T.C.
ULAŞTIRMA BAKANLIĞI
Araştırma Planlama ve Koordinasyon Kurulu Başkanlığı

3

SAYI : B.11.0.APK.0.10.01.21./EA/-1132-31076 17 Ağustos 2004
KONU :Denizli Milletvekili
Sayın Ümmet KANDOĞAN'ın
yazılı soru önergesi

TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞINA

İLGİ: TBMM Başkanlığının 21.07.2004 tarih ve A.01.0.GNS.0.10.00.02-6502 sayılı yazısı.

Denizli Milletvekili Sayın Ümmet KANDOĞAN'ın 7/3269-6693 sayılı yazılı soru önergesinin cevabı ekte sunulmuştur.

Bilgilerinize arz ederim.

Binali YILDIRIM
Ulaştırma Bakanı

EK :
1 Cevap formu (3 Sayfa)

DAĞITIM:
TBMM Başkanlığına
Başbakanlığa

DENİZLİ MİLLETVEKİLİ SAYIN ÜMMET KANDOĞAN'IN 7/3269-6693 SAYILI YAZILI SORU ÖNERGESİ VE CEVABI

Son günlerde medyada havacılık alanında ciddi atılımlar yapıldığı, özel sektörün ilk kez yurt içi tarifeli uçuşlara başladığı haberleri yer almaktadır.

SORU-1 Özel sektör hava yollarının (Onur Air, İstanbul Airlines gibi) iç hatlarda (Trabzon, Diyarbakır, Van) tarifeli uçuşlara başlaması için Bakanlıkça ne zaman yetki verilmiş, uçuşlar ilk kez hangi tarihte başlamıştır.?

CEVAP-1 İç hatlarda tarifeli seferlerle yolcu ve yük taşımacılığı yapmak üzere, Bakanlığımızdan **İşletme Ruhsatı** almış havayolu işletmeleri aşağıdaki tabloda verilmiştir.

SIRA NO	HAVA YOLU İŞLETMELERİ	RUHSAT TARİHİ
1	TÜRK HAVA YOLLARI A.O.	25.10.1984
2	ONUR AIR TAŞIMACILIK A.Ş.	16.05.1996
3	KIBRIS TÜRK HAVA YOLLARI LTD.ŞTİ.	30.07.1998
4	GÜNEŞ EKSPRES HAVACILIK A.Ş.	01.03.2001
5	FLY HAVA YOLLARI A.Ş.	20.10.2003
6	MNG HAVA YOLLARI VE TAŞIMACILIK A.Ş.	08.12.2003
7	SIK-AY HAVA TAŞIMACILIK A.Ş.	14.06.2004
8	ATLAS JET ULUSLARARASI HAVACILIK A.Ş.	01.07.2004
9	INTER EKSPRES HAVA TAŞIMACILIK A.Ş.	28.07.2004

Yukarıdaki işletmelerden Onur Air Taşımacılık A.Ş. 09.12.2003, Fly Hava Yolları A.Ş. 20.10.2003 ve AtlasJet Uluslararası Havacılık A.Ş. 10.07.2004 tarihlerinde iç hatlarda tarifeli seferlerle yolcu taşımacılığına başlamışlardır. Diğer işletmelerin iç hatlarda tarifeli uçuşlar yapmak amacıyla herhangi bir başvurusu bulunmamaktadır.

İç hatlarda tarifeli sefer yapmakta olan 3 özel işletmenin uçuşa başlama tarihleri ve uçuş yaptıkları meydanlar aşağıdaki tabloda verilmiştir.

PARKUR	ONUR AIR	FLY AIR	ATLASJET
İstanbul-Adana-İstanbul	24.12.2003		
İstanbul-İzmir-İstanbul	26.12.2003	14.06.2004	
İstanbul-Kayseri-İstanbul	09.12.2003		
İstanbul-Diyarbakır-İstanbul	12.12.2003		10.07.2004
İstanbul-Samsun-İstanbul	23.12.2003		
İstanbul-Erzurum-İstanbul	16.12.2003		
İstanbul-Trabzon-İstanbul	17.12.2003	20.10.2003	12.07.2004
İstanbul-Antalya-İstanbul	30.12.2003	14.06.2004	10.07.2004
İstanbul-Gaziantep-İstanbul	22.02.2004		10.07.2004
İstanbul-Bodrum-İstanbul	18.06.2004	18.06.2004	10.07.2004
Ankara-Trabzon-Ankara		01.12.2003	
İstanbul-Sivas-İstanbul			13.07.2004

./..

T.C. ... BAŞBAKANLIĞI ... PLANLAMA VE KOORD. GEN. MÜD. 1923

SORU-2 Bu hava yolu şirketleri hangi nedenlerle ve ne zaman uçuşlarını durdurmuşlardır?

CEVAP-2 İstanbul Hava Yolları A.Ş.nin; Türk Sivil Hava aracı sicilinde sahibi olduğu B-727 tipi TC-IYB tescil işaretli uçak gayri faaldır. Uçağın üzerinde çok sayıda haciz ve ipotek bulunmasından dolayı teminat mektubu verememesi, önceki teminat mektubunun DHMİ tarafından nakde tahvil edilmesi, idari, uçucu ve teknik personel istihdamı yapmaması, büyük kalem borçları teşkil eden DHMİ alacakları, yer hizmetleri, uçak kiraları, SSK primleri, personel maaşları ve önceki bakım giderleri gibi ödemeleri yapamaması, bünyesinde işletici olarak uçak bulunmaması nedeniyle, 10 Mart 1986 tarih ve 08 no. ile **"İç ve Dış Hatlarda Tarifeli ve Tarifesiz Seferlerle Ticari Hava Taşıma İşletmeciliği"** yapmak üzere verilen **"İşletme Ruhsatı"** 2920 sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu'nun 30. maddesi gereğince 17.05.2002 tarihinde iptal edilmiştir.

Onur Air Taşımacılık A.Ş., Fly Hava Yolları A.Ş. ve Atlasjet Uluslararası Havacılık A.Ş.'nin uçuşları halen devam etmektedir

SORU-3 Özel havayolu şirketlerine ÖTV'siz akaryakıt sağlanmasının iç hat uçuşlarının yeniden başlamasında etkisi olmuş mudur?

CEVAP-3 Kamu veya Özel Havayolu Şirketlerine ÖTV'siz yakıt uygulaması evveliyatından beri olmayıp, ancak uçak biletlerinden alınan Özel İşlem Vergisi ile Eğitime Katkı Payı 01 Ocak 2004 tarihinden itibaren kaldırılmıştır. Ayrıca, DHMİ'nin havaalanı ücretlerinde % 50 indirim sağlanmıştır.

Bu uygulamalar sonucunda, iç hat hava taşımacılığına talep artmış olup, Ekim-2003 tarihinden bu güne kadar iç hatlarda taşımacılık yapan özel hava yolu işletmeleri ile yaklaşık 1 Milyon yolcu taşınmıştır.

SORU-4 Düşük ve orta gelirli halk kesimlerinin ulaşımlarında kullandığı otobüs işletmelerine haksız rekabeti önlemek için ÖTV'siz dizel yakıt vermeyi düşünüyor musunuz?

CEVAP-4 Bilindiği üzere, karayolu taşımacılığı tüm Avrupa'da olduğu gibi Türkiye'de de taşımacılıkta en fazla paya sahip olan bir taşıma modudur. Mevcut istatistik verilerine göre, Türkiye'de karayolunun payı; yük taşımasında % 91,9 iken, Demiryolu'nun payı % 4,4, denizyolunun payı % 3,5, havayolunun payı ise % 0,2'dir. Yolcu taşımacılığında ise karayolu payı % 96,1 iken demiryolunun payı % 2,3'tür.

Türkiye'nin dış ticaret hacminde en fazla payı alan Avrupa Birliği ülkelerinde ise, yük taşımalarında; karayolu % 44, denizyolu %41 ve demiryolu %8, yolcu taşımacılığında ise, karayolu %79, havayolu %5, demiryolu %6'lık bir paya sahip bulunmaktadır.

./..

Bu rakamlar gerek Avrupa'da ve gerekse Türkiye'de taşıma modları arasında ciddi bir dengesizliğin bulunduğunu göstermektedir. Avrupa Birliği ülkelerindeki taşımacılıkta modlar arası dengenin Türkiye'ye göre daha orantılı olmasına rağmen, bu ülkeler modlar arasındaki dengesizliğin giderilmesi amacıyla 2010 yılı hedeflerini şimdiden belirlemiş ve taşıma politikalarını bu doğrultuda oluşturmuşlardır.

Batılı ülkelerin 2010 yılı hedefi; **"Bütün modların tek bir taşıma zinciri oluşturacak şekilde birbirine entegre edilmesi ve sistemler arasında işlerliğin sağlanması"** şeklinde tanımlanmıştır.

Ulaşım modları arasındaki dengesiz büyüme; beraberinde ekonomik ve elverişli olmayan bir sektörün doğmasına, kaynak israfına, çevre zararıyla birlikte kazaların artmasına, sonuçta başta can kaybı olmak üzere pek çok maddi kayıplar zincirine yol açmaktadır.

Bu nedenle, gerek **Avrupa Birliği Müktesebatının Üstlenilmesine İlişkin Ulusal Program** ve gerekse **Avrupa Birliğine Entegre Olmaya Yönelik Türk Dış Politikası** ile AB hedef ve girişimlerini yakinen izlemekte ve bu doğrultuda çalışmalarına ivme kazandırmakta olan Bakanlığımız, ulaştırma modları arasındaki dengenin sağlanması politikasını şimdiden benimsemiş olup, gerek master planda yer verilen öncelikler ve gerekse havayolu ve denizyolu sektörlerine getirilen bu tür uygulamalarla taşımacılığın etkin bir şekilde kullanılmasını sağlamak üzere taşıma modları arasındaki dengenin sağlanmasını hedeflemektedir.

Bakanlığımız bu hedefi **sürdürülebilir bir ekonomik gelişmenin merkezine koyarak, ekonomik büyüme ile oluşacak yük ve yolcu potansiyelindeki artışın, mevcut ulaşım türlerinin daha etkin ve dengeli bir şekilde kullanımı yoluyla karşılanması ve böylece modlararası dengenin tedrici şekilde sağlanması stratejisini benimsemiştir.**

Bu itibarla, konu Maliye Bakanlığı'nı da yakından ilgilendirmekle birlikte, karayolu yolcu taşımacılığı sektöründe ÖTV indirimi uygulaması, halen % 94'ü bulan yurtiçi Karayolu taşıma payını daha da teşvik edecek ve bugün trafikte yaşanmakta olan sorunları daha da artıracaktır. Bu nedenle , bu aşamada böyle bir uygulama Bakanlığımız gündeminde bulunmamaktadır.