



## Nereden... ...nereye? Hava Taşımacılığında Durum

**Can EREL**  
Uçak Mühendisi  
[can.ereel@canerel.com.tr](mailto:can.ereel@canerel.com.tr)



St. Petersburg Airboat Line şirketinin, Benoist Type XIV uçan botu ile, ödeme karşılığı uçan İLK yolcuyla taşıdığı uçuşun 102'inci yıldönümü 1 Ocak 2016 günü idrak edilecek...

Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü (ICAO) tarafından 22 Aralık 2015 günü yayınlanan basın bülteninde dünya hava taşımacılığı trafiğindeki büyümenin sürdüğü ve havayollarının kâr rekoru yaşadığı 2015 yılında akılda kalacak detaylar yayınlandı...

Bir önceki yıla göre yüzde 6,4 artış gözlenen tarifeli uçuşlar ile 3,5 milyar yolcu taşındığı 2015 yılında gidiş uçuşları sayısı (departures) 34 milyon adete ulaşmış, tarifeli uçuşlar toplamında yolcu-kilometre geliri (Revenue Passenger-Kilometres, RPK) ise geçen yıla göre % 6,8 artarak 6,562 milyar RPK olarak gerçekleşmiştir. Unutmamak gerekir ki, 2014 yılında da, bir önceki yıla göre RPK artışı %6,0 ile havacılık tarihinde yine bir rekordu...

Dünyada 1,1 milyar turistten yarısından fazlası, oluşturulan ticarî değerlerin %35'inin havayolu ile taşındığı 2015 yılında 1400 ticari havayolu, 4130 havalimanı ve 173 hava seyrüsefer hizmet sağlayıcısı ile oluşan dünya hava taşımacılığı endüstrisi bu yıl da dünya turizmi ve ticaretinin gelişmesinde kritik rol oynamıştır.

Geçen 102 yılda 1 kişi ile başlayan dünya hava taşımacılığında bu gelişmeyi sağlayan üç temel etkenden söz edilebilir:

### **Düşük Maliyetli Taşıyıcı Faaliyeti**

Düşük maliyetli taşıyıcılar (Low-Cost Carriers, LCCs) 2015 yılında 950+ milyon yolcu ile toplam yolcunun %28'ini taşımışlardır. Özellikle gelişmekte olan ekonomilerde düşük maliyetli havayolu varlıklarındaki artış genelde yolcu trafiğindeki artışa katkı sağlayan önemli bir etken olmuştur.

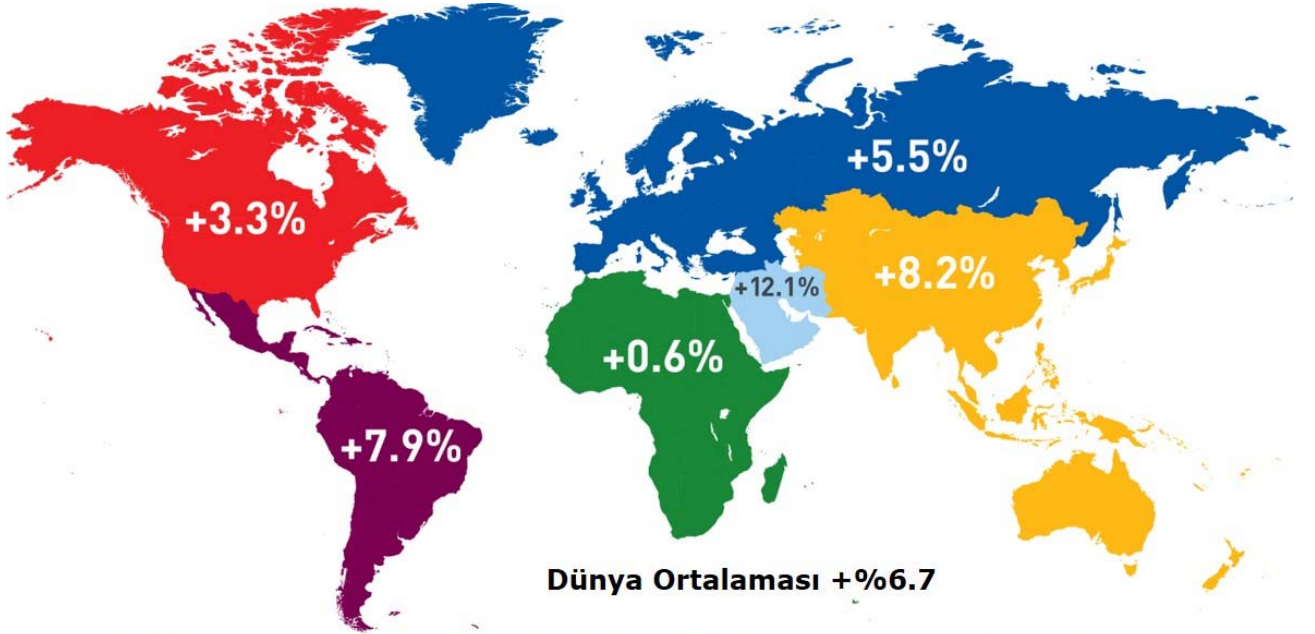
### **Yakıt Fiyatında Düşüş**

Gelişmiş ve gelişmekte olan ekonomilerin miskin gelişme hızlarına rağmen, dünyadaki yolcu trafiği (RPK), geçen yılki rekor artışın da bir puan üzerinde artmıştır. Yakıt fiyatlarında yaklaşık %40 düşüşün hava taşıyıcılarına daha düşük bilet fiyatı esnekliği getirerek bu artışı teşvik etmeye yardım ettiği belirtilebilir.



## Yolcu Koltuğu Kapasitesi Artışı

Havayollarının sunduğu küresel ölçekte koltuk-kilometre mevcudu (Available Seat-Kilometres, ASKs) %6,1 ve sefer doluluk oranı %0,5 artmıştır.



## Tarifeli Uçan Yolcu Trafiği (RPK) 2015 Büyüme Oranı – Bölgesel © ICAO

Ancak, hava yük taşımacılığı hala sorunlu....

Dünyada 2015 yılında tarifeli yük (hava kargo) trafiği, ton-kilometre yük (Freight Tonne-Kilometres, FTKs) %2,2 artmıştır. Bu yıllık artış, bir önceki yıl yaşanan %4,9 seviyesindeki artışın yarısının da altında oluşu dünya ekonomisindeki durgunluğun bir yansıması olarak değerlendirilebilir. Hava kargoda dikkat çeken diğer hususlar da,

- Uluslararası yük taşımacılığın %2,9 arttığı (2014 yılı artışı %5,2),
- Uluslararası yük taşımacılığında 2014 yılında tespit edilen %50 doluluk oranının %47 seviyesine düşmesi,
- Yolcu taşımacılığı yapan uçakların yük taşıma kapasitelerinde dikkat çeken artış eğilimi,

olmuştur.

Dünya hava taşımacılığında gelecek yıl güneş parlak!

Yakıt gideri, 2014 işletme giderlerinin yaklaşık 1/3'ünü oluşturmuştur. Yakıt giderinde 2015 yılında yaşanan %40 gibi dikkat çekici seviyede düşüş ve trafikte yaşanan artış ile güçlü dolar ve havayolu birim maliyetlerine karşı olumlu bir dengeleme karışımı oluşturmuştur.

Sonuç olarak, dünya hava taşımacılığı endüstrisi 2015 yılını yaklaşık 60 milyar dolar seviyesinde bir işletme kârı ve %7,6 seviyesinde bir marj ile yeni bir rekoru kırarak tamamlayacaktır.

ICAO yakıt fiyatındaki düşüş ve dünya ekonomisindeki gelişmenin sürmesine bağlı olarak yaşanan gelişmelerin süreceği beklenmektedir.



## Türkiye’de Durum

Kesin rakamların Mart 2016 içinde yayınlanması beklenen ulusal hava taşımacılığımızda kullanılan uçak sayısı yaklaşık %25 artarak 500 adedin üzerine çıkmış, çalışan sayısı ve gelirler Türkiye’de artmıştır.

Ulusal hava taşımacılığında verilen (turist getiren uçak başına 6 bin dolar) yakıt desteği, dünya genelinde görülen gelişmenin etkisini daha da artırmıştır.

Bu yıl 7.4 milyara yaklaşan dünya genelinde bireyin uçuş ihtiyacının 0,473 olduğu 2015 yılında, nüfusu 77,5 milyona yaklaşan Türkiye genelinde bireyin uçuş ihtiyacı ise 2,323 (dünya ortalamasının 4,9 katı) oldu. (Türkiye’de 2015 yılında taşınan yolcu sayısının 180 milyon seviyesinde olması bekleniyor).

Türkiye’de uluslararası uçak ve yolcu trafiğinin ulusal uçak ve yolcu trafiğinin artışına göre çok daha az gelişmesi son iki yıldır dikkat çekiyordu; ancak, bölgedeki olumsuz gelişmelerin orta-uzun vadede normalleşeceği beklentisi, sayısı her yıl artan ikili anlaşmaların da etkisi ile, nerede ise her kıtada artan, varış noktalarının sayısı ve özellikle İstanbul’da, 76,5 milyon m<sup>2</sup>.lik arazide yaklaşık 9700 çalışanı, 800 iş makinası, 1000 adete yakın kamyonun günde 800 bin m<sup>3</sup> hafriyat hacmi ile inşaatı devam eden yeni havalimanının,

- 3 pist,
- 143 uçak yolcu köprüsü,
- 253 uçak parkı,
- 18 bin araç parkı,

kapasitesi ile 2018 yılının ilk yarısında devreye girmesi ile bu durumun tersine çevrilebileceği umudu taşıyordu...

İTÜ Vakfı'nın "Ulaştırma" teması ile hazırlanan 71 sayılı dergisi için Kasım 2015 ortasında hazırladığım "**Ulaştırma Açısından Havacılık Endüstrisi Dünya ve Türkiye’deki Gelişmeler**"; makalemi,

"...

*Yolcu ve yük hava ulaşımı konusunun sosyoekonomik, sosyo-politik, teknik ve teknolojik dinamiklerinin ötesinde, Türkiye coğrafyasına bahsedilmiş görünen ve gelecek birkaç on yılda da olumlu etkisini sürdürecektir bir zincir özellik var. Şöyle ki;*

- *Dünya hava ulaştırmasının ağırlık merkezi her geçen yıl ülkemize daha fazla yaklaşmaktadır ve gelecek 20 yılda çok daha fazla yaklaşacaktır.*

### Hava Ulaştırması Ağırlık Merkezi Değişimi

Geographic center of gravity of departing/arriving/connecting passengers per city

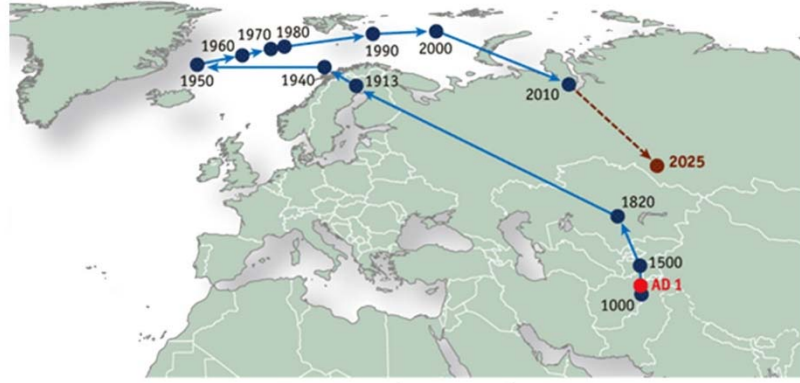


Kaynak: THY (May 2103) & Airbus GMF 2012-2031  
Traffic as month of September; estimates for historic passenger derived from offered seats; respective centres of gravity as median of city coordinates weighted by passenger traffic.



- *Dünya ekonomisinin ağırlık merkezi de, Türkiye'yi hava ulaştırması apırlık merkezi ile arasında tutmaktadır ve ülkemizin bu durumu gelecek 20 yılda devam edecektir.*

#### Hava Ulaştırması ve Tarih Boyunca Ekonomi Ağırlık Merkezi Değişimi



Dünya Ekonomisi Ağırlık Merkezi Değişimi  
© McKinsey Global Institute 2012

©2015 www.casertel.com.tr

*Ve dolayısı ile parametreleri arasında karşılıklı bağımlılık bulunan "sivil havacılık" ve "küresel ekonomi" yönünden sahip olunan bu önemli avantaj gelecek 10-20 yılda daha da artan eğilime sahiptir.*

*Türkiye'nin doğal ve kültürel varlıkları ve tarih dokusu ile, havacılığın işbirliği içinde olduğu turizm sektörü sayesinde de sahip olduğu cazibenin sürekliliği belirtilen avantaj üzerinde ciddi bir çarpan etkisi de oluşturduğu açıktır.*

*Örneğin, normal şart ve istikrar altında, bu doğal etki ve mega şehir kimliği ile İstanbul'daki hava trafiği, yolcu ve yük miktarının gelecek her 10 yıl içinde ikiye katlanarak süreceği bir gelişme potansiyeli olduğunu söyleyebilirim...*

*Hazır mıyız?*

..."

değerlendirmesi ile tamamlamıştım.

Ancak birkaç hafta içinde ulusal ve uluslararası ölçekte değişimler o kadar hızlı oldu ki...

Dünya hava taşımacılığında beklenen heyecan verici güneş ışığı, semalarımızdaki bulut nedeni ile, 2016 yılında ülkemizi hakketti ölçüde ısıtmayabilir. Son 6 haftada ortaya çıkan iç ve dış sorunlar nedeni ile ortaya çıkan durum, örneğin,

- Yıllık 4,5 milyon turist kaybı beklenen Rusya'nın, yolcu başına 70-100 dolar hava taşımacılığı gelirin elde edildiği uçuşların iptalinin ve/veya önemli ölçüde azalmasının,
- Çevre ülkelerdeki gelişmeler nedeni ile bölge hava sahası kullanımını risklerinde artışın,

zaten nispeten düşük olan uluslararası uçak ve yolcu trafiği gelişimini daha da düşürmesi olasılığı nedeni ile tüm sektör kurum ve kuruluşlarını, sermayedar ve çalışanlarının sahip olduğu imkan ve kabiliyetleri daha iyi kullanılmasını çok daha anlamlı hal getiriyor.

**Hazır mıyız?**





**NOT:** Türkiye Geneli..

... Havalimanlarından hizmet alan yolcu sayısı yıl sonunda **181.689.522** (Yıllık Artış %**+9,3**) yolcu sayısına ulaştı.

**Toplam Uçak Trafığı:** 1.842.672 (Yıllık Artış %**+8,2**)

İç Hatlar 835.677 (Yıllık Artış %**+10,8**)

Dış Hatlar 620.764 (Yıllık Artış %**+4,9**)

**Toplam Yolcu Trafığı:** 181.689.522 (Yıllık Artış %**+9,3**)

İç Hatlar 97.485.677 (Yıllık Artış %**+14,1**)

Dış Hatlar 83.861.244 (Yıllık Artış %**+4,4**)

Direkt transit yolcu 342.601

**Toplam Yük** (kargo+posta+bagaj) **Trafığı:** 3.060.951 ton (Yıllık Artış %**+5,8**)

İstanbul Hava Ulaşımında Liderliğini Sürdü - 2015 yılında 89.435.167 yolcu İstanbul havalimanlarına geldi...

Atatürk Havalimanı 61.322.729 (Yıllık Artış %**+8**)

Sabiha Gökçen Havalimanı 28.112.438 (Yıllık Artış %**+19,7**)

...

Böylece...

... Türkiye genelinde bireyin uçma ihtiyacı ise 2,344 (dünya ortalamasının 4,96 katı) olarak gerçekleşmiş oldu.

**Kaynak** - DHMİ; "[2015 Yılı Uçak, Yolcu Ve Yük İstatistikleri Açıklandı...](#)"; 07.01.2015.

#### **KAYNAKÇA** :

1. Can EREL; "Aşk, Hava'da! - Havacılık & Havacı, Durum ve Verilerle..."; Orta Doğu Teknik Üniversitesi - Havacılık & Uzay Topluluğu Konferansı; Ankara; 25.11.2014.
2. Can EREL; "Ulaştırma Açısından Havacılık Endüstrisi Dünya ve Türkiye'deki Gelişmeler"; İstanbul Teknik Üniversitesi Vakfı Dergisi; İstanbul; Ocak 2016.
3. ICAO; "[Continuing Traffic Growth and Record Airline Profits Highlight 2015 Air Transport Results](#)"; 22 Aralık 2015.
4. [WorldOMeters](#)