TÜRKİYE’DE SİVİL HAVACILIK SEKTÖRÜNDE İSTİHDAMIN MEVCUT DURUMU, SORUNLARI VE SORUNLARIN ÇÖZÜMÜNE YÖNELİK ÖNERİLER

Deniz MACİT
İstanbul Üniversitesi/SBE, İktisat Doktora Programı
denizunludeniz@gmail.com

Armağan MACİT
Öğr. Gör., Bülent Ecevit Üniversitesi / Çaycuma MYO, Sivil Havacilik ve Kabin Hizmetleri Programı
armagan.macit@gmail.com

ÖZET


Anahtar Kelimeler: Sivil Havacılık, Havacılıkta İstihdam, Havacılık Sektörü.

CURRENT SITUATION OF EMPLOYMENT IN CIVIL AVIATION SECTOR IN TURKEY, SUGGESTIONS FOR SOLUTIONS OF PROBLEMS AND PROBLEMS

ABSTRACT

Innovations and changes in the field of civil aviation have become inevitable with reasons such as global liberalization in the aviation sector, attractive competition in the sector, attractive ticket prices, high living standards with increasing middle class. Although the civil aviation sector is an important sector in our country since the first years of the Republic, priorities given to other modes of transport, economic crises, etc. for some reason it has not reached the desired level until 2000’s. The employment figures of the sector both in the world and in our country show an increase parallel to this rapid development; has become a sector providing employment directly or indirectly to approximately 62 million people in the world and about 200 thousand in Turkey. Rapid increases are expected in the future of employment. The aviation industry has a significant impact on the economy, including national income and employment. The main objective of this work is to reveal the current employment situation of the civil aviation sector, which is increasing day by day in terms of employment in Turkey and thus contribution to GDP.

Key Words: Civil aviation, Aviation employment, Aviation sector.

GİRİŞ

Küreselleşmeyele birlikte ulusal ve uluslararası araç sınırları ortadan kalkmıştır. Dünyanın neredeyse her yerine ulaşım sağlanır hale gelmiştir. Ülkeler mali, ticari ve ekonomik konularda işbirliği sağlayarak kişilerin ya da malların kısa sürede, konforlu ve güvenli olarak ulaşımını

Küreselleşme, liberalleşme, özelleştirmeler, küresel işbirlikleri, düşük maliyetli havayolu işletmeleri, küresel GSYİH ve kişi başına gelirlerde artış, bölgeler ve ülkeler arası ticaret ve turizmdeki gelişmeler, sektördeki rekabet artışı, dünya genelinde yaygınlaşan havacılık eğitimi, yeni teknolojilerin hızlanması ve geniş gövdeli uçakların üretimi gibi pek çok gelişme dünyada havacılık sektörünün büyümeseiva imke kazandıran nedenler olarak sayılmaktadır. Sektörün gelişiminin ivmesini hızlandıran bu nedenlerin yanı sıra savaşlar, ekonomik krizler, politik ve terörist riskler, yaptık maliyetlerindeki artış gibi olumsuzluklar ise tarihsel gelişimini yavaşlatan nedenler olarak görülmektedir. Ülkemizde ise havacılık sektörü, modern havayollarının kurulup, uçuş noktalarının artması, yer hizmetleri sektöründeki ilerleyiş, havacılık teknolojisindeki ve altyapısındaki ilerlemeler gibi gelişmelerle birlikte 2003 yılından itibaren büyümesi hız kazanarak bir sektör olmuştur.


1. DÜNYADA HAVACILIK SEKTÖRÜNÜN İSTİHDAM DURUMU


Tarihşel sürecte küresel olarak havacılık sektörü hızlı bir büyüme göstermiştir. Havacılık sektöründeki küresel liberлизasyon, düşük hava ücretleri, artan orta sınıfın yüksek
Yaşam standartları, büyük pazarların gelişmesi, turizmin büyümési ve ticarileşme eğilimlerinin bir sonucu olarak, hava taşımacılığından yoldu istek ve ihtiyaçlarına uygun hizmet çeşitliliğinin gelişimi sonucu oluşan yüksek arza olan talepte artıştır. (Boeing: 8). Bunlara ek olarak dünya genelinde kısı başına düşen gelirin artması, bölgeler aras� ticaretin ve turizmin gelişmesi sektörü olan talepteki büyük artışın oranını hizlandırılmıştır (DPT: 3)

Dünyada havacılık sektörünün görünümüne genel bir bakış yapıldığında Çin ve Hindistan'ın sektördeki hızlı büyümlerini de dikkat çektiği görülmektedir. Çin gibi yükselen piyasa ekonomikleri, sektördeki yönelik sürekli hava yolculuğu talebini destekleyen daha hizmet temelli bir ekonomiye geçiş yapmaktadır. Çin yolcu trafiği % 10 artış gösteren bir ülke olarak birkaç yıldır dünya trafiğini önemli ölçüde artırmıştır. Hindistan'ın yüksek tükete ekonomisi olarak ortaya çıkmaya, iç pazarda yılda % 20'den fazla yolcu trafiği artıştı sağlamakta. Hindistan'ın 2020'lerin başında üçüncü büyük ticari havacılık piyasasını oluşturuğu beklenmektedir (Boeing: 8). Son yıllarda küresel ekonomik büyüme uzun vadeli ortalamayi geride bırakırken, büyümünün bileşimi artan hava yolculuğu talebini desteklemektedir.


<table>
<thead>
<tr>
<th>Tablo 1: Dünyada Havacılık Sektöründe Doğrudan İstihdam, 2014</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Havaalanı Operatörleri</td>
</tr>
<tr>
<td>Diğer havaalanı çalışanları</td>
</tr>
<tr>
<td>Havayolu çalışanları</td>
</tr>
<tr>
<td>Sivil Havacılık çalışanları</td>
</tr>
<tr>
<td>Hava seyrüsefer servis sağlayıcıları</td>
</tr>
<tr>
<td><strong>Toplam</strong></td>
</tr>
</tbody>
</table>


Yukarıdaki tablo görüldüğü gibi sektörün istihdamı doğrudan yarattığı katkı 9,9 milyon civarındaır. Havaalanı operatörleri, havalan işletmecisi için çalışanlardır ve doğrudan istihdamda katkıları diğerlerine göre düşük seviyededir. Sivil havacılık sektöründe çalışanlar (sivil uçak, motor ve bileşenler mühendisleri ve tasarımçılar) 1,1 milyon doğrudan işlerde istihdam yaratmaktadırlar. Diğer havacılık çalışanları ile ifade edilen grup küresel havacılık sektöründe en yüksek istihdamı yaratan gruptır. Bu çalışanlar; perakende, araba kiralama, gümüş ve goçmenlik gibi devlet kurumları, nakliye firmaları ve bazı catering firmalarında çalışanlar ifade eder. Uçak ve kabin mürettebatı, yönetici, yer hizmetleri, check-in, eğitim, bakım personeli işlerinde çalışanlar havayolu çalışanları olarak gruplandırlar ve doğrudan istihdamın yaklaşık % 11’i oluşturmaktadır. Tabloda son olarak yer alan grup ise hava trafik kontrolörü ve yöneticileridir.

Tablo 2: Dünyada Havacılık Sektöründe İstihdam, 2014 (Milyon)

<table>
<thead>
<tr>
<th>Doğrudan İstihdam</th>
<th>9.9</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Dolaylı İstihdam</td>
<td>11.2</td>
</tr>
<tr>
<td>Tetiklenen İstihdam</td>
<td>5.2</td>
</tr>
<tr>
<td>Turizm Sektöründeki İstihdama Katkı</td>
<td>36.3</td>
</tr>
</tbody>
</table>


Hava taşmacılığı endüstrisi tedarkıçlarının oluşturduğu dolaylı istihdam ise hava taşımacılığı şirketleri tarafından mal ve hizmet alınması neticesinde gerçekleşmektedir. Örneğin, havacılık yakıt tedarkıçları; havaalanı tesisleri inşa eden inşaat şirketleri; uçaklarda kullanılan alt bileşenler tedarkıçları; havaalanı perakende satış mağazalarında satın alınan mal üreticileri ve iş hizmetleri sektöründe çok çeşitli faaliyetler neticesinde dolaylı yoldan istihdam yataymaktadır (ABB, 2014). Hava yakıt imalcıları, havalimanı tesislerini inşa eden mühendislik şirketleri, uçakların alt bileşenler tedarkıçları, havalimanında perakende alanlarında ürünleri satın alan üreticiler ve çağrı merkezi, muhasebe ve bilşim sektörü gibi diğer hizmet sektörleri dolaylı etkileri ortaya çıkarır (ATAG, 2014). Hava taşımacılığı sektöründeki şirketler tarafından mal ve hizmet satın alınması yoluyla 11,2 milyondan fazla dolaylı istihdam desteklenmektedir.


2. TÜRKİYE’DE HAVACILIK SEKTÖRÜNDE İSTİHDOM

2.1. Türkiye’de Havacılık Sektörünün Gelişimi


2003 yılından itibaren yaşıayan gelişmeler ile ülkemiz sivil havacılık alanında dünyada önemli bir konuma yükselmiştir. Modern havayollarlarının kurulması, yolcu sayısı ve uçak trafığindeki artış, uçuş noktalarındaki artış, yer hizmetleri sektöründeki ilerlemeler, havacılık teknolojisindeki ve altyapısındaki ilerlemeler gibi gelişmeler ile Türk sivil havacılık sektörü dünya ölçeğinde faaliyet gösteren bir sektör konumuna gelmiştir (SHGM, 2016: 25).

Uluslararası kuruluşların ve Airbus, Boeing gibi büyük uçak imalatçılarının tahmin raporları incelendikçe sivil havacılık sektöründeki büyümenin 2030 yılına kadar devam edeceği beklenmektedir. Havacılıkta yaşanan bu gelişmelerin ülke ekonomisi, ticaret hacmi, lojistik ve turizm gibi sektörlerde yaptığı katkılar bütünüyle bu sektördeki ilerlemeler sadece kendi iç dinamikinde değil, uluslararası commerce açısından önemli kavranarak değerlendirilmelidir. Bu anlamda aşağıdaki kısımda sivil havacılık sektörünün ülkemizde yarattığı istihdam ile GSYİH’ ya katkıları açısından ekonomimizdeki önemi, sektörel büyüklüklerde de vurgu yapılarak ortaya konulmaya çalışılmıştır.

2.2. Türkiye’de Sivil Havacılık Sektörünün Mevcut Durumu

Son yıllarda sivil havacılık sektöründeki gelişmelerin yanı sıra 2016 yılında Türkiye’nin Güneydoğu bölgesinde oluştu istikrarlı bir jeopolitik ortamın varlığı, yaşanılan terör olayları ve bunlar neticesinde oluşan güvenlik kaygısı gibi nedenlerle havayolu yolcu trafiği olumsuz yönde etkilenmiştir. 2015 yılında kışaça toplan toplam yolcu sayısında % 4 oranında bir düşüş meydana gelmiştir (SHGM, 2016: 27). Havacılıkta sektörel büyüklüklerle ilişkin veriler SHGM raporlarından oluşturulduca aşağıdaki tabloda özetlenmiştir.
Tablo 3: Türk Sivil Havaçılığının Sektörel Büyüklükleri (2016)

<table>
<thead>
<tr>
<th>İşletmeler</th>
<th>2016</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Hava Taşma İşletmeler</td>
<td>156</td>
</tr>
<tr>
<td>Bakım ve Eğitim İşletmeler</td>
<td>125</td>
</tr>
<tr>
<td>Havalimanları</td>
<td>55</td>
</tr>
<tr>
<td>Yer Hizmeti Kuruluşları</td>
<td>47</td>
</tr>
<tr>
<td>Hava Araçları</td>
<td>1.417</td>
</tr>
<tr>
<td>Özel Sektörün İşlettiği Terminal Sayısı</td>
<td>22</td>
</tr>
<tr>
<td>Heliport</td>
<td>78</td>
</tr>
<tr>
<td>Uçak Sayısı</td>
<td>540</td>
</tr>
<tr>
<td>Koltuk Kapasitesi</td>
<td>100.365</td>
</tr>
<tr>
<td>Ruhsat Sahibi İşletme Sayısı</td>
<td>15</td>
</tr>
<tr>
<td>İş Hat Uçuş Merkezi</td>
<td>7</td>
</tr>
<tr>
<td>Dış Hat Uçuş Noktası</td>
<td>286</td>
</tr>
</tbody>
</table>


Aşağıdaki tabloda Türkiye’de son on yıllık uçak, yolcu ve yük trafiğine ilişkin rakamlara yer verilmiştir.

Tablo 4: Türkiye Geneli Havalimanları Uçak, Yolcu ve Yük Trafığı İstatistikleri (2007-2016)

<table>
<thead>
<tr>
<th>İşletmeler</th>
<th>2007</th>
<th>2016</th>
<th>Son On Yılda (2007-2016) Ortalama Yıllık Artış (%)</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Yolcu Trafığı (Direkt Transit Dahil)</td>
<td>70.715.263</td>
<td>174.153.146</td>
<td>10,5</td>
</tr>
<tr>
<td>Yolcu Trafığı</td>
<td>70.296.532</td>
<td>173.743.537</td>
<td>10,6</td>
</tr>
<tr>
<td>Direkt Transit Yolcu</td>
<td>418.731</td>
<td>409.609</td>
<td>-0,2</td>
</tr>
<tr>
<td>Tüm Uçak (Overflight Dahil)</td>
<td>935.567</td>
<td>1.829.908</td>
<td>7,7</td>
</tr>
<tr>
<td>Uçak Trafığı</td>
<td>688.468</td>
<td>1.452.995</td>
<td>8,7</td>
</tr>
<tr>
<td>Overflight Uçak Trafığı</td>
<td>247.099</td>
<td>376.913</td>
<td>4,8</td>
</tr>
<tr>
<td>Yüksek Trafığı (Kargo+Posta+Bagaj) (Ton)</td>
<td>1.546.184</td>
<td>3.076.914</td>
<td>7,9</td>
</tr>
<tr>
<td>Kargo Trafığı</td>
<td>395.831</td>
<td>1.032.943</td>
<td>11,2</td>
</tr>
</tbody>
</table>


Devlet Hava Meydanları İşletmesi istatistiklerine göre oluşturulun yukarıdaki tabloda görüldüğü gibi yolcu trafiği son on yılda % 10,5 oranında artış göstermiştir. Uçak trafiği % 8,7 arttarken yük trafiği % 7,9 oranında artmıştır. Bu hızlı artışta havalimanlarının sayica artması, hava ulaşım şirketlerinin artan rekabeti ile havayolu ulaşım modunun daha ekonomik hale gelerek daha çok tercih edilen bir mod olması, hava ulaşının hızlı ve emniyetli olması, özel havayolu şirketlerinin hızlı büyümeleri gibi nedenler sayılabilir.

Türkiye’de havacılık sektöründeki son on yıllık rakamlar değerlendirildiğinde; yolcu trafiği 2007 yılına göre günümüzde % 146,3 oranında, uçak trafiği % 111, yük trafiği ise % 99 oranlarında artış göstermiştir. DHİMİ istatistiklerine göre 2019 yılında yukarıda yer alan yolcu, uçak ve yük trafiğine ilişkin beklentiler ise sırasıyla; 224,6 milyon, 1,6 milyon ve 4,1 milyon ton olarak belirtilmektedir.

2015 yılı sonunda havalimanı yolcu trafiğine göre ülkemiz; Dünya’da Hindistan’ın ardından 8. sıradadır, Avrupa’dan ise Almanya’nın ardından 3. sıradadır yer almıştır. “ICAO Annual Report 2015” raporuna göre; Türkiye, RPK (Ücretli Yolcu-Kilometre) sıralamasında dünyada
onuncu, RTK (Ücretli Ton-Kilometre) sıralamasında onuncu, FTK (Yük Ton-Kilometre) sıralamasında ise on dördüncü sıradadır yer almaktadır. Türkiye’nin Dünya ve Avrupa havayolu yolculuklarındaki payı 2015 yılında Dünyada %2,5 yolcu payına, Avrupa’da ise %9,3 yolcu payına erişilmiştir (ENAC, 2015).

2.3. Havacılık Sektöründe İstihdamın Mevcut Durumu

Türkiye’ne bir turizm ülkesi olması, yolcu profilindeki çeşitli özellikler, coğrafi özellikleri ve konumu, ülke çapında yaygın bir hava eşiğine sahip olması, genç işgücü potansiyeli bulunması gibi etkenler sivil havacılık sektörünün güçlü yönleri olarak sayılmaktadır (DPT; s.27). Boyleşine güçlü yönlere sahip ve hızlı gelişen ve gececekde de büyümeye sürekli artış beklenen bir sektör olan havacılık sektörünün ülke ekonomisinin ve istihdama katkılarını son derece önemlidir. Havacılık sektörünün doğrudan ve dolaylı olarak milli gelire ve istihdama etkisi olduğu gibi tetikleyerek ve katalizör görevi görerek de etkileme rolü vardır.


<table>
<thead>
<tr>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Personel Sayısı</td>
<td>65.000</td>
<td>100.000</td>
<td>133.407</td>
<td>151.694</td>
<td>167.161</td>
<td>180.570</td>
</tr>
<tr>
<td>Ciro Miktarı</td>
<td>2,2</td>
<td>7</td>
<td>14,9</td>
<td>17,2</td>
<td>21,4</td>
<td>23,8</td>
</tr>
</tbody>
</table>

*Milyar Dolar

Bu tabloya bakıldığında son iki yıllık dönemde bu sektörde istihdam edilen personel sayısında %194 gibi son derece ciddi bir artış olduğu görülmektedir. Sektörün bu dönemdeki cirozu ise on katına ulaşmıştır. Ülkemizde sektörde istihdam 2003 yılında 65.000 civarında iken, 2015 yılı sonu itibariyle 190 bini aşmıştır. Son on iki yıl içerisinde sektörün toplam cirozu ise 12 kat artış ile 2,2 milyar dolardan 26,6 milyar dolara ulaşmıştır.


Tablo 6: Havalimanı Büyüklüğünün İstiham Olusurma Etkisi

<table>
<thead>
<tr>
<th>Havalimanı Büyüklüğü</th>
<th>Doğrudan İstiham</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>1 milyondan az trafik hacmi</td>
<td>1000 trafik hacmi 1,2 istiham</td>
</tr>
<tr>
<td>1 milyon-10 milyon trafik hacmi</td>
<td>1000 trafik hacmi 0,95 istiham</td>
</tr>
<tr>
<td>10 milyon üzeri trafik hacmi</td>
<td>1000 trafik hacmi 0,85 istiham</td>
</tr>
<tr>
<td>Akıramalı uçular</td>
<td>Direkt uçılara göre %3 az istiham</td>
</tr>
<tr>
<td>İndirimi havaoyollar</td>
<td>Diğerlerine göre %20 az istiham</td>
</tr>
</tbody>
</table>


Sonuç olarak, İYH yapılması gibi istihamda önemli katkı sağlayacak bir gelişme ile birlikte azalarak artan istiham trendi için sektördeki olumsuzluklar vurgulansa da 2003 yılından itibaren havacılık sektörü ülkemizde hızla büyuyen sektörlerden biri olmuştur. 2003-2015 döneminde, Dünya havacılık sektöründe yıllık ortalama % 5 civarında görülen bütüme oranı, Türkiye’de %15 olarak gerçekleşmiştir. Artan altyapı ve filo yarışmaları, bağlantı sayısı ve uçak biletleri fiyat düzenlemeleri sonucunda gelişerek önemini korumaya de devam etmektedir.

2.4 Havacılık Sektöründe İstiham Sorunları


- **Lisanslı personel açığı.** Uluslar arası ve ulusal havacılık örgütlerinin personel lisanslandırması ile ilgili oluşturdukları mevzuatlar uzun süreli ve zor aşamalarından oluşmaktadır. Bu sebeple havacılık eğitimi almış kişiler dahi lisanslandırma konusunda sıkıntılara karşılaşılmaktadır.

- **Sivil havacılık sektörünün ihtiyaç duyduğu pilot ve teknik personelin Türk Silahlı Kuvvetler bünyesinden karşılannması.** Askeri havacılık eğitiminin uzun yıllardır...
Türkiye’nin havacılıktaki personel ihtiyacı giderdiği bilinmektedir. Son yıllarda sivil havacılık eğitiminin yaygınlaşmasına rağmen askeri düzeyde çalışmak istemedeyen ve daha fazla ücret kazanmak isteyen askeri havacılık personelleri sivil havacılık sektöründe yer almaktadır.

- **Eğitim kurumlarının hızlı büyümeye cevap verecek ihtiyacı karşılayamaması.** Mevcut eğitim kurumları yasal düzenlemeler ile uzun süreli eğitim müfredatları ile eğitim vermektedir. Bu durumda hem az sayıda hem de uzun vadede personel yetiştirilebilmektedir.
- **Sivil havacılık sektöründe eğitimin standart bir yapıya kavuşturulmaması.** Eğitim verecek olan kurumların kendi özelliklerine ve bazı kurumları ise ticari kaynaklarına göre oluşturulan eğitim müfredatları değişiklik göstermektedir. Ortak bir müfredatın zorunlu olmaması nedeni ile havacılık eğitimi standart bir hale getirelememektedir.
- **Personel üzerindeki aşırı yük ve sorumluluk.** Havacılık sektörü yedi gün yırtmayı dört saat faal ve yoğun olarak işleyen bir sektördür. Bu durum her personelin vardiya boyunca yoğun bir şekilde çalışmasına ve çoğu zaman da normalden daha uzun vardiya kalmasına neden olmaktadır. Emniyet ve güvenliğin en önemli ve vazgeçilmez olduğu sektörlerden biri olan havacılık sektörü her personele aşırı sorumluluk yüklemektedir.
- **Sosyal hayatı olumsuz etkilemesi.** Uzun süreli çalışma saatleri ve farklı destinasyonlarda çalışma zorunlulukları kişilerin ailevi ve sosyal yaşamalarını olumsuz etkilemektedir. Uzun süre havacılık sektöründe yer alan bir kişinin ailevi ve sosyal yöneden eksik kaldığı durumlar ortaya çıkabilmektedir.
- **Ücretlerin yerel düzeyde olmayışı.** Yoğun bir şekilde çalışan personellere, havacılık sektörünün çoğunlukla özel şirketlerin aktiviteleri ile birlikte ve bu işletmelerin minimum maliyet mazumunun gelir anlayışı çerçevesinde izledikleri politikalarla personel giderleri düşük tutulmaya çalışılmaktadır. Bu durum emek veren kişilerin ücret yönünden tatmin olmaması durumumuz ortaya çıkartmaktadır.
- **Mesleki yeterlilikler.** Havacılık sektöründe çalışabilme için minimum seviyede de olsa yabancı dil bilgisinin ve temel havacılık bilgisiin gerektiği nedeni ile personel istihdamı zorlamaktadır. Farklı sektörden kişilerin havacılık sektörü içerisinde yer almaları mesleki zorunluluklar nedeni ile zorlamaktadır.
- **Fiziksel yeterlilikler.** Hem uçucu hem de yer personeli olarak boy, kilo, sağlık durumu, duyma yeterlilikleri ve diyşiyon gibi fiziki yeterliliklerin zorunlu tutulması istihdami zorlaştırı sebeplerdendir.
- **Eğitim ve sertifikasyon zorunluluğu.** Emniyet ve güvenliğin çok önemli olduğu havacılık sektöründe ulusal ve uluslararası arası kurallara uygın nitelikte personel istihdamı edebilmek için bu sektörde faaliyet gösterecek kişilerin yapacakları işlerle ilgili eğitimler ve sertifikalar alması gerekmektedir. Fakat alınan bu eğitimler havacılık alanı dışında sektörlerde kişilere fayda sağlamadığı için bu sertifikalar sahip kişilerin sektör dışında istihdam sağlamaları çok güç olmaktadır.

### 2.5. Havacılık Sektöründe İstihdam Sorunlarına Yönelik Çözüm Önerileri

Hızlı, güvenilir, emniyetli ve aynı zamanda ekonomik bir sektör olan havacılık sektörü bu özellikleri ilebilye ulaşım sektörü içerisinde önemli bir yer tutmaktadır.

- Sektörün lisanslı personel açığı kapatmak için havacılık otoriteleri tarafından daha fazla kişiye lisans verilmesini sağlamması gerekmektedir. SHGM’nin lisanslandirtacağı personel sayısı her yıl için sektörün ihtiyaçına göre artırması gerekiyor. Eğitim içeriklerinin düzenlenerek modul sınavlarının yeniden yapılandırılması daha fazla kişinin lisans almasında fayda sağlayabilir.
TSK’deki görevli uçuş personelin sivil havacılık sektörüne geçişini önlemek için ücret artışları yapılması gerekmektedir.

Eğitimizin kurumlarının sektördeki hızlı gelişmeyi karşılayacak nitelikte olması; sivil havacılık sektörü için personal yetişiren okulların yeniden açılması, bilinirliğinin az olması, okul kontenjanlarının yetersiz olması ve akademisyen sayısunun yetersizlikten kaynaklanmaktadır. Sektör ve havacılık kuruluşları tarafından havacılık eğitim kurumları desteklenerek bu kurumların tanınırlığını arttırılması ve kurumların eğitim açısından eksikliklerinin giderilmesi gerekmektedir. Aynı zamanda bu anda eğitim almış kişilerin lisanüstü eğitimlerini tamamlayarak akademisyen açığı kapatımlı böylelikle daha fazla havacılık eğitim kurumu oluşturulmalıdır. Bu alanda faaliyet gösteren akademisyenlerin uluslararası ve uluslararası arası eğitimlerine finansman desteği sağlanmalıdır. DHMI ve SHGM gibi kurumlar eğitim kurumları ile ikili anlaşmalar yaparak donanım ve maddi destek sağlamalıdır. Eğitim kurumlarının altyapıları iyileştirilmelidir.

Eğitimimiz standart bir yapıya kavuşurulabilmesi için ülkemizde yetkilili havacılık otoritesi olan SHGM’in oluşturduğu eğitim programının tüm eğitim kurumlarına sabit ve aynı olarak uygulanması hususunda zorunluluk getirilmelidir ve eğitim kurumları düzenli olarak denetlenmelidir. Eğitim standartlarının uluslararası arası normlara göre oluşturulmalıdır.

Her işi yapacak ve aynı yeterlilikte insan sayısının birimlerde artırılması veISTRYA sürecinin kısıtlayan kişilerin daha etkili ve verimli çalışması sağlanarak istihdam edilen personelin üzerindeki ağır yük ve sorunluluk azaltılabilir.

Çalışan personelin sosyal hayatını olumsuz etkileyen sektördeki bu sorunun giderilebilmesi için; kişilerin farklı destinasyonlara gitmesinin önlenmesi gereklidir. Bunun için ise hub sisteminin artırılması ve belirli kişilerin aynı güzergahlar üzerinde çalışması sağlanabilir.

Yapılan işin niteliğine uygun olarak kişilerin daha fazla ücret alması sağlanmalıdır ve standart入りya sürenin dışındaki çalışma saatleri için prim sisteminin zorunlu olarak uygulanması gerekmektedir.

Havacılık eğitimi almış kişilerin bu eğitimin yanında aynı zamanda mesleki yeterliliği sağlamak amacıyla dil ve uygulama eğitimleri alınması sağlanması sektördeki mesleki yeterlilik sorununa çözüm olacak niteliktedir. Dil yeterliliğini sağlamak için bir personelin istihdami sektör içerisinde münkin olmayacaktır.

SIIGM’nin daha işlevsel ve daha hızlı karar veren bir yapıya dönüştürelmelimesi için yeniden yapılandırılmalıdır.

Nitelikli insan kaynağı yetiştirilip uzmanlık alanlarına göre çalıştırılmalıdır.

Sivil havacılık otoritesi tarafından insan kaynakları ihtiyaçlarını belirlenip eğitim kurumlarına bildirilmelidir.

Sivil havacılık faaliyetlerinde bulunan işletmeler eğitim kurumlarına staj desteği vermelidir.

SONUÇ

Yapılan bu çalışmada havacılık sektörünün küresel istihdamına ve ülkemizdeki istihdama katkıları ortaya konmuştur. Sivil havacılık sektörünün ne kadar hızlı bir gelişme gösterdiği sayısal veriler göz önünde bulundurularak tespit edilmiştir. Dünya da 2014 yılında doğrudan 9,9 milyonluk istihdam yaratan bu sektör 11,2 milyonluk dolaylı istihdam, 5,2 milyonluk tetikleyici istihdam yaratmaktadır ve turizm sektöründeki istihdam katkısı 36,3 milyon olarak gerçekleşmektedir. Dünya sektörü geleceğine ilişkin raporlara göre 2034 yılında 99,1 milyonluk istihdam yaratması beklenmektedir.
Çalışmamızda Türkiye’de sivil havacılık sektörünün mevcut durumunu yansıtan göstergeler ile alınamak incelenmiş ve ülkemizde yoluç trafiğinde Dünyada % 2,5 payla sekizinci sıradadır, Avrupa da % 9,3’lük payla üçüncü sıradadır yer aldığı ortaya konmuştur.


Çalışmamızda son olarak ülkemizde sivil havacılık sektöründe yaşanan istihdamarın yönelik sorunlar ortaya konmuş ve bunlara yönelik çeşitli çözüm önerileri sunulmuştur.

NOT: Bu makale 17-18 Kasım 2017 tarihlerinde İstanbul - TÜRKİYE’de düzenlenen olan ICOME’P’17 kongresinde bildiri olarak sunulmuştur.

KAYNAKÇA:
Ahmet Zeki DEMİR, (2016), Hava Taşınım sectörü, İstanbul Yeni Havalimanı ve İnsan Kaynağı Planlama İhtiyacı, Akademik Sosyal Araştırmalar Dergisi, Sayı:25, ss.79-94.
Aviation Benefits Beyond Borders (ABBB), (2014), Regional and Group Analysis.
Devlet Hava Meydanları İşletmesi, (DHMI), 2016 İstatistikleri, 


IATA, International Air Transport Association, (2015), Economic Performance of the Airline Industry,  


Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü, (SHGM), Faaliyet Raporu 2015, Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı.
