımacılığına” ihtiyaç var mıdır? Neden?
11. Türkiye’de “bölgesel havayolu taşımacılığının” gelişmemesinin nedenleri nelerdir?
12. Türkiye’de “bölgesel havayolu taşımacılığının” gelişmesi için neler yapılabilir?
13. Türkiye’deki “bölgesel havayolu pazarında” talebi oluşturan faktörler neler olabilir?
14. Bölgesel havayolu işletmelerinin müşteri profili sizce nasıl olabilir?
15. Size göre Türkiye’de “bölgesel havayolu taşımacılığının” gelişmesine en uygun bölgeler ve hatlar (ya da pazarlar) hangileridir? Nedenleriyle lütfen açıklayınız.
16. Türkiye’deki mevcut havaalanları ve seyrüsefer sistemleri gibi altyapı ve donanım bölgesel havayolu taşımacılığı için yeterli midir?
17. Avrupa ve ABD’de yoğun olarak kullanılan bölgesel hatların devlet tarafından finansal olarak desteklenmesi (PSO ve EAS) konusundaki görüşleriniz nelerdir?
18. Bölgesel hatların Türkiye’de devlet tarafından finansal olarak desteklenmesi hakkındaki görüşleriniz nelerdir? Devlet bölgesel havayolu taşımacılığını hangi yöntemlerle destekleyebilir?
19. Eğer Türkiye’de bölgesel havayolu taşımacılığının finansal olarak desteklenmesi gerektiğini düşünüyorsanız Devlet dışında destek verenler olmalı mıdır? (Ticaret ve Sanayi Odaları, Meslek Örgütleri, diğer yerel yönetim birimleri gibi...) Bunlar bölgesel havayolu taşımacılığını nasıl destekleyebilir?
20. Bölgesel hatların finansal olarak desteklenmesi durumunda sağlayacağı katkılar ve bunun maliyeti ile ilgili görüşleriniz nelerdir?
21. TAI’nin bölgesel uçak üretimi projesi hakkındaki düşünceleriniz nelerdir?
22. Bölgesel havayolu taşımacılığının gelişmesinin mevcut havayolu işletmelerine ve havaalanlarına etkileri neler olabilir?
23. THY’nin iç hatlar için yeni bir işletme kurması hakkındaki düşünceniz nedir?
24. Türkiye’de son yıllarda yaşanan sivil hava taşımacılığındaki gelişim eğilimi ile ilgili beklentileriniz nelerdir?
25. Kamunun desteğinin alınması, havayollarının işbirliğinin sağlanması, havaalanlarının düzenlenmesi, tanıtım ve bilgilendirme araçlarının etkin kullanılması ve bu modelin bilimsel araştırmalarla şekillendirilmesi iyimser varsayımı altında, Türkiye’de "bölgesel havayolu taşımacılığı" modelinin tüm yönleriyle tasarlanıp uygulanması durumunda; Türk Sivil Havacılığı’nın gelişimine olabilecek etkisi ve katkısı konusundaki düşüncenizi açıklar mısınız?

