

Havayolu Taşımacılığı ve Rekabet Stratejileri

Öğr. Gör. Ali Ceyhun CAM

— 4. Baskı —





Öğr. Gör. Ali Ceyhun CAM

HAVAYOLU TAŞIMACILIĞI VE REKABET STRATEJİLERİ

ISBN 978-605-241-104-9

DOI 10.14527/9786052411049

Kitap içeriğinin tüm sorumluluğu yazarlarına aittir.

© 2020, PEGEM AKADEMI

Bu kitabın basım, yayım ve satış hakları Pegem Akademi Yay. Eğt. Dan. Hizm. Tic. A.Ş.'ye aittir. Anılan kuruluşun izni alınmadan kitabın tümü ya da bölümleri, kapak tasarımı; mekanik, elektronik, fotokopi, manyetik kayıt ya da başka yöntemlerle çoğaltılamaz, basılamaz ve dağıtılamaz. Bu kitap, T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı bandrolü ile satılmaktadır. Okuyucularımızın bandrolü olmayan kitaplar hakkında yayınevimize bilgi vermesini ve bandrolsüz yayınları satın almamasını diliyoruz.

Pegem Akademi Yayıncılık, 1998 yılından bugüne uluslararası düzeyde düzenli faaliyet yürüten **uluslararası akademik bir yayınev**idir. Yayımladığı kitaplar; Yükseköğretim Kurulunca tanınan yükseköğretim kurumlarının kataloglarında yer almaktadır. Dünyadaki en büyük çevrimiçi kamu erişim kataloğu olan **WorldCat** ve ayrıca Türkiye'de kurulan **Turcademy.com** tarafından yayınları taranmaktadır, indekslenmektedir. Aynı alanda farklı yazarlara ait 1000'in üzerinde yayını bulunmaktadır. Pegem Akademi Yayınları ile ilgili detaylı bilgilere <http://pegem.net> adresinden ulaşılabilir.

1. Baskı: Ekim 2017, Ankara

4. Baskı: Aralık 2020, Ankara

Yayın-Proje: Özge Yüksek

Dizgi-Grafik Tasarım: Müge Çetin

Kapak Tasarımı: Pegem Akademi

Baskı: Sonçağ Yayıncılık Matbaacılık Reklam San Tic. Ltd. Şti.

İstanbul Cad. İstanbul Çarşısı 48/48 İskitler - Ankara

Tel: (0312) 341 36 67

Yayıncı Sertifika No: 36306

Matbaa Sertifika No: 47865

İletişim

Karanfil 2 Sokak No: 45 Kızılay/ANKARA

Yayınevi: 0312 430 67 50 - 430 67 51

Dağıtım: 0312 434 54 24 - 434 54 08

Hazırlık Kursları: 0312 419 05 60

İnternet: www.pegem.net

E-ileti: pegem@pegem.net

WhatsApp Hattı: 0538 594 92 40

Öğr. Gör. Ali Ceyhun CAM

1988 yılında Seydişehir’de doğdu. Orta ve lise öğrenimi Antalya’da geçen yazarın, havacılıkla ilk tanışması Eskişehir Anadolu Üniversitesi Havacılık ve Uzay Bilimleri Fakültesi’nde olmuştur. Bu okulda Havacılık Yönetimini okuyan yazar okul süresince başta havacılık kulüpleri olmak üzere, farklı branşlarda da etkin olarak yer almıştır. İlk iş tecrübesinin adımlarını da burada atmıştır. Pegasus Hava Yolları tarafından yapılan bursiyer öğrenci seçiminde başarılı olduğu görülerek, okul mezuniyeti sonrasında Pegasus Hava Yolları bünyesinde çalışmaya layık görülmüştür. Mezuniyetine kadar da kendini geliştirmek adına yaz dönemlerini Pegasus Hava Yolları Antalya Operasyon ve Dispeç Ofisleri’nde ayrı ayrı dönemlerde stajyer olarak geçirmiştir. Mezuniyeti sonrasında 2012-Ağustos ve 2014-Ekim ayları süresince de Pegasus Hava Yolları bünyesinde Performans ve CIT direktörlüğü bağlı olarak çalışmıştır. Burada edindiği sektör tecrübesini de 2014-Ekim tarihi itibarıyla akademik hayata taşıyan yazar hala Akdeniz Üniversitesi – Sosyal Bilimler Meslek Yüksek Okulu Sivil Havacılık Programı’nda öğretim görevlisi olarak çalışmaktadır. Bu süre zarfında kitabında da belirttiği gibi teori ve uygulamayı birleştiren çalışmalar yapmaktadır. Ayrıca hobi olarak sportif havacılıkla ilgilenmekte ve gençlerin havacılığa olan ilgisini arttırmaya çalışmaktadır. 2015-2017 yılları arasında Akdeniz Üniversitesi - Sosyal Bilimler Enstitüsü/İşletme Anabilim Dalında Yüksek Lisansını tamamlayan yazar, 2017-18 güz dönemi itibarıyla de Anadolu Üniversitesi - Sosyal Bilimler Enstitüsü/Sivil Havacılık Yönetimi Anabilim Dalında Doktora eğitimine başlamıştır. Pilotaj eğitimlerini de sürdüren yazar 2020-Ağustos itibarıyla Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü PPL Kontrol Uçuşunu başarıyla tamamlayarak "Hususi Pilot" lisansı almış olup, kalan eğitimlerini de sürdürmektedir

ÖN SÖZ

Geçtiğimiz yüz yılda akademi ve iş dünyasında “strateji nedir” sorusunun cevabı sıkça aranmıştır. Bugün bile cevabı net bir şekilde ortaya konulmasa da araştırmalara konu olmaya devam edeceği düşünülmektedir. Özellikle 1980’lerde strateji kavramının yönetim bilimiyle birlikte anıldığı gözlemlenmektedir. Bu dönemde strateji stratejik yönetim, rekabet ve rekabet stratejileriyle birlikte incelenmeye başlanmıştır. Bu kavramların ortak noktası işletmelere uzun dönemli avantaj sağlamasıdır. Kitabın çalışma alanı havayolu endüstrisinin dönüm noktası olan ABD’deki serbestleşme hareketi ve arkasındaki kuşatma stratejisi bu döneme denk gelmektedir. ABD’nin serbestleşme hareketi önce Avrupa’da zamanla tüm dünyada hissedilmiş havayolu taşımacılığında rekabet, rekabet stratejileri ve havayolu iş modelleri gibi kavramlar ortaya çıkmıştır. Türkiye’de ise bu gelişmeler 2003 yılındaki iç hatların serbestleşmesiyle gerçekleşmiştir. Serbestleşme öncesi monopol yapıdaki Türkiye iç hat yolcu taşımacılığında rekabet kavramı bu serbestleşmeyle anlam kazanmaya başlamıştır. Bu süreç içerisinde havayolu işletmelerinin rekabetini etkileyen dahili ve harici birçok faktör vardır. Tüm bu faktörlere rağmen mevcut ve yeni havayolu işletmeleriyle havacılık tüm boyutlarıyla gelişme göstermiştir. Artan rekabet havayolu işletmelerinin yeni stratejiler geliştirmesine vesile olmuştur. İç hat havayolu taşımacılığında faaliyet gösteren havayolu işletmelerinin bu rekabet koşulları karşısında izledikleri rekabet stratejileriyle rekabet avantajı yakalamak istedikleri gözlemlenmiştir. Buradan hareketle, üç farklı stratejiyi belirgin bir şekilde uygulayan havayolu işletmelerinin rekabet avantajı sağlamak için izledikleri yolların sebebi ve hizmet sürecine etkileri sunulmuş; işletmelerin uyguladıkları temel stratejiler akademik ve işletme düzeyinde ele alınarak teori uygulamadaki karşılıklarıyla açıklanmıştır.

Birinci bölümde kitabın ana faaliyet alanı olan havayolu taşımacılığına ilişkin genel bir giriş yapılmıştır. Bu bölümde havayolu taşımacılığına ilişkin temel kavramlar açıklanarak, ilerleyen bölümlerde anlatılacak kavramların alt yapısı oluşturulmuştur. Daha sonra havayolu taşımacılığının dünyada ve Türkiye’deki gelişimine değinilmiştir.

İkinci bölümde strateji, stratejik yönetim ve rekabet stratejisi kavramları birlikte ele alınıp incelenmiştir. Bu kavramların akademik literatürdeki yerlerine değinilmiştir. Üçüncü bölümde ise havayolu taşımacılığının rekabet analizi yapılarak endüstriyi etkileyen kuvvetler ve alt unsurları incelenmiştir.

Son bölümde rekabet stratejilerinin havayolu taşımacılığındaki karşılıkları açıklanmıştır. Önce stratejiler açıklanmış daha sonra dünyadan örneklerle desteklenmiştir. Daha sonra saha araştırmasından elde edilen veriler ışığında Türkiye iç

hat yolcu taşımacılığında faaliyet gösteren seçilmiş  havayolu işletmesi üzerinden Türkiye değerlendirmesi yapılmıştır.

Bu kitap fikrinin ortaya atılmasında, yürütülmesinde ve hazırlanmasında ilgi ve desteğini esirgemeyen, bilgi ve tecrübeleriyle bana ve çalışmama ışık tutan yüksek lisans danışmanım Prof. Dr. şafak AKSOY'a sonsuz teşekkürlerimi sunarım. Özellikle giderek artan havacılık okulları (havacılık yönetimi ve sivil hava ulaştırma işletmeciliği programları) ve Türkçe kaynak yetersizliği düşünüldüğünde teori ve uygulamayı birlikte veren bu kitabın birden fazla derse kaynak olabilecek nitelikte olacağı düşünülmüştür. Ayrıca alışma sürem boyunca hep yanımda olan aileme sonsuz teşekkürlerimi sunarım.

Son olarak bana güvenerek kitabın basımına ve bizlere ulaşmasına vesile olan Pegem Yayınevine teşekkür ederim.

Öğr. Gör. Ali Ceyhun CAM

İÇİNDEKİLER

Ön Söz.....	v
-------------	---

1. BÖLÜM

HAVAYOLU TAŞIMACILIĞI

1.1 Havayolu Taşımacılığına Genel Giriş	1
1.2 Havayolu Taşımacılığı ve Havayolu Taşımacılığına İlişkin Kavramlar	2
1.3 Dünya’da Havayolu Taşımacılığı.....	16
1.3.1 Dünyadan Havayolu Taşımacılığına İlişkin Rakamlar	33
1.4 Türkiye’de Havayolu Taşımacılığı.....	42
1.4.1 Türkiye’den Havayolu Taşımacılığına İlişkin Rakamlar	50

2. BÖLÜM

STRATEJİ, STRATEJİK YÖNETİM VE REKABET STRATEJİLERİ

2.1 Strateji Kavramı ve Gelişimi	57
2.2 Stratejiden Stratejik Yönetime Geçiş.....	62
2.3 Strateji Düzeyleri.....	65
2.3.1 Yönetim Kademelerine Göre Strateji Düzeyleri	65
2.3.1.1 Kurumsal Stratejiler	65
2.3.1.2 Rekabet Stratejileri	66
2.3.1.3 İşlevsel Stratejiler	69
2.3.2 Rekabeti Etkileyen Faktörler	69
2.3.3 Rekabet Stratejisi Modelleri.....	70
2.3.3.1 Porter’ın Jenerik Rekabet Stratejileri Modeli	71
2.3.3.1.1 Maliyet Liderliği Stratejisi	72
2.3.3.1.2 Farklılaştırma Stratejisi.....	75
2.3.3.1.3 Odaklanma Stratejisi.....	77
2.3.3.1.4 Arada Sıkışıp Kalanlar	77
2.3.3.2 Miles ve Snow’un Rekabet Stratejileri Modeli	78

3. BÖLÜM

TÜRKİYE'DE HAVA TAŞIMACILIĞI REKABET ANALİZİ

3.1 Türkiye'de Havayolu Sektörü (Yapısal Analizi).....	81
3.1.1 Havayolu Taşımacılığında Porter'in 5 Güç Analizi.....	88
3.1.1.1 Mevcut İşletmeler Arasında Rekabet	88
3.1.1.2 Yeni Giren Firmaların Tehdidi.....	90
3.1.1.3 İkame Ürünlerin Tehdidi.....	92
3.1.1.4 Alıcıların Pazarlık Gücü	94
3.1.1.5 Tedarikçilerin Pazarlık Gücü	96
3.2 Kotler'in Bakış Açısıyla Porter'in 5 Güç Modeli Unsurlarının Değerlendirilmesi.....	97
3.2.1 Satıcıların Sayısı ve Farklılaştırma Derecesi.....	98
3.2.1.1 Monopol (Tekel) ve Düopol.....	98
3.2.1.2 Oligopol	99
3.2.1.3 Tam Rekabet.....	99
3.2.1.4 Tekelci Rekabet (Monopolcü Rekabet).....	100
3.2.1.5 Türkiye İç Hat Yolcu Taşımacılığı Değerlendirmesi	100
3.2.1.5.1 Rakiplerin Sayısı.....	100
3.2.1.5.2 Rakiplerin Gücü	102
3.2.1.5.3 Pazarın Doygunluğu	108
3.2.1.5.4 Sunulan Kapasite	110
3.2.2 Giriş, Hareketlilik ve Çıkış Engelleri	112
3.2.2.1 Yüksek Sermaye Gereksinimleri.....	112
3.2.2.2 Ölçek Ekonomisi.....	113
3.2.2.3 Devlet Politikaları.....	115
3.2.2.4 Dağıtım Kanalları	116
3.2.3 Maliyet Yapısı	117
3.2.3.1 Düşük Kâr Marjı.....	117
3.2.3.2 Sabit Maliyetler	119
3.2.3.3 Marjinal Maliyetler.....	122
3.2.4 Dikey Entegrasyon Derecesi.....	123
3.2.5 Küreselleşme Derecesi.....	124

4. BÖLÜM

ARAŞTIRMA METODOLOJİSİ VE PORTER'İN REKABET STRATEJİLERİ'NİN HAVAYOLU TAŞIMACILIĞINA UYARLANMASI - TÜRKİYE UYGULAMASI

4.1 Araştırma Metodolojisi	127
4.1.1 Araştırmanın Kapsamı	127
4.1.2 Araştırma Yöntemi	128
4.1.3 Veri Toplama Süreci	128
4.2. Porter'in Rekabet Stratejilerinin Havayolu Taşımacılığına Uyarlanması	130
4.2.1 Havayolu Taşımacılığında Maliyet Liderliği Stratejisi	130
4.2.1.1 Maliyet Liderliği Stratejisi Uygulayan Havayolu İşletmelerinin Karakteristik Özellikleri	133
4.2.1.1.1 Yoğunluk Ekonomisi	134
4.2.1.1.2 İş Gücü Verimi	134
4.2.1.1.3 Tek Tip Filo Kullanımı	135
4.2.1.1.4 Tek Sınıf – Basit Hizmet	135
4.2.1.1.5 Aracısız Doğrudan Satış	136
4.2.1.1.6 İkincil Havaalanları Kullanımı ve Kısa Mesafeli Noktadan Noktaya Uçuş	136
4.2.1.1.7 Uçuş Ağı Yapısı	137
4.2.1.2 Southwest Havayolları Örneği	138
4.2.2 Havayolu Taşımacılığında Farklılaştırma Stratejisi	141
4.2.2.1 Farklılaştırma Stratejisi Uygulayan Havayolu İşletmelerinin Karakteristik Özellikleri	142
4.2.2.2 Maliyet Liderliği Stratejisi Uygulayan Havayolu İşletmeleri ile Farklılaştırma Stratejisi Uygulayan Havayolu İşletmelerinin Karşılaştırılması	145
4.2.3 Havayolu Taşımacılığında Odaklanma Stratejisi	152
4.2.4 Türkiye Değerlendirmesi	152
4.2.4.1 Kotler'in Bakış Açısıyla İç Hatlarda Faaliyet Gösteren İşletmelerin Pazar Konumları	153
4.2.4.1.1 Pazar Lideri	153
4.2.4.1.2 Meydan Okuyucu	154
4.2.4.1.3 İzleyici	154
4.2.4.1.4 Niş Pazarcular	154
4.2.4.2 Pegasus Hava Yolları ve Saha Araştırması Değerlendirmesi	154
4.2.4.3 Türk Hava Yolları ve Saha Araştırması Değerlendirmesi	158

4.2.4.4 Türk Hava Yolları ve Pegasus Havayolları Kıyaslaması	161
4.2.5 Borajet ve Saha Araştırması Değerlendirmesi	164
Sonuç.....	167
Kaynakça.....	173
Ek 1 - Yüksek Lisans Tezi Araştırma alışması.....	187

1. BÖLÜM

HAVAYOLU TAŞIMACILIĞI

1.1 Havayolu Taşımacılığına Genel Giriş

Gerek sosyo-kültürel yapı gerekse de sosyo-kültürel yapının bir sonucu olarak ortaya çıkan ulaştırma talebi değerlendirilirken, ulaştırma sistemleri bir bütün olarak ele alınmalıdır. Gerek yolcu taşımacılığında olsun gerekse de yük taşımacılığında olsun ana hedef hızlı, ekonomik, güvenli ve aynı zamanda çevreye az zarar veren bir taşımacılığın gerçekleşmesidir. Bunların hepsini aynı anda sağlayacak bir sistemin bulunması zor olduğundan, optimum taşımacılık kelimesi arzu edilen noktaya en yakın taşımacılık olarak tanımlanmaktadır. Çünkü her sistemin birbirlerine göre artıları ve eksileri mevcuttur (Akgüngör ve Demirel, 2004: 423-430).

Ulaştırma ya da taşımacılık kavramı ele alındığında, birbirine benzer birçok tanım görülebilir. Kaya ve arkadaşlarına (2012: 4) göre ulaştırma; canlı ve cansız varlıkların bir noktadan başka bir noktaya belli bir amaç için ekonomik olarak yer değiştirmesi, şeklinde tanımlanmıştır. Bunun karada, havada, yeraltında hatta imkân ölçüsünde uzay sınırlarında dahi yapılabileceği belirtilmiştir. Bu terimin gerçek değerini kazanmasının sağlayacağı zaman ve yer faydasıyla olacağı vurgulanmıştır. Aynı çalışmada ulaştırma teriminin köklerine inilerek İngilizce “transport, transportation” kelimeleriyle ifade edilen taşımacılık teriminin, Osmanlı Türkçesinde “münakale ve münakalat” terimleriyle ifade edildiği, günümüzde ise “nakliye ve taşımacılık” olarak kullanıldığı vurgulanmıştır. Bu kitapta havayolu taşımacılığı inceleneceği için genel itibarıyla ulaştırma kavramı yerine taşımacılık kavramı kullanılacaktır.

Taşımacılık sistemlerinin yer ve zaman faydasını etkin bir şekilde gerçekleştirmesi diğer taşımacılık sistemlerinin de etkinliğine ve bunların entegrasyonuna bağlıdır. Yer ve zaman faydasından en üst seviyede yararlanmak bütün sistemlerin birbiriyle uyumuyla alakalıdır. Örneğin; Antalya – İstanbul arasını ortalama

bir saatlik uçuşla tamamlayan bir kişinin, havalimanından şehir merkezine ya da istediği nokta veya noktalara geçişini kolaylaştıracak diğer taşımacılık sistemleri mevcut olmadığında, havayolu ulaştırma sistemi de değerini kaybedecektir. Uçuş süresiyle elde edilen seyahat süresindeki avantaj, kalkış meydanına veya varış meydanından erişilmek istenen yere giderken yaşanılacak ulaşım sorunlarıyla kaybedilecektir. Bu yüzden taşımacılık sistemleri arasındaki uyum, koordinasyon ve bunları destekleyecek alt sistemlerin oluşturulması son derece önemlidir. Özellikle ulaşım esnasında harcanan sürenin en kısa olmasının istenildiği düşünülürse, zaman kavramı taşımacılık sistemleri içerisinde en önemli parametre olarak yerini almaktadır. Bu açıdan bakıldığında havayolu taşımacılığı diğer taşımacılık modlarına göre bir adım öne çıkmaktadır (Akgüngör ve Demirel, 2004: 423-430).

Bu bölümde kitabın faaliyet alanı olan havayolu taşımacılığına ilişkin temel kavramlarla birlikte, havayolu taşımacılığının dünden bugüne gelişimine daha sonraki bölümlerin daha iyi anlaşılması amacıyla değinilecektir.

1.2 Havayolu Taşımacılığı ve Havayolu Taşımacılığına İlişkin Kavramlar

Günümüz dünyasında teknolojinin son derece hızlı gelişimi ülkeleri, hatta bölgeleri birbirine bağlamış, ulusal sınırları ortadan kaldırmıştır. Günümüzde küreselleşmenin bu kadar uç noktada yaşanması, artan kültürel paylaşımlar ve üretilen mal ve hizmetlerin paylaşımı taşımacılık faaliyetlerinin önemini daha da artırmıştır. Gelişen dünya ekonomisine paralel olarak taşımacılık faaliyetleri önem kazanırken, üretilen mal ve hizmetlerin paylaşımı noktasında en önemli özellik emniyet ve hız olmuştur. Bu noktada havayolu taşımacılığı da bölgesel sınırlarının neredeyse olmaması, dünyanın en güvenilir ve en hızlı taşımacılık modu olmasıyla diğer taşımacılık modlarına göre değer ve önemini arttırmıştır. Bunun sonucunda uzak yerlere yolculuklar çok kısa sürelerde gerçekleşmekte ve kültürel paylaşımlar artmaktadır. Ayrıca insanların birbirleriyle etkileşimi ve ticari açıdan da havayolu taşımacılığı çok önemli avantajlar sağlamaktadır. Çok uzak mesafelere daha az zahmetle gitme imkânı sunan havayolu taşımacılığı sayesinde turizm olgusu da değer kazanmıştır (Şen ve Polat, 2015: 89-91).

İnsanoğlunun uçmaya merakı çok eski tarihlere dayanmaktadır. Uçma merakının kuşlardan geldiği bilinmektedir. Tarihteki ilk uçma girişimlerinin kuşkanatlarla yapıldığı söylenmektedir. Keza tarihte Hezarfen Ahmet Çelebi'nin de ilham aldığı, ustası olarak bilinen Alim İsmail Cevheri (İsmail bin Hammad el-Cevheri)'nin Aralık 1003 yılında kendi yaptığı tahta 2 kanatla uçuş denemesi, bugün dünyaca bilinen Wright kardeşlerin motorlu uçakla uçuş denemesinden 900 yıl öncelere dayanmaktadır. O zaman el-Cevheri diye bilinen İsmail Cevherinin

Nişabur Camii'nin (Nisabur Mosque) çatısından gerçekleştirdiği bu uçuş deneşinin ardından düştüğü, vücudunda gerçekleşen kırıklardan dolayı öldüğü ve tarihte derin bir iz bıraktığı bazı kaynaklarda yer almaktadır (Boitani, 2007: 36-38). Osmanlı'da yaşamış Müslüman Türk bilgini Hezarfen'in de Ustası İsmail Cevheri'den esinlendiği bilinmektedir. Hezarfen'in 1632 yılında kuş kanatlarına benzer bir araç takıp, Galata Kulesi'nden kendisini boşluğa bırakarak 3358 metre ilerideki Doğançılar'a inmesiyle gerçekleşen uçuş onun uçan ilk insan olarak bilinmesini sağlamıştır. Bu sayede Hezarfen Türk ve dünya havacılık tarihinde kayda değer simalardan biri olarak yer almaktadır. Ancak bu uçuşla ilgili bilgiler günümüzde sadece Evliya Çelebi'nin gezi yazısı kitabı olan Seyahatname'de geçmektedir (Şavk, 2011: 34-36). Bu uçuş girişimlerinin yanı sıra insan ve yük taşımak için tarihte birçok hava taşıtı üretimi denemeleri de olmuştur. 1783'teki fizikçi Pilatre de Rozierin hidrojen balonuyla yaptığı uçuş tarihte dikkat çekerken, aynı zamanda hidrojen balonu kullanılabilir, işe yarar ilk hava taşıtı olarak tarihte yer edinmiştir. İnsanoğlunun bundan sonraki süreçte de gökyüzüne, uçmaya merakı dinmemiş ve zeplin, planör, yelken kanat, vb. icatlar 19. yüzyılın sonralarına kadar devam etmiştir (1852 de zeplin, 1853 planör ve 1890 da yelken kanat). 20. yüzyılın başında ise havacılık tarihi için dönüm noktalarından biri olarak, Wright kardeşler tarafından 17 Aralık 1903'te gerçekleştirilen havadan ağır, motorlu ve kontrol edilebilen ilk uçuş gerçekleşmiştir. Bu sayede havacılık başka bir boyut kazanmış, bugün gelinen noktanın temelleri atılmıştır. Gerede (2015: 2) de bugün gelinen noktayı; "Bu uçuşun üstünden sadece bir yüzyıl geçmesine rağmen, günümüzde onlarca tonluk yolcu, yük ve posta yüzlerce kilometre/saatlik hızlarda, binlerce metre yüksekten, binlerce kilometre uzağa, neredeyse pilot müdahalesi olmaksızın emniyetli bir şekilde taşınabilmektedir" şeklinde yorumlamıştır.

Gerede (2015: 3) hava taşımacılığını; amacı ne olursa olsun (ticari, kişisel, eğitim vb.) yer ve zaman faydası sağlayacak şekilde, yolcu ve kuru yükün bir hava aracı ile yer değiştirmesi olarak yorumlamıştır. Sarılğan (2011: 70) ise havayolu taşımacılığını; genelde ticari amaçla, hava araçlarıyla tarifeli veya tarifersiz olarak yolcu, yük ve posta taşınması olarak tanımlamıştır. Sarılğan (2011: 70) yüzlerce fi-lodan, günde binlerce sefer yapan havayolu işletmelerinden, bir tane uçakla yılın belli dönemlerinde uçan küçük havayolu işletmelerine kadar geniş bir yelpazeden bahsederken, bu firmaların oluşturduğu uçuş ağlarıyla şehirlerin, ülkelerin ve kıtaların birbirine bağlandığını vurgulayarak havayolu taşımacılığının küreselliğinden ve ölçeğinden bahsetmiştir.

Benzer birçok tanım görmekle birlikte, hava taşımacılığı kendi içinde ele alınan ölçeğe göre farklı sınıflara ayrılabilen, ama ölçekten bağımsız olarak da bir çok destekleyici ve alt sistemle entegre edilmiş karmaşık hizmet sunan bir sistemdir.

Çünkü bu sistem sadece uçuşu gerçekleştiren havayolu ya da uçak işleticilerinden oluşmaz. Arka planda bu hizmetlerin kısıtlı zamanda emniyetli bir şekilde gerçekleşmesine olanak sağlayan terminal işleticileri, yer hizmeti şirketleri, yakıt ve ikram şirketleri, hava trafik üniteleri, ulusal ve uluslararası birçok kurum ve kuruluş bulunmaktadır. Farklı girdiler ve süreçlerden oluşsa da aynı çıktıya koordineli olarak hizmet eden bir sistemden bahsedilmektedir. Havacılık faaliyetlerinin tamamı sivil havacılık faaliyetleri olarak nitelendirildiğinde, Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü (ICAO, 2009: Ek-A=4) bunu; Tablo 1.1'de görüleceği üzere ticari hava taşımacılığı ve genel havacılık şeklinde ikiye ayırıp, havacılıkla ilgili diğer faaliyetleri de ayrıca ele almıştır.

Tablo 1.1 Bir Bütün Olarak Sivil Havacılık Faaliyetleri

Sivil Havacılık Faaliyetleri				
1-Ticari Hava Taşımacılığı Faaliyetleri	1.1.Tarifeli	1.2.Tarifersiz 1.2.1.Charter 1.2.2.Talep üzerine *Hava taksi *Ticari iş amaçlı *Diğer		
2-Genel Havacılık Faaliyetleri	2.1.Ticari olmayan iş amaçlı uçuşlar	2.2.Hava da yapılan işler 2.2.1.Tarım/ziraat 2.2.2.Hava fotoğrafçılığı 2.2.3.Gözlem ve devriye 2.2.4.Hava ilan/reklam 2.2.5.İnşaat 2.2.6.Arazi ölçme/inceleme 2.2.7.Arama-kurtarma 2.2.8.Diğer	2.3.Ders/eğitim uçuşları	2.4.Eğlence amaçlı uçuşlar
Bu iki ana faaliyete ek olarak bu faaliyetlerin gerçekleşmesinde yer alan diğer unsurlar: 3-Havaalanı hizmetleri 4-Hava seyrüsefer hizmetleri 5-Eğitim 6-Bakım ve onarım 7-Düzenleyici yükümlülükler 8-Sivil havacılık işletmeleri 9-Diğer				

Kaynak: ICAO, 2009: Ek-A=4

Tablo 1.1. ana hatlarıyla incelendiğinde, sivil havacılık faaliyetlerinin, özünde ticari hava taşımacılığı ve genel havacılık faaliyetlerinden oluştuğu görülür. Ticari yolcu taşımacılığı kâr amacı güden, tarifeli ve tarifersiz havacılık faaliyetlerinden oluşmaktadır. Genel havacılığı ise askeri ve tarifeli olmayan tüm havacılık faaliyetleri şeklinde tanımlamak mümkündür. Bu iki tanım, aralarındaki farkları da belirterek Tablo 1.2'de açıklanmıştır (Gerede, 2015: 4).

Tablo 1.2 Ticari Havayolu Taşımacılığı ile Genel Havacılık Arasındaki Farklar

	Ticari Hava Taşımacılığı	Genel Havacılık
Kâr amacı	Kâr amacı güder.	Kâr amacı güdülebilir de güdülmeyebilir de.
Kullanılan hava araçları	Görece büyük, taşıma kapasitesi ve menzilleri çok daha fazla olan, farklı motor tiplerinde sabit kanatlı hava araçları kullanılmaktadır.	Küçük uçakların yanı sıra, balon, micro-light, yamaç paraşütü, delta kanat gibi geniş yelpazede daha hafif, sportif amaçlı hava araçları kullanılır.
İşlev	Hızlı bir şekilde yer değiştirme faydası sağlar.	Uçuş eğitimi, fotoğraf çekimi, yangınla mücadele, hava tahmini, sınır enerji ve boru hatlarının gözlem ve devriyesi gibi havacılık faaliyetlerini kapsar.
Ölçek	Kullanılan hava araçları düşünüldüğünde kapsamı da üretim ölçeği de çok büyüktür.	Çok daha sınırlıdır.
Kamuya açıklık	Ücretini ödemek kaydıyla herkese açıktır.	Herkes istediği gibi yararlanamaz.

Kaynak: Gerede, 2015: 4

Kitabın ana konusunu havayolu taşımacılığı oluşturduğu için, genel havacılık faaliyetlerine ilişkin bu kadar bilginin yeterli olacağı düşünülerek, bundan sonraki süreçte çalışmanın temeli olan havayolu taşımacılığına ağırlık verilmiştir.

Havayolu taşımacılığında gerek işletmeleri, gerekse sunulan hizmeti sınıflandırabilecek birçok ölçüt bulunmaktadır. Tablo 1.1'de görüldüğü üzere, havayolu taşımacılığı tarifeli ve tarifersiz seferler olarak iki ana gruba ayrılmaktadır. Bu ayrım sunulan hava taşımacılığı hizmetinin operasyonel özelliğinden kaynaklanmaktadır. Tarifeli seferler önceden yayınlanmış bir tarifesi (destinasyon, gün ve saat) olan veya bunun gibi kolay bir şekilde hatırlanabilir sistematik uçuş seferlerinden oluşan düzenli frekanslara sahip operasyonları içeren, genellikle halk tarafından kullanılan hava taşımacılığı hizmetidir. Tarifersiz seferler ise, önceden herhangi plan veya programa tabii tutulmayan charter ve benzeri isteğe bağlı özel uçuşları (hava taksi, özel iş seyahati vb.) kapsayan seferlerdir. Bu tanımda geçen