

PAPER DETAILS

TITLE: HAVAALANLARINDA SUNULAN YER HİZMETLERİNİN AVRUPA EKONOMİSİNE ETKİSİ:
TÜRKİYE, ALMANYA VE İNGİLTERE UYGULAMALARI

AUTHORS: Sulhi ESKİ, Hasan Selamettin TASUS

PAGES: 56-83

ORIGINAL PDF URL: <https://dergipark.org.tr/tr/download/article-file/415799>

Havaalanlarında Sunulan Yer Hizmetlerinin Avrupa Ekonomisine Etkisi: Türkiye, Almanya ve İngiltere Uygulamaları¹

Sulhi ESKİ*

Hasan Selamet TASUS**

Öz: Son yıllarda en hızlı gelişen sektörler arasında yer alan havacılığın ve havayolu taşımacılığının olmazsa olmazı dünyadaki binlerce havaalanına inen ve kalkan yolcu ve kargo uçaklarına sunulan yer hizmetleridir. Havaalanı Yer Hizmetleri sektörü, en alt basamağından başlayarak kullanılan yer hizmetleri(handling) ekipmanlarına, o ekipmanları kullanan personellere kadar özel eğitim ve donanımına sahip milyarlarca dolarlık uçaklara özel kurallar dâhilinde hizmet sunan özel bir sektördür. Sektörün belirgin özellikleriyle ülke ekonomilerine olan katkıları da önem arz etmekte ve ülke paylarının artırılması yönünde çalışmalar yapılmaktadır. Türkiye'deki havaalanı yer hizmetleri sektörüyle Avrupa'nın önde gelen iki önemli ülkesindeki Almanya ve İngiltere'deki yer hizmetleri sektörünün kuruluş, faaliyet ve ekonomik katkı açısından kıyaslanması ve ekonomik olarak yer hizmetlerinin Türkiye ekonomisine olan etkisinin artırılmasına yönelik alınması gereken tedbirlerin ortaya konulmasına ihtiyaç duyulmaktadır. Almanya, İngiltere ve Türkiye havaalanları yer hizmetleri ile ilgili bilgiler uluslararası kaynak taramasından ve mülakat yöntemiyle edinilmiştir. Havaalanı Yer Hizmetleri sektörünün gerek sektörde çalışanların kazanımları gerekse de ülke Gayri Safi Yurtiçi Hasılasındaki paylarının tespiti yapılarak Türkiye'nin sektördeki payını artırabilmesi için alınması gereken tedbirler ifade edilmiştir.

Anahtar sözcükler: Havacılık, Havaalanı Yer Hizmetleri, Handling, Havaalanları, Ekonomik Etki.

Jel Kodu: J2, F4, M5

The Effects of Ground Handling at The Airports on European Economy: Turkey, Germany and England Practices

Abstract: Recently, the airport ground handling, where it is used to service for many airlines at thousands of airports in the world, can easily be assessed as an indispensable area of air transportation within the most rapidly developing industries. The ground handling at the airports is a unique one that serves to aircrafts worth to billions of dollars by means of not only special ground handling equipment, well-trained operators and the cleaning staff in the aircrafts. Impacts of ground handling industry, which has a key role on economy, is also studied to improve its positive impact and contribution on economy of countries. To need to make an analysis and comparison of economic impacts, settlement criteria and operational behavior of aviation ground handling between two European leading countries and Turkey; also to find out preventative actions to increase its positive impacts on Turkish economy. Germany, England and Turkey with information about airports ground handling services was obtained from international sources with screening and interview process. Airport Ground Services sector gains of workers in the sector should both be made to determine the share of the country Gross Domestic Product measures to be taken in order to increase the share of the sector in Turkey has stated.

Keywords: Aviation, Airport Ground Handling, Handling, Airports, Economic Impact

Jel Kodu: J2, F4, M5

¹ Bu çalışma İstanbul Gelişim Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü'nde Yrd. Doç. Dr. Sulhi ESKİ danışmanlığında yürütülen, Hasan Selamet TASUS'un 2016 yılında kabul edilmiş olan yüksek lisans tezinden yararlanılarak hazırlanmıştır

*Yrd. Doç. Dr. İstanbul Gelişim Üniversitesi, UBYO Lojistik Bölümü, seski@gelisim.edu.tr.

**Yönetici MNG Havayolları, Ticaret Bakanlığı, tasus.hasan@mngairlines.com.

1. HAVACILIKTA/HAVAALANLARINDA YER HİZMETLERİ KAVRAMI

Havaalanı/Havaalanlarında Yer Hizmetleri(Handling) kavramı bir havaalanında uçağın inişinden kalkışına kadar yerde aldığı tüm hizmetleri kapsar. Uçuş yapacak yolcu uçağı için terminal içerisinde yolcu trafik hizmetlerini, kargo uçağı için antrepodaki paletleme işlemlerini, iniş yapmış ve uçuşa hazırlanan yolcu uçağı için yükleme, boşaltma, ikram ve teknik hizmetlerini kapsamaktadır.

1.1.Havacılıkta Yer Hizmetleri Çeşitleri

Havacılıkta "Yer Hizmeti" uçağın bir havaalanında uçağın iniş tekerlerinin piste değmesinden kalkışına kadar geçen süre içerisinde terminal sahasında park yerinde uçağa verilen hizmetlerin bütünü anlamına gelmektedir. Havaalanlarında verilen yer hizmetleri havaalanının kendi gücüyle veya yer hizmetleri (handling) şirketlerinden sözleşmeyle alır.

Uluslararası Hava Taşıma Birliği (IATA)'nın iyimser tahminine göre dünyadaki havayollarının %50'sinden fazlası yer hizmetlerini dışarıdan satın almaktadır (Çelebi Hava Servisi A.Ş.,2014:5).

Yer Hizmetleri kavramı bir uçağın park yerine yanaşmasından itibaren diğer uçuşuna yetişmesine kadar pek çok hizmeti kapsar. Yerdeki toplam yer hizmeti süresini minimum sürede tutabilmek için hız, yeterlilik ve doğruluk önemli faktörlerdir

Havayolları yer hizmetleri IATA Yer Hizmetleri düzenlemelerinde yer alan standartlara ve yer hizmetleri sözleşmesinde yer alan şartlara göre belirlenmektedir. Bunun yanında standartlarda yer almayan hususlarda sözleşmelerde açıklanır.

Uluslararası Hava Taşımacılığı Birliğinin düzenlemeleri kapsamında yer hizmetleri ana kategorileri dört başlıkta incelenmektedir.

1.1.1. Kabin Hizmetleri

Bu hizmetin asıl amacı yolcuların konforudur. Kabin temizliği yapılan hizmetin büyük çoğunluğunu oluşturmalarına rağmen, bu hizmet ayrıca uçakta bulundurulmuş tüketim malzemelerinin (sabun, peçete, tuvalet kâğıdı, okuma materyalleri), yıkanabilir yastık ve battaniyelerinin bulundurulmasını içermektedir.

1.1.2. İkram Hizmetleri

İkram hizmetleri, arat kalan yiyecek ve içeceklerin boşaltılması, uçuş ekibi ve yolcular için taze yiyecek ve içeceklerin uçağa yüklenmesi hizmetini kapsar. Havayolu yemekleri servis arabalarıyla teslim edilir. Önceki uçuştan boş veya çöp dolu olarak gelen servis arabaları

yenileriyle değiştirilir. Yemekler soğutma ve ısıtma haricinde genellikle yerde hazırlanır. Bazı havayolları ikram hizmetlerini firmalardan satın almaktadırlar.

Dünyada büyük ölçekli bazı ikram firmaları(www.wikipedia/aircraftground handling):

- Airline Services & Logistics PLC(EPZE),
- American Airlines,
- Atlas Catering (Royal Air Maroc's catering service),
- Cara Operations,
- Cathay Pacific's Cathay Pacific Catering Services,
- Chelsea Food Services,
- Gate Gourmet,
- KLM's KLM Catering Services,
- LSG Sky Chefs,
- Q Catering (Qantas),
- Servair,
- Thai Airways's Thai Catering Services,
- United Airlines.

1.1.3. Apron(Ramp) Hizmetleri

Ramp(Apron) denildiğinde uçakların iniş yaptığı pist ile park ettiği sahaların hepsini kapsayan saha anlamına gelmektedir. Ramp Hizmetleri ise uçağın piste inişi ve park etmesi ve uçağın yer süresi bittikten sonra park yerinden ayrılıp kalkışına kadar olan sürede apron kısmında verilen tüm yer hizmetlerini kapsamaktadır.

Havaalanında Ramp(Apron) hizmetleri:

- Uçağın park yerine girişi ve geri çıkışı (uçak yönlendirmesi vasıtasıyla),
- Pushback traktörü vasıtasıyla uçağın çekilmesi,
- Tuvaletin çekilmesi,
- Su hizmeti(Tuvalet lavabo hizmetinde kullanılan) ,
- Havalandırma hizmeti (daha çok küçük uçaklar için),
- Hava arabası(Motor çalıştırması için),
- Bagaj hizmeti(yandan yüklemeli konveyör ve bagaj arabasıyla),
- Yolcu boşaltılması gibi sıklıkla taramakta yapılan kontrollü bagaj hizmeti,
- Kargo dolly ve kargo yükleme araçları vasıtasıyla kargo handling hizmeti,
- İkram aracı,

- Yakıt tankeri veya yakıt pompası vasıtasıyla yapılan yakıt alım hizmeti,
- Yerden enerji hizmeti (böylelikle yerde enerji sağlanması için uçak motor çalıştırması gerekmez.),
- Yolcu merdiveni (köprü hizmeti yerine kullanılır, bazı havayolları daha efektif handling hizmeti almak için hem merdiven hem de köprü hizmeti almaktadır),
- Hasta aracı(gerektiğinde),
- Uçağa yerden bağlantıyla hidrolik hizmeti,
- Buz çözme hizmeti.

1.1.4. Yolcu Hizmetleri

Yer Hizmetlerinin bir diğer bölümü olan yolcu hizmetleri ise, yolcu terminali içerisinde yapılan hizmetleri içermektedir: Yolcu Hizmetlerinin görevleri:

- Havayollarıyla uçacak yolculara yönelik check-in hizmeti vermektir.
- Kapı geliş ve kalkış hizmeti sunmaktır. Acentelerin uçağa binme(boarding) ve uçuşun kapanmasını da içeren varışta bir uçuşun karşılanması gerekmektedir.
- Transfer kontuarlarını, müşteri hizmetleri kontuarlarını ve havayolu salonlarını çalıştırmaktır.

2. ALMANYA, İNGİLTERE VE TÜRKİYE'DE HAVAALANLARINDAKİ YER HİZMETLERİNİN KURULUMU VE MALİYETLENDİRME

Yer Hizmetlerinin ülke ekonomileri üzerindeki etkisini kavrayabilmek ve tarihsel olarak gelişimini irdeleyebilmek için gerek Avrupa ve gerekse de Türkiye'de geçmişten bu yana uygulanmakta olan mevzuatlarının iyi bilinmesi ve ekonomiye olan pozitif etkilerinin veya varsa negatif yönlerinin bilinmesi gerekmektedir.

Öte yandan, mevzuatların kıyaslanarak yıllar itibariyle ülkelerin gayrı safi milli hasılasına olan etkilerinin daha iyi anlaşılması ve yapılan yanlışlıklar varsa mevzuat değişikliklerinin hangi alan veya noktalarda yapılması gerektiği büyük önem taşımaktadır.

Avrupa'daki yer hizmetleri mevzuatını ortak bir başlıkta irdelemek mümkündür. Zira 1996 yılından itibaren Avrupa Konseyi kararınca tüm üye ülkelerin uyması gereken bir yönerge çıkartılmış ve yayınlanmıştır.

2.1. Almanya'da Havaalanı Yer Hizmetleri Kurulumu ve Maliyet Uygulamaları

Almanya merkezli bir handling kurulumu ve işletme maliyetlerini incelemek amacıyla Wisskirchen Handling Services GmbH ile yapılan mülakatta gerek yer hizmet kuruluşu kurulumu ve gerekse de maliyetleri hakkında ana hatlarıyla aşağıdaki bilgiler elde edilmiştir.

2.1.1. Yer Hizmeti Ruhsatı Almak için Yeterlilikler

Almanya' da Havaalanının da yer hizmeti lisansına başvurmak için, Avrupa Birliği 96/67 kararındaki tüm detayları uygulamak gereklidir (European Commission,2012:97/96). Aday, aşağıdaki farklı gereklilikleri karşılamak zorundadır.

- Şirketin veya yönetimin unvanı,
- Finansal güven ve garantisi,
- Yönetim tarafından temsil edilen işteki tecrübe.

2.1.2. Yeni Bir yer Hizmeti Kullanıcısı İhalesi Açılmasına Yönelik Kriterler

Havaalanı yeni bir lisansını havaalanı yıllık özel bir yolcu sayısına ve kargo miktarına ulaştığında vermelidir. Normal olarak Standart Yer Hizmeti Anlaşmasında da belirtildiği gibi her hizmet için ayrı lisans almanız gerekmez. Örnek olarak "apron taşımaları, uçak yükleme boşaltması için yer hizmeti lisansı, uçaklara apron tarafında(kara tarafında değil!) yakıt verme lisansı, antrepoda kargo handling hizmet lisansına ihtiyaç duyulmaktadır. Havaalanında kargo handling hizmeti verebilmek için yer kiralamak ve çok kısıtlı olup herkese kiraya verilmeyen bir antrepo kiralanması zorunludur.

2.1.3. Gerekli Olan Minimum Ekipman ve Personel Kriterleri

Minimum ekipman listesinin kıstasları sabit olmamakla beraber ihale dokümanında belirtilir ancak pahalı ekipman (örneğin; highloader, deicing ekipmanı, vb.) harcaması/yatırımı yapılmalıdır. Bu nedenle sağlıklı bir finansal yapıya sahip olunmalıdır. Buna ilaveten örneğin; yer hizmetleri için 375 Milyon Euro limitinde bir sigorta poliçesi düzenletmelidir. Normal olarak, minimum personel ve ekipman sayısı tarif edilmemiştir ancak normal olarak 7 gün 24 saat hizmeti garanti edilmelidir.

2.1.4. Yer Hizmeti Ruhsatı Almak için Başvuru ve Ruhsat Alma Sırasında ve Senelik Olarak Ödenen Ücretler

Yer hizmeti lisans ücreti havaalanından havaalanına değişmektedir. Normal olarak, havaalanında sınırlı sayıda bulunan ofis ve antrepoların kiralama ücreti yüksektir.

2.1.5. Yer Hizmetine Katılımda Özendirici Kanun ve Yönetmelikler

Yer Hizmeti Lisansına yönelik ihale Avrupa çapında Avrupa Komisyonunun 96/97 sayılı kararı uyarınca yayınlanır. Handling lisansı Almanya Trafik Bakanlığınca verilir (örneğin; Köln,

Düsseldorf için Nordrhine Westfalia gibi). Bakanlık, Komitesi, Havaalanı Yönetimi ve Havaalanı Sendikasının oylarından sonra karar vermektedir.

2.1.6. Finansal Fizibilite

Almanya' nın en büyük havalimanlarından birinde yer hizmet kuruluşlarının finansal gelir ve gider tablolarına örnek olması amacıyla Köln Havalimanı Wisskirchen Handling Services GmbH' in üç yıllık bütçe raporuna Tablo 1' de yer verilmiştir.

Bütçe örneğinden ana hatlarıyla aşağıdaki sonuçlar ortaya çıkartılabilmektedir:

-2015(6 aylık), 2016 ve 2017 yıllarında sırasıyla, 20.021ton, 54.042ton ve 59.446ton kargo taşınacağı,

-Yıllara sarıh toplam kira ve handling gideri sırasıyla: 2,9 Milyon Euro(6 aylık), 6,9 Milyon Euro ve 7,3 Milyon Euro,

-Yıllara sarıh toplam Genel Masraflar(Overhead)+Personel Gideri: 603 Milyon Euro, 1.713 Milyon Euro ve 1.922 Milyon Euro,

-Yıllara sarıh Faiz Vergi Amortisman Öncesi Kar (EBITDA) ise: -16.532Euro, 434.750Euro ve 641.402 Euro olacağı bütçelenmiştir.

Wisskirchen GmbH Yer Hizmetleri Firmasının kuruluş yılı olan 2015 yılının ilk 6 ayında %2 zarar etmesi, 2016 yılında %3,17 kar etmesi ve 2017 yılında ise %5,80 kar etmesi hedeflenmiştir.

Tablo 1. Wisskirchen GmbH Yer Hizmeti Firmasının 3 Yıllık Bütçesi(2015)

	YIL-2015 (6 AY) 20.021		YIL-2016 54.042		YIL- 2017 59.446	
TOPLAM KARGO(ton):						
Umsatz Handling in EUR:	2.528.031,00 €		6.164.062,00 €		6.591.765,04 €	
Kalmtieteinnahmen CBCC durch Mieter inkl.	294.757,62 €		589.515,24 €		589.515,24 €	
Nebenkosten Weiterbelastung Mieter:	81.700,00 €		163.400,00 €		163.400,00 €	
TOPLAM KİRA VE GELİR:	2.904.488,62 €		6.916.977,24 €		7.344.680,28 €	
Materialkosten (Holz, Bretter, Folie, etc.):	110.000,00 €	3,79%	261.962,64 €	3,79%	278.160,78 €	3,79%
Kalmtiete Gebäude (8900 qm Lager und Büros, komplette Fläche):	660.000,00 €		1.320.000,00 €		1.320.000,00 €	
Nebenkostenvorauszahlung Gebäude:	225.000,00 €		450.000,00 €		450.000,00 €	
Nutzung Truck-Dock laut Konzessionsvertrag p.a.:	12.500,00 €		- €		- €	
Reinigung Gebäude, Istkosten 2014:	50.000,00 €		100.000,00 €		100.000,00 €	
Warmmiete Gebäude p.a.:	947.500,00 €	32,62%	1.870.000,00 €	27,03%	1.870.000,00 €	25,46%
Kosten Frachtabfertigung Werkvertrag FKB (Physik + Doku):	915.000,00 €	31,50%	1.733.271,43 €	25,06%	1.634.608,29 €	22,26%
Deckungsbeitrag 1 (Gesamtumsatz - Material - Pacht - Frachth. FKB):	931.988,62 €	32,09%	3.051.743,17	44,12%	3.561.911,21	48,50%
Overhead (neues und auch vorhandenes Personal)						
Geschäftsführer / Managing Director	95.870,50 €		191.741,00 €		191.741,00 €	
Betriebsleiter	52.275,00 €		107.686,50 €		110.917,10 €	
Assistent	11.992,50 €		24.704,55 €		25.445,69 €	
Sachbearbeiter (Abrg., Personal, Schäden, etc.)	43.972,50 €		90.583,35 €		93.300,85 €	
Schlosser Stapler	23.985,00 €		49.409,10 €		50.891,37 €	
Summe:	228.095,50 €	7,85%	464.124,50 €	6,71%	472.296,01 €	6,43%

Personalkosten Dokumentation nach	72.349,55 €	2,49%	147.593,07 €	2,13%	152.020,87 €	2,07%
Personalkosten je Dokumentarist pro Jahr inkl. Sozialversich. Arbeitgeber:	36.174,77 €		37.260,02 €		38.377,82 €	
Schichtleiter Lager Gesamtpersonalkosten:	122.796,40 €	4,23%	252.960,58 €	3,66%	260.549,40 €	3,55%
Personalkosten je Schichtleiter inkl. 25% Sozialabgaben:	40.932,13 €		42.160,10 €		43.424,90 €	
Lagermitarbeiter:						
Produktivität Lager in kg pro Std.	650		682,5		716,625	
Personalbedarf insgesamt:	17,00		31,18		36,33	
Personalbedarf gerundet auf FTE's	17		32		37	
abzüglich enthaltene Schichtleiter:	6		6		6	
Netto Personalbedarf Lager:	11		26		31	
Personalkosten je Mitarbeiter im Jahr:	29.362,99 €		30.243,88 €		31.151,20 €	
Personalkosten Lagermitarbeiter gesamt:	161.496,46 €	5,56%	786.340,96 €	11,37%	965.687,18 €	13,15%
Variable Personalkosten (sonstige Kosten) abh. Mitarbeiteranzahl:	18.308,30 €	0,63%	62.887,80 €	0,91%	72.427,00 €	0,99%
TOPLAM KİŞİ BAŞI OVERHEAD	603.046,21 €	20,76%	1.713.906,92 €	24,78%	1.922.980,46 €	26,18%
Equipment (Stapler, Schlepper, Reparatur, etc.):	148.762,00 €	5,12%	297.524,00 €	4,30%	297.524,00 €	4,05%
Sonstige Kosten ohne Personalnebenkosten:	196.712,51 €	6,77%	481.707,02 €	6,96%	548.764,12 €	7,47%
Kosten IT (Barcoding + Scanning Imp-Export):	- €	0,00%	123.854,25 €	1,79%	151.239,68 €	2,06%
VERGİSİZ MALİYET:	2.921.020,72 €	100,57%	6.482.226,26 €	93,71%	6.703.277,33 €	91,27%
EBITDA:	- 16.532,10 €	-0,57%	434.750,98 €	6,29%	641.402,95 €	8,73%
AfA (vorh. Equipment, ND über 10 Jahre = Mietvertrag):	41.460,00 €	1,43%	215.368,13 €	3,11%	215.368,13 €	2,93%
Vergi Dahil Maliyet:	2.962.480,72 €	102,00%	6.697.594,39 €	96,83%	6.918.645,46 €	94,20%
FAVÖK:	- 57.992,10 €	-2,00%	219.382,85 €	3,17%	426.034,82 €	5,80%

FAVÖK: Faiz Vergi Öncesi Kar

Kaynak: Wisskirchen Handling Services GmbH ile Yapılan Mülakat.

2.2. İngiltere'de Havaalanı Yer Hizmetleri Kurulumu ve Maliyet Uygulamaları

İngiltere merkezli bir handling kurulumu ve işletme maliyetlerini incelemek amacıyla Menzies Handling/Heathrow Havaalanı terminal Müdürü John Neal ile yapılan mülakatta gerek yer hizmeti kurulumu ve gerekse de maliyetleri hakkında ana hatlarıyla aşağıdaki bilgiler elde edilmiştir.

2.2.1. Yer Hizmeti Ruhsatı Almak için Yeterlilikler

Bir havaalanında yer hizmeti lisansı alabilmek anlamında kimin yerinde ticaret yapmak istediğinle havaalanı operatörünün koyduğu kural ve kaidelere bağlı olacaktır. Genel bir düzenleme olmamakla birlikte, hizmet verilecek havaalanının kendi alanında gerçekleştirdiği düzenlemelere göre lisans başvurusu yapılabilir.

2.2.2. Yeni Bir yer Hizmeti Kullanıcısı İhalesi Açılmasına Yönelik Kriterler

Diğer düzenleyici otoriteler ise örneğin Sivil Havacılık Otoritesi (DFT), Sicil Havacılık-Tehlikeli Maddeler, HMRC(gümrük), Liman Sağlığı, Çevre Otoritesi gibi birimlere bireysel başvuru yapılır. Bu konularla ilgili detaylar başvuru formlarında belirtilmiştir. Örneğin;

Heathrow(LHR)Havaalanında da Avrupa Birliği düzenlemelerine göre açık bir pazardır. Yer Hizmet Kurulumuna yönelik olarak ilk başvuruda ruhsat ücreti olarak İngiltere' de bir banka hesabı ve İngiltere tescili varsa bu gerekli olmayabilir, fakat bu son karar havaalanı otoritesince belirlenir. Ayrıca yer hizmeti servisi verilecek müşterilerden de buna yönelik bir teminat/bildirim mektubu alınması gerekecektir.

2.2.3. Gerekli Olan Minimum Ekipman ve Personel Kriterleri

Gerek personel sayısı ve gerekse ekipman özellik ve sayısı olarak bilinen bir minimum şart yoktur. Sayı ilgili firmanın kontratı olan iş hacmine bağlıdır. Minimum sayı firmanın kontratlarda yer aldığı şekliyle işi güvenli, sağlıklı bir biçimde yerine getirebilecek yeterli personel ve kolaylıklara sahip olmasına bağlıdır.

2.2.4. Yer Hizmetine Katılımda Özendirici Kanun ve Yönetmelikler

İngiltere havaalanlarında yer hizmetleri lisans başvurusunu özendirici herhangi bir düzenleme veya kanun bulunmamaktadır.

2.2.5. Yer Hizmetleri Denetleme Mekanizması

Yer Hizmetleri Lisansı Havaalanı otoritesince denetlenmektedir. Hatalar veya yanlış işlemler olması halinde uyarıcı yazılar gönderilip ve akabinde cezalar kesilmektedir. Eğer Yer Hizmetleri kuruluşu hata yapmaya devam ederse lisansı havaalanı otoritesince geri alınmaktadır.

İngiliz Sivil Havacılık Otoritesi/DFT ve UKBA(Gümrük) düzenli olarak denetlemelerini yaparlar. İngiliz Sivil Havacılığı/DFT kısmı eksiklik veya hatalara istinaden uyarı raporu yazar ama ceza yazmaz. Bununla beraber, İngiliz Sivil Havacılığı/DFT kısmı havaalanı otoritesini emniyetli kargo/yolcu hizmeti verilmesi için uyarmaktadır.

UKBA(Gümrük Otoritesi) hatalı operasyon/işlemlerinde 2000 Pound ceza uygular ve sonucunda gerekli olursa otoritesini kullanarak operasyon yapılmasını yasaklar.

Sivil Havacılık ise Tehlikeli Madde taşımalarını denetler ve yanlış uygulamalar karşısında gerekli cezayı uygular. Gerekli olursa havaalanı yönetimini uyararak Tehlikeli Madde taşıma lisansının iptalini de sağlayabilir.

2.2.6. Yer Hizmetlerinde Müşteri İlişkileri

Yer Hizmetleri kuruluşlarında müşteri ilişkileri müdürlüğüne ulaşan şikâyetler uzman kişiler tarafından ele alınır ve mevcut işi engellemeyecek şekilde çeşitli protokollerle yürütülür.

Kişisel ilişkilerin dışında müşterilerle "Hizmet Düzeyi Anlaşmaları" çerçevesinde sözleşme imzalanır. Sözleşmenin tartışılması sırasında havayolunun gerçek operasyonel ve kalite

ihtiyaçları hakkında konuşmak amacıyla bir araya gelinir ve pratikte neler yapılması gerektiği anlaşılır ve maliyetlendirilir. Tüm bu konuşulanlar Standart Yer Hizmetleri Anlaşması ve Hizmet Düzeyi Anlaşması(Service Level Agreement-SLA)'le resmiyete dönüşür.

2.2.7. Finansal Fizibilite

İngiltere'de Heathrow Havalimanından Menzies Handling'le yapılan mülakatta yeni bir yer hizmeti kuruluşu oluşturabilmenin ana kaynakları ise ana hatlarıyla:

- Lisans ücreti (yaklaşık): 4000 Pound (havaalanında operasyon yapabilmek amacıyla).
- Yönetici maliyeti :Nöbetçi Müdür için 38.000-40.000 Pound/yıllık
- Personel maaşı (yaklaşık):19-28.000 Pound adam başı/yıllık.
- Ekipman maliyeti: Forklift 300-400 Pound /forklift başı/aylık
- Arazi kirası: Pazarlığa bağlı olmakla beraber yıllık metrekaresi yaklaşık 15 -35 Pound olarak havalimanın içi, dışı veya havaalanına yakınlığa göre değişiklik göstermektedir.

2.3. Türkiye'de Havaalanı Yer Hizmetleri Kurulumu ve Maliyet Uygulamaları

Türkiye yer hizmet kuruluşları içerisinde gerek MNG Handling gerek Çelebi ve gerekse de Turkish Ground Services(TGS) ile yapılan mülakatlarda aşağıdaki bilgiler elde edilmiştir. Bilgiler, Türkiye'de havaalanlarında yer hizmetlerini düzenleyen 2920 sayılı Türk Sivil Havacılık Kanununun ve 5431 sayılı Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanunun ilgili maddelerine dayanılarak çıkarılan Havalimanları Yer Hizmetleri Yönetmeliği² (SHY-22)'ne uygun olarak edinilmiştir.

2.3.1. Yer Hizmeti Ruhsatı Almak için Yeterlilikler

A Grubu Çalışma Ruhsatı alacak yer hizmetleri kuruluşları, hizmet verecekleri havaalanlarında mevzuatta belirtilen hizmet türlerinin tamamı veya en az yolcu trafik, yük kontrolü ve haberleşme, ramp, kargo ve posta, uçak temizlik ve birim yükleme gereçlerinin kontrolü için Yönetmeliğin ilgili maddesinde belirtilen koşullarda dikkate alınarak en az üç uluslararası trafiğe açık havaalanında teşkilatlanmak zorundadırlar.

A Grubu Çalışma Ruhsatına sahip yer hizmetleri kuruluşlarının ödenmiş sermayeleri 3 Milyon Dolar; C Grubu Çalışma Ruhsatına sahip yer hizmetleri kuruluşlarının ise 200 Bin Dolar karşılığı Türk Lirasından aşağı olamaz.

² 23.09.2016 Tarih ve Sayı:29810 Resmi Gazete ile yayınlanan Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü'nün Havalimanları Yer Hizmetleri Yönetmeliği (SHY-22).

Yer Hizmetleri lisansı almak isteyen kuruluşun hisselerinin en az %51'inin nama yazılı olması zorunludur.

A Grubu Çalışma Ruhsatı alacak olan yer hizmetleri kuruluşları, Devlet Hava Meydanları İşletmesi'ne (DHMİ) ödeyecekleri "Hizmet Yapabilme Hakkı" karşılıkları ve yapacakları "Hizmet Sözleşmesi"nden doğabilecek yükümlülükleri için 1.Milyon Dolar; B veya C Grubu Çalışma Ruhsatı alacak olan yer hizmetleri kuruluşları ise 100 Bin Dolar tutarında, içeriği ve şekli DHMİ tarafından belirlenecek sabit ve süresiz banka teminat mektubunu DHMİ'ye vermek zorundadırlar.

"Uçuş operasyon hizmeti için C grubu çalışma ruhsatı alacak olan kuruluşların, temsil hizmeti çalışma ruhsatına ve Atatürk, Antalya, Esenboğa, Adnan Menderes, Milas-Bodrum, Dalaman, Sabiha Gökçen havaalanlarından en az beşinde gözetim ve yönetim çalışma ruhsatına sahip olması gerekmektedir".

Uçuş operasyon hizmeti vermek isteyen A veya C grubu çalışma ruhsatına sahip kuruluşlar Atatürk ve Antalya havaalanları ile sivil hava trafiğine açık üç uluslararası havaalanı olmak üzere toplam beş havaalanında uçuş operasyon çalışma ruhsatı alması zorunludur.

Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı tarafından verilecek ön izinler, zorunlu hizmetler için verilmiş tarihinden itibaren bir yıl, zorunlu olmayan hizmetler için altı ay geçerlidir.

Çalışma ruhsatı almak için yer hizmetleri kuruluşlarının, aşağıda yazılı belgelerle Bakanlığa müracaat ederek ön izin almaları gereklidir. Yer Hizmetleri ruhsat başvurusuna yönelik olarak ön izin talebi, Sivil Havacılık Genel Müdürlüğünce en fazla altmış gün içinde incelenir.

Ön başvuru için gerekli belgeler (Havalimanları Yer Hizmetleri Yönetmeliği (SHY-22) Md.12/ğ):

- Tasarlanan işletme teşkilatı,
- Öngörülen sermaye ve yapısı,
- Kurucu üyelerin isimleri,
- Hizmet verilmesi planlanan havaalanları ve verilecek hizmet türleri,
- Kullanılacak araç, gereç ve teçhizatın listesi ve bunların temin edilme şekilleri,
- Ön fizibilite raporu,
- Kuruluşun veya ortaklarının ticari faaliyetlerinden dolayı Devlete vergi veya sigorta pirim borcunun olmadığını gösteren resmi belgeler,

- Kurumu teşkil eden yöneticilerin, 2920 sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu'nun 18 inci maddesinde belirtilen suçlardan dolayı hürriyeti bağlayıcı bir ceza ile hükümlü bulunmadığına ilişkin belge,
- Kuruluşun, çalışma ruhsatı aldıktan sonra yer hizmetlerinden elde edeceği gelirler ve yönetmelikte belirtilen teminat mektubu dikkate alınmaksızın en az üç aylık personel, kira, yakıt, sigorta ve benzeri giderlerini hangi kaynaklardan karşılayabileceğini gösterir belgeye dayalı taahhütname,
- Kurucu ortakların başka ticari kuruluşlardaki ticari bağlantıları ve bu kuruluşların ticari faaliyetleri hakkında detaylı bilgi, Şirket ortağı ise; hisse oranı, sermaye oranı, şirketi temsil ve ilzam yetkisinin bulunup bulunmadığı, ortak olunan şirketin en son bilançosu ve gelir gider tablosu,
- A grubu çalışma ruhsatı alacak kuruluşlar için en az iki bankadan kredibilitesini gösterir referans mektubu,

2.3.2. Yeni Bir yer Hizmeti Kullanıcısı İhalesi Açılmasına Yönelik Kriterler

Yeni yer hizmetleri ihalesinin açılmasına yönelik kriterlerden en önemlisi; toplam (iç hat + dış hat) yıllık yolcu trafiği, 1 milyona kadar olan havaalanlarında en fazla 2 yer hizmetleri kuruluşuna, toplam (iç hat + dış hat) yıllık yolcu trafiği, 2 milyona kadar olan havaalanlarında en fazla 3 yer hizmetleri kuruluşuna, toplam (iç hat + dış hat) yıllık yolcu trafiği, 2 milyonu aşan havaalanlarında ise, her 2 milyonluk yolcu artışından sonra, ilave 1 yer hizmetleri kuruluşuna, istenen şartları da sağlaması halinde A grubu çalışma ruhsatı için ön izin veya çalışma ruhsatı verilebilmektedir³.

Yer hizmetleri ruhsatı alınması için yapılan bir anons ya da ihale olmamakla birlikte bir havalimanında yer hizmeti ruhsatına başvuru yapılmadan önce dikkat edilmesi gereken ön koşul havalimanı yolcu kapasitesidir. Ruhsat alımında gerekli koşulları yerine getiren yer hizmeti kuruluşu gereklilikleri karşılamaya devam ettiği ve temdit ödemelerini yaptığı sürece hizmete devam edebilir.

2.3.3. Yer Hizmeti Ruhsatı Almak için Başvuru ve Ruhsat Alma Sırasında ve Senelik olarak Ödenen Ücretler

Türkiye'de yer hizmet çalışma ruhsatları verilisinde gerek ilk başvuruda ve gerekse de temdit(yenileme) adı verilen ücretler alınmaktadır. Bu ücretler de A, B ve C grubu yer hizmet

³ MNG Hava Yolları ve Taşımacılık A.Ş. , Yer Hizmetleri **Mülakat Soruları-Cevapları**, İstanbul, 2016

çalışma ruhsatlarında ve ayrıca havalimanından diğer havalimanına kategoriler ayrımıyla değişiklik göstermektedir.

2.3.4. Çalışma Ruhsatları İlk Veriliş Tarifeleri

Türkiye'de dış hat yer hizmetleri ruhsatlarının gruplarına göre türleri ve ruhsat ücretleri, havalimanı kategorilerine Tablo 2 ve Tablo 3’de yer verilmiştir.

Tablo 2. Havalimanlarına Göre A ve C Ruhsatı Alabilme Ücretleri (Euro)

	Hizmetler	İstanbul Atatürk A	Antalya B	İzmir Adnan Menderes, Muğla Dalaman, Muğla Milas Bodrum C	Ankara Esenboğa D	Adana, Trabzon E	Diğer Havalimanla rı F
1	Yolcu Trafik	600.000	400.000	200.000	100.000	20.000	1.000
2	Yük Kontrol ve Haberleşme	80.000	60.000	40.000	20.000	4.000	1.000
3	Ramp	1.800.00 0	1.200.00 0	600.000	300.000	40.000	1.000
4	Uçak Hat Bakım	45.000	30.000	15.000	10.000	2.000	500
5	Uçuş Operasyon	20.000	15.000	5.000	5.000	1.000	500
6	Ulaşım	10.000	7.500	5.000	5.000	2.000	1.000
7	İkram Servis	100.000	75.000	50.000	50.000	20.000	1.000
8	Gözetim, Yönetim	70.000	50.000	30.000	25.000	5.000	1.000
9	Uçak Özel Güvenlik Hizmeti ve Denetimi	150.000	60.000	50.000	50.000	10.000	500
10	Temsil	40.000					

Kaynak : DHMİ,2016:19

Tablo 3. Havalimanlarına Göre B Ruhsatı Alabilme Ücretleri (Euro)

	Hizmetler	İstanbul Atatürk A	Antalya B	İzmir Adnan Menderes, Muğla Dalaman, Muğla Milas Bodrum C	Ankara Esenboğa D	Adana, Trabzon E	Diğer Havalimanları F
1	Yolcu Trafik	300.000	200.000	100.000	50.000	10.000	200
2	Yük Kontrol ve Haberleşme	40.000	30.000	20.000	10.000	2.000	200
3	Ramp	900.000	600.000	300.000	150.000	20.000	200
4	Uçak Hat Bakım	9.000	6.000	3.000	1.500	200	100
5	Uçuş Operasyon	4.000	3.000	2.000	1.000	200	100
6	Ulaşım	2.000	1.500	1.000	1.000	400	200
7	İkram Servis	20.000	15.000	10.000	10.000	4.000	200
8	Gözetim, Yönetim	40.000	30.000	20.000	20.000	8.000	200

Kaynak: DHMİ, 2016:19

2.3.5. Gerekli Olan Minimum Ekipman ve Personel Kriterleri

Türkiye'de yer hizmeti çalışma ruhsatı almak için gerek personel ve gerekse de ekipman sayı ve kriterleri açısından en önemli hususların başında, Havaalanları Yer Hizmetleri Yönetmeliği'nde (SHY-22) izin verilen haller dışında; ruhsat düzenlenen kuruluşun personel bordrosunda teçhizat ise envanterinde olmak zorundadır.

Hizmetlerde bir aksama olmaması için gerektiğinde Devlet Hava Meydanları (DHMİ) mevcut personel ve teçhizatın artırılması ve/veya bu talimatta yer almayan personel ve teçhizat bulundurulması istenir. Ruhsatlı kuruluşlar bu talebi yerine getirmekten sorumludur.

2.3.6. Yer Hizmetleri Minimum Personel Kriterleri

- Temsil Hizmeti çalışma ruhsatı için başvuran yer hizmeti kuruluşları, sadece merkez veya operasyon üssü olarak kullandıkları havaalanında en az teçhizat ve personeli bulundururlar.
- Uçuş Operasyon çalışma ruhsatı için başvuran yer hizmetleri kuruluşları, merkez veya operasyon üssü olarak kullandıkları havaalanında merkez veya operasyon üssü ofislerinde bu hizmetleri verebilecek seviyede personel, teçhizat ve teknik donanıma sahip ise, diğer hava

alanlarında alacakları çalışma ruhsatı için personel ve teçhizat bulundurma mecburiyeti aranmamaktadır.

- Gözetim ve Yönetim çalışma ruhsatı için başvuran yer hizmeti kuruluşları, merkez veya operasyon üssü olarak kullandıkları havaalanında bu hizmetleri verebilecek yeterlilikte personel, teçhizat ve teknik donanımına sahipse diğer hava alanlarında da bu hizmetleri verebilecek seviyede personel, teçhizat ve teknik donanımına sahip ise,
- Merkez havaalanları dışındaki hizmet verdiği havaalanlarında A Kategori Hava Alanlarında yönetici, sınıf olarak B ve C kategori havaalanlarında ise personel bulundurma mecburiyeti aranmaz. Öte yandan, hizmet verdikleri uçak saatlerinde en az 1 personel bulundurmak zorundadır.
- Operasyon merkezi olan havaalanı dışındaki havaalanlarında teçhizat bulundurma mecburiyeti aranmaz.

2.3.7. Yer Hizmetleri Minimum Teçhizata İlişkin İstisnalar

Türkiye'de ilgili yer hizmetleri yönetmeliğinde istenilen minimum personel ve ekipman kriterleri olmasına rağmen bazı istisnalar da sağlanmaktadır:

- Sıcak iklime sahip Adnan Menderes, Milas-Bodrum, Dalaman, Antalya ve Adana Hava Alanları gibi ile Devlet Hava Meydanları' nca ayrıca belirlenecek bunlara benzer ılıman Akdeniz iklim özellikleri gösteren diğer hava alanları için buzlanmayı önleme ve buz temizleme aracı (De-Anti Icing) bulundurulması zorunlu değildir;
- Uçakları ısıtma ve soğutmaya yarayan havalandırma aracı; Atatürk, Antalya, Milas-Bodrum ve Dalaman havaalanları dışındakilerde gerekli izin verilmesi kaydıyla zorunlu değildir;
- Yönetmelikte diğer bir istisna ise, B ve C Kategorisine giren havaalanlarında Uçak Çekme İtme Aracı (Tow Car), Buzlanmayı Önleme ve Buz Temizleme Aracı (De-Anti Icing), Yükleme Aracı (High Loader), Palet Dolly, Konteyner Dolly, Hava Aracı Doğru Akım Jeneratörü, Hava Aracı Alternatif Akım Jeneratörü, Ambulift (Yükselebilir Platformlu Hasta Nakil Aracı), İkram Yükleme Aracı, Hava Aracı Motor Çalıştırma Ünitesi (Air Starter Unit) ve Havalandırma Aracının, ilgili hava alanında faaliyet gösteren diğer kuruluşlardan, sözleşme yapılarak, hizmetlerde aksama olmayacak şekilde ve DHMİ'ce müsaade edilmesi kaydıyla temini mümkündür. Bu şekilde temin edilebilen teçhizat ayrıca istenmez;
- Uçakların park edeceği ramp sahasına dair sadece 45 derece uçak park pozisyonu bulunan B ve C Kategori Hava Alanları için Uçak Çekme İtme Aracı (Tow Car) bulundurulması zorunlu değildir;

- Hizmet verilecek hava aracı tipleri itibariyle yer hizmetinin yapılmasında ihtiyaç duyulmaması halinde, B ve C Kategori Hava Alanları için Yükleme Aracı (High Loader), Palet Dolly ve Konteyner Dolly bulundurulması zorunlu değildir;
- Özellikle operasyonel kalite anlamında avantaj sağlayacağı düşünülürse Çekerli araç yerine motorlu araç bulundurulabilir;
- Hava Aracı Doğru Akım Jeneratörü ve Hava Aracı Alternatif Akım Jeneratörü olmak üzere iki ayrı araç yerine, doğru ve alternatif akımın her ikisini de sağlayabilen bir Jeneratör bulundurulabilir;
- Maliyet açısından avantaj sağlaması amacıyla Hava Aracı Motor Çalıştırma Ünitesi (Air Starter Unit) ve Havalandırma Aracı'nın her ikisinin de görevlerini yapabilen bir araç bulundurulabilir.

2.3.8. Yer Hizmetleri Minimum Personele ilişkin İstisnalar

Gerek maliyet ve gerekse de operasyonel kolaylık sağlaması amacıyla tanınan istisnalar:

- Gruplandırılmış yer hizmet türleri için hizmet türüne göre belirlenen personelden amir veya idareciler, bu hizmet grubunda yer alan her bir hizmet türü için ayrı ayrı aranmaz. Bir grup için bir idareci veya amir yeterlidir.
- Havaalanları Yer Hizmetleri Yönetmeliği gereğince taşara edilebilen hizmetler için; taşeron kuruluşun bulundurduğu (yapılan yer hizmeti için) personeli ruhsat sahibi kuruluşun ayrıca bulundurması zorunlu değildir.
- Hava Alanları Yer Hizmetleri Yönetmeliği gereğince, DHMİ' ce Onaylı Standart Yer Hizmetleri Anlaşması ile yer hizmetlerini yaptıran hava taşıyıcılarının; anlaşma kapsamında yaptırdıkları hizmetlerden, B Grubu Çalışma Ruhsatı bulunan hizmetler için anlaşmanın geçerli olduğu süre içinde ayrıca personel bulundurması zorunlu değildir.
- Atatürk Hava Limanı dışındaki hava alanlarında Özel Güvenlik Müdürü ve/veya Özel Güvenlik Amiri' nden birisinin bulundurulması yeterlidir.
- Uçak Hat Bakım Hizmeti B Grubu Çalışma Ruhsatı alacak veya almış olan kuruluşların, sayıca yeterli görülen Lisanslı personeli uçakta veya hava alanında bulundurması yeterlidir.

2.3.9. Mali Fizibilite

Öte yandan, son yıllarda dünyanın en hızla büyüyen havalimanları sıralamasında en üst sıralarda yer alan Atatürk Havalimanına yönelik olarak, MNG Hava Yolları ve Taşımacılık A.Ş. tarafından Tablo 4'de detaylı olarak verilen örnek Fizibilite Raporu detayıyla Türkiye'de yeni bir yer hizmetleri kuruluşu oluşturmanın Almanya ve İngiltere' de yer hizmetleri kurulumu

ve ruhsat alımına göre düşük ücretler ödenmesine rağmen Türkiye'de bu ücretin milyon dolarlar seviyesine çıktığını açıkça ortaya koymaktadır. Öte yandan Almanya ve İngiltere'de personel maliyetleri bir dezavantaj olarak açığa çıkmaktadır.

Tablo 4'de belirtilen örnek maliyetle ilgili olarak önemli noktalar şu şekilde sıralanabilir:

- Personel sayısı minimum maliyet ve sayısı temel alınarak yapılmıştır:
- Minimum Ekipman Maliyeti 3 uçağa aynı anda hizmet verildiği şekliyle kabul edilmiştir.
- Yer Kirası: 300 Bin Dolar/yıl olarak kabul edilebilir.

2.3.10. Yer Hizmetine Katılımda Özendirici Kanun ve Yönetmelikler

Yapılan çalışma ve incelemelerde Türkiye'de havaalanı yer hizmetlerini özendirici yazılı herhangi bir kanun ve yönetmelik olmadığı görülmüştür.

Tablo 4. Türkiye Yer Hizmet Kuruluşu Örnek Fizibilite(2016)

HAVALİMANLARI EN AZ TEÇHİZAT SAYILARINA GÖRE			Gerekli Ekipman Listesi		
YER HİZMET GRUBU	YER HİZMET TÜRÜ	TEÇHİZAT	Miktar	Maliyet	Birim Fiyat
Temsil		Teleks/Sitatex	1	3.000,00 USD	3.000 USD
		El Telsizi	1	600,00 USD	600 USD
		Personel (1 idaresi 1 Memur)	2	4.500,00 USD	2.250 USD
Yolcu Trafik		Teleks/Sitatex	1	3.000,00 USD	3.000 USD
		El Telsizi	3	1.800,00 USD	600 USD
		İdareci	1	3.000,00 USD	3.000 USD
		Ekip şefi	3	6.000,00 USD	2.000 USD
		Yolcu trafik memuru	12	7.236,00 USD	603 USD
		Kayıp Eşya Memuru	2	3.600,00 USD	1.800 USD
		Yolcu trafik işçisi	6	9.000,00 USD	1.500 USD
Uçuş Operasyon		Teleks/Sitatex	1	3.000,00 USD	3.000 USD
		El Telsizi	2	1.200,00 USD	600 USD
		VHF	1	3.000,00 USD	3.000 USD
		Apron Hizmet Aracı	1	35.000,00 USD	35.000 USD
		AFTN	1	3.500,00 USD	3.500 USD
		Personel (1 idaresi 3 dispatch)	4	12.000,00 USD	3.000 USD
Ramp & Kargo Personel		Yönetim	3	108.000,00 USD	3.000 USD
		Çalışan	48	864.000,00 USD	1.500 USD
YÜK KONTROL HABERLEŞME		Teleks/Sitatex	3	9.000,00 USD	3.000 USD
		El Telsizi	4	2.400,00 USD	600 USD
		Personel	3	6.600,00 USD	2.200 USD
			Gerekli Ekipman Listesi		

HAVALİMANLARI EN AZ TEÇHİZAT SAYILARINA GÖRE					
RAMP	RAMP	Hava Aracı Doğru Akım Jeneratörü	3	180.000,00 USD	60.000 USD
		Hava Aracı Alternatif Akım Jeneratörü	1	30.000,00 USD	30.000 USD
		High Loader	3	1.110.000,00 USD	370.000 USD
		ASU	1	200.000,00 USD	200.000 USD
		Konveyör	6	150.000,00 USD	25.000 USD
		Bagaj Çekme Aracı	9	540.000,00 USD	60.000 USD
		Uçak Çekme itme Aracı (tow car)	2	400.000,00 USD	200.000 USD
		Motorlu Yolcu Merdiveni	1	80.000,00 USD	80.000 USD
		Çekerli Yolcu Merdiveni	3	135.000,00 USD	45.000 USD
		Bagaj Arabası	50	100.000,00 USD	2.000 USD
		Ambulift	1	125.000,00 USD	125.000 USD
		Palet Dolly	100	350.000,00 USD	3.500 USD
		Konteyner Dolly	6	15.600,00 USD	2.600 USD
		Uçak Takozu	30	3.000,00 USD	100 USD
		Tekerlekli İskemle	1	3.000,00 USD	3.000 USD
		Uçak çağırma Flaması veya Raketi	6	60,00 USD	10 USD
		Head Set	2	4.000,00 USD	2.000 USD
		Uçak çağırma Lambası	4	60,00 USD	15 USD
		Yangın Söndürücü	20	2.000,00 USD	100 USD
		Hasta Taşıma Sedyesi	1	2.000,00 USD	2.000 USD
		Apron Hizmet Aracı	1	30.000,00 USD	30.000 USD
		Seyyar El Telsizi	20	12.000,00 USD	600 USD
		Yolcu ve Mürettebat Taşıma Aracı	2	600.000,00 USD	300.000 USD
	UÇAK TEMİZLİK	Foseptik Aracı	1	58.000,00 USD	58.000 USD
		Su İkmal Aracı	1	58.000,00 USD	58.000 USD
		De icing Aracı	1	370.000,00 USD	370.000 USD
		ACU	1	200.000,00 USD	200.000 USD
		Çöp Arabası	2	10.000,00 USD	5.000 USD
		Elektirikli Süpürge	3	1.500,00 USD	500 USD
Teçhizat Ortalama Satın Alma Maliyeti				4.841.320,00 USD	
Personel				1.023.936,00 USD	
Teçhizat İşletme Maliyeti (Apron Plakası) ortalama				70.000,00 USD	
Ruhsatlar + Ortalama kira				2.900.000,00 USD	2.570.000 ruhsatlar
TOPLAM				8.835.256,00 USD	

Kaynak : MNG Mülakat Soruları-Cevapları 2016

2.3.11. Yer Hizmetleri Kuruluşu Denetimi

Türkiye' de yer hizmetleri A, B veya C tipi çalışma ruhsatı alan yer hizmetleri kuruluşları sağladıkları hizmetler kapsamında Bakanlık ve DHMİ tarafından denetlenmektedir. DHMİ tarafından yapılan denetimlerde Yönetmelikte belirtilen kurallara aykırı davranışlar tespit

edilmesi halinde yönetmelikte veya yapılan hizmet sözleşmesinde belirlenen cezai maddeler uygulanır ve ayrıca hazırlanan rapor ivedi olarak Bakanlığa sunulur. Bir kopyası da denetlenen kuruluşa gönderilir. Aykırı davranışlar bu yönetmelikte belirtilen usul ve esaslara aykırı davranışta bulunan kuruluş ve personele aşağıda açıklanan hükümler uygulanmaktadır.

Havalimanları Yer Hizmetleri Yönetmeliği (SHY-22) şartlarını sağlayarak çalışma ruhsatı alan yer hizmetleri kuruluşunun yönetmelikte istenen şartların tamamını veya bir kısmını kayıp etmesi halinde kuruluşa 30 gün hata ve eksikliklerini düzeltme süresi verilir. Verilen süre içerisinde gerekli şartları sağlayamaz, gerekli düzeltmeleri yerine getiremezse çalışma ruhsatı iptal edilir. Denetlemede örnek olabilecek konu ve cezai maddeler:

- Yer hizmeti kuruluşunca sağlanan faaliyetlerin bir kolunda bir eksiklik veya havaalanı güvenliğini tehlikeye düşürecek bir yanlışlık tespit edilirse bu faaliyet alanı DHMİ tarafından durdurulur ve gerekli düzeltmeyi yapması için süre verilir. Bu süre kapsamında gerekli düzenleme yapılmazsa yer hizmeti kuruluşunun çalışma ruhsatı iptal edilir.
- Havaalanında yer hizmetlerinin yapılması sırasında uçuş güvenliğini tehlikeye sokmayan, havaalanı düzenini bozan ve verilen hizmette aksamalara neden olan hizmetin düzenlenmesine yönelik belirli bir süre tanınır ve ilgili “Hizmet Sözleşmelerinde” yer alan parasal cezalar uygulanır.
- Herhangi bir yer hizmet kuruluşunun çalışma ruhsatının geçici veya sürekli olarak yürürlükten kaldırılması durumunda, DHMİ bu hizmet için çalışma ruhsatına sahip yer hizmetleri kuruluşundan veya yerli hava taşıyıcılarından hizmetin yapılmasını ister. Yer hizmetleri kuruluşu veya yerli hava taşıyıcıları bu hizmetleri belirlenmiş ücretler karşılığında yapmak zorundadırlar.
- Teknik takip ve trafik muayeneleri zamanında yapılmamış veya eksiklikleri bulunan handling araç ve gereçlerin tespit edilmesi halinde kuruluşa yazılı bildirimde bulunularak, PAT(Park, Apron, Taxi yolu) alanlarında hizmet yapmalarına izin verilmez. Tespit edilmiş eksiklikler giderilmemiş olarak söz konusu araç veya araçların PAT Alanlarda hizmet yaptıklarının belirlenmesi halinde bu araçların özel apron plakaları, eksiklikleri giderilinceye kadar geri alınır. İlgili yer hizmeti kuruluşu bu eksiklikleri gidermesi ve başvurusu halinde gerekli tespitin sonucu olumlu olması halinde araç ve gereçlerinin apron plaka ve evrakları geri iade edilir.

- PAT sahaları içerisinde apron ehliyetsiz araç kullanımına izin verilmez, kullanan yer hizmet kuruluşu personelinin apron giriş kartına el konulur
- Bu Yönetmelik kapsamında çalışma ruhsatı alan kuruluşların milli güvenlik ve kamu düzenini zedeleyici davranış ve uygulamalarının tespit edilmesi halinde çalışma ruhsatı sorgusuz sualsiz iptal edilir.
- Yer hizmetleri kuruluşlarının maliyetin altında ücret uyguladıkları yönünde somut ve belgeye dayalı şikâyet alınması veya DHMİ tarafından kuşkulandırılması halinde, ücreti denetlenen kuruluş tarafından ödenmek üzere, DHMİ tarafından Bağımsız Mali Denetleme Kuruluşlarına denetleme yaptırılır.

3. HAVAALANI YER HİZMETLERİNİN ALMANYA, İNGİLTERE VE TÜRKİYE UYGULAMALARININ KIYASLANMASI

İncelenen havaalanı yer hizmetleri hakkındaki tüm mevzuat, ekonomi ve maliyetleri hakkında elde edilen bilgiler, çalışmaya olan konu İngiltere, Almanya ve Türkiye açısından tespit edilmiştir.

3.1. Havaalanı Yer Hizmetlerinin Mevzuat ve Maliyetler Açısından Kıyaslanması

Almanya, İngiltere ve Türkiye'de havaalanı yer hizmetlerinde faaliyet gösterebilmek için ülkeler mevzuatlarının yükümlülükleri Tablo 5' de, maliyetler ise Tablo 6'da kıyaslanmıştır.

Tablo 6. Havaalanı Yer Hizmetlerinin Almanya, İngiltere ve Türkiye' deki Mevzuatlar Açısından Kıyaslanması

Kriterler	Almanya	İngiltere	Türkiye
Yeni Aday Olma Şartları	Şirketin veya yönetimin unvana sahip olması gerekir; finansal güven, Yönetim tarafından temsil edilen işte tecrübeye sahip olmalı.	Bir havaalanında yer hizmetleri lisansı alabilmek anlamında kimin yerinde ticaret yapmak istediğini havaalanı operatörünün koyduğu kural ve kaidelere bağlı olacaktır.	Gerek A tipi ve gerekse de B tipi yer hizmetleri ruhsatı için farklı ücret ve minimum ekipman ve personel kriterleri vardır.
Yeni Bir İhaleye Çıkılması Şartları	Havaalanı yeni bir lisansını havaalanı yıllık özel bir yolcu sayısına ve kargo miktarına ulaştığında verilmelidir. Normal olarak Standart Yer Hizmeti Anlaşmasında da belirtildiği gibi her hizmet için ayrı lisans alınmaz. Lisansa yönelik ihale Avrupa çapında Avrupa Komisyonunun 96/97 sayılı kararı uyarınca yayınlanır.	Avrupa Komisyonu 96/67 kuralları uygulanır. Örneğin, Avrupa Kanunlarına göre açık bir pazar ve ulusal taşıyıcı ve 5 adet bağımsız yer hizmetleri kuruluşu ve 2 adet kendine yer hizmetleri veren kuruluş haricinde minimum 2 adet yer hizmetleri kuruluşu olmalıdır.	Yeni bir ihaleye çıkılma kriteri yoktur. Yeni handling ruhsatı alınması için öncelikle havalimanı yolcu kapasitesi asıl etkenidir.
Başvuru Ücreti/Depozito	Lisans ücreti havaalanından havaalanına değişmektedir. Yer hizmetleri için 375 Milyon Euro limitinde bir sigorta poliçesi talep edilmektedir.	İngiltere'de bir banka hesabınız ve İngiltere tesciliniz varsa bu gerekli olmayabilir, fakat bu son karar havaalanı otoritesince belirlenir. Ayrıca yer hizmetleri servisi vereceğiniz müşterilerden de buna yönelik bir teminat/bildirim mektubu almanız gerekecektir.	A grubu ruhsat için 1Milyon USD'lik banka teminatının yanı sıra her bir hizmet ruhsatı almanın ayrı bir bedeli vardır. Bu da 5000usd ile 1.8Milyon USD arasında bir bedeli vardır.
Minimum Personel ve Ekipman	Normal olarak, minimum personel ve ekipman sayısı tarif edilmemiştir ancak normal olarak 365 gün 24 saat hizmeti garanti edilmelidir.	Bilinen bir minimum şart yoktur. Sayı iş hacmine bağlıdır. İşin güvenli, sağlıklı bir biçimde yeterli personel ve faaliyet imkânına sahip olunmasına bağlıdır.	Her bir yer hizmetleri ruhsatı için ayrı ayrı minimum ekipman ve personel şartı vardır.
Denetleme Şartları	Handling lisansı Almanya Trafik Bakanlığına verilir (örneğin; Köln, Düsseldorf için Norddeutsche Westfalen gibi). Bakanlık, Komitemiz, Havaalanı yönetimi ve Havaalanı Sendikasının oylarından sonra karar verecektir.	Yer Hizmetleri Lisansı havaalanı yönetimince denetlenmektedir. Hatalar veya yanlış işlemler olması halinde uyarıcı yazılar gönderilir ve akabinde cezalar kesilir. Eğer Yer Hizmetleri kuruluşu hata yapmaya devam ederse lisansı havaalanı otoritesince geri alınır.	Oldukça katı kuralları vardır. Uyumlaması durumunda 30 gün süre verilir ve otoritenin kontrolünde ruhsat iptaline gidilir.

Tablo 6. Devam Havaalanı Yer Hizmetlerinin Almanya, İngiltere ve Türkiye'deki Maliyetler Açısından Kıyaslanması

Kriterler	Almanya	İngiltere	Türkiye
Başvuru ve garanti ücreti	Sadece sigorta garantisini istenmektedir.	Gerekli değil ancak max 4.000 Pound.	Hem banka teminatı, hem başvuru ücreti ve hem de temdit (ruhsat yenileme) ücreti istenmektedir.
Ruhsat Ücreti ve/veya Temdit	İhale şartnamesine bağlıdır ama genelde banka garantisini haricinde istenmez.	Yoktur.	Başvurulan hizmet ruhsatına göre 5000 Dolar ile 1.800. Milyon Dolar arasında değişir.
Ekipman ve Personel Ücretleri	Personel ücretleri Oldukça yüksek olup 2.000Euro/ay ile 10.000Euro/ay arasında değişiklik gösterir.	Oldukça yüksek ve senelik bazda maaş verilir. (personel olarak 18.000-40.000 Pound/yıl arasında değişiklik göstermektedir.	Personel maaşları gerek İngiltere ve gerekse de Almanya'ya kıyasla % 50 daha düşük olmasına rağmen, özellikle ekipman yaş ve sayı kıstaslarından dolayı ve ithalatta oluşan vergilerden dolayı aradaki maliyet farkı 100% lere çıkabilmektedir.
Arsa & Bina Kiraları	Havaalanına yakınlığına bağlı olarak oldukça yüksektir	Havaalanına yakınlığına bağlı olarak oldukça yüksektir	Havaalanına yakınlığına bağlı olarak oldukça yüksektir

Yukarıdaki iki tablodan da anlaşılmaktadır ki, gerek mevzuat ve gerekse de maliyetler açısından Avrupa'daki ülkeler olan İngiltere, Almanya ile Türkiye'deki uygulamaların büyük farklılıklar gösterdiği, özellikle maliyetler açısından Türkiye'de yer hizmetleri kuruluşu kurmanın zorluğu açıkça görülmektedir.

3.2.Havaalanı Yer Hizmetlerinin Ekonomiye Olan Etkisinin Kıyaslanması

Havacılık ve Yer Hizmetleri sektöründe işleri şu şekilde sınıflandırabilir:

- **Doğrudan Hizmetler/İşler:** Havacılık sektöründeki kuruluşun doğrudan verimi ve iş hacmini,
- **Dolaylı Hizmetler/İşler:** Verim ve iş hacminin tüm havacılık sektörlerince desteklenmesiyle ortaya çıkan verim ve iş hacmin.
- **Teşvik Edilen:** Havacılık sektöründe direkt veya dolaylı olarak çalışanların harcamasıyla desteklenen iş ve verimlilik hacmini ifade eder.
- **Katalitik –** Havacılık sektörüyle beraber yayılan faydalardır. Örnek olarak ülkeye havayoluyla seyahat eden turistlerin harcamasıyla ve ulaştırma sektörüyle arttırılan ticaretin seviyesiyle desteklenen iş ve verimlilik anlamına gelir.

Ülkelerin havacılıkta yer hizmetlerinin ülkelerin Gayri Safi Yurtiçi Hasılasına olan etkileri direkt, dolaylı işler, teşvik edilmiş ve katalitik yansımalarına göre tablolar halinde incelenecektir.

Avrupa havaalanlarının, yılda 365 milyar € kazanç sağlayarak 12,3 milyon kişinin istihdamına katkıda bulunmaktadır. Genel olarak, her yıl 675 milyar € Gayri Safi Yurtiçi Hasıla gerçekleştiriliyor. Avrupa'da oluşan toplam Gayri Safi Yurtiçi Hasılanın % 4,1'ini oluşturuyorlar (Intervistas,2015:VI).

3.2.1.Ülkeler Bazında Havaalanında Doğrudan Verilen Yer Hizmetlerinin Ekonomik Etkileri

Havaalanlarındaki doğrudan işlerin, ülkeler bazında detayları Tablo 7'de detayıyla verilmiştir.

2013 yılı baz alındığında Almanya, İngiltere ve Fransa havaalanlarında en fazla doğrudan iş oranına sahip ülkelerdir; sırasıyla %13, %11,7 ve %10 dur. Bu üç ülkenin Avrupa'da havaalanlarındaki doğrudan işlerin üçte birine hâkim olduğu hesap edilmektedir. En üstteki 5 ülke (örneğin İspanya ve Türkiye de dâhil olarak) doğrudan iş performansının %53,3'ünü kapsamaktadır(Intervistas,2015:23).

Beklendiği gibi her bir ülkedeki havaalanlarındaki doğrudan iş yüzdeleri hava trafik hacimleriyle çok fazla bağlantılı olup, o ülkedeki hava bağlantısıyla alakalıdır.

Yolcu ve kargo hacmi sebebiyle Almanya doğrudan işlerde en büyük ekonomi etkiye sahiptir (yolcu pazarında Almanya İngiltere'nin ardından ikinci ve kargoda ise birincidir). Bununla beraber, diğer faktörler de ülkedeki ekonomik etkiye etki edebilir.

Tablo 7 :Avrupa Ülkeler Bazında Havaalanlarında Verilen Doğrudan Hizmetlerinin Ekonomik Etkileri (2013)

Ülkeler	Çalışan Sayısı (Kişi)	Çalışanların Elde Ettiği Gelir (Milyar Euro)	Üretilen Avrupa GSYİH İçindeki Payı (Milyar Euro)
Almanya	220,500	10.55	16.62
İngiltere	199,200	8.63	14.68
Fransa	168,800	8.73	12.40
Türkiye	168,600	2.19	3.53
İspanya	146,500	5.62	7.19
Rusya	128,600	3.65	5.95
İtalya	120,500	4.79	6.73
Hollanda	81,000	4.04	5.42
İsviçre	44,500	3.92	4.34
İsveç	40,400	2.09	3.50
Yunanistan	36,500	1.15	1.96
Belçika	31,100	1.51	1.96
Potekiz	30,000	0.89	1.22
Danimarka	29,600	1.57	2.62
Norveç	27,700	2.45	2.71
Polonya	23,100	0.53	0.62
Avusturya	24,000	1.21	1.70
İrlanda	20,100	0.96	2.20
Finlandiya	17,200	0.96	1.43
İsrail	16,800	0.49	0.79
Çek Cumhuriyeti	16,800	0.46	0.77
Ukrayna	15,200	0.15	0.24
Romanya	13,600	0.16	0.27
Lüksemburg	11,000	0.59	0.96
Macaristan	8,200	0.20	0.22
Güney Kıbrıs	8,000	0.23	0.32
Bulgaristan	6,900	0.06	0.11
Hırvatistan	4,900	0.11	0.13
Sırbistan	4,800	0.04	0.07
Litvanya	4,200	0.06	0.11
Malta	3,800	0.12	0.21
İzlanda	3,500	0.12	0.16
Litvanya	3,400	0.05	0.09
Slovakya	2,500	0.06	0.09
Estonya	2,500	0.04	0.07
Belarus	2,100	0.02	0.03
Gürcistan	2,100	0.02	0.03
Montenegro	1,900	0.02	0.03
Slovenya	1,900	0.06	0.08
Moldova	1,300	0.01	0.02
Makedonya	1,000	0.01	0.02
Bosna Hersek	900	0.01	0.01
Toplam	1,696,200	68.53	101.61

Kaynak : InterVISTAS,2015:23

Gerek coğrafik etkenlerden ve gerekse de trafik ihtiyaçlarından dolayı ülkedeki havaalanlarının sayısında, nüfus bazında kişi başı daha fazla havaalanına sahip olabilir. Yapılan bazı çalışmalarda büyük havalimanlarının daha büyük ekonomik etki yarattığını ortaya koymuştur.

Bu nedenle trafiği fazla meydanlar üzerinde dağıtılmış ülkelerin, daha az sayıdaki havaalanında trafiğin dağılım gösterdiği ülkelere göre daha büyük ve direkt ekonomik etkiye sahip olduğu belgindir.

Yapılan çalışmalar, düşük maliyetli havayolunun sebep olduğu ekonomik etkinin şebeke ağına sahip trafikten daha az olduğunu ortaya koymuştur.

Benzer olarak, uzun parkurlu yolcu ve hizmet ağına sahip ülkelerin havaalanlarında direkt iş imkânlarına sahip olabildiği ortaya konulmuştur.

Büyük bir ülke havayolunun varlığı, özellikle ülke merkezli taşıyıcı olarak o ülkedeki Direkt iş imkânlarına ve dolayısı ile ekonomiye tümünden etki edebilir.

Tablo 7'de yer aldığı üzere bir ülkenin hava trafiği ile onun havalimanlarındaki ekonomik etkinin doğrudan ve mükemmel bir bağlantısı yoktur. Örneğin, İspanya yolcu hacimlerinde en büyük üçüncü ülke iken direkt iş oranlarında ise beşinci sıradadır.

3.2.2. Ülkeler Bazında Havaalanında Verilen Doğrudan, Doğrudan Olmayan ve Teşvik Edilmiş Ekonomik Etkileri

2013 yılında Tablo 8 'de Ülkeler Bazında Doğrudan, Doğrudan Olmayan, Teşvik Edilmiş Ekonomik Etkilerin tümüne yer verilmiştir. Buna göre; Almanya, İngiltere ve Türkiye havaalanlarındaki toplam işçi sayısında en üst sıraları işgal etmektedirler; sırasıyla 522.000, 491.400 ve 477.000 toplam çalışan sayısıdır. Doğrudan ekonomik etki olarak, çalışan sayısının büyüklüğü ülkedeki trafik hacmiyle yakından alakalıdır. Bununla birlikte, dolaylı ve teşviklerden etkilenen ulusal ekonominin yapısı ve gelişiminden de etkilenmektedir.

Ülkeler arasındaki farklı gelir ve ekonomik gelişim seviyelerinden ötürü, işlerin etkisiyle gelir/Avrupa Gayri Safi Yurtiçi Hasıla (GDP) arasında büyük farklılıklar vardır. Örneğin, Türkiye'deki havalimanları çalışan sayısı olarak üçüncü sıradayken toplam ücret geliri açısından İsveç'in altında onuncu sıradadır. Bu nedenle, ortalama ücret geliri Türkiye, İsveç, Almanya, Fransa ve İngiltere'den oldukça düşük seviyededir.

Aksine, oransal olarak coğrafik, tarihsel veya iş sebebiyle olarak daha büyük havacılık sektörüne sahip ülkelerin ekonomik katılımları daha büyüktür. Çeşitlendirilmiş ulusal ekonomiye sahip ülkelerde havacılık ve dolayısıyla yer hizmetlerinin ekonomiye etkisi farklı olabilir. Örneğin Avrupa'da havacılık ve yer hizmetlerinde en büyük ekonomiye sahip Almanya ve İngiltere havaalanı yer hizmetleri sektörünün Avrupa Gayri Safi Yurtiçi Hasıla etkisi %1.4 ve %1.8 arasında değişmekte olup, Avrupa ortalamasının altında veya biraz üstündedir.

Tablo 8 . Avrupa Ülkeler Bazında Doğrudan, Dolaylı, Teşvik Edilmiş Hizmetlerin Ekonomik Etkileri (2013)

Ülkeler	Çalışan Sayısı(Kişi)	Çalışanların Elde Ettiği Gelir (Milyar Euro)	Üretilen Avrupa GSYİH İçindeki Payı (Milyar Euro)	Avrupa Toplam GSYİH İçindeki Yüzdesi %
Almanya	522,000	21.50	38.99	1.4%
İngiltere	491,400	19.03	34.49	1.8%
Türkiye	477,000	3.97	7.77	1.3%
İspanya	438,900	14.65	20.68	2.0%
Fransa	429,400	20.02	30.46	1.5%

Rusya	387,600	7.57	14.45	0.9%
İtalya	311,800	10.10	17.59	1.1%
Hollanda	196,700	8.27	13.51	2.2%
İsviçre	106,200	7.86	11.62	2.4%
İsveç	93,100	4.33	7.81	1.9%
Yunanistan	88,700	2.17	3.94	2.2%
Portekiz	84,200	1.79	3.11	1.9%
Belçika	82,900	3.65	5.71	1.5%
Danimarka	69,500	3.27	5.90	2.4%
Norveç	63,800	4.75	6.96	1.8%
Polonya	61,100	0.93	1.43	0.4%
Avusturya	55,700	2.49	3.99	1.3%
Ukrayna	53,700	0.33	0.67	0.5%
Çek Cumhuriyeti	50,500	0.97	1.88	1.3%
İrlanda	49,700	2.11	4.51	2.7%
Finlandiya	44,200	2.09	3.41	1.8%
İsrail	43,700	1.11	1.89	0.9%
Romanya	36,800	0.30	0.59	0.4%
Luxemburg	26,100	1.23	2.19	4.8%
Bulgaristan	23,900	0.15	0.29	0.7%
Macaristan	22,200	0.34	0.52	0.5%
Güney Kıbrıs	17,700	0.39	0.65	3.9%
Sırbistan	16,500	0.10	0.20	0.6%
Hırvatistan	12,800	0.19	0.30	0.7%
Litvanya	11,900	0.12	0.26	1.1%
Litvanya	9,500	0.10	0.20	0.6%
Malta	8,200	0.21	0.37	5.1%
İzlanda	7,900	0.24	0.41	3.7%
Estonya	7,500	0.11	0.19	1.0%
Belarus	7,200	0.04	0.09	0.2%
Gürcistan	7,200	0.04	0.09	0.8%
Slovakya	6,600	0.10	0.21	0.3%
Karadağ	6,500	0.04	0.08	2.6%
Slovenya	5,600	0.13	0.21	0.6%
Moldova	4,400	0.03	0.05	1.0%
Arnavutluk	3,500	0.02	0.04	0.5%
Makedonya	3,500	0.02	0.04	0.6%
Bosna Hersek	3,100	0.02	0.04	0.3%
Toplam	4.450.400	146,87	247,78	1.5%

Kaynak : InterVISTAS,2015:33

3.2.3.Havaalanı Yer Hizmetlerinin Ülkeler Bazında Direkt, Dolaylı, Teşvik Edilmiş ve Katalitik Hizmetlerin Ekonomik Etkileri

Ülkeler Bazında Doğrudan, Dolaylı, Teşvik Edilmiş ve Katalitik Hizmetlerin Ekonomik Etkileri Tablo 9’da yer almıştır. Türkiye, İspanya, Yunanistan gibi nispeten turizm ülkelerinin havalimanından olan katılımı daha fazladır ve havacılık endüstrisinin etkisi daha fazla yansımaktadır. Bu da havacılık yer hizmetlerinin Avrupa Gayri Safi Yurtiçi Hasıllarına olan katkısını açıkça göstermektedir. Bu tablodan da anlaşıldığı üzere Türkiye’de yer hizmetleriyle ilişkili olarak toplam çalışan sayısı 1.456.900 kişi olup, 17,61 Milyar Euroluk bir ücret geliri ve Avrupa hava yer hizmetlerinin sağladığı Gayri Safi Yurtiçi Hasılaya ise 44,04 Milyar Euro

katkıya tekabül etmekte olup, bunun Avrupa toplam Gayri Safi Milli Hasılasına oranı %7,1 olarak Avrupa' daki ülkelerin en üst düzeyindedir.

Tablo 9 . Avrupa Ülkeler Bazında Direkt, Dolaylı, Teşvik Edilmiş ve Katalitik Hizmetlerin Ekonomik Etkileri (2013)

Ülkeler	Çalışan Sayısı(Kişi)	Çalışanların Elde Ettiği Gelir (Milyar Euro)	Üretilen Avrupa GSYİH İçindeki Payı (Milyar Euro)	Avrupa Toplam GSYİH İçindeki Yüzdesi %
Türkiye	1,456,900	17.61	44.04	7.1%
İspanya	1,334,700	40.98	60.33	5.9%
Almanya	1,267,400	49.65	99.25	3.6%
İngiltere	1,171,100	38.26	76.01	4.0%
Fransa	1,141,900	48.62	81.60	4.0%
Rusya	937,700	18.06	37.13	2.4%
İtalya	880,700	29.38	56.69	3.6%
Polonya	440,400	7.27	14.78	3.8%
Hollanda	370,500	14.94	27.20	4.5%
Yunanistan	360,400	6.91	13.88	7.6%
Potekiz	288,300	5.14	10.58	6.4%
Ukrayna	288,300	1.30	3.09	2.4%
İsveç	208,000	9.24	18.21	4.3%
İsviçre	184,500	12.67	21.65	4.4%
Belçika	171,700	8.16	14.66	3.8%
Danimarka	153,700	6.84	13.48	5.4%
Romanya	152,400	1.87	4.72	3.3%
İsrail	142,800	3.52	7.38	3.7%
Çek Cumhuriyeti	137,600	2.47	5.12	3.4%
Bulgaristan	136,100	0.65	1.54	3.9%
Avusturya	129,400	5.78	10.92	3.5%
Norveç	122,600	8.74	15.29	4.0%
İrlanda	120,500	4.55	9.40	5.7%
Finlandiya	108,800	4.48	8.13	4.2%
Belarus	76,600	0.62	1.53	3.3%
Sırbistan	68,500	0.42	1.01	3.1%
Hırvatistan	66,700	0.97	1.94	4.5%
Macaristan	65,500	0.83	1.56	1.6%
Güney Kıbrıs	52,700	0.92	1.82	11.0%
Slovakya	47,700	0.82	2.22	3.1%
Luxemburg	35,200	1.79	3.37	7.4%
Litvanya	34,300	0.37	0.87	2.5%
Slovenya	32,800	0.66	1.25	3.5%
Litvanya	31,500	0.33	0.77	3.3%
Arnavutluk	20,100	0.09	0.21	2.2%
İzlanda	19,700	0.56	1.05	9.5%
Makedonya	18,300	0.12	0.28	4.0%
Malta	15,300	0.34	0.66	9.2%
Estonya	14,700	0.22	0.41	2.2%
Bosna Hersek	13,300	0.08	0.19	1.6%

Karadağ	13,000	0.07	0.15	5.0%
Gürcistan	7,200	0.04	0.09	0.8%
Moldova	4,400	0.03	0.05	1.0%
Toplam	12,343,900	356.36	674.52	4.1%

Kaynak : InterVISTAS,2015:66

4. SONUÇ

Havaalanları yer hizmetleri açısından Türkiye'nin gelişmiş dünya ülkeleri düzeyinde yerini alması açısından bazı düzenlemelerin gerek devlet ve gerekse de firmalarca sağlanması gerekmektedir. Bu eksiklikler yer hizmetlerinin Türkiye ekonomisine daha fazla katkı payı üretmesine engel olmaktadır.

Havalimanlarında Yer Hizmetleri kurulum ve operasyonu açısından değerlendirildiğinde Avrupa Birliğince sağlanan kolaylıkların ve özellikle de mevzuatlar açısından verilen teşviklerin Türkiye'de sağlanmadığı belirlenmiştir. Bunlar:

- Gerek ön başvuru ve gerekse de asıl ruhsat alımı sırasında talep edilen bilgi, belge ve evrakların sayısının azaltılması ve düzenlenmesinin gerekliliği,
- Avrupa Ülkelerinde olmayıp Türkiye'de uygulanan minimum Ekipman Listesinin ve üstelik ekipman yaş haddinin ve aidiyet şartnamesinin iyileştirilmesi ve hatta gerekli taahhütler alınarak kaldırılması gerekmekte, böylelikle Avrupa ile Türkiye arasında var olan ve Türkiye'de yer hizmetlerinin ekonomiye olan maddi katkısı ikinci bölümde verilen sıralamalarda en üst seviyelere gelmesinin önlenmesi,
- Diğer taraftan gene Türkiye'de uygulanan yer hizmetleri minimum personel listesi ve tahditlerinin gerekli eğitimleri sağlamak şartıyla taşara edilebilmesinin önünün açılması ve böylelikle de havayollarının lehine olacak şekilde maliyetlerin düşürülmesinin sağlanmasıdır.

Diğer önemli bir konu ise, havalimanlarında yer hizmet kurulumu ve işletmesi açısından maliyet ekonomisi yapıldığında, işgücü maliyeti haricinde Avrupa ülkelerinin Türkiye'ye nazaran çok daha az maliyeti olduğu sonucuna varılmaktadır. Öyle ki yeni A tipi bir yer hizmet çalışma ruhsatı alabilmenin toplam bedeli 10 Milyon Dolar rahatlıkla bulabilmektedir. İlgili maliyetleri Avrupa şartlarına çekebilmek amacıyla Türkiye Sivil Havacılık Yönetmeliğinde teşvik edici düzenlemeler yapılmalıdır.

Avrupa'da gerek İngiltere, gerekse de Almanya gibi ülkelerde Türkiye'dekinin aksine hemen hemen hiçbir yer hizmeti çalışma ruhsat ücreti alınmamakta veya çok cüzi miktarlarda ruhsat ücreti alınmaktadır. Fakat Türkiye'de hizmet çeşidine göre ilk başlangıçta çalışma ruhsat tipine bağlı olarak 5.000 Dolar ile 1,8 Milyon Dolar aralığında rakamlar talep edilmekte olup, akabinde ise, ya 2 yılda bir veya 3 yılda bir ruhsat yenileme ücretleri alınmaktadır. Bu ortamda yer hizmeti ruhsatı sahibi yer hizmetleri firmaları bu maliyeti yer hizmetini yaptıkları havayollarına veya müşterilerine yansıtmaktadır. Bu tip haksız rekabet etkisinden dolayı da Türkiye'de havalimanlarının pahalı yer hizmeti verdiği şikâyetiyle karşılaşmaktadır. Bu nedenle gerek başvuru sırasında alınan ruhsat ücretlerinin ve gerekse de ruhsat yenileme ücretlerinin makul seviyelere çekilmesi gerekmektedir.

Diğer taraftan ülke ekonomilerine yaptıkları etki açısından değerlendirildiğinde, Avrupa ülkelerinde mevzuat ve maliyet kaynaklı kolaylıklardan dolayı oluşan kompakt yapının öncelikle bölge ve sonucunda ülke ekonomilerine ölçek olarak daha fazla katkıda bulunduğu

açıkça anlaşılmaktadır. Öyle ki, Türkiye ‘de oluşan tekel yapı sebebiyle daha düne kadar hiç kimse yer hizmetleri pazarına alınmamıştır. Girmek istense dahi ruhsat ücretleri kat ve kat artırılmış ve oluşacak rekabet ve sonucunda yaratılacak katma değer ve daha fazla iş imkânı farklı sebeplerle engellenmiştir.

Türkiye ekonomisinde havacılık ana etken olarak yer hizmetlerinin önemli bir yer kapsayabilmesi için mevzuattan başlayarak, maliyetlere değin gerekli revizeler yapılmalı, özellikle başkalarına hizmet verebilmenin önü açılmalı, ruhsat alımlarında olmazsa olmaz şart olan ekipman, teçhizat ve personel kriterlerinin yumuşatılması gerekmektedir.

Türkiye, Almanya ve İngiltere'deki yer hizmetlerinin ekonomi üzerine etkileri gerek iş imkânları ve gerekse de Gayri Safi Milli Hasılaya etkisine bakıldığında:

Türkiye'de havacılık ve tüm yer hizmetleri sektöründe çalışanların sayısı 1.456.900 kişi dolayında olup, sadece A grubu ruhsatıyla ikram dâhil yer hizmeti veren kuruluşlardaki çalışan sayısı 20.000'lerin biraz üzerine çıkmaktadır.

Bununla beraber Türkiye'de Yer hizmetlerinin toplam gelire katkısı 4 Milyar 635 Milyon Türk Lirası karşılığı toplam Gayri Safi Milli Hasılaya katkısı yine %0,5 oranında kalmaktadır.

Bunun aksine havacılığın iki lokomotif ülkesi Almanya ve İngiltere'ye bakıldığında ise;

Almanya' da toplam yer hizmetleri çalışan sayısı 1,267,400 kişi dolaylarındadır. Yer hizmetlerinin Alman ekonomisine katkısı ise Türkiye'deki karşılığından yaklaşık 10 kat daha fazla olarak 13,8 Milyar Euro ve ülke Gayri Safi Milli Hasılasına oranı %0,7 lere ulaşmaktadır.

Diğer lokomotif ülkelerden biri olup, 55 adet havalimanıyla havacılık endüstrisine yön veren İngiltere' deki rakamlar ise daha da şaşırtıcıdır. Nitekim İngiltere'de havaalanı yer hizmetlerinde çalışan sayısı 1,171,100 kişi dolaylarındadır. Yer hizmetlerinin İngiltere ekonomisine katkısı ise 16,076 Milyon İngiliz Pound ve ülke Gayri Safi Milli Hasılasına oranı ise %1,2 'lik oldukça yüksek bir seviyededir. Bu rakamlar Türkiye'deki yer hizmetleri sektöründe çalışan sayısı ve iş hacminin daha yüksek olmasına rağmen yarattığı ekonomik değer ise yaklaşık 20 katı kadardır.

İşte bu anlamlı farklılıklardan dolayı 2016 yılı itibarı ile 46 adet çalışma ruhsatına sahip yer hizmetleri kuruluşlarıyla Türkiye ekonomisinin İngiltere, Almanya ve diğer önde gelen dünya ülkeleri gibi yer hizmetlerinden aldığı ekonomik payın yükselebilmesi için yukarıda sunulan önerilerin yerine getirilmesinin uygun olacağı değerlendirilmektedir.

KAYNAKÇA

Çelebi Hava Servisi A.Ş., “Yönetim Kurulunun Yıllık Faaliyet Raporuna İlişkin Bağımsız Denetçi Raporu”, 2014.

Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü “2016 Yılı Havalimanı Ücret Tarifesi “, 2016.

European Commission, “Proposal for Regulation of the European Parliament and of the Council on Ground Handling Services at Union Airports and Repealing Council Directive 97/67/EC”, Brussels, 2012

InterVISTAS, “Economic Impact Of European Airports A Critical Catalyst To Economic Growth”, ACI EUROPE Report: Economic Impact of European Airports – January 2015.

<http://www.wikipedia/aircraftground handling>(Erişim tarihi:04.01.2017)

23.09.2016 Tarih ve Sayı:29810 Resmi Gazete ile yayınlanan “Sivil Havacılık Genel Müdürlüğünün Havalimanları Yer Hizmetleri Yönetmeliği (SHY-22).”