

T.C.
İNÖNÜ ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
İKTİSAT ANABİLİM DALI

HAVAYOLLARI İÇ HAT YOLCU TAŞIMACILIĞININ
SERBESTLEŞMESİ VE TÜRK SİVİL HAVAYOLLARININ
MAKROEKONOMİK YAPISI

Işıl İNAN

Danışman
Prof. Dr. Ali Yılmaz GÜNDÜZ

Yüksek Lisans Tezi

Malatya, 2015

Tezin Başlığı: HAVAYOLLARI İÇ HAT YOLCU TAŞIMACILIĞININ SERBESTLEŞMESİ VE
TÜRK SİVİL HAVAYOLLARININ MAKROEKONOMİK YAPISI

Tezi Hazırlayan: Işıl ÖNAL İNAN

Sınav Tarihi: 25/02/2015

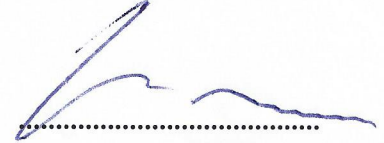
Yukarıda adı geçen tez jürimizce değerlendirilerek İktisat Anabilim dalında Yüksek Lisans Tezi olarak kabul edilmiştir.

Sınav Jüri Üyeleri

Tez Danışmanı: Prof. Dr. Ali Yılmaz GÜNDÜZ
İnönü Üniversitesi



Yrd.Doç. Dr. Harun ŞAHİN
Bingöl Üniversitesi



Yrd.Doç. Dr. Şükrü İnan
İnönü Üniversitesi

Prof. Dr. Mehmet KARAGÖZ
Enstitü Müdürü

ONUR SÖZÜ

Prof. Dr. Ali Yılmaz GÜNDÜZ'ün danışmanlığında yüksek lisans tezi olarak hazırladığım HAVAYOLLARI İÇ HAT YOLCU TAŞIMACILIĞININ SERBESTLEŞMESİ VE TÜRK SİVİL HAVAYOLLARININ MAKROEKONOMİK YAPISI başlıklı bu çalışmanın, bilimsel ahlak ve geleneklere aykırı düşecek bir yardıma başvurmaksızın tarafımdan yazıldığını ve yararlandığım bütün yapıtların hem metin içinde hem de kaynakçada yöntemine uygun biçimde gösterilenlerden oluştuğunu belirtir, bunu onurumla doğrularım.

Işıl İNAN

ÖZET

Yüksek Lisans Tezi

HAVAYOLLARI İÇ HAT YOLCU TAŞIMACILIĞININ SERBESTLEŞMESİ VE TÜRK SİVİL HAVAYOLLARININ MAKROEKONOMİK YAPISI

Işıl İNAN

İnönü Üniversitesi
Sosyal Bilimler Enstitüsü
İktisat Anabilim Dalı

2015

Danışman: Prof. Dr. Ali Yılmaz GÜNDÜZ

Liberalleşme sürecine giren Türk Sivil Havacılık sektöründe Türk Hava Yollarının modernizasyonu ve hizmet standartlarının geliştirmesinin yanı sıra, özel sektör havayollarının sayılarında, filo kapasitelerinde ve sektörden aldıkları paylarda önemli artışlar olmuş ve 1990'lı yıllardan itibaren Türk Hava Yolları ve özel sektör havayollarının çabaları ile uluslararası pazardaki payımız %50'lerin üzerine çıkmıştır.

Hükümetin başlattığı bir politika değişikliğine bağlı olarak, Türk Hava Yolları'nı özelleştirme çabalarına paralel şekilde, Ekim 2003 tarihinde pazar rekabete açılmıştır. Bu politika değişikliğinden önce, özel işletmeler sadece Türk Hava Yolları'nın uçuşunun olmadığı veya yeterli hizmet temin edemediği iç hatlarda hizmet verebilmiştir. Serbestleşme ile iç hatlar ve dış hatlarda yolcu taşıyan özel hava yolu şirketleri tarafından, uçakların sayısı ve oturma kapasitesinde önemli bir iyileştirme gerçekleştirilmiştir.

Anahtar Kelimeler

Ulaştırma Sektörü, İç hatlar, Makroekonomi, Sivil Havacılık

ABSTRACT

Ms.Sc. S. Thesis

PRIVATIZATION OF TURKISH DOMESTIC PASSENGER TRANSPORTATION AND THE MACROECONOMIC STRUCTURE OF TURKISH AIRWAYS

Işıl İNAN

İnönü University
Graduate School of Social Sciences
Department of Economics

2015

Supervisor: Prof. Dr. Ali Yılmaz GÜNDÜZ

In relation with the liberalization of the aviation market, not only Turkish Airlines upgraded its service quality to a more modernized level but also private airline companies increased their flight capacities. More over such liberalization allowed the sector to increase its share in the international market to over 50% since 1990.

Due to the changing policies of the Turkish government, Turkish Airlines' privatization process begun and in paralel to this process, competition within the market started in October 2003. Before these policy renewals, private airline companies only had the opportunity to travel to domestic destination that Turkish Airlines did not provide any service. After the liberalization process, domestic and international companies were allowed to increase their airplane numbers and their seat capacities.

Keywords

Transportation Sector, Domestic Flights, Macroeconomics, Civil Aviation

İÇİNDEKİLER

ÖZET	ii
ABSTRACT	iii
İÇİNDEKİLER	iv
KISALTMALAR	vii
TABLolar DİZİNİ	viii
GİRİŞ	1
1. ULAŞTIRMA SEKTÖRÜ	2
1.1. Ulaştırmanın Tanımı	3
1.2. Ulaştırmanın Önemi	3
1.2.1. Ulaştırmanın Bireyler Açısından Önemi.....	5
1.2.2. Ulaştırmanın Firmalar Açısından Önemi	7
1.2.3. Ulaştırmanın Piyasalaşma Açısından Önemi	9
1.2.4. Ulaştırmanın Devletler Açısından Önemi.....	10
1.3. Ulaştırma Sektörü	12
1.3.1. Ulaştırma Sektörünün Özellikleri	12
1.3.1.1. Ulaştırma Arzı.....	13
1.3.1.2. Ulaştırma Talebi.....	14
1.3.2. Ulaştırma Sektöründe Maliyetler ve Fiyatlama	15
1.3.3. Ulaştırma Planlaması	16
1.3.4. Ulaştırma Yatırımları	18
1.4. Havayolu Ulaştırması	19
2. HAVAYOLU ULAŞTIRMASI POLİTİKALARI	20

2.1. Ulaştırma Politikası ve Politika Gereksinimi	21
2.2. Ulaştırma Politikalarının Diğer İktisat Politikaları İle İlişkisi	22
2.2.1. Tam İstihdam ve Ulaştırma Politikası.....	23
2.2.2. Büyüme, Kalkınma ve Ulaştırma Politikası.....	24
2.2.3. Fiyat İstikrarı ve Ulaştırma Politikası	26
2.2.4. Gelir Dağılımı ve Ulaştırma Politikası.....	27
2.2.5. Ödemeler Dengesi ve Ulaştırma Politikaları.....	29
2.3. Ortak Ulaştırma Politikası Kavramı.....	30
2.4. Avrupa Birliği Havayolu Ulaştırması Politikaları	30
2.5. Türkiye’de Havayolu Ulaştırması Politikaları	32
2.5.1. Türkiye’de İç Hat Havayolu Taşımacılığının Serbestleştirilmesi	34
2.5.2. Türkiye’de Sivil Hava Taşımacılığı	40
3. MAKROEKONOMİ VE SİVİL HAVA TAŞIMACILIĞI	46
3.1. Makroekonomi	46
3.1.1. Makroekonominin Tanımı	46
3.1.2. Makroekonominin Kapsamı.....	48
3.1.3. Makroekonominin Ortaya Çıkışı ve Gelişimi	50
3.1.4. Makroekonomik Sektörü ve Önemi	51
3.1.5. Küresel Makroekonomi.....	52
3.1.6. Türkiye’de Makroekonomi	54
3.2. Sivil Hava Taşımacılığı ve Makroekonomi İlişkisi.....	55
3.2.1. Havayolu ve Makroekonomi İlişkisi.....	57
3.2.2. Türkiye’de Sivil Hava Taşımacılığının Güçlü ve Zayıf Yönleri	58
3.2.3. Türkiye’de Sivil Hava Taşımacılığının Geliştirilmesine İlişkin Çözüm Önerileri ve Gelecek Vizyonu.....	59
4. EKONOMİNİN LİBERALLEŞTİRİLMESİNDEN 2000 YILINA TÜRKİYE’DE SİVİL HAVACILIK.....	61
4.1. Son On Yılda Türk Sivil Havacılığındaki Gelişmeler.....	64

4.2. Havacılıkta Öne Çıkan Orta Doğu Ülkeleri	65
4.2.1. Birleşik Arap Emirlikleri'nde Havacılık, Yolcu ve Yük Taşımacılığı	65
4.2.2. İran'da Havacılık Faaliyetleri	66
4.2.3. İsrail'in Havayolu Taşımacılığı.....	67
4.2.4. Katar'ın Sivil Havacılık Faaliyetleri	69
4.2.5. Lübnan'da Havacılık Faaliyetleri.....	70
4.2.6. Mısır'da Ticari Havacılık.....	71
4.2.7. Suriye'de Ticari Havacılık	72
SONUÇ.....	73
KAYNAKÇA	75

KISALTMALAR

BM	Birleşmiş Milletler
AB	Avrupa Birliği
EUROCONTROL	Avrupa Hava Seyrüsefer Emniyet Teşkilatı (European Organisation for the Safety of Air Navigation)
EASA	Avrupa Havacılık Güvenlik Ajansı
SES	Tek Avrupa Sahası (Single European Skies)
SHGM	Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü
DHMİ	Devlet Hava Meydanları İşletmesi
ICAO	Sivil Havacılık Teşkilatı
JAA	Havacılık Otoriteleri Birliği
ECAC	Avrupa Sivil Havacılık Konferansı
THY	Türk Hava Yolları
GSMH	Gayri Safi Milli Hasıla
YDK	Yatırım Danışma Konseyi
GSYH	Gayri Safi Yurt İçi Hasıla
ÜFE	Üretici Fiyatları Endeksi

TABLolar DİZİNİ

Tablo 2. 1 Türk hava yolu şirketleri ve lisans kapsamaları	36
Tablo 2. 2 İç Hat Yolcu Sayısı ve İç Hat Uçuş Sayısı.....	37
Tablo 2.3 Yıllara göre iç hat yolcu sayıları.....	39
Tablo 2.4 Yıllara göre iç hat uçuş sayıları.....	39
Tablo 2. 5 Havayolu İşletme Sayıları.....	43
Tablo 2. 6 Yıllara göre uçak trafiği	45

GİRİŞ

Günümüz toplumsal iletişimin yanında, gelişen teknolojinin etkisi ile toplumlar arası ilişkilerde büyük bir artış ve değişim gözlenmektedir. Günümüz yaşamının her alanında insan, kurum, toplum ve ülkelerarası ilişkiler, teknolojik gelişmelere paralel olarak gelişmekte ve birbirini her zamankinden daha fazla etkilemektedir.

Hayatı son derece hızlandıran teknoloji ve ulaşım kolaylıkları bunda en önemli etkindir. Ulaşım yollarından en hızlısı havayolu taşımacılığıdır. Bu özelliği ile günümüzde üzerinde önemle durulan bir konu olmaktadır.

Havacılık sektörü içerisinde özellikle havayolu taşımacılığı ve havayolu işletmeciliği birçok ekonomik birimlerin bir araya getirilmesi sonucu, yarattığı değer ve ülke ekonomisine sağladığı katkı yönüyle de önemli bir yere sahiptir. Sektör içindeki işletmeler bir yandan piyasa koşulları çerçevesinde kar elde etmeye çalışırken diğer yandan da rekabet şartlarına ayak uydurarak sürdürülebilir bir büyümeyle birlikte fiyat politikası belirlemek zorunda kalmaktadırlar.

Ülkemiz geliştirmekte olan ve gelişmiş ülkeler seviyesine çıkmayı amaçlaması bakımından, sivil havacılık sektörüne yeterli önemi vermek zorunda olan bir ülkedir. 2003 yılında devlet havacılık politikasında hükümetin başlattığı değişikliklere paralel olarak alınan kararlar iç hat hava taşımacılığında serbestleşmeye gidilmiştir. Günümüzde halen rekabetin yaşandığı iç hat havayolu taşımacılığında, yakın gelecekte başka kuruluşların da piyasaya girmesi beklenmektedir.

Yapılan bu çalışmanın ilk bölümünde ulaştırma sektörü ele alınarak incelenmiştir. İkinci bölümde ise havayolu ulaştırma politikaları ayrıntılı olarak irdelenmiştir. Son bölümde ise makroekonomiye yer verilerek sivil hava taşımacılığı ile ilişkileri değerlendirilmiştir.

BİRİNCİ BÖLÜM

1. ULAŞTIRMA SEKTÖRÜ

Ulaştırma sektörü, insan yaşamında devamlı olarak yer alan, gündelik hayattan seyahat ve iş gezilerine kadar her tür etkinliklerde kullanılan ve yine insan ürünü olan teknolojinin yarattığı ve devamlı geliştirdiği değişik ulaştırma sistemlerinden oluşan bir sektördür. Ulaştırmanın insan aktivitelerinden parçası olması niteliğinden doğan bu konumu, onu sosyal boyutunun yanı sıra günümüzde gelişen dünyanın en önemli etkinlikleri arasında yer alan ve sanayi dallarının bir alt yapısı durumuna getirmiştir.¹

Karmaşık ve sorunlu bir bünyeyi içinde taşıyan ulaştırma sisteminde güvenliğin ve denetimin sağlanabilmesi için belirli kurallar bütünü yaratılması gerekmektedir. Bu yapının sağlanması, ulaştırma sisteminin üçüncü unsuru olan işletmeler tarafından gerçekleştirilmektedir. Ulaştırma sistemi, her biri kendine has ağ, taşıt filosu ve kuruluş unsurlarına sahip olan karayolu, denizyolu, havayolu ve demiryolu alt sistemlerinin bir araya gelmesi ile oluşmaktadır. Her bir alt sistem birbirinden özgür olarak ulaştırma yapabildiği gibi, bu alt sistemler birlikte kullanılarak, kombine ya da aktarmalı taşımacılık gibi çok yönlü taşımacılığı da gerçekleştirmektedir. Küreselleşme süreci ile birlikte işletmeler arasındaki rekabet üst düzeylere çıkmıştır. Böyle bir ortamda ulaştırma sektörünün dünya pazarında taşıdığı önem de artmıştır.²

¹ Gerçek, H. “Otoyolların Mali ve Ekonomik Değerlendirilmesi” 5. Ulaştırma Kongresi Bildiriler Kitabı, TMMOB, İnşaat Mühendisleri Odası, İstanbul Şubesi, İstanbul, 2001, s.90

²Kaya, S. “Türkiye’de Ulaştırma Sektörünün Genel Görünümü ve Sorunları” AR&GE, Sektörel, Şubat 2008, s.32
http://www.izto.org.tr/portals/0/iztogenel/dokumanlar/turkiyede_ulasirma_sektorunun_genel_gorunumu_s_kaya_26.04.2012%2021-21-15.pdf (10.01.2013)

1.1. Ulaştırmanın Tanımı

Türk Dil Kurumu'nun (TDK) tanımlamasına göre ulaştırma; insanların, malların haberlerin ulaşmasını sağlayan işlerin ve araçların tümü olmaktadır.³ Bir yer değiştirme eylemi olarak kendini gösteren ulaştırma, bu eylemi gerçekleştirirken yapılması gereken etkinliklerin ve gerekli araçların tümünü belirtmektedir.

Sözlükteki anlamıyla ele alındığı takdirde ulaşım; insanların, eşyaların ve bilginin bireysel ve ekonomik amaçlardan dolayı yer değiştirmesiyle ilgili olmaktadır. Dolayısı ile ulaştırmanın; insanların, insanlara fayda yaratan malların, hizmetlerin ve bilginin yer değiştirme etkinliği ve bu yer değiştirme için gerekli olan araçların, işlerin oluşturduğu hizmetler bütünü olduğu söylenebilir.

Bir başka ifade de, ulaştırma, sınırsız insan gereksinimlerinin karşılanması için sınırlı üretim kaynaklarının bölüştürülmesini gerçekleştirmek üzere, taşıma ve dağıtım fonksiyonunu üstlenen ve değer yaratılmasını sağlayan bir süreçtir.⁴

Ekonomik kararlar ve kültür anlayışıyla beraber ülkelere biçim kazandıran, üretim harcamalarını azaltan, verimliliği arttıran, doğal kaynaklardan daha iyi ve etkin bir şekilde yararlanılmasını sağlayan yararlı bir etmen olan ulaştırma, ekonomik gelişmenin ve özellikle bölgelerarası dengesizliği gidermenin önemli bir aracı durumundadır.⁵

1.2. Ulaştırmanın Önemi

Ekonomik sistem, bir toplumda gereksinimleri sağlamak amacıyla, kaynakların en uygun kullanımı amacı ile, mal ve hizmetlerin üretimi ve üretilen değerlerin bölüşümü (*tüketimi*) konusunda oluşturulan yöntemler ve faaliyetler bütünüdür.⁶

Ekonomik sistem içerisinde gereksinimleri sağlamak amacıyla yürütülen her türlü ekonomik etkinlik için “ulaşım” gereksinimi oluşmaktadır. Bunun yanı sıra insanlar

³TDK, Türk Dil Kurumu, Ulaştırma Tanımı <http://tdkterim.gov.tr/bts/c> (10.01.2013)

⁴ ESİAD (Ege Sanayicileri ve İşadamları Derneği), “Ege Bölgesinde Ulaştırma Sektörünün Sorunları ve Ekonomik Etkinliğinin Arttırılması”, ESİAD Yayını, No.94, ESA-5, İzmir, 1994, s.1

⁵ Barda, S. “Münakale Ekonomisi” İ.Ü. İktisat Fakültesi Yayını, No.154, Akgün Matbaası, 1964, s.5

⁶Elker, C. “Ulaşımında Politika ve Pratik” Gölge Ofset Matbaacılık, 2002, s.5

sadece ekonomik nedenlerden değil iletişim ve sosyalleşme gibi insan doğasında mevcut olan insani niteliklerden dolayı da ulaşım gereksinimi duyabilmektedirler. Ulaştırma diğer tüm etkinliklerle çift yönlü bir etkileşime sahip olmaktadır. Bir yandan kendi yapısından dolayı diğer etkinliklerin gelişimini ve yapısını şekillendirirken diğer yandan bu etkinliklerin özelliklerine göre kendisi de değişmektedir. Bu nedenle ulaşım, insan hayatında gerek sosyal gerekse ekonomik anlamda büyük öneme sahiptir.

Ulaşımın amacı insanlar ve eşyayı daha ucuz ve güvenli bir biçimde taşımaktır. Devletin temel işlevi ise ekonomik ve toplumsal gelişmelerin oluşturduğu gereksinimleri sağlayabilecek şekilde ulaşım kapasitesini oluşturan, ülke ve toplum çıkarlarına uygun ulaşım sistemleri kurmak ve düzenlemektir. Ulaştırma sistemleri ve hizmetleri çağdaş ekonomilerin ve toplumsal gelişmenin temel unsuru olmaktadır.

Ulaşım sistem ve imkanları bir bütün olarak bir şehir ya da ulusun genel yapısını etkilemekle kalmaz, aynı zamanda o şehir ya da ülkede uygulanan ekonomik, sosyal ve kültürel canlılıkları da etkiler. Günümüzde artık hızla artan yük ve yolcu yoğunlukları, gelişen teknolojiye paralel olarak ulaşım seçeneklerini ve sistemlerini de devreye sokmuştur. Geline bu aşamada ulaşım sistemlerinin çevreye, topluma ve endüstrileşmeye faydalarının yanı sıra her geçen gün insanlara daha çok sıkıntı veren çevre ve ortam olumsuzluklarına yenileri eklenmektedir. Bu sektördeki teknolojik gelişmelere öncelik vererek; var olan tesis ve araçların iyileştirme ve çağdaştırma kapsamında modern hizmet sunabilir duruma getirilmesi, yeni kurulacak kurum ve alt yapıların kısa, orta ve uzun dönemlerde değerlendirilip en son teknoloji ile, hatta geleceğin teknolojisi ile gerçekleştirilip örgütlenmesi büyük önem taşımaktadır. Başka bir deyişle, tüm gereksinimler, kaynaklar ve ilişkiler bir tasarım ve planlama kapsamında değerlendirilmek durumundadır.⁷

⁷ MMO, Makine Mühendisleri Odası, Ulaşımında Demiryolu Gerçeği, "Ulaştırmanın Önemi" http://www.mmo.org.tr/resimler/dosya_ekler/6a9e2da28c80651_ek.pdf?tipi= (10.01.2013)

1.2.1. Ulaştırmanın Bireyler Açısından Önemi

Bireysel olarak ele alındığında ulaştırma, diğer mal ve hizmetler gibi insanların kendi gereksinimlerini karşılamak üzere de talep edilmektedir. Yarar sağlayan ulaştırma hizmeti insanların uygun ve ekonomik bir şekilde, bir yerden başka bir yere gidebilmesi etkinliğidir. Bu suretle insanların üretime katılma isteği, eğitim isteği ve dolay kaynakların değerlendirilmesi ile farklı birçok gereksinimin karşılanması amacı, ulaşım hizmetlerinin ortaya çıkma nedenleri olmaktadır.

Bireylerin en önemli temel özgürlüklerinden birisi de seyahat etme özgürlüğüdür. Gezme ve dolaşma özgürlüğü ile ilgili olarak Birleşmiş Milletler Genel Kurulu tarafından 10 Aralık 1948'de ilan edilen İnsan Hakları Evrensel Bildirgesinin 13 (1). maddesinde “*Herkesin bir devletin toprakları üzerinde serbestçe dolaşma ve oturma hakkı vardır*”⁸ hükmü yer almıştı. 13 (2) bendinde ise, “*Herkes, kendi ülkesi de dahil olmak üzere, herhangi bir ülkeden ayrılmak ve ülkesine yeniden dönmek hakkına sahiptir*” ifadeleri yer almaktadır. Yine BM Genel Kurulu tarafından 16 Aralık 1966'da kabul edilen ve 23 Mart 1976'da yürürlüğe giren *Kişisel ve Siyasal Haklar Uluslararası Sözleşmesi*'nde⁹ her bireyin ülkesi sınırları içerisinde serbestçe gezme ve seyahat etme özgürlüğüne sahip olduğu, kendi ülkesi dahil herhangi bir ülkeden ayrılmada serbest olduğu, bu hakların hukuken öngörülmuş sınırlamalar haricinde hiçbir sınırlamaya tabi tutulamayacağı belirtilmiştir.

İnsanlar pek çok nedenden dolayı seyahat etmektedirler. Seyahatlerin altındaki temel neden kişilerin gereksinimlerini sağlayabilme çabası olmaktadır. Bunlar, zorunlu gereksinimlerden sosyal ve lüks gereksinimlere kadar geniş bir yelpazede ele alınabilir. Her insan doğal olarak en iyi koşullarda yaşamak ister. Bu nedenle kişiler, olanakları ölçüsünde, yaşamın daha zor olduğu yerlerden, daha iyi yaşam olanaklarının bulunduğu yerlere doğru hareket halindedirler. Üretilen mal ve hizmetlere erişim, emekçiler için işgücü talebinin yoğun olduğu, girişimciler için fırsatların yoğun olduğu yerlere ulaşma,

⁸Birleşmiş Milletler Genel Kurulu, “İnsan Hakları Evrensel Beyannamesi”, Uluslararası Bildiri, Karar No: 217 A(III), 10.12.1948, <http://www.tbmm.gov.tr/komisyon/insanhaklari/pdf01/203-208.pdf> (10.01.2013)

⁹Birleşmiş Milletler Genel Kurulu, “Kişisel ve Siyasal Haklar Uluslararası Sözleşmesi” Uluslararası Sözleşme, Karar No: 2200, 16.12.1966 <http://www.tbmm.gov.tr/komisyon/insanhaklari/pdf01/53-73.pdf> (10.01.2013)

daha güvenli sağlıklı ve huzurlu yaşama isteği bireylerin ulaştırma talebini oluşturan en temel etkenlerdir.

Bilindiği gibi ihtiyaçlar sonsuzdur. Bu nedenle temel ihtiyaçlarını karşılayan bireylerin sosyal, kùltürel ve ekonomik yaşamındaki değişiklikler doğrultusunda ulaştırma taleplerinin nedenleri de değişiklik göstermektedir. Örneğin Sanayi Devrimi başlarında insanlar genelde konut-iş-konut yolculukları yapmaktayken günümüzde, gelir seviyesi ve refah artışının teknolojik gelişme ile birleşmesi sonucu, eğitim, kùltür, tatil, inanç gibi nedenlerden ötürü de yolculuk yapmaya başlamışlardır.¹⁰ Turizm, eğlence amaçlı seyahatler bireylerin kendilerini daha özgür ve mutlu hissetmelerini sağlamakta, özellikle eğitim ve kùltürel amaçlı seyahatler bireylerin bilgi birikimini ve kùltür düzeyini arttırmaktadır. Farklı yerlerde farklı koşulları ve farklı insanların farklı yaşam tarzlarını görenlerin vizyonları gelişmektedir. Dolayısı ile farklı coğrafyalar arasında ne kadar etkin ve verimli bir ulaştırma ağı mevcut olursa bireyler ekonomik, sosyal ve kùltürel ihtiyaçlarını giderme konusunda o kadar başarılı olabilirler.

Ulaştırmayı başlı başına bir sektör olarak düşündüğümüzde, sektörün kendi bünyesinde yarattığı işgücü talebinin de kişiler açasından önemli olduğu söylenebilir. Başka bir deyişle ulaştırma sektörü kendi bünyesinde sağladığı istihdam olanağı ile insanlara yarar oluşturmaktadır.

Toplumun yaşam koşullarının zamana bağlı olarak değişimi, ulaşım isteminin ve ulaşım sistemlerinin yapısını değiştirdiği gibi ulaşım da toplumun yapısını değiştirmektedir. Bir ÷lkede ulaştırma geliştikçe toplum da gelişmektedir.¹¹ Buna ek olarak ulaştırmanın kentsel gelişime etkisinden söz edilebilir. Bir kentin dışından geçen bir çevre yolu kentsel gelişmeyi bu yöne kaydırabilir. Genellikle yeni yerleşimler önceden yapılmış olan ana ulaşım yollarının yakınlarına kurulurlar.¹² Böylelikle kentteki bireyler ulaşım olanaklarına yakın olmaları sebebi ile daha geniş hareket kabiliyetine sahip olurlar.

¹⁰ Öncü, E. “Ulaştırmada Uzun Dönemde Beklenen Gelişmeler ve Eğilimler” 3. Ulaştırma Kongresi (Bildiriler) TMMOB Yayınları, İstanbul, 1995, s.26

¹¹ Elker, a.g.e. s.6

¹² Candemir, Y. “Ulaştırma Eğitim ve Öğretimi: Dünyada ve Türkiye’de” 6. Ulaştırma Kongresi (Bildiriler), TMMOB Yayınları, 2005, s.16

1.2.2. Ulaştırmanın Firmalar Açısından Önemi

Çeşitli girdilerin kullanılması sonucu tüketicilere fayda yaratan her türlü mal ve hizmetin yaratılması faaliyeti üretim, üretim faaliyetini gerçekleştirenler de üretici olarak adlandırılmaktadır.¹³ Üretim genelde firmalar tarafından gerçekleştirilmektedir.

Genel anlamıyla firmalar üretim etkenlerini bir araya getirerek üretim yapan ve ürettiklerini tüketicilere satarak kâr sağlamayı amaçlayan ekonomik birimlerdir. Kişilerin temel amacı tüketimde minimum harcama ile maksimum yarar sağlamak olduğu gibi şirketlerin de temel amacı üretimde en düşük harcamaya dayanarak en yüksek kâr elde edebilmektir. Kâr güden firmaların iş yapma koşulları dünya ekonomisinin zamana bağlı değişimiyle paralellik göstermektedir.

Özellikle yirminci yüzyılın sonlarından itibaren ulaştırma ve iletişim teknolojilerinde meydana gelen hızlı gelişim son yıllarda sıklıkla sözü edilen, dünyanın dört bir yanını birbirine bağlayan küreselleşme sürecinin daha da hızlanmasına yol açmıştır.¹⁴ Küreselleşme sürecinin hızlanması ile birlikte ülke sınırlarının artık pek bir önemi kalmamış, uluslararası ticaretteki engellerin büyük çoğunluğunun kalkması ile birlikte ülkeler arası ekonomik ilişkiler gün geçtikçe artmaya başlamıştır. Küresel ekonomiye bakıldığında ise, uluslararası ticaretin 1982 yılından günümüze sürekli arttığı görülmektedir.¹⁵

Hızla gelişen teknolojiyle birlikte artan küresel ticarete, temel üretici birimler olan firmaların iş yapma koşullarını da kuşkusuz değiştirmektedir. Uluslararası rekabetin yoğunluk kazandığı günümüz piyasalarında üretici firmaların küresel rakipleri ile rekabet edebilmeleri en başta düşük maliyetli üretim yapabilmelerine bağlıdır. Üretim sürecinde; üretim için gerekli kazançların sağlanması, üretilen ürünlerin istem olan bölgelere aktarımı, ürünlerin son kullanıcıya ulaştırılması etkinliklerinin gerçekleştirilmesi için en önemli maliyet birimlerinden birisi şüphesiz ulaştırma

¹³ Berberoğlu, N. "Mikro İktisat Teorisi" Birlik Matbaacılık, Eskişehir, 1998, s.54

¹⁴ Kutlu, E. ve Eşkinat, R. "Dünya Ekonomisi" Etam Matbaa, Eskişehir, 2002, s.240

¹⁵ Güran, M.C. ve Cingi, S. "Devletin Ekonomik Müdahalelerinin Etkinliği" Akdeniz Üniversitesi, İ.İ.B.F. S.3, Antalya, 2002, s.58

harcamaları olmaktadır. Maliyetleri en aza indirmek için ulaştırma ve dağıtım etkenlerine ayrıca önem vermek gerekmektedir.

Geçmişten günümüze ulaştırma ve dağıtım etkenleri hemen hemen tüm şirketlerin başarılarında temel unsur olmuştur. Ulaştırmanın firmalara dolaylı etkileri de bulunmaktadır. Yetkinlik kazanma ve uzmanlaşma ile üretimin artışı, kalitenin iyileştirilmesi, optimal firma büyüklüğüne ulaşarak birim harcamalarının düşürülmesi firmanın kullanmış olduğu ulaşım sistemiyle yakından ilgilidir.¹⁶ Etkin ulaşım sistemlerini kullanabilen firma üretim için gerekli olan daha kaliteli girdilere ve ürettiği mallara talebin yoğun olduğu bölgelere daha kolay bir biçimde ulaşacak, üretimi ve dağıtımını daha etkin bir biçimde yapabilecektir.¹⁷

Göz önünde tutulması gereken bir diğer konu da, ulaştırmanın sanayi kesimine önemli ölçüde talep oluşturmasıdır. Ulaştırma araç ve gereçlerinin üretimi, üretim sonrası servis hizmeti, ulaşım alt yapısının tesis edilmesi, başta otomotiv sektörü olmak üzere birçok üretim biriminin temel etkinlik konusunu oluşturmaktadır.¹⁸ Dolayısıyla, sanayi toplumundan bilgi toplumuna geçilen günümüzde, ulaştırmanın firmalar açısından her geçen gün daha da önem kazandığı söylenebilir. Bilgi toplumunda, tüketiciler için zaman, üreticiler için en düşük düzeyde stokla üretim yapmak, satıcılar ya da araçlar için depolama harcamalarının minimum düzeyde olması büyük öneme sahiptir. Bugün sözü edilen üstünlüklere sahip olan firmaların küresel rekabette avantaj kazanacağı açıktır. Dolayısıyla karşılıklı etkileşim çerçevesinde bir yandan ulaştırma, firma iş yapma koşullarında etkili olurken, diğer yandan üreticileri talepleri de ulaştırma koşullarını iyileştirecek gelişmeleri hızlandıracaktır.

¹⁶ Ergün, İ. “Türkiye’nin Kalkınmasında Ulaştırma Sektörü” Hacettepe Üniversitesi, İ.İ.B.F. Yayınları, Ankara, 1985, s.9

¹⁷ Çatalpınar, S.Ş. “Ulaştırma Politikaları” 5. Ulaştırma Kongresi (Bildiriler) TMMOB Yayınları, İstanbul, 2001, s.81

¹⁸ Atasoy, V. “Türkiye’de Ulaştırma Kesiminin Yapısı ve Finansmanı” Ulaştırma Bakanlığı Yayınları, Ankara, 1987, s.8

1.2.3. Ulaştırmanın Piyasalaşma Açısından Önemi

Geçmişten günümüze bütün ülkeler vatandaşlarının refahı ve mutluluğu için sahip oldukları kıt kaynakları etkin ve verimli biçimde kullanmak durumundadırlar. Ayrıca ülkedeki kaynakların bölüşümü de önem arz etmektedir. Bu nedenle ekonomide hangi anlayış hakim olursa olsun temel sorunlar eldeki kaynaklarla; hangi malın, ne kadar, nasıl üretileceği ve yaratılan katma değerın nasıl bölüşüleceğidir.

Ekonomik yapıda üretim, değişim, bölüşüm ve tüketim etkinlikleri düzenli ve dengeli olarak sürdürülmesi, ekonominin sağlıklı bir çizgide olduğunu göstermektedir. Bu etkinliklerin dengeli ve düzenli yürütülebilmesi ise düzgün ve dengeli bir piyasanın varlığı ile mümkün olmaktadır.

Toplumsal refahın sağlanabilmesi için ilk gerekli ilk ekonomik şart büyümedir. Yani faydayı arttırmak için ilk önce üretimi arttırmak gerekir. Bir piyasanın sunum ve istem yönünden dengede olduğu ve denge üretim miktarı kadar üretim yapıldığını var sayıldığı durumlarda, piyasanın dengede iken enerji veya ulaştırma teknolojilerinde ortaya çıkacak bir yenilik piyasanın uzun dönemde büyümesine neden olacak bir gelişme gözlemlenebilir.¹⁹Sözgelimi, yeni bir ulaştırma teknolojisinin ortaya çıkması üreticilerin hammaddeye, işgücüne ve pazara ulaşımını kolaylaştıracağından, üretilen malların harcamalarını düşürmektedir. Maliyetleri düşen ve üretim olanakları kolaylaşan firma sunumunu arttıracaktır. Sunumun artması da piyasada sunum eğrisini sağa kaydıracağından piyasa daha düşük fiyat ve daha yüksek bir üretim düzeyinde dengeye gelecektir.

Ulaştırmada asıl gelişmeler on yedinci yüzyıl başlarından itibaren yaşanmıştır. On yedinci yüzyıl teknolojik gelişmelerle birlikte kitle üretiminin arttığı dönem olmuştur. Bu dönemde kanal sistemlerinin inşası ve buhar gücünün gemilerde ve demiryollarında kullanılması ekonomik gelişmeyi beraberinde getirmiştir. Demiryollarından önce endüstrileşen ülkelerin ulaşım gereksinimleri kanallar ile sağlanmıştır. Bunun yanı sıra buharla işleyen gemilerin gelişmesi ile beraber transatlantik yolculuk olanaklarının

¹⁹ Atasoy, a.g.e. s.13

sağlanması da piyasa ekonomisinin varlığının ön koşulu olan pazarların dünya çapında genişlemesine zemin hazırlamıştır.²⁰

On dokuzuncu yüzyılın sonlarında, petrolle çalışan içten yanmalı motorların keşfi ile beraber bunların ulaştırma araçlarında kullanılması ise ulaştırmada yeni bir dönem açmıştır.²¹ İçten yanmalı motorların icadı özellikle karayolu ulaştırmasının gelişimine destek olmuş, bu suretle yakın taşıma olanağı sunan yeni bir ulaştırma sistemi yaratılmıştır. Bu türden yakın taşıma olanağı piyasa işleyişinin çok daha etkin sürdürülmesine olanak sağlamıştır. Daha sonraları gerçekleştirilen havayolu ulaştırması ise artık dünyanın global tek bir pazar durumuna gelmesini kolaylaştırmıştır. Sözelimi, önceden Uzakdoğu'dan sipariş edilen bir malın Türkiye'ye gelmesi gemi ile aylar sürerken, söz konusu mal havayolu ile ertesi gün yerine ulaşabilmektedir. Taşımacılıktaki bu gelişme, pazar ekonomisinin rekabete dayalı olarak aktif bir şekilde işlemesine olanak vermiştir.

1.2.4. Ulaştırmanın Devletler Açısından Önemi

Ulaştırmanın insanlar ve kurumlar yönünden öneminin yanı sıra devletler açısından da önemi olmaktadır. Belirli bir toprak parçası üzerinde yaşayan insanların oluşturduğu bir varlık olan devletin oluşması için temelde üç unsurun varlığı gerekmektedir. Bunların ilki, devleti oluşturacak “ulus” denilen insan topluluğudur. Diğeri ise “ülke” olarak tanımlanan toprak unsurudur. Üçüncüsü ise bir ulusun ülke üzerindeki gücü olarak “egemenlik” olmaktadır.²² Dolayısıyla devlet, bir toprak parçası üzerinde egemen olan insan topluluğunun ortak çıkarlarını korumak ve ortak gereksinimlerini sağlamak için oluşturulan bir varlık olarak tanımlanabilir.

Etkin bir ulaştırma sistemi, bir devletin kuruluş amaçlarını yerine getirmesinde büyük öneme sahiptir. Ulaştırmanın kamu yetkinliği açısından önemini şu şekilde değerlendirilebilir:

²⁰ Yalçın, N.S. ve Erel, A. “Yüksek Hızlı Demiryollarında Altyapının Önemi ve Tasarım İlkeleri” 7. Ulaştırma Kongresi (Bildiriler), TMMOB Yayınları, 2007, s.328

²¹ Candemir, a.g.e. s.17

²² Gözler, K. “Devletin Genel Teorisi” Ekin Yayınları, Bursa, 2007, s.4

- Ulaştırma bölgeler arasındaki gelişmişlik farkının önüne geçilmesinde önemli bir araçtır. Etkin bir ulaştırma ağı ile bağlanan bölgeler, ekonomik gelişmişlik yönünden birbirlerine yakın bir performans sergilerler.
- Ulaştırma özellikle kapalı köy toplumlarının dışa açılmasını sağlayarak bölgeler arası farklılıkları ortadan kaldırdığı için nüfusun ülke içinde dengeli dağılmasına destek olur.²³Bu suretle nüfusun belirli bölgelerde yoğunlaşmasıyla oluşan ekonomik ve sosyolojik sorunların önüne geçilmiş olur.
- Devletlerin en önemli amaçlarından birinin ülkede politik birliğin ve bilincin güçlenmesini sağlamak olduğu göz önüne alındığında, ulaştırmanın köy-kent,devlet-toplum bütünleşmesini başlatarak bağdaşık, kaynaşmış bir toplum oluşturduğu söylenebilir.²⁴Ulaştırma sektörünün geliştirilmesiyle, ülkenin farklı bölgeleri birbirine bağlanacağından örf ve adetlerdeki etkileşim nedeniyle kültür beraberliği de sağlanmış olur.
- Etkin bir ulaştırma sistemi devlet düzeneğinin daha iyi işlemesine olanak sağlar. Dolayısıyla devlet egemen olduğu her bölgeye hizmet vermede yeterli güce sahip olmuş olur. Özellikle ulusal güvenlik konusunda ulaştırma ve donanımın önemi tartışılmazdır. İlk kapsamlı ulaştırma ile mal ve hizmet sağlanmasına yönelik çalışmalarının askeri alanda yapılmış olması bu durumu doğrular nitelikte olmaktadır.
- Ulaştırma sistemlerinin ekonomik denge ve kalkınma hususunda da rolü büyüktür. Ulaştırma,ulusların ekonomik ve siyasal iç ve dış dengelerini korumaları konusunda önemli bir unsurdur.

Görüldüğü gibi birçok neden ulaştırmanın kamu yetkinliğinin önemini sergilemektedir. Dolayısıyla, devletler amaçlarına ulaşmak için gün geçtikçe ulaştırma politikalarına daha fazla önem vermektedirler.

²³ Güven, H.S. “Türkiye’de Ulaşım Sistemi ve Karayolu Ulaştırma Kooperatifleri” TODAİE Yayınları, 1982, İstanbul, s.32

²⁴ Ergün, a.g.e. s.10

1.3. Ulaştırma Sektörü

Ekonomik sistemler yönünden önemi, kökenlerini insan doğası ve hareketliliğine dayandırılan ulaştırma olgusu, bu insan hareketliliğin sonuçlarını sosyal yaşamın ve çalışma hayatının; endüstrinin temellerinde kendine yer bularak elde etmiştir. Bu şekilde belirlenen ulaştırma olgusu, insan ve mal ulaştırması olarak kendini göstermektedir. Hareket halinde olan bir insana yolcu denildiğinden, yolcu ulaştırması ya da yolcu taşımacılığı olarak tanımlanan insan ulaştırması, sınai ve ticari amaçların yanı sıra büyük bir çoğunlukla turizm gibi sosyal amaçlarla yapılan etkinlikleri kapsamaktadır. Diğer taraftan mal ulaştırılması da aynı şekilde yük ulaşımı ya da taşımacılığı olarak ele alınmakta, sosyal amaçlar yanında sınai ve ticari amaçlarla güdülenmektedir. Bu nedenlerle mal taşımacılığı bütünüyle ticari değerlendirmelere göre şekillenirken, yolcu ulaştırması insan yaşamını ve insanın sosyal istemlerini kapsadığından yüksek güvenlik derecesi, memnuniyet odaklılık gibi farklı ölçütleri içine alacak şekilde biçimlenmektedir.

1.3.1. Ulaştırma Sektörünün Özellikleri

Günümüzde bir ekonominin gelişmesi ve küresel piyasalar açısından üretim yapabilmesi özellikle ulaştırma ve iletişim hizmet alt sektörlerinin gelişmişliği ile doğru orantılı olmaktadır.²⁵ Her sektörde olduğu gibi ulaştırma sektöründe de kendine özgü nitelikleri bulunmaktadır:

- Hareketlilik; insanların, yük ve bilginin bir yerden başka bir yere aktarılması yönünden ekonomik etkinliğin olmazsa olmazları arasındadır.²⁶ İnsanların, metaların ve bilginin yer değiştirmesinde ivme önemli bir etkidir. Bu nedenle ulaştırmada hız ön planda olmaktadır. Sektörde insanların, meta ve bilginin düşük harcamalı, güvenli olarak hızlı yer değiştirmesi temel unsur olmaktadır.
- Düşük harcamalı, güvenli bir şekilde hızlı yer değiştirme hizmeti vermesi beklenen ulaştırma sektörünün bu hizmeti gerektiği anda verebilmesi önemlidir.

²⁵ Karluk, R. “Cumhuriyet’in İlanından Günümüze Türkiye Ekonomisinde Yapısal Dönüşüm” Beta Basım, İstanbul, 2005, s.262

²⁶ Candemir, a.g.e. s.113

Gerektiği zaman sunulamayan ulaştırmanın, kalitesi ne olursa olsun anlamsız olacaktır.²⁷ Bu nedenle hızlı, düşük maliyetli, güvenli ve zamanında yer değiştirme esas olmaktadır.

- Ulaştırma sektörü üretim, dağıtım ve tüketim sürecinin önemli bir unsurudur. Dolayısıyla ekonomik yönden gelişmek isteyen ülkeler ulaştırma sektörüne yatırım yapmak zorundadırlar. Ulaştırma sektöründe yatırımın sabit harcaması çok yüksektir. Bu nedenle sektöre yapılan yatırımlar oluşturduğu ekonomik etkiler yönünden ülke ekonomisinde önemli bir yere sahiptir.²⁸Sözgelimi yatırımlarını mali açıdan karşılayacak artırım bulmakta zorlanan gelişmekte olan ekonomilerde, gereğinden fazla yatırım, zamansız yatırım gibi ulaştırma yatırımlarının hatalı yapılması, kıt kaynakların verimsiz kullanılması açısından ekonomi için olumsuz bir husus olacaktır.
- Sektörde fiyatlama yaparken uç harcamalara dayalı bir fiyatlama politikası uygulama olanağı pek yoktur. Zira ulaştırma sektöründe kapasite kullanımı arttıkça ortalama harcamalar azalmaktadır.²⁹ Buna ilaveten, ulaştırma sektöründe fiyatlama gerçekleştirilirken topluma sağladığı sosyal yarar göz önünde bulundurulur.

1.3.1.1. Ulaştırma Arzı

Mikroekonomi teorisinde arz, diğer şartların tümünün sabit kalması koşuluyla belirli bir zamanda, farklı fiyatlarda piyasaya satmak için getirilen mal miktarları olarak algılanmaktadır³⁰. Arz işlevi ise fiyatlar ve ölçüler arasındaki ilişkiyi belirlemektedir. Bu çerçevede mikro ekonomide birçok üretim ve tüketim çözümlemesi yapmak mümkün olmaktadır. Bununla birlikte bu tanımdan yola çıkarak, ulaştırma sektöründeki arzı tanımlayabilmek, ulaştırma sektöründeki arz-talep ilişkisini ortaya koyabilmekte zorluk yaşanmaktadır. Bunun nedenleri ise şöyle sıralanabilir:

²⁷ Saatçioğlu, C. “Ulaştırma Sistemleri ve Politikaları, Türkiye-Avrupa Birliği Uygulamaları” Gazi Kitabevi, Ankara, 2006, s.23

²⁸ Gerçek, a.g.e. s.90

²⁹ Saatçioğlu, a.g.e. s.22

³⁰ Berberoğlu, a.g.e. s.64

- Ulaştırmada arz eden genelde tam olarak tanımlanamadığından üretici tutumu açıkça ortaya konulamaz.
- Ulaştırmada arzı etkileyen, fiyattan daha önemli faktörler bulunmaktadır. Sözelimi, ulaştırmada zaman kavramı çoğu durumda fiyattan daha etkin bir unsur olarak gözlemlenmektedir.
- Ulaştırma arzının özelliklerini belirleyen öğelerin çoğu üretici davranışından çok tüketicilerin seçimlerinin sonucu olarak ortaya çıkmaktadır. Sözelimi Şehir yolcu ulaşımında seyahat zamanı genellikle yolcuların hat tercihlerinin etkisiyle belirlenmektedir.³¹

1.3.1.2. Ulaştırma Talebi

Genel anlamda talep “*ekonomik birimlerin satın alma gücü ile desteklenen ve çeşitli mal, hizmet veya üretim etkenlerine yönelen satın alma istekleri*” olarak tanımlanabilir.³²Bununla birlikte, ulaştırma arzında olduğu gibi, genel ekonomideki talep tanımından yola çıkarak ulaştırma talep analizi yapılamamaktadır. Zira ulaştırma etkinliği ile diğer tüketim etkinlikleri arasında fark bulunmaktadır.

Ulaştırma talebi diğer sosyal ve ekonomik taleplerin türevi olarak değerlendirilmektedir. Diğer taleplerin türevi olması bağlamında ulaştırma talebinin saptanmasında farklı bir yol izlenmektedir. Bir ulaştırma talebinin belirlenmesi, belirli bir zamanda ya da dönemde, belirli bir coğrafi bölgenin içinde; nerelerdeki, hangi özellik ve ölçülerdeki insan ya da yüklerin, nerelere, hangi amaç veya nedenlerle, ne zaman ve hangi Őartlarda ulaşmak veya ulaştırılmak istendiğinin belirlenmesi olmaktadır.³³

³¹ Adler, H.A. “Ulaştırmada Sektör Planlaması” Çev. Y. Özden, DPT Yayınları, Ankara, 1973 s.78

³² Berberoğlu, a.g.e. s.71

³³ Erel, a.g.e. s.84

1.3.2. Ulaştırma Sektöründe Maliyetler ve Fiyatlama

Ulaştırma sektörü yapısından dolayı diğer mal ve hizmet sektörlerinden farklılık göstermektedir. Ulaştırma talebi kişi ve işletmelerin; işe gitme, tatile çıkma, ticari ve mal ve hizmetlerin taşınması gibi türeyen bir talep olmaktadır. Ulaştırma arzı ise kamu ve özel sektörün istemi karşılamak için sunduğu hizmettir. Bir ülkede ulaştırma altyapısı genelde devlet tarafından tesis edilirken diğer ulaştırma hizmetleri, hizmetin içeriğine ve amacına uygun şekilde, yerine göre kamu, yerine göre özel sektör tarafından sunulmaktadır. Ekonomi uzmanları ulaştırma harcamalarını temel olarak üç kategoride incelemektedirler:³⁴

- *Özel Maliyetler:* Bireyler veya kurumlar tarafından tek olarak kullanılan kaynakların alternatif maliyetidir. Bu maliyet satın alınan etkenlerin piyasa fiyatına bağlı olup çeşitli ulaştırma araçlarının işletme harcamalarını kapsar.
- *Dışsal Maliyetler:* Özel maliyetler ile sosyal maliyetlerin eşit olmadığı durumlarda ortaya çıkar. Ulaştırma faaliyetinde talep eden veya arz eden olmayan üçüncü bir birimin ilgili ulaştırma etkinliğinden dolayı uğradığı etkiyi belirtir. Hemen hemen her ulaştırma türünde bulunup etki genelde olumsuzdur.
- *Sosyal Maliyetler:* Toplumdaki tüm birey ve kurumlar tarafından kullanılan kaynakların alternatif harcamasıdır. Ulaştırma etkinliklerinin toplam maliyeti olarak da ele alınabilir.

Ulaştırma hizmeti, bu sektörün kendine özgü maliyet yapısından dolayı diğer mal ve hizmetler gibi fiyatlandırılmamaktadır. Bunun en önemli nedeni ulaştırmanın dışsal maliyetleridir. Hava kirliliği, gürültü, güvenlik riski gibi olumsuz dış etkenler, ulaştırma sektörünün ekonomik gelişme ve adil gelir dağılımı gibi ekonomi politikası amaçlarını destekleyici etkisi gibi olumlu dışsallıklar ulaştırma fiyatlamasının daha farklı olmasına yol açmaktadır. Bunun yanı sıra her yerde, her durumda geçerli bir standart fiyatlama yöntemi de bulunmamaktadır. Ulaştırma sektöründe fiyatlama yöntemleri hizmetin türü (*altyapı hizmeti-diğer hizmetler*) ile arz edenin (*özel-kamu*) ve piyasanın özelliğine (*tam rekabet-eksik rekabet*) göre değişim göstermektedir.

³⁴ Ünlü, Z.F. “Tedarik Zinciri Yönetimi, Lojistik ve Taşımacılıkta Bilişim Teknolojileri ve Uygulamaları” Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, 2007, s.22-23

Ulaştırma sektöründe, ulaştırma sistemi bazında fiyat oluşum süreçlerine örnek verilmek istenirse, birçok hizmet sunanın bulunduğu karayolu ulaştırmasında fiyatın tam rekabet piyasası şartlarına yakın koşullarda belirlendiğini söylemek mümkündür. Büyük altyapı ve yatırım harcamalarına gereksinim duyulan, dolayısı ile hizmet arzı açısından tam rekabet koşullarının sağlanamadığı demiryolu ve boru hattı ulaştırma sistemleri de fiyat oluşumu açısından eksik rekabet koşullarını sağlayan sistemlere örnek olarak verilmektedir.³⁵

1.3.3. Ulaştırma Planlaması

Ulaştırma ile kalkınma arasındaki yakın ilişkiden ötürü tüm ülkeler belirledikleri temel politikalar doğrultusunda uzun, orta ve kısa vadeli planlar yapmak durumundadırlar. Ulaşım planlamasının görevi mevcut ulaşım ihtiyacını ve kapsamını belirlemek ve her bir ulaştırma sisteminin yapımı ve işletmesi için karar esaslarını planlamanın tüm muhatapları ile işbirliği içerisinde ortaya koymaktır.³⁶

Ulaştırma planlarının temel amaçlarını şu şekilde sıralamak mümkündür:

- Elde bulunan tüm ulaşım tesis ve araçlarından azami düzeyde yararlanmak
- Ulaştırmadaki aksaklıkları gidermek için ek taşıma kapasitesi yaratmak
- Gelecekteki ekonomik büyümeyi hesaba katarak büyümeden doğacak ulaştırma talebini karşılayabilecek önlemler almak
- Ulaştırma yatırımlarını ekonomik kalkınmanın bir aracı olarak kullanmak

³⁵ TMMOB, Makine Mühendisleri Odası, “Ulaşımında Demiryolu Gerçeği” Oda Raporu, Yayın No. MMO/592 3.Baskı, Nisan 2012, s.39

³⁶Erel, A. “Ulaştırma Sistemlerinde Fonksiyonel Sınıflandırma İçin Bir Yaklaşım”, 5. Ulaştırma Kongresi (Bildiriler), İstanbul, TMMOB Yayınları, 2001, s. 69

Ülkelerin yukarıdaki amaçlar doğrultusunda etkin bir ulaştırma planlaması yapabilmesi için ulaştırma planlamasını belirli bir yöntem ile yapması gerekir. Bu yöntemler ülkeden ülkeye değişse de ana hatlarıyla aşağıdaki temel aşamalardan oluşurlar:³⁷

- Erişilmek istenen temel hedefleri (*kalkınma, bölgesel kalkınma, istihdam yaratmak*) tanımlamak ve bu hedeflere nasıl ulaşılabileceğini belirlemek,
- Var olan ulaştırma yapılarının, sistemlerinin kullanım oranlarının ve fiziki durumlarının dökümünü yapmak,
- İleriye dönük ulaşım talebini öngörmek ve bu talebin ulaştırma alt sistemlerine nasıl dağıtılacağını hesaplamak,
- Gelecekteki ulaşım talebini en düşük harcama ile karşılayabilmek için ulaştırma politikalarının ve işlemlerinin ne ölçüde geliştirilebileceğini incelemek,
- Yeni yatırımları ve onların öncelik sırasını tanımlayan bir plan hazırlamak,
- Dünya çapında ulaştırma teknolojilerindeki yenilikleri yakından izleyerek yenilikler doğrultusunda ulaştırma planlarını düzenlemek,
- Planlamayı sadece yurt içi değil yurt dışı devingenliği hesaba katarak yapmak,

İzlenen metotlarda planlamanın başarısı yönünden öncelikle devletin izlemeyi düşündüğü genel ulaştırma politikasının anlaşılması, ulaştırma planlamasının uzun ömürlü ve sürekli kılınması ve diğer sektörlerin planlamalarının da göz önüne alınması gerekmektedir.³⁸ Devletlerin izleyeceği genel ulaştırma politikalarının devamlı olarak değiştirilmesi ve ulaştırma planlarının uzun süreli hazırlanmaması ulaştırmada beklenen hedeflerin yerine getirilmesini engelleyeceğinden özellikle gelişmekte olan ülkelerde toplam yatırımlar içinde önemli bir kotaya sahip olan ulaştırma yatırımlarından beklenen getirinin azalmasına neden olacaktır. Bunun yanı sıra diğer sektör planlamalarından özgür olarak gerçekleştirilen ulaştırma planlarının diğer sektörlere yapılan yatırımların ekonomiye geri dönüşünü olumsuz etkileyebileceği söylenebilir.

³⁷Adler, a.g.e., s.10

³⁸Adler, a.g.e. s.4

1.3.4. Ulaştırma Yatırımları

Ulaştırma yatırımları her zaman ve her ülkede oldukça yüksek maliyete neden olmaktadır. Kamu sektörü maliyetleri yerel ve merkezi ölçekte incelendiğinde bütçelerin büyük bir kısmının ulaştırma sektörü gereksinimleri için harcandığı görülecektir.³⁹

Genel olarak ulaştırma yatırımlarını diğerlerinden ayıran bazı nitelikler bulunmaktadır. Bu özellikler bir ülkede ulaşımaya yönelik amaçların belirlenmesinde ve bu amaçlara ulaşmak için yapılan planlamalar çerçevesinde önem kazanmaktadır. Bu nitelikleri şu şekilde sıralamak mümkündür:⁴⁰

- Ulaştırma yatırımlarının gelir etkisi büyük, kapasite etkisi küçüktür. Yani ulaştırma yatırımlarından büyük ölçüde gelir elde edilmekte, buna karşın üretim artışı aynı ölçüde sağlanamamaktadır. Başka bir ifadeyle, ulaştırma yatırımlarında gelir artışı ile bu yatırımların neden olduğu üretim artışı arasında uzun bir zaman aralığı bulunmaktadır. Bu da özellikle toplam yatırımları içinde ulaştırma yatırımları büyük kontenjane sahip olan gelişmekte olan ülkelerdeki enflasyonun getirdiği baskının en önemli nedenlerinden birisidir.
- Ulaştırma sektöründe sermaye-getiri oranı çok yüksektir. Başka bir deyişle, bu yatırımların kâr ya da sosyal yarar sağlamaları ancak uzun dönemde mümkündür. Bu yatırımlar için büyük miktarda mali kaynağa gereksinim vardır.
- Ulaştırma yatırımları uzun ömürlüdür. Dolayısıyla var olan ulaştırma yatırımlarının iktisadi ve sosyal amaçlara ne kadar hizmet ettiğinin belirlenmesi sadece öngörülere dayalı olarak yapılabilecektir. Bu da yatırımın tehlikesini yükseltecektir.
- Ulaştırma yatırımları çoğunlukla bir defalıktır. Yatırımı tarım ve endüstride olduğu gibi aşamalı olarak gerçekleştirme olanağı bulunmamaktadır. Ulaştırma yatırımlarında kârdan çok uzun vadeli toplumsal yarar düşünüldüğünden, aynı zamanda bu yatırımların çok büyük mali kaynağa gereksinim duymasından

³⁹Çelik, H.M. “Sürdürülebilir Ulaşım ve Türkiye Kentleri Ulaştırma Sorunları” TMMOB, İzmir Kent Sempozyumu, s.703 <http://www.imoizmir.org.tr/UserFiles/File/Izmir-Kent-Sempozyumu/bildiriler/bildiriler/200865.pdf> (10.01.2013)

⁴⁰ Ergün, a.g.e. s.42

dolayı yatırımlara ekonomik kalkınma hedefleri çizgisinde yön verilmesi çoğunlukla devletin görevi olmaktadır.

Ulaştırma yatırımlarında fayda-maliyet çözümlenmesi gerçekleştirirken aşağıdaki temel ilkeler doğrultusunda hareket edilmelidir:⁴¹

- Değerleme konusunda belirli bir bakış açısı belirlenmelidir.
- Her plan uygun bir karşı olgusal tasarım ile karşılaştırılmalıdır.
- Tüm önemli etkiler (*fayda ve maliyet*) ortaya koyulmalı, gerekirse ölçülmelidir.
- Etkilerin dağılımı etkilerin toplamları gibi tanımlanmalıdır.
- Gelecekteki yararın veya harcamanın şu andakinden daha az değeri olmalıdır.
- Uç harcamalar ile ortalama maliyetler ayırt edilmelidir.

Ulaştırma planlaması, yatırımları ve politikalarının oluşturulması, değerlendirilmesi ve uygulamalarına yönelik denemeleri kapsayan niteliksel yöntem ve niceliksel tekniklerin tamamını oluşturmaktadır.⁴²

1.4. Havayolu Ulaştırması

Havayolları ulaştırması son yıllarda hızlı ve güvenilir olması nedeniyle tercih edilmeye başlanan ulaştırma biçimlerinin başında yer almaktadır. Küreselleşmenin getirdiği hızlilik zorunluluğu, coğrafi konumlar dolayısıyla ulaştırma yollarının giderek zorlaşması havayolu ulaştırmanın bu şekilde gelişmesinin en önemli nedenleri arasında sayılmaktadır. Havayolu ulaştırması birim ulaştırma maliyetlerinin en yüksek düzeyde yapıldığı taşımacılık türüdür, fakat bu olumsuz özelliğine rağmen ,günümüzde yaşanan uluslararası rekabet bu türün gelişmesini hızlandırmakta; modern hava limanları, son teknoloji ürünü araçlar, geliştirilmiş kapasiteler, ileri depolama sitemlerinin varlığı havayolu taşımacılığının yaygın bir biçimde yapılmasına olanak tanımaktadır.⁴³

⁴¹Sharp, C.H. “Ulaştırma İktisadı” Çev. Ü.Şensen, Ak Yayınları, İstanbul, 1978, s.11

⁴² Çelik, a.g.e. s.704

⁴³ Çancı, M. ve Erdal, M. “Uluslararası Taşımacılık Yönetimi” 2.Basım, UTİKAD Yayınları, İstanbul, 2003, s.26

Terminaller arası uzun mesafeleri sahip olduğu üstün hız özelliği ile kısa sürede aşma imkanı veren havayolu ulaştırması genelde küçük boyutlardaki değerli paketlenmiş ticari malların taşınmasında, uzun mesafeleri hızlı, konforlu ve güvenli şekilde aşmak isteyen yolcuların taşınmasında etkili bir sistemdir. Bu sistem ulaştırma tercihinde zamanın öncelikli olduğu, maliyetin ikinci planda kaldığı durumlarda kullanılmaktadır.⁴⁴ Ayrıca havayolu ulaştırması ile coğrafi koşulların ulaştırmaya getirdiği kısıtlamalar da asgariye indirilmiş olur.

Ülkelerin havayolu taşımacılığına önem vermelerinin çeşitli nedenleri vardır bu nedenlerden geçmişte en önemli olanlardan bir tanesi, ülkelerin sahip olacakları havayolları sayesinde diğer ülkeler arasındaki itibarlarının yükseltilmesi, kullandıkları yeni teknolojiler ile dünya ülkelerini etkilemek ve kendilerine iyi bir vitrin oluşturmak istemeleridir.⁴⁵ Ancak şu anki piyasalara bakılacak olursa artık diğer tüm sektörlerde olduğu gibi havayolu ulaştırmasında devletin müdahalesinin gereksizliği tartışılmakta ve bunun içinde önceki konularda belirtildiği gibi yeniden düzenlemeler yapılmaktadır. Uluslararası havayolu taşımacılığına ülkelerin önem göstermesinin diğer bir nedeni de, diğer ülkelerle ilişkisi kısıtlı olan az gelişmiş ülkelerin, kuracakları havayolu şirketleri sayesinde turizm, ticaret ve yatırım ilişkilerinin gelişmesi beklentileridir.

İKİNCİ BÖLÜM

2. HAVAYOLU ULAŞTIRMASI POLİTİKALARI

Devletlerin toplum refahını hedefleyen amaçları doğrultusunda oluşturdukları temel iktisat politikalarından birisi de ulaştırma politikalarıdır. Özellikle serbest dış ticaret prensiplerinin hakim olduğu günümüz dünyasında ulaştırma politikaları bir

⁴⁴ Doğan, A. “Hava Kargo Taşımacılığının Türkiye Ekonomisindeki Yeri” Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Anadolu Üniversitesi, Eskişehir, 2003, s.34

⁴⁵ Öktem, Z. “Sivil Havayolu Kargo Taşımacılığında Fiziksel Dağıtım ve Sorunlara Çözüm Önerileri” Yüksek Lisans Tezi, Marmara Üniversitesi, Sosyal Bilimler Üniversitesi, İstanbul, 1992, s.76

ülkenin çağdaş medeniyetler seviyesine erişmesi ve gelişmesi açısından büyük önem arz etmektedir. Devletlerin bu amaçlara ulaşmak için politika belirlemeleri şüphesiz belirli bir disiplin içerisinde yürütülmektedir. Politika belirlemede ilk önce mevcut durum tetkik edilmekte ve temel amaç belirlenmektedir. Daha sonra ise amaca uygun temel politika seçilmekte, temel politika doğrultusunda alt politikalar oluşturulmaktadır. Temel politika ve ona bağlı alt politikalar eldeki mevcut politika araçları kullanılarak uygulamaya konmaktadır.⁴⁶

2.1. Ulaştırma Politikası ve Politika Gereksinimi

Ulaştırma sistemlerinin piyasa ekonomilerinde özel sektör tarafından tasarlanması, inşa edilmesi ve hizmete sunulması çoğunlukla piyasa başarısızlığına yol açmaktadır. Ulaştırma altyapısının yetersiz olması hem bireyler hem de işletmeler için zamanında, minimum maliyetli, hızlı ve güvenli ulaşım imkanının kısıtlanması demektir. Ulaştırma sektöründe, alt sistemlerin birbirlerini tamamlayıcı bir yapı içerisinde gelişebilmesi, ekonomik ve sosyal yaşamın gereksinimlerinin yerinde, zamanında, ekonomik ve güvenli biçimde karşılanabilmesi için sistem bir bütün olarak ele alınmalıdır.⁴⁷ Bunun yanı sıra ulaşımda talep esnekliğinin az oluşu ve özel ulaşım şirketlerinin sahip oldukları tekel gücü nedeniyle ulaşım fiyatlarını sürekli arttırmaları ulaşımın topluma sağladığı sosyal faydanın azalmasına neden olmaktadır.

Etkin, sürdürülebilir ve yeterli ulaşım sistemlerinin planlanması, bunların altyapılarının tesisi ve hizmetin sunumu için devletlerin sürece katılımı gerekmektedir. Çünkü devletler toplumun genel çıkarlarını tesis etmek ve korumak için var olan yapılardır. Bilindiği üzere, bir ekonomik sektörde gelişmenin olması ya da gelişmenin

⁴⁶ Savaş, V. "Politik İktisat" 5. Basım, Beta Yayınevi, İstanbul, 2005, s.13

⁴⁷ Doğan, E.M. "Şehirlerarası Ulaşım Talebini Etkileyen Faktörlerin Analizi: Atatürk Üniversitesi Öğrencileri Üzerine Bir Uygulama" s.346 <http://e-dergi.atauni.edu.tr/index.php/SBED/article/viewFile/325/320> (10.01.2013)

düzeyi, kalkınma politikalarında o sektöre verilen öncelik ile yapılan yatırımların payına bağlı olmaktadır.⁴⁸

Ulaştırma sistemlerinin planlanması, ulaştırma altyapılarının tesisi ve hizmetin sunumu aşamasında kamu otoritesinin varlığı ulaştırma hizmetlerinin ekonominin tüm kesimleri için optimum fayda yaratacak şekilde sunulmasını sağlar. Bununla birlikte bazen özel sektör gibi devletin de başarısız olduğu durumların da olduğu söylenmelidir. Özellikle devlet yapısı içinde geç işleyen izlekler, devleti yenilik için teşvik edici unsurların yokluğu, devlet örgütleri arasındaki uyuşmazlıklar ya da partilerdeki çıkar çatışmaları devletin başarısızlığına yol açabilir.⁴⁹ Ayrıca alınan kararların diğer ekonomik hedeflerle de çelişme olasılığı mevcuttur. Hedeflerin çatışmaması için politika yapıcıların genel hedefler belirlemeleri, bu hedefler doğrultusunda çeşitli politikalar oluşturmaları, oluşturulacak politikaların birbirileri ile uyumlu olmasına özen göstermeleri gerekmektedir.

2.2. Ulaştırma Politikalarının Diğer İktisat Politikaları İle İlişkisi

Hizmet sektörünün bir alt sınıfı olan ulaştırma sektörü tarım veya sanayi sektörü gibi mal üreten bir sektör olmasa da diğer sektörlerin üretkenliği üzerinde etkili rol oynamaktadır.⁵⁰ Doğal kaynakların verimli şekilde kullanılması, üretilen mal ve hizmetlerin ihtiyaca zamanında cevap verecek şekilde hızlı dağıtılması iç ve dış ticaretin geliştirilmesi, bölgeler arasında mal, hizmet, işgücü ve sermaye hareketleri piyasadaki arz-talep dengesinin sağlıklı bir şekilde kurulması ancak ulaştırmanın dikkatli planlanması ile mümkündür.

Ekonomi politikalarının temel amacı ekonomide iç ve dış dengeyi belirlenen stratejiler doğrultusunda koruyarak ekonomik kalkınmayı sürekli kılmaktır. Bu doğrultuda ekonomi politikalarının genel amaçları; tam istihdama ulaşmak, üretimi

⁴⁸ Bakırcı, M. "Ulaşım Coğrafyası Açısından Türkiye'de Havayolu Ulaşımının Tarihsel Gelişimi ve Mevcut Yapısı" Marmara Coğrafya Dergisi, S.25, Ocak-2012, S.340-377, İstanbul, 2012 s.346

⁴⁹Ahipaşaoğlu, H.S. ve Arıkan, İ. "Seyahat İşletmeleri Yönetimi ve Ulaştırma Sistemleri" Detay Yayıncılık, Ankara, 2003, s.46

⁵⁰Akgüngör, A.P. ve Demirel, A. "Türkiye'de Ulaştırma Sistemlerinin Analizi ve Ulaştırma Politikaları" Pamukkale Üniversitesi Mühendislik Bilimleri Dergisi, C.10, S.3, 2004, s.424

arttırmak, fiyat dengesini koruyarak ödemeler dengesini düzeltmek ve gelir dağılımında adaleti sağlamaktır.⁵¹ Şüphesiz bu temel amaçlar için uygulanan tüm politikaların birbirleri ile az ya da çok ilişkisi vardır.

2.2.1. Tam İstihdam ve Ulaştırma Politikası

Tam istihdamın temel amacı, ekonomik dalgalanmalara bağlı işsizliğin olumsuz etkisinin önlenmesini sağlamak; yapısal, mevsimsel ve iş gücü piyasasındaki hareketlilikten kaynaklanan işsizlik türlerinin de oluşmamasına ortam hazırlamaktır.⁵²Gelişmiş ülkelerde mevcut işgücünün iş bulması ve çalışması kolaydır.

Gelişmiş ülkelerde işsizlik sorunu genelde geçici ekonomik dalgalanmalara bağlı daralmalarda veya diğer geçici nedenler sonucu geçici olarak oluşmaktadır. İşsizlik sorunu gelişmiş ülkelerde kısa dönemli politikalar ile çözülebilir. Ancak yeteri kadar sanayileşmemiş gelişmekte olan veya az gelişmiş ülkelerde işsizlik sorunu yapısal nedenlerden dolayı ortaya çıkmaktadır. Bu nedenle bu ülkelerde tam istihdama ulaşma politikaları uzun vadeli yürütülmelidir.⁵³Ulaştırma politikalarının temel amacı ulaştırma talebinin mümkün olduğunca kısa zamanda, en az maliyetle ve güvenli bir şekilde sunabilecek ulaştırma sistemleri planlamak, bunları tesis etmek, geliştirmek ve sosyal faydayı gözeterek sunmaktır.⁵⁴

Bu amaçlar doğrultusunda yürütülen ulaştırma politikasının tam istihdama ulaşma çabasına olumlu katkısı bulunmaktadır. Ülkedeki işgücü talebinin yoğun olduğu, işgücü arzının kıt olduğu bir bölge ile işgücü arzının yoğun, işgücü talebinin kıt olduğu iki bölgeyi birbirine bağlayacak etkin bir ulaştırma ağının kurulmasını ve etkinleştirilmesini amaçlayan bir politika hem işgücü talep eden firmaların hem de emek

⁵¹ Özen, S. ve Koldemir, B. "Ulaştırma Genel Politikaları ve Planları Sorunu, Çözüm Yaklaşımları" 6. Ulaştırma Kongresi (Bildiriler) TMMOB Yayınları, İstanbul, 2005, s.45

⁵² Bekiroğlu, C. "Türkiye'de İşsizlik Sorununun Çözümlemesinde Uygulanan Ekonomi Politikalarının Analizi" Yüksek Lisans Tezi, Kadir Has Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Finans Bankacılık Yüksek Lisans Programı, İstanbul, 2010, s.11

⁵³ Savaş, a.g.e. s.40

⁵⁴Akgüngör, ve Demirel, a.g.e. s.424

arz eden insanların yararına olacaktır. İki bölge arasında etkin bir ulaştırma sisteminin kurulması işgücü piyasasının daha düzgün işlemesine olanak sağlayacaktır.

Bir ülkede tüm bölgeleri birbirine bağlamayı hedefleyen ulaştırma politikaları ulaştırma sistemlerini kısa zamanda, minimum harcamayla ve güvenli bir şekilde sunabilecek bir yeterliliğe götürebilir ise söz konusu işsizlik sorunu ortadan kalkabilecektir. Eğer bölgeleri birbirine bağlayan ulaşım sistemleri sayesinde emek arzının yoğun olduğu bölgede firmaların işgücü maliyetlerinden sağlayacağı üstünlük hammaddeye ve pazara ulaşım için katlanacakları harcamalardan fazla olur ise şirketler üretim kuruluşlarını bu bölgeye kaydırmayı tercih edeceklerdir. Bunun dışında ulaştırma maliyetlerinin düşmesi şirketlere küresel piyasada rekabet avantajı sağlayacağından kuruluşlar daha fazla üretim gerçekleştirecek, dolayısı ile işgücüne olan istemleri yükselecektir. Bu da ülkede tam istihdamın sağlanmasına olumlu katkıda bulunacaktır.

2.2.2. Büyüme, Kalkınma ve Ulaştırma Politikası

Bir ülkenin ulusal gelirinde uzun dönemde reel olarak meydana gelen devamlılık arz eden artışa büyüme denir.⁵⁵ Ancak ekonomistler, iktisadi etkinliklerin toplam ölçeğindeki büyümelerin toplam nüfustaki büyümeden daha fazla olduğunu, bundan dolayı bir ülkedeki büyümeyi analiz edebilmek için kişi başına gelirdeki değişimlerin de dikkate alınmasının gerektiğini söylerler.⁵⁶ Bir ülkenin büyümesine katkı sağlayan birçok etken vardır. Büyüyen kaliteli sermaye stoku, sağlıklı ve iyi eğitilmiş işgücü (*kaliteli beşeri sermaye*), teknolojik gelişme, özel mülkiyet, mübadele özgürlüğü, rekabetçi piyasalar, etkin sermaye piyasaları, parasal istikrar, düşük vergi oranları ve serbest ticaret gibi unsurlar büyümeye olumlu katkısı olan unsurlardır.⁵⁷

Tüm ülkeler yürüttükleri ekonomi politikaları ile bu unsurları oluşturmayı hedeflemektedirler. Özellikle globalleşme ile birlikte tüm dünya piyasalarının birbirine

⁵⁵ Yıldırım, K. ve Karaman, D. "Makroekonomi" 3.Basım, Eğitim Sağlık ve Bilimsel Araştırma Çalışmaları Vakfı Yayınları, 2003, s.56

⁵⁶ Han, E. ve Kaya, E.A. "İktisadi Kalkınma ve Büyüme", Anadolu Üniversitesi Yayınları, Eskişehir, 2004, s.269

⁵⁷ Tezel, Y.S. "İktisadi Büyüme" İmaj Yayıncılık, 1997, s.2

bütünleşmiş olması ve global rekabetin giderek artması ülkeleri verimliliği arttırıcı, harcamaları düşürücü öğelere gereksinim duymalarını gerektirmektedir. Büyüyen bir ülkede; gelir dağılımı adaletli değilse, eğitim ve sağlık hizmetleri her bölgeye aynı oranda yayılmıyorsa, eğitim düzeyi düşük ise, sosyal güvenlik hizmetleri belirli bir düzeye ulaşmamış ise, demokrasi tam olarak yerleşmemiş ise kalkınmadan söz edilemez.⁵⁸ Bir ülkede kalkınmadan söz edilebilmesi için minimum olarak aşağıdaki koşulların gerçekleşmesi gerekmektedir:⁵⁹

- Gelir dağılımının adil olması,
- Dünyadaki değişim ve gelişimlerden geri kalınmaması, sanayi, hatta bilgi toplumuna geçilmiş olması,
- Üretimde verimliliğin artırılması,
- Bölgeler arasındaki eşitsizliğin giderilmesi, bunun için yatırımların özellikle ekonomik ve sosyal bakımdan diğer yerlerden geri kalmış bölgelere doğru kaydırılması,
- Asgari olarak barınma, giyinme, beslenme, güvenlik gibi zorunlu gereksinimlerin sağlığa uygun koşullar altında karşılanması,
- Ülkedeki insanların eğitim düzeylerini arttırmak için (*kaliteli beşeri sermaye yetiştirmek için*) yatırımların gerçekleşmesi olarak değerlendirilmektedir.

Ulaştırmanın sektör olarak büyüme ve kalkınmaya etkisi ekonomi biliminin geliştiği ilk yıllardan itibaren ele alınan bir konudur. Ulaştırma sermaye ve işgücünün verimliliğini arttırmaktadır. Ulaştırmanın ekonomik etkileri de içsel büyüme modelleri çerçevesinde değerlendirilmektedir. Bu alanda geliştirilen bir model de, devletin altyapı yatırımlarının büyüme üzerindeki etkilerini içselleştirmeye yönelik geliştirilen modeldir. Modele göre devlet tarafından sağlanan mülkiyet hakları, güvenlik hizmetleri, yargı hizmetleri ve ulaştırma altyapısı gibi hizmetler özel sektörün verimliliğini arttırmakta, bu da üretimi arttıran dahili bir etken olmaktadır.⁶⁰

⁵⁸Kongar, E. “Ekonomik Büyüme ve Kültürel Kalkınma” http://www.kongar.org/makaleler/mak_mi.php (10.01.2013)

⁵⁹ Arda, E. “Ekonomi Sözlüğü” Alfa Yayınları, İstanbul, 2002, s.465

⁶⁰Landes, D.S. “Kapitalizmin Doğuşu” İnsan Yayınları, İstanbul, 1998, s.11

Ulaştırma sistemlerindeki gelişmeler şirketlerin hem hammaddelere ulaşımını hem de ürünlerinin pazarlara sunumunu kolaylaştırmaktadır. Ayrıca şirketlerin emek sunumuna erişiminin kolay olması maliyetlerinin azalmasını sağlamaktadır. Günümüzde de ülkelerin *endüstri toplumu* olmaktan çıkıp *bilgi toplumu* olma yolunda ilerlemelerinin en temel koşulunun ulaştırma ve haberleşme alanlarında çağın gerektirdiği bilgi ve donanıma sahip olmaları olduğu inkar edilemez bir gerçektir. Bu amacı güden tüm ülkelerin gerekli planlamaları yapmaları, belirlenen hedeflere ulaşmak için uygun ulaştırma politikaları geliştirmeleri gerekmektedir.

2.2.3. Fiyat İstikrarı ve Ulaştırma Politikası

Ekonomideki mevcut mal ve hizmetlerin fiyatları da çeşitli nedenlerden dolayı sürekli bir değişim içerisindedir. Bir devletin piyasadaki fiyatlara müdahale etmesinin temel nedeni ekonomideki fiyat istikrarını korumaktır. Fiyat istikrarını korumak bir ekonominin genel fiyat seviyesindeki devamlı değişimlerin önlenmesi anlamına gelir.⁶¹

Devletin ekonomideki fiyat istikrarını korumak için müdahalede bulunmasının nedeni fiyatlar genel seviyesindeki sürekli değişimler ve bu değişimlerin neden olduğu dengesizliklerdir. Fiyatlar genel düzeydeki süreklilik göstermeyen ya da geçici değişimler fiyat istikrarı politikaları kapsamında değerlendirilmemektedirler. Fiyat istikrarını sağlamak asli olarak ülkelerin para politikalarının uygulayıcısı olan merkez bankalarının görevidir. Merkez bankaları bu görevi özellikle 70'li yıllarda yaşanan ekonomik durgunluk sonrası asli olarak üstlenmeye başlamışlardır. Günümüz merkez bankaları siyasi otoritelerle uyumluluk ilkesi ile çalışan bağımsız para otoriteleridir.⁶² Bu kuruluşların bağımsızlığı fiyat istikrarı politikalarının etkinliği açısından önem arz etmektedir.

Herhangi bir malın değerinin düşmesi veya yükselmesi sadece o malın arz edenleri ile talep edenlerini etkilese de paranın değerinin düşmesi veya yükselmesi o parayı

⁶¹Çeliktan, S. “Yerleşme Strüktürü, Ulaşım Politika ve Planlaması”. 3. Ulaştırma Kongresi (Bildiriler) TMMOB Yayınları, İstanbul, 1995, s.136

⁶² Oktar, S. “Enflasyon Hedeflemesi Para Politikasının Güvenilirliği ve Fiyat İstikrarı” Bilim Teknik Yayınevi, İstanbul, 1998, s.3

kullanan tüm insanları olumsuz etkilemektedir.⁶³ Fiyat istikrarı politikalarının uygulanmasının bir diğer nedeni de enflasyon ve deflasyonun bu olumsuz sosyoekonomik etkisini ortadan kaldırmaktır. Ulaştırmanın ve ülkelerin uyguladıkları ulaştırma politikalarının önemi ve fiyat dengeleme politikaları ile ilişkisi hammadde-işgücü-üretici ve tüketici arasında düzenli bir bağlantı kurulamamasından dolayı uygun bir sunum-istem dengesinin yakalanamaması noktasında belirginlik kazanmaktadır. Üreticiler üretimde kullanacakları kazançlara ulaşmak için sürekli artan yüksek ulaştırma harcamalarına katlanıyorsa kuşkusuz bu maliyet enflasyonuna neden olabilecektir. Bunun yanı sıra üreticinin malını sunduğu piyasalara ulaşım maliyetleri de ürünün fiyatını etkileyen bir unsur olacaktır. Dolayısıyla üreticinin üretim için gerekli olan girdilere ve ürettiği malları arz edeceği pazarlara, tüketicinin de gereksinimini sağlayacağı piyasalara asgari maliyetle, güvenli, hızlı ve zamanında erişmesini sağlayacak bir ulaştırma altyapısını kurmayı amaçlayan ulaştırma politikalarının tesisi gelişmekte olan ülkelerde istikrarlı bir sunum-istem dengesinin oluşmasına olanak sağlar. Bununla birlikte bir ülkede aktif olarak kurulmuş ulaştırma ve iletişim altyapısı üreticilerin ve tüketicilerin piyasaya yönelik her türlü bilgiye anında ulaşabilmelerine, dolayısı ile piyasanın şeffaflaşmasına ve kişilerin piyasaya anında girip çıkabilmelerine olanak vermektedir.⁶⁴ Tüm bu olanaklar ülkede tam rekabet ortamının yaratılmasını, fiyatlar genel düzeyinin de düzenli ve dengeli biçimde oluşmasını sağlamaktadır.

2.2.4. Gelir Dağılımı ve Ulaştırma Politikası

Gelir dağılımı, gelir eşitsizlikleri ile sosyal ve ekonomik kurumlar arasında nasıl bir ilişki olduğunu, üretilen gelirden kimin ne kadar pay aldığını, gelirden çok pay alanlar ile az pay alanlar arasındaki zamana bağlı değişimi, mevcut bölüşümün büyüme ve kalkınma üzerindeki etkilerini ortaya koyan geniş bir kavramdır. Bir toplumdaki gelir dağılımı çeşitli açılardan ölçülebilir. Gelir dağılımı temel olarak iki farklı yönden ölçülür. Bunlardan biri *kişisel gelir dağılımı* diğeri ise *işlevsel gelir dağılımı*dır. Gelirin bireyler, haneler (*aileler*) veya çeşitli tüketici birimleri arasındaki paylaşımına kişisel

⁶³ Orhan, O.Z. “Başlıca Enflasyon Teorileri ve İstikrar Politikaları” Filiz Kitabevi, İstanbul, 1995, s.1

⁶⁴ Yıldırım, K. ve Karaman, D. “Makroekonomi” 3. Basım, Eğitim Sağlık ve Bilimsel Araştırma Çalışmaları Vakfı Yayınları, Eskişehir, 2003, s.18

gelir dağılımı, gelirin değer yaratan üretim faktörleri arasındaki dağılımına ise fonksiyonel gelir dağılımı denir.⁶⁵

Devletler ücret ve fiyat politikaları, servet politikaları, maliye politikaları, vergi politikaları ve harcama politikaları (*eğitim, sağlık, barınma ve sosyal harcamalar*) ile gelir dağılımındaki adaleti sağlamaya çalışmaktadırlar. Bu politikaları uygulama düzeyi devletlerin tercih ettikleri ekonomik sistemlere göre değişmektedir.⁶⁶Ulaştırma politikalarının gelir dağılımı politikaları ve gelirin adaletli dağıtılması ile ilişkisini açıklayabilmek için öncelikler gelir dağılımındaki eşitsizliğin nedenlerine bakmak gerekir. Gelir dağılımındaki eşitsizlikler temelde yapısal nedenler, sosyal norm ve düzenlemeler ve kamu politikaları nedeniyle ortaya çıkmaktadır. Ulaştırma teknolojilerinin gelişmesi, ulaştırma sistemlerinin etkinliğini arttıran politikalar ve gelişmeler önceleri hareket açısından zayıf olan emeğin hareketliliğini arttırmaktadır. Dolayısı ile önceleri sadece kendi çevresinde çalışmak durumunda olan işgücü ulaşımındaki gelişmeler sonucu yer ve zaman farkının azalması ile daha uzaktaki iş olanaklarına daha düşük maliyetle ulaşabilmekte, gelirini arttırabilmektedir.

İşgücünün hareketliliğinin artması vasıflı işçilerin lehine, vasıfsız işçilerin aleyhine bir durumdur. Çünkü bir bölgede nitelikli işgücü arzının artması nitelikli olmayan işgücüne talebi azaltacaktır. Bu negatif etkinin dışında ulaştırma sistemlerinin iyileşmesi ile işgücünün devingenliğinin artmasının bölgeler arası ücret farklılıklarının giderilmesine katkı sağlayacağı söylenebilir. Bir ülkedeki ulaştırma şartlarının iyileşmesi, bölgeler arası gelişmişlik farkının ortadan kaldırılmasına yardımcı en önemli hedeflerden birisidir. Ülkedeki bölgelerin, kentlerin, pazarların coğrafi konuma uygun, etkin ulaştırma sistemleri ile birleştirilmesi, bu yerlerin birbirleri ile olan ekonomik ve sosyal bağlantılarını arttıracığından, zamanla gelişmişlik farklarının ortadan kalkmasına, dolayısı ile uzun dönemde bu bölgeler arasındaki gelir düzeyi farkının azalmasına yol açacaktır. Büyüme ve kalkınmanın birinci koşulu sosyal ve ekonomik açıdan bağdaşık, birbiri ile barışık bir toplumun varlığı olduğu düşünüldüğünde, gelir dağılımında adil olmanın önemi daha iyi anlaşılmaktadır.

⁶⁵Sözmez, M. “Gelir Uçurumu ve Gelirin Adaletsiz Bölüşümü” OM Yayıncılık, İstanbul, 2001, s.193

⁶⁶Ersezer, D. “Gelir dağılımı Politikası ve Araçları” Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi C.16, S.1, 2006, s.256

2.2.5. Ödemeler Dengesi ve Ulaştırma Politikaları

Ulaştırma sektörünün çevre üzerinde ve petrole bağımlılığından dolayı dış ödemeler dengesi üzerindeki olumsuz etkileri, trafik kazalarının yol açtığı ekonomik ve sosyal maliyetlerle beraber endüstriye sağladığı harici ekonomiler; istihdama desteğinden dolayı sektörün bir plan kapsamında düzenlenmesi gerekliliği oluşmuştur. Planlama yönünden ulaştırma, bir taraftan farklı ulaşım şekilleri arasında gerekli uyumun sağlanması, diğer taraftan da ekonominin gelişimi ve ulaştırma hizmetleri arasında aktif bir bütünlüğün sağlanması olarak benimsenmiştir.⁶⁷

Bir ülkenin ödemeler bilançosu her zaman dengede olmak durumundadır. Eğer bir ülkenin ödemeler dengesinde cari işlemler dengesi açığı var ise bu açık sermaye ve finans hesabı fazlası ile, o da yetmez ise resmi yedekler hesabı fazlası ile finanse edilir. Devletler bu dengeyi kurmak durumundadırlar. Ödemeler dengesi politikaları hükümetlerin ödemeler bilançosunu dengede tutmak veya denge bozulur ise dengeye getirmek için yapmış olduğu tüm faaliyetleri kapsayan politikalarıdır. Hükümetler, kısa dönemde ödemeler bilançosunda denge sağlayabilmek için diğer ülke veya kurumlardan borç para almak ya da kendi uluslararası rezervlerini kullanarak ödemeler bilançosu açıklarını kapatmak zorundadırlar. Eğer yine ödemeler bilançosu açık veriyor ise, o zaman daha köklü önlemler alınması zaruri olmaktadır.

Bir ülkenin ödemeler dengesini etkileyen en önemli unsur bir ülkenin dış dünya ile alışverişinin (*ihracatının ve ithalatının*) durumunu yansıtan dış ticaret dengesidir.⁶⁸ Bunun yanında günümüzde hizmetler sektörünün de giderek büyümesi nedeniyle ülkeler arası hizmet ticaretinin artması hizmetler dengesini de ödemeler dengesini etkileyen önemli bir unsur haline getirmiştir. Ulaştırma maliyetleri de toplam maliyetler içinde önemli bir paya sahiptir.

Ulaştırma maliyetlerinin minimum düzeye indirilmesi rekabette üstünlük sağlamaktadır. Dolayısı ile küresel rekabet sürecinde devletler ödemeler dengesi politikalarını yürütürken dış ticaret dengesi ve hizmetler dengesinin kendi yararlarına

⁶⁷Altınok, S. “Türkiye’de Ulaştırma Politikaları, Karayolları ve Demiryollarının Mukayesesi” S.Ü. İ.İ.B.F. Sosyal ve Ekonomik Araştırmalar Dergisi, s.79
http://www.iibf.selcuk.edu.tr/iibf_dergi/dosyalar/61347889200.pdf (10.01.2013)

⁶⁸ Savaş, a.g.e. s.276

gerçekleşmelerini isterlerse, ulaştırma maliyetlerini minimum düzeye indirecek ulaştırma politikalarını da dış ticaret politikaları ile paralel olarak yürütmek durumundadırlar. Global Őartlara uygunlaştırma politikaları sonucu etkin bir Şekilde kurulan ulaştırma altyapısı, yerli mal ve hizmet üreticilerinin birçok farklı piyasaya ulaşmasını ve küresel düzeyde rekabet edebilme kapasitelerinin artmasını sağlar. Bu da ülkenin ürettiği ve dış aleme sattığı mal ve hizmetlerin, dış alemde temin ettiği mal ve hizmetten fazla olmasına, dolayısı ile ülkenin dış dünyadan tasarruf sağlamasına olanak verir. Bu suretle ödemeler dengesi ülkenin yararına gerçekteleşmiş olur.

2.3. Ortak Ulaştırma Politikası Kavramı

Günümüzde küreselleşmeyle birlikte ülkeler arasındaki ilişkileri sınırlandırıcı her türlü engel, serbest ticaret ilkelerine dayalı küresel ekonomik düzende erimektedir. Bu süreçte dünya ülkeleri, birbirleriyle ekonomik ve sosyal bağları daha da arttırmaya yönelik olarak, serbest ticaret bölgeleri, gümrük birlikleri ve ortak pazarlar gibi bütünleşmelere gitmektedirler. Küreselleşmenin geçen yüzyılda bu derece hızlanmasının öncelikli nedeni ulaştırma ve iletişim sektöründeki gelişmeler olmaktadır.

Bununla birlikte günümüzde ulaştırma sistemlerinin küresel anlamda oluşturduğu güvenlik sorunları ve çevresel sorunlar da ulaştırmaya yönelik kararların ulusal boyutta değil de uluslararası boyutta ortak olarak alınmasını ve uygulanmasını gerektirmektedir. Ulusların yerel ekonomik bütünleşmelerin ya da ulus ötesi kuruluşların ulaştırma amacıyla oluşan küresel gereksinimleri ve hedeflere uyumlu olarak ortak kararlar alması ve bunların var olan araçlar kanalıyla uygulanması sürecindeki etkinliklerin tümü ortak ulaştırma politikası kavramını oluşturmaktadır. Yaşadığımız dönemde bu tür politikalara en iyi örneği Avrupa Birliği vermektedir.

2.4. Avrupa Birliği Havayolu Ulaştırması Politikaları

28 ülkeden oluşan Avrupa Birliği, toprakları büyük ölçüde Avrupa kıtasında bulunan ekonomik ve politik bir organizasyon olmaktadır. Devletlerarası çok uluslu bir

örgütlenme örneği veren Avrupa Birliği yapısında üye ülkeler için bağlayıcı olan değişik birçok politika izlenmektedir. Ulaştırma sektörü Avrupa Birliği Müktesebatı kapsamında tarım sektöründen sonra gelen en geniş kapsamlı alanlardan biri olmaktadır.

Etkin ve verimli bir ulaştırma yapısı Avrupa iç pazarının gelişmesinde ve işleyişinde önemli bir etkidir. Dolayısıyla, Avrupa Birliği, her türlü uygulama ve düzenlemesini ulaştırma sisteminin sürdürülebilir, çevre dostu ve rekabetçi olabilmesi temeline dayandırmaktadır. “Avrupa’nın 2010 için Ortak Taşımacılık Politikası; Karar Verme Zamanı” başlıklı son Beyaz Kitabı bu çalışmaların ayrıntılı olarak ele alındığı ve Avrupa Birliği Ulaştırma Sistemini anlatan önemli bir rehber olmaktadır.⁶⁹

Uluslararası havayolları sektörü ve havacılık ilişkileri, uçuş izni verilen uçak sayısı, hizmet verilebilecek noktalar ve haftalık uçuş sayısı gibi konuları kapsayan kurallara bağlıdır. Avrupa’da trafik hakları uluslararası uçuşlar için 1992 ve yurtiçi uçuşlar için 1997 yıllarında serbestleştirilmiştir. Serbestleşme politikaları ile birlikte Avrupa Birliği sivil havayolu taşımacılığı sektöründe üye ülkeler arasında “tek pazar” uygulamasına geçilmiştir. Avrupa Birliği, birlik üyeliğine aday diğer ülkelerle de bu pazarın sınırının genişletilmesi konusunda çalışmalarını sürdürmektedir. Ayrıca EUROCONTROL (*European Organisation for the Safety of Air Navigation - Avrupa Hava Seyrişifer Emniyeti Teşkilatı*) üyesi ülkelerin katılımı ile de Pan-Avrupa Hava Sahası oluşturulmasına yönelik çalışmalarda başlatılmıştır. Bunun yanı sıra, Avrupa ülkeleri dışındaki hava taşıyıcıları ile de karşılıklı işbirliği anlaşmalarının sayısının ve kapsamının artırılması yönünde çabalar sürdürülmektedir.⁷⁰

Avrupa dışında trafik hakları Havacılık yetkinleri tarafından temsil edilen hükümetler arasında yapılan ikili anlaşmalarla sürdürülmektedir. Avrupa Adalet Divanının “Açık Gökler” kararı uluslararası havacılık ilişkilerinin topluluk şartlarına aktarımını ve Avrupa Birliği dış havacılık politikası oluşturulmasını öngörmektedir. Bu karara göre üye ülkeler uluslararası hava hizmetleri anlaşmaları yaparken yalnız hareket

⁶⁹ Özer, D. ve Kişi, H. “Avrupa Birliği Ortak Ulaştırma Politikası ve Türkiye” Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi Dergisi, C.3, S.2, 2011, s.81

⁷⁰ Gök, A. “Sivil Havayolu Taşımacılığı Sektöründe İş Modelleri ve Türkiye’de Uygulanabilirliğine İlişkin Model Önerisi” Ege Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü İşletme Anabilim Dalı İşletme (MBA) Yüksek Lisans Programı Dönem Projesi, 2012, s.30

edemeyecektir. Mevcut ikili anlaşmaların Topluluk hukukuna uyumu gereği bulunmaktadır.⁷¹

Hava taşımacılığı endüstrisinde genel olarak inişli-çıkışlı bir yapı olmasına rağmen, sürekli ve hızlı bir büyüme eğilimi gözlenmektedir. Doğrudan olmasa da artan hava trafiği havacılık güvenliğini tehdit eden etmenlerden biridir. Hava trafiği artmaya devam ettikçe hava ulaşımını sürdürülebilir ve güvenli tutmak için Avrupa çapında bir ortak girişim gerekmiştir. Bu amaçla Avrupa çapında ortak güvenlik ve çevre kurallarını geliştiren bir havacılık güvenlik makamı kurulması ile ilgili 1592/2002 sayılı Tüzük çıkarılmıştır. Temmuz 2002 itibarı ile kurulan Avrupa Havacılık Güvenlik Ajansı'nın (EASA) temel görevlerini, sivil havacılık operasyonlarının yönetimine, üye ülke ekiplerin lisanslandırılması ve Topluluk dışı havayollarının sertifikasyonuna yaymak için Komisyon Kasım 2005'te bir yönerge yayınlamıştır.⁷² 2015 sonrasında yaşanabilecek darboğazları önlemek için 1999 yılında Tek Avrupa Hava Sahası (Single European Skies - SES) fikri öneri olarak sunulmuştur. SES mevzuat paketi 2004 yılında Avrupa Parlamentosu ve Ulaşım Konseyi tarafından kabul edilmiş ve yürürlüğe girmiştir. Tek Avrupa Hava Sahası fikri, Avrupa hava ulaşımını etkileyen mevcut sorunları çözmeyi ve gelecekteki talepleri karşılayabilecek nitelikte bir hava trafik yönetim sistemi oluşturmayı amaçlamaktadır.

2.5. Türkiye’de Havayolu Ulaştırması Politikaları

Türkiye’de sivil havacılık politikası Ulaştırma Bakanlığı tarafından belirlenir. Sivil havacılık kurallarının uygulanması ve yürütülmesinden sorumlu birim, bir kamu kuruluşu olan Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü’dür. SHGM aynı zamanda hava taşıyıcılarının lisanslandırılmasından da sorumludur. Devlet Hava Meydanları İşletmesi (DHMI) havalimanlarını işletir ve Hava Trafik Yönetimi hizmeti sağlar.

⁷¹ Çalık, S. “Avrupa Birliği Ulaştırma Politikası ve Türkiye’nin Uyumu” Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Avrupa Birliği Anabilim Dalı, Avrupa Birliği Programı Yüksek Lisans Tezi, 2008, s.52-53

⁷²A.g.e. s.53

Ülkemizde havacılık faaliyetleri ulusal ve uluslararası mevzuata uygun olarak 14.10.1983 tarihinde kabul edilen 2920 sayılı Sivil Havacılık Kanunu ve bu kapsamda yayımlanmış olan Yönetmelik ve Havacılık Talimatları çerçevesinde yürütülmektedir. SHGM'nin (Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü) görev, yetki ve sorumlulukları, 18.11.2005 tarih ve 25997 sayılı Resmi Gazetede yayımlanan 5431 sayılı Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun ile belirlenmiştir. Türkiye, üyesi bulunduğu Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatı (ICAO), Avrupa Sivil Havacılık Konferansı (ECAC), Avrupa Hava Seyrüsefer Emniyet Teşkilatı (EUROCONTROL) ve Havacılık Otoriteleri Birliği (JAA) bünyesinde SHGM tarafından temsil edilmektedir.⁷³

Havayolu taşımacılığının gelişimi Türkiye'de 1980'li yılların ortalarından itibaren ivme kazanmıştır. Türkiye'de 1940 yılında sadece 8 olan uçak sayısı 1980-1990 yıllarında hava ulaştırması alanında yapılan yatırımlar sayesinde 1999 yılında 75'e yükselmiştir.⁷⁴ Dolayısıyla 2003 yılından itibaren Türk havayolu ulaştırmasının kapasitesi artış trendinde olduğu görülmektedir. Tüm dünyaya paralel olarak Türkiye'de havayolu sektörünün büyümesi 2002 yılında dünya genelinde yaşanan ekonomik krizler, ABD'de gerçekleşen 11 Eylül Saldırısı, ardından yaşanan Irak Savaşı gibi olaylardan olumsuz etkilenmiştir. 2004 yılından itibaren ise sektör kendini dünya genelinde toparlamaya başlamıştır.⁷⁵ Günümüzde yaşanan global krizde havayolu ulaştırmasına olan talebin düşmesine neden olmaktadır.

2008 yılında yolcu mağduriyetiyle ilgili düzenlemelerin yapılması amacıyla Yolcu Hakları Talimatının çıkarılması ve Slot Uygulama Prensipleri Talimatının Yönetmelik haline dönüştürülmesi öngörülmektedir.⁷⁶

2009-2013 arasında çıkarılmasında yarar görülen yasal düzenlemelere göre de, Tek Avrupa Seması Çerçeve Tüzüğüne uyum amaçlı düzenleme ile Tek Avrupa Hava Sahasının oluşturulabilmesi için gerekli yasal çerçeveyi oluşturmak hedeflenmektedir. Tek Avrupa Hava Sahası Hizmet Sağlama Tüzüğüne uyum amaçlı düzenleme ile hava

⁷³SHGM, Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü 2007 Faaliyet Raporu <http://www.shgm.gov.tr/doc/frapor.pdf>, (10.01.2013)

⁷⁴Baki, B. "Lojistik Yönetimi ve Lojistik Sektör Analizi, Lega Kitabevi, Trabzon, 2004, s.51

⁷⁵DPT, Dokuzuncu Kalkınma Planı Havayolu Ulaşımı Özel İhtisas Raporu, Ankara, 2007, s.4

⁷⁶Çalık, S.138

seyrüsefer hizmetleri sağlanması ile ilgili, Hava Sahası Tüzüğüne uyum amaçlı düzenleme ile hava sahasının düzenlenmesi ve kullanımı ile ilgili yasal çerçevenin oluşturulması sağlanacaktır. Tek Avrupa Hava Sahası Hava Trafik Yönetim Ağı Birlikte İşlerlik Tüzüğüne uyum amaçlı düzenleme çıkarılacaktır.

2010-2013 yılları arasında çıkarılması öngörülen ikincil düzenlemeler ise Bilgisayarlı rezervasyon sistemlerinin işletilmesine yönelik kuralların düzenlenmesi amacıyla Bilgisayarlı Rezervasyon Sistemleri Talimatının Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü sorumluluğunda çıkarılması öngörülmektedir.⁷⁷

2.5.1. Türkiye’de İç Hat Havayolu Taşımacılığının Serbestleştirilmesi

Bölgesel havayolu taşımacılığının gerçek anlamda gelişimi son 15-20 yıl içinde olmuştur. Bu dönemde, nüfusun ve ticaretin arttığı küçük yerleşim yerlerinin pazar potansiyeli ve hava taşımacılığına olan talepleri artmıştır. Aynı dönemde küçük, sessiz, çevre dostu ve hızlı bölgesel uçakların geliştirilmesi bu büyümeyi olumlu yönde etkilemiştir.⁷⁸

Ulaştırma Bakanlığının aldığı bir karar ile iç hat havayolu taşımacılığında yaşanan yeniden serbestleşme 20 Ekim 2003’te Fly Havayolları’nın İstanbul-Trabzon uçuşuyla başlamıştır. Daha sonra iç hat uçuş izni alan diğer havayolu işletmelerince özellikle İstanbul çıkışlı olarak ülke içerisinde birçok noktaya THY dışında da hizmet verilmesi mümkün olmuştur. Özel havayolu işletmelerinin de iç hat havayolu taşımacılığı pazarına girmesiyle birlikte yolcu trafiğindeki büyüme 2004 yılında bir önceki yıla göre %59, 2005 yılının ilk 8 ayındaki büyüme de bir önceki yılın aynı dönemine göre %35 olarak gerçekleşmiştir. Yolcu trafiği bakımından iç hatlarda özel havayollarının payı 2004 yılı itibarıyla %30’a çıkmasına karşın pazarın büyümesiyle birlikte THY’de yolcu trafiği bakımından %15’lik bir büyüme gerçekleşmiştir.⁷⁹

⁷⁷ Baki, a.g.e. s.53

⁷⁸ Sarılğan, A.E. “Türkiye’de Bölgesel Havayolu Taşımacılığının Geliştirilmesi İçin Yapılması Gerekenler” Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi, C.11, S.1, 2011 s.73

⁷⁹ DPT, a.g.e. s.15

Ekim 2003 tarihine kadar, özel hava yolu şirketlerinin yurt içi hatlarda hizmetler sunması bakımından hukuki engeller bulunmamaktaydı. Bununla birlikte, devlet havacılık politikası, Türk Hava Yolları'nın rekabet baskısından korunmasına dayanmıştır. Bu nedenle, Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü, tarifeli yurt içi uçuşlarda özel hava yolu şirketlerinin tarifeleri için onay vermekten uzak durmuştur.

Hükümetin başlattığı bir politika değişikliğine bağlı olarak, Türk Hava Yolları'nı özelleştirme çabalarına paralel şekilde, Ekim 2003 tarihinde pazar rekabete açılmıştır. Bu politika değişikliğinden önce, özel işletmeler sadece Türk Hava Yolları'nın uçuşunun olmadığı veya yeterli hizmet temin edemediği iç hatlarda hizmet (*charter ve tarifeli*) verebilmiştir.⁸⁰ Bu hatlar yeterince kar getirmediği için, iç hatlar yolcu uçuşları piyasası özel hava yolu şirketi yatırımlarını çok fazla çekmemiştir; bu nedenle, onların iç hat hizmetleri, bir dizi mevsimsel turistik uçuşla sınırlı olmuştur.⁸¹

Serbestleştirme ile, dış hat uçuşları (*hem charter hem tarifeli*) olan bir dizi mevcut özel hava yolu şirketi, iç hatlarda da hizmetler temin etmeye başlamış ve birkaç yeni şirket tesis edilmiştir.

Serbestleştirme ile iç hatlar ve dış hatlarda yolcu taşıyan özel hava yolu şirketleri tarafından, uçakların sayısı ve oturma kapasitesinde önemli bir gelişme gerçekleştirilmiştir. Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü istatistikleri uyarınca, 2003 yılında toplam uçak sayısı, toplam 27.124 oturma kapasitesi ile 150 idi. 2003-2013 yılları arası değerlendirildiğinde yolcu uçağı sayısındaki artış %137, koltuk kapasitesindeki artış ise %139 olduğu görülmektedir. 2013 yılı sonu itibariyle Türk hava yolu şirketleri ve bu şirketlerin lisans kapsamaları aşağıdaki tabloda verilmektedir. Bu şirketler arasında, sadece Türk Hava Yolları, Onur Hava Yolları, Atlasjet Hava Yolları, Pegasus Hava Yolları, Fly Hava Yolları ve Sky Hava Yolları 2013 yılı itibariyle tarifeli iç hat uçuşlarına sahiptir.

⁸⁰Şengür, Y. "Havayolu Taşımacılığında Düşük Maliyetli Taşıyıcılar ve Türkiye'deki Uygulamaların Araştırılması" Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Eskişehir, 2004, s.105

⁸¹ TEPAV, TEPAV, Türkiye Ekonomi Politikaları Araştırma Vakfı, "Türkiye'de Rekabetçilik ve Düzenleme"s.407
http://www.tepav.org.tr/tur/admin/dosyabul/upload/turkiyede_rekabetcilik_ve_duzenleme.pdf
(24.01.2015)

Tablo 2.1: Türk hava yolu şirketleri ve lisans kapsamı

No	Şirket ismi	Lisans kapsamı
1	Türk Hava Yolları	Tarifeli ve tarifersiz iç hat ve dış hat uçuşlar - yolcu, yük, posta
2	Sun Express Hava Yolları	Tarifeli ve tarifersiz iç hat ve dış hat uçuşlar - yolcu, yük
3	Pegasus Hava Yolları	Tarifersiz iç hat ve dış hat uçuşlar - yolcu, yük
4	Onur Air	Tarifeli ve tarifersiz iç hat ve dış hat uçuşlar - yolcu, yük, posta
5	Kıbrıs Türk Hava Yolları	Tarifeli ve tarifersiz iç hat ve dış hat uçuşlar - yolcu, yük
6	MNG Hava Yolları	Tarifeli ve tarifersiz iç hat ve dış hat uçuşlar - yolcu, yük ve kargo
7	Atlasjet Hava Yolları	Tarifeli ve tarifersiz iç hat ve dış hat uçuşlar - yolcu, yük
8	FLY Air	Tarifeli ve tarifersiz iç hat ve dış hat uçuşlar - yolcu, yük
9	Freebird Hava Yolları	Tarifersiz iç hat ve dış hat uçuşlar - yolcu, yük
10	Inter Express Hava Taşımacılık	Tarifersiz iç hat ve dış hat uçuşlar - yolcu, yük
11	SKY Hava Yolları	Tarifeli ve tarifersiz iç hat ve dış hat uçuşlar - yolcu, yük
12	World Focus Hava Yolları	Tarifersiz iç hat ve dış hat uçuşlar - yolcu, yük
13	Kuzu Hava Yolları Kargo Taşımacılık	Tarifersiz iç hat ve dış hat uçuşlar - kargo
14	Saga Hava Taşımacılık	Tarifersiz iç hat ve dış hat uçuşlar - yolcu, kargo
15	Turistik Hava Taşımacılık	Tarifersiz iç hat ve dış hat uçuşlar - yolcu, yük
16	ACT Hava Yolları	Tarifersiz iç hat ve dış hat uçuşlar - kargo

Türkiye’de iç hat havayolu taşımacılığında Türk Hava Yolları dışında 5 havayolu işletmesi faaliyet göstermektedir. Hâlihazırda rekabetin yaşandığı iç hat havayolu

taşımacılığında, yakın gelecekte başka işletmelerin de pazara girmesi beklenmektedir. Bu havayolu işletmeleri Türk Hava Yolları'na göre daha düşük fiyatlar sunmalarına karşın ve bazı özellikleri itibarıyla düşük maliyetli havayolu iş modelini uygulamakta olsalar da bunlara tam olarak “*düşük maliyetli havayolu işletmesi*” denilemez. Aynı zamanda charter/tarifesiz taşıyıcı olarak hizmet veren bu havayolu işletmeleri sahip oldukları filo yapıları da daha çok charter/tarifesiz hizmet vermeye uygun uçaklardan oluşmaktadır.⁸²

Filoların daha küçük gövdeli bölgesel uçaklarla takviye edilmesi ile birlikte başlayacak çapraz uçuşlar, serbestleşmenin etkisinin daha da güçlenmesini ve belli başlı merkezlerin hava köprüsüyle birbirine bağlanmasını sağlayacaktır. Bu konuda bazı havayolu şirketleri aldıkları yeni bölgesel uçaklar ile çapraz uçuşlara başlamışlardır. Uçak biletlerinden alınan vergilerde yapılan indirimin yanı sıra havayolu işletmelerinin yeni yapılan düzenlemeler ile bilet fiyatlarını kendilerinin belirleyebilme serbestisinin verilmesi Türk Hava Yolları dahil iç hatlarda faaliyet gösteren tüm havayolu işletmelerinin daha düşük fiyatlar sunmalarına olanak sağlamış ve pazarın büyümesiyle birlikte havayolu işletmeleri de bu trafik artışından faydalanarak hizmet miktarlarını ve gelirlerini artırmışlardır.⁸³

Aşağıdaki tablo, bir önceki yıllıklerle kıyaslandığında % değişimleriyle birlikte, yıllara göre toplam iç hat yolcu sayısını ve iç hat uçuş sayısını göstermektedir.

Tablo 2. 2: İç Hat Yolcu Sayısı ve İç Hat Uçuş Sayısı⁸⁴

Yıllar	Yolcu Sayısı	% Değişimi	Uçuş Sayısı	% Değişimi
1995	10.347.528	-	169.018	-
1996	10.862.539	4,98	176.040	4,15
1997	12.413.720	14,28	197.103	11,96
1998	13.238.832	6,65	218.155	10,68
1999	12.931.771	-2,32	213.078	-2,33
2000	13.339.039	3,15	200.841	-5,74
2001	10.057.808	-24,60	167.500	-16,60

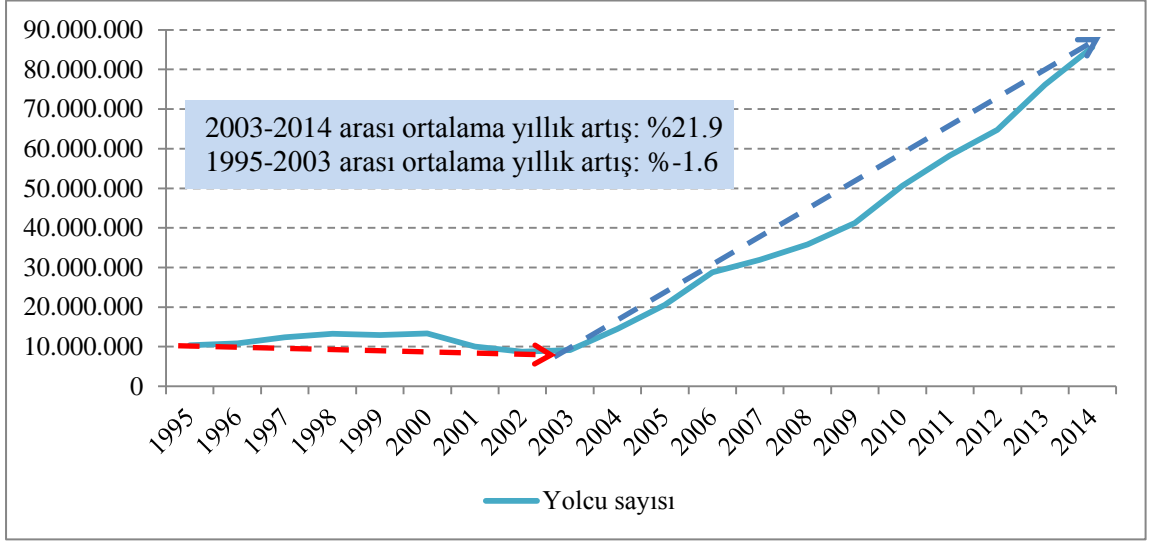
⁸² DPT, a.g.e. s.

⁸³ DPT, Devlet Planlama Müsteşarlığı, 9. Kalkınma Planı, Havayolu Ulaşımı Özel İhtisas Komisyonu Raporu, s.14-15

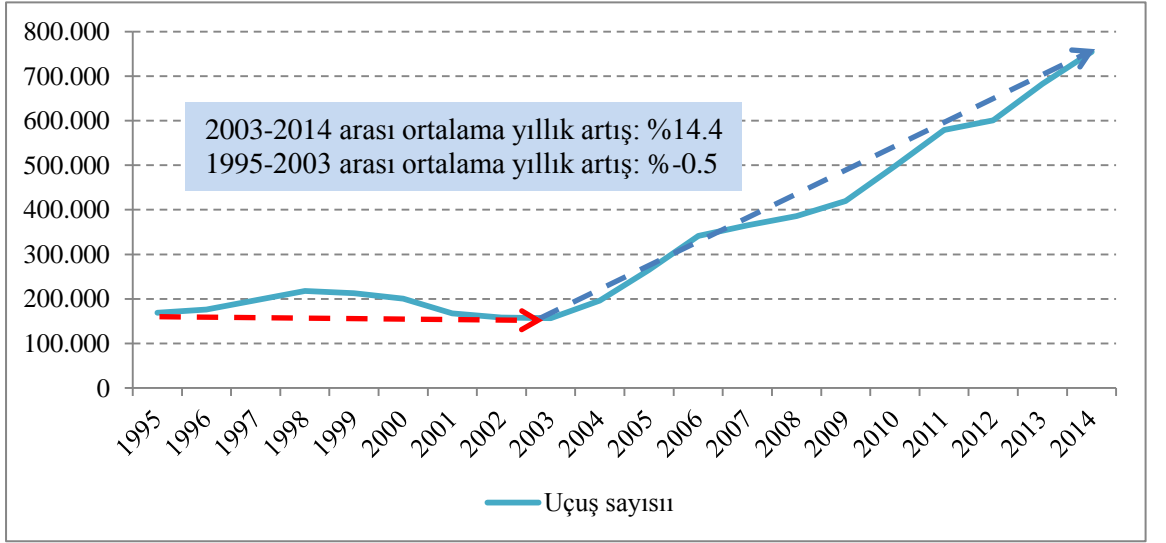
⁸⁴ TEPAV, a.g.e. s.411

2002	8.729.279	-13,21	157.953	-5,70
2003	9.147.439	4,79	156.582	-0,87
2004	14.460.864	58,09	196.207	25,31
2005	20.529.469	41,97	265.113	35,12
2006	28.774.857	40,16	341.262	28,72
2007	31.949.341	11,03	365.177	7,01
2008	35.832.776	12,15	385.764	5,64
2009	41.226.959	15,05	419.422	8,73
2010	50.575.426	22,68	497.862	18,70
2011	58.258.324	15,19	579.488	16,40
2012	64.721.316	11,09	600.818	3,68
2013	76.148.526	17,66	682.685	13,63
2014	85.607.565	12,42	754.387	10,50

Yukarıda sunulan rakamlar, hem yolcuların sayısı hem de uçuşların sayısında önemli bir artışa işaret etmektedir. 2003 yılından 2004 yılına (*Türkiye'deki iç hatlar yolcu uçuşları piyasasında serbestleştirmenin ilk yılı*) yolcuların sayısında % 58'lik artış ve uçuşların sayısında yaklaşık % 25'lik artış çarpıcıdır. Artış eğilimi, buna uygun olarak müteakip yıllarda da devam etmiştir. Yolcuların sayısı ve uçuşların sayısı için % değişimindeki fark, sektörde kapasite kullanımında iyileşmeye işaret etmektedir.



Tablo 2.3: Yıllara göre iç hat yolcu sayıları



Tablo 2.4: Yıllara göre iç hat uçuş sayıları⁸⁵

Hava yolculuğunun serbestleştirilmesi sadece sektörün kendisi için değil, aynı zamanda ekonominin bütünü için de çok önemlidir. Avrupa Birliği'nde Avrupa Komisyonu tarafından 2004'te yapılan bir çalışmaya göre, taşımacılık sektörü, yılda bir trilyon Euro'ya tekabül eden, gayri safi yurt içi hasıla ile ölçülen AB'nin servetinin % 10'unu üretmektedir ve bu % 10, on milyondan fazla iş imkanı sağlamaktadır. Hava yolu sektörünün taşımacılık sektörünün tamamında çok önemli bir payı vardır. Hız ve

⁸⁵ DHMİ 12 yıllık seri web

etkinlik giderek daha önemli hale geldikçe bu payın önemi de giderek artmaktadır. Bunun yanı sıra hava piyasasının serbestleştirilmesinden sonraki daha düşük fiyatlar sektörü tüketiciler ve işletmeler için daha cazip hale getirmektedir. Hava yolculuğunun serbestleştirilmesi sadece rekabet ve daha düşük bilet ücretleri değil, aynı zamanda üye devletlerarasındaki bağlantılarda 1993'ten bu yana % 30'luk bir artış da getirmiştir.⁸⁶

Serbestleştirilmenin ve rekabetin önemi Türkiye'de uzun süredir kabul görmektedir; aslında var olan kanun da tekelci bir piyasa yürürlüğe koymamıştır, ancak düzenlemeler girişi neredeyse imkansız hale getirmiştir. Türk Hava Yolları'nın özelleştirilmesi çabaları da, bu konuya öncelik verilmesinden dolayı, serbestleştirilmenin önemini gölgelemiştir. Charter uçuşlar dışında, Türkiye iç hatlar yolcu uçuşları piyasasında çok yakın zamana kadar sadece Türk Hava Yolları (*bundan sonra THY olarak anılmaya başlanmıştır*) hizmet vermekteydi. Ekim 2003 itibarıyla şirketler iç hat güzergâhları hizmet vermeye başlamıştır; bu şekilde piyasaya rekabet getirerek, piyasada radikal bir değişikliği gerçekleştirmiş ve hava taşımacılığında yararlanan yolcuların sayısını önemli miktarda artırmıştır.

2.5.2. Türkiye'de Sivil Hava Taşımacılığı

Ülkemizde havacılık çalışmaları, 1912 yılında bugünkü Atatürk Havaalanı'nın yakınındaki Sefaköy'de kurulan iki hangar ve küçük bir alanda başlatılmıştır. 1925 yılında, daha sonra *Türk Hava Kurumu* adını alacak olan *Türk Tayyare Cemiyeti* kurulması ile örgütlenmenin temelleri atılmıştır. 1933 yılında beş uçaklık bir filo ile "*Türk Hava Postaları*" adı altında ilk sivil hava taşımacılığı başlatılmıştır. Dünya Sivil Havacılığının hızla gelişmesi ve teknolojinin büyük önem taşıması karşısında, ulusal yararların korunması ve uluslararası ilişkilerin düzenli şekilde yürütülüp denetlenmesi için 1954 yılında Ulaştırma Bakanlığı kapsamında kurulan "*Sivil Havacılık Dairesi Başkanlığı*", 1987 yılında "*Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü*" olarak günün şartlarına göre yeniden örgütlenmiştir.

⁸⁶TEPAV, a.g.e. s.396

SHGM, sivil havacılık alanında en sorumlu ve yetkili kurum durumunda olup3348 sayılı kanunla belirlenmiş görevleri;⁸⁷

- Ülkemizde sivil havacılık faaliyetlerinin teknik, ekonomik ve sosyal gelişmelere, kamu yararına ve milli güvenlik amaçlarına uygun olarak kurulmasını ve geliştirilmesini sağlayacak esasları tespit etmek, belgelerini tanzim ederek sicilleri tutmak ve mürettebat ehliyetlerini mevzuata göre denetlemek,
- Türk sivil havacılık sahasında görev alacak personelin ehliyet şartlarını tayin etmek ve lisansların tanzim ederek sicillerini tutmak,
- Yurt içinde ve dışında hava ulaştırma faaliyetinde bulunmak isteyen Türk ve yurtiçinde ulaştırma faaliyetlerinde bulunmak isteyen yabancı gerçek veya tüzel kişilere verilecek izinlerin esaslarını ve şartlarını hazırlamak, faaliyetlerini denetlemek
- İlgili kuruluşların görüşlerini almak suretiyle, Türkiye hava sahasında sivil uçakların seyrüseferini, trafik haberleşmelerini kamu güvenliği bakımından düzenlemek, denetlemek, gerekli tedbirleri almak ve aldirtmak,
- Hava seyrüsefer güvenliği bakımından hava meydanlarının teknik niteliklerini ve işletme esaslarını tayin etmek ve uygulamaları denetlemek, Uluslararası sivil havacılık sahasındaki gelişmeleri takip ederek, ülkemiz sivil havacılık faaliyetlerinde bu gelişmelerin uygulaması için tedbirler almak, sivil havacılıkla ilgili planların hazırlanmasını sağlamak ve uygulaması ile ilgili faaliyetlerde Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatı (*ICAO*), Avrupa Sivil Havacılık Konferansı (*ECAC*), Avrupa Havacılık Seyrüsefer Güvenliği Teşkilatı(*EUROCONTROL*) ve Avrupa Havacılık Otoriteleri Birliği (*JAA*) gibi diğer uluslararası kuruluşlarla işbirliği yapmak, Türkiye hava sahasında hava arama ve kurtarma hizmetlerinin yapılması hususunda ilgili kuruluşlarla işbirliği sağlamak ve sivil havacılık kazalarını tahkik etmek, tahkikat sonuçlarına göre gerekli tedbirleri almak,

⁸⁷SHGM, Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü, Hava Seyrüsefer Yıllık Emniyet Raporu, 2010, s.3 <http://web.shgm.gov.tr/doc4/nsa.pdf> (11.01.2013)

- Sivil havacılık eğitim müesseselerinin kuruluş ve çalışma esaslarını tayin etmek ve denetlemek,
- Sivil havacılık faaliyetleri ile ilgili olarak konulmuş mevzuat ve kurallara aykırı hareket eden gerçek ve tüzel kişiler hakkında kanuni yollara başvurmak,
- Hava ulaştırma konusunda uluslararası ikili ve çok taraflı anlaşmaların uygulanmasını takip etmek, bunlarla ilgili çalışmalara katılmak
- Bakanlıkça verilecek benzeri görevleri yapmaktır.

Havayolu ulaştırması sektörü 14.10.1983 tarihinde kabul edilen 2920 sayılı Sivil Havacılık Kanununun yürürlüğe girmesiyle, özellikle 1980'lerin ikinci yarısından başlayarak açık bir gelişme sergilemiştir. Bu dönemde Türk Hava Yolları'nın bir çağdaşlaşma ve standardizasyon programı çerçevesinde filosunu geliştirmeye başladığı, hizmet standartlarını arttırma çabasına girdiği ve yurtiçi hatlardan çok ekonomik yönden üstünlük gösteren dış hatlara yönelmekte olduğu görülmektedir. 2920 sayılı kanun ile ülkede özel havayolu şirketlerinin de kurulmasına ve etkinlik göstermesine izin verilmiştir.⁸⁸ 2920 sayılı Sivil Havacılık Kanunu'nun yürürlüğe girmesiyle birlikte Türk havayolu piyasası, yalnızca Türk Hava Yollarının etkinlik gösterdiği tekel bir pazar olmaktan çıkmış, özellikle 1980'lerin ikinci yarısından itibaren hızlı bir gelişme dönemi içerisine girmiştir. Özel havayolu işletmelerinin de hava taşımacılığı pazarına girmesine izin verilmesiyle birçok havayolu işletmesi kurulmuş ve bu işletmeler yurtiçinde ve dışında tarifeli ve tarifersiz seferler yapabilmışlerdir.⁸⁹

⁸⁸Korul, V. ve Küçükönel, H. "Türk Sivil Havacılık Sisteminin Yapısal Analizi" s.25 <http://eab.ege.edu.tr/pdf/3/C1-S1-2-M4.pdf> (11.01.2013)

⁸⁹Gök, a.g.e. s.58

Tablo 2. 5 Havayolu İşletme Sayıları ⁹⁰

HAVAYOLU İŞLETMESİ	YOLCU UÇAĞI	KARGO UÇAĞI	TOPLAM
ACT HAVAYOLLARI	-	6	6
ATLASJET HAVACILIK	15	-	15
BORAJET HAV. TAŞ	5	-	5
GÜNEŞ EKSPRES HAVACILIK	28	-	28
HÜRKUŞ HAVA YOLU TAŞ. TİC.	7	-	7
IHY İZMİR HAVA YOLLARI	5	-	5
MNG HAVA YOLLARI	1	9	10
ONUR AIR TAŞIMACILIK	28	-	28
PEGASUS HAVA TAŞIMACILIĞI	27	-	27
SAGA HAVA TAŞIMACILIK	9	-	9
SIK-AY HAVA TAŞIMACILIK	17	-	17
TAILWIND HAVAYOLLARI	5	-	5
THY	148	5	153
TURİSTİK HAVA TAŞIMACILIK	7	-	7
TURKUAZ HAVA TAŞ. A.Ş.	4	-	4
ULS HAVAYOLLARI KARGO TAŞ.	-	6	6
TOPLAM	306	26	332

Aynı dönemde özel sektör havayollarının sayılarında, filo kapasitelerinde ve sektörden aldıkları payda önemli artışlar gözlenmiştir. Ancak, işletme sermayesi sıkıntısı, nispeten yaşlı uçaklarla operasyon yapma dezavantajı, bakım-onarım ve diğer alt yapı imkânlarının yetersizliği, faaliyetlerinin her kademesinde kalifiye personel temininde karşılaşılan güçlükler, sektörün yeteri kadar desteklenmemesi gibi sorunlarla karşılaşan özel havayollarının bir kısmı iflas ederek sektördeki faaliyetlerine son vermişlerdir.⁹¹

⁹⁰ Gök, a.g.e. s.82

⁹¹TBMM, Türkiye Büyük Millet Meclisi, Genel Kurul Tutanağı, http://www.tbmm.gov.tr/develop/owa/tutanak_b_sd.birlesim_baslangic?P4=14825&P5=H&page1=65&page2=65 (1(11.01.2013))

Küreselleşme ile birlikte dünyadaki ticaret hacminin hızla artması, ulaşım sektörünü, bugün dünya ekonomisinin en önemli unsurlarından biri haline getirmiştir. Hiç kuşku yok ki, teknolojik gelişmelerin öncelikli olarak hayata geçirildiği havacılık sektörü de, baş döndürücü bir hızla gelişmekte, gerek uluslararası gerek kıtalararası uyum ve bütünleşmede büyük rol oynamakta hatta öncülük etmektedir.

Havayolu taşımacılığı, çok hızlı teknolojik ve yapısal değişiklikler gösteren bir sektördür. Bir yandan büyük kapasiteli, yakıt tasarrufu sağlayan, düşük gürültü ve emisyon seviyesine sahip uçaklar geliştirilirken, diğer yandan bölgesel taşımacılığa daha elverişli olan küçük kapasiteli uçakların imalatı da hızla sürdürülmektedir. Bu arada, serbestleşme ve özelleştirme ile sektörün daha ticari bir yapıya dönüştürülmesi ve işbirliklerinin oluşması, sektörün yapısını değiştirerek tüketicilerin hâkim olduğu bir pazara dönüştürmüştür. Bu yapısal değişiklikler arasında özelleştirme, birçok gelişmiş ve gelişmekte olan ülkede büyük ölçüde benimsenerek ve uygulanmaktadır.⁹²

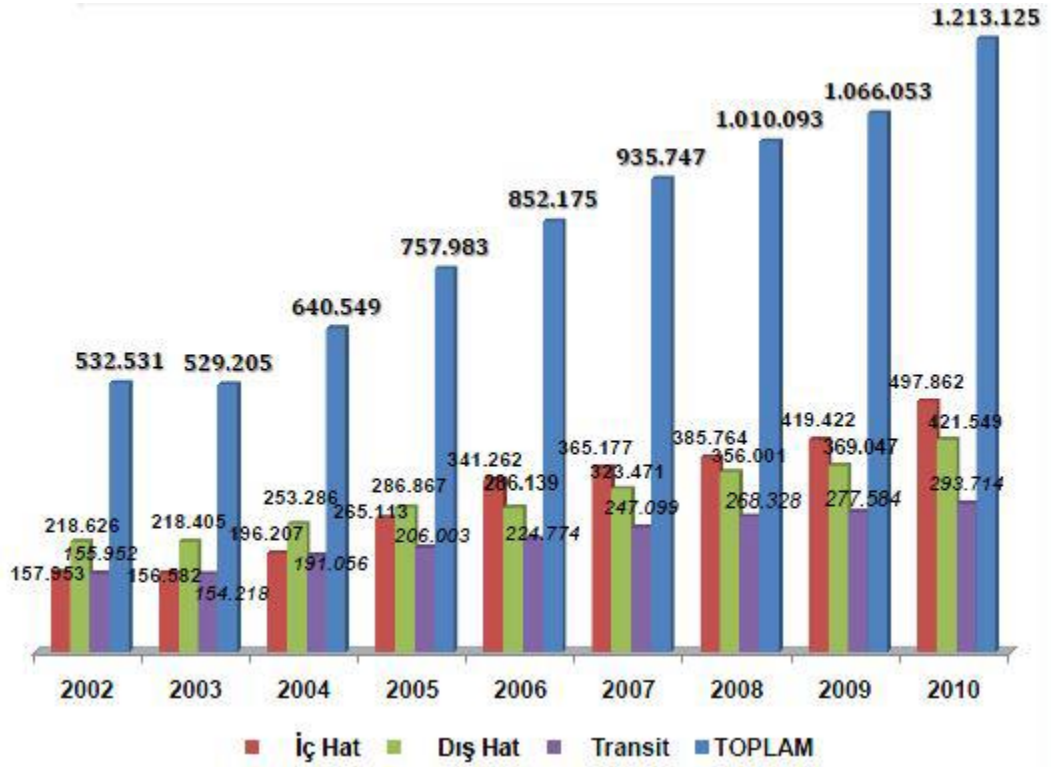
Diğer taraftan; ekonomik krizler, bölgesel savaşlar ve terör olayları gibi nedenlerden dolayı zaman zaman yaşanan duraklamalara karşın, dünya ticaret kapasitesindeki ve turizm sektöründeki büyümeler, globalleşme, bunun yanı sıra insanların daha hızlı ve daha konforlu yolculuğu seçmeleri gibi sebepler, tüm dünyada havayolu taşımacılığının diğer taşımacılıklara göre daha hızlı gelişmesini sağlamıştır. Bunda uzun ve kıtalararası uzaklıklarda havayolu ulaşımının çok büyük bir üstünlüğe sahip olmasının da rolü vardır. Uluslararası kuruluşlar tarafından yapılan öngörüler, havayolu taşımacılığındaki bu gelişmenin süreceğini göstermektedir.

Havayolu taşımacılığı son yıllarda diğer ulaşım çeşitlerine oranla daha hızlı bir gelişim eğilimi göstermektedir. Bir hizmet sektörü olan hava taşımacılığında ülkelerin bu sektörden kazanç elde etme yarışı ülkeleri bu ulaşım türüne daha fazla yatırım yapma yarışını da beraberinde getirmektedir. Bugün; dünyadaki farklı niteliklerdeki mevcut havaalanı sayısı yaklaşık 14 bin civarındadır. Bunlardan, 836 tanesi de uluslararası

⁹²SHGM, Ulaştırma Bakanlığı Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü, 2010 Faaliyet Raporu, s.25-26 <http://web.shgm.gov.tr/doc4/2010fr.pdf> (11.01.2013)

nitelikli havaalanıdır. Dünyada tüm bu havaalanlarını bir günde kullanan yolcu sayısı 13,2 milyon; yıllık ise 4,8 milyar civarındadır.⁹³

Tablo 2. 6 Yıllara Göre Türkiye Uçak Trafikliği⁹⁴



Son 5 yıl içinde ülke gayrisafi yurt içi hâsılasına ortalama % 14 katkıda bulunarak Türkiye ekonomisinde önemli bir yere sahip olan ulaştırma sektöründeki talep, yaklaşık % 8 gibi önemli oranda artmıştır. Bu büyümenin içinde karayolu için talep yıllık % 7,6, demiryolu taşımacılığı talebi yıllık % 2, deniz yolu taşımacılığı % 5 artış gösterirken, hava taşımacılığındaki talep yıllık % 16'dan fazla bir artış göstermiştir. Bu artış, sivil havacılığın öncelikli olarak Türkiye'nin ticari faaliyetlerinde önemli bir rol oynadığının ve dünya çapında en hızlı gelişen pazarlar arasında yer aldığının bir göstergesidir.

⁹³ SHGM, a.g.e. s.27

⁹⁴ SHGM, a.g.e., s.35

Havacılık konusunda yaşanan bu olumlu gelişmeler çerçevesinde 2010 yılı sonu itibariyle, Türkiye'de toplam uçak trafiği 1.213.125 olmuştur; yolcu trafiği ise 102.705.805'e ulaşmıştır. Son 8 yıl içinde yıllık ortalama büyüme; uçak trafiği için %16, yolcu trafiği için ise % 25,5'dir. Bu gelişim esasen, toplam ekonomik gelişimle birlikte havayolu ve iç hat havaalanlarının sayısındaki artışa neden olan ülkedeki havacılık sektörünün serbestleşmesinden kaynaklanmıştır.

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

3. MAKROEKONOMİ VE SİVİL HAVA TAŞIMACILIĞI

3.1. Makroekonomi

Makroekonomi bütünüyle ilgili incelemeleri içermektedir. “*Makro*” kelimesi büyük anlamına gelmektedir. Makroekonomide toplam üretim, toplam istihdam, toplam işsizlik, genel fiyat düzeyi, ekonominin genel kalkınma hızı gibi büyüklükler incelenirken, mikroekonomide yalnızca hane halkının harcama kararlarını etkileyen faktörler, tek kişinin neden işsiz olduğu, tek bir firmanın yeni bir fabrika inşa ettirmesi gibi unsurlar üzerinde durulmaktadır.

3.1.1. Makroekonominin Tanımı

Makroekonomi “*ekonominin genelini etkileyen özellikle işsizlik, enflasyon ve ekonomik büyüme gibi konulara odaklanan bir disiplindir*”⁹⁵. Makroekonomi iktisadi olayları inceler ve bu incelemede kullandığı kavramlar mikroekonomiye kıyasla daha geneldir. Mikroekonomi, iktisadi olaylar içerisinde neden sonuç ilişkisini incelerken

⁹⁵Colander, D.C. & Gamber, E.N. “Macroeconomics” Upper Saddle River, New Jersey: Prentice Hall, 2002, s.2

birey ve firma durumunu öne çıkarır. Başka bir ifadeyle makroekonomi, mikroekonomiden farklı olarak, ekonomiyi bir bütün olarak ele alarak, makro denge çözümlenmeleri üzerinde çalışmaktadır. İşsizlik, enflasyon, toplam üretim ve tüketim, gelir dağılımı makroekonominin ana konuları olarak kabul edilmektedir.

Makroekonomi ise işsizlik, enflasyon, vergiler, faizler, milli gelir, ithalat, ihracat, dış ticaret dengesi gibi genel olarak ekonomi ile ilgili kavramları öne çıkararak analiz yapar, bu kavramlarla ilgili sorunlara cevap arar. Bu soruların cevabı ise o ülkenin makroekonomi politikaları ile ilgilidir.

Makroekonomik politikalar salt ekonomik değildir, bu politikalar siyasetten de etkilenmektedir. Bir ülkenin makroekonomi politikalarında o ülkeyi oluşturan sosyal, kültürel, tarihsel, siyasal tercihler gibi unsurlar kendilerini hissettirir. Makroekonomide bir ülke bir malı satmıyorsa veya satıyorsa bu durum, ekonomik veya ekonomik olmayan sebeplerden kaynaklanabilmektedir. Kısacası, ülkelerarası ilişkilerin karmaşık hale gelmesinin alınan kararları yönlendirdiği görülmektedir.⁹⁶

Makroekonomi doğrudan doğruya bireylerden hareket ederek analiz yapmasa da, makroekonomik gelişmelerin bireyler, özellikle işletmeler ve hatta sektörler üzerine önemli etkileri vardır. Bu sebepten dolayı işletmeler üzerinde yapılan her türlü analiz sırasında makroekonomi dikkate alınmalıdır.⁹⁷ Makroekonomik gelişmelerin özellikle bazı kavramlara doğal olarak etkisi olmaktadır. Örneğin, kredi riskine ve işletmelerin sermaye yapısı kararlarına etkisi olan en önemli faktörlerin makroekonomik faktörler olduğu gözlenmiştir.

Ülkelerin sağlıklı bir makroekonomik yapıya sahip olabilmeleri için bazı makroekonomik politikalar belirlenmeli ve bu politikaların sınırları çizilmelidir. Politika söz konusu olduğunda bazı hedefler belirleme gereği ortaya çıkmaktadır.

⁹⁶ Berber, M. ve Artan, S. "Türkiye'de Enflasyon-Ekonomik Büyüme İlişkisi: Teori, Literatür ve Uygulama" Atatürk Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi, C.18, S.3-4, 2004, s.11

⁹⁷ Koçel, T. "İşletme Yöneticiliği" 9. Basım, Beta Basım Yayım Dağıtım, İstanbul, 2003, s.288

Colander ve Gamber'e göre makroekonomi politikalarının hedefi şu şekilde ele alınmaktadır:⁹⁸

- “Ekonomik büyüme sağlanması,
- Üretim artışı,
- Düşük işsizlik oranı,
- Düşük enflasyon”

Makroekonomik gelişmeleri ölçmek için bazı kavramlar geliştirilmiştir. Makroekonomik hedeflerin vadesine göre farklı kavramlar kullanılır. Kısa vadeli makroekonomik hedefleri ölçmek için enflasyon, GSMH (*Gayri Safi Milli Hasıla*), büyüme ve üretim ile işsizlik kullanılmaktadır. Potansiyel üretim, “*bir ekonominin belirli bir dönemde üretebildiği maksimum mal ve hizmettir. Genellikle büyümeden bahsedilirken kastedilen potansiyel üretimdir*”⁹⁹ Bir ülkedeki üretimi GSMH ile hesaplamak mümkündür.

3.1.2. Makroekonominin Kapsamı

Günümüzün temel ekonomik, politik ve sosyal konularını algılayabilmek için en az düzeyde de olsa bir ekonomi bilgisine gereksinim duyulmaktadır. Temel ekonomik sorunların çözülmesinde ekonomi uzmanlarının verileri nasıl analiz ettiklerini ve yorumladıklarını anlamak çok önemlidir.

Makroekonomi, ekonomi biliminin diğer branşlarıyla karşılaştırıldığında yeni ve gelişmesini sürdüren bir alandır. Makroekonomi yalnızca ekonomik olayları açıklamakla kalmamakta, aynı zamanda yeni ekonomi politikaları da geliştirmektedir. Devlet, finansal araçları ile ekonomiyi iyi ya da kötü yönde güçlü biçimde etkileyebilir. Makroekonomi, yasama, yürütme, yargı organlarının alternatif politikaları değerlendirmelerine yön gösterici bir özellik olarak ortaya çıkmaktadır.

⁹⁸Colander ve Gamber, a.g.e. s.3

⁹⁹A.g.e. s.5

Makroekonominin faktörlerinden biri olan para arzı, menkul kıymetler piyasasında işlem gören hisse senedi getirilerini etkileyen önemli unsurlar arasındadır.¹⁰⁰ Genel inanç, para arzındaki artışların hisse senedi kazançlarında artışlara neden olduğu yönündedir. Para arzındaki dalgalanmaların, genel ekonomi üzerindeki doğrudan etkilerinden dolayı öncelikle finansal piyasaları etkilemektedir.¹⁰¹ Geleneksel makroekonomi teorisinde, Klasik makro iktisat teorisinde, kısa dönemde üretimi belirleyen faktör işgücü miktarıdır. İşgücü miktarı artınca üretim artar ve işgücü miktarı azalınca üretim azalır. Uzun vadede, işgücü miktarının yanında sermaye gelirin miktarı ile teknoloji düzeyi de üretimi belirleyen etkenler arasına girer. Bu durumda uzun vadede, işgücü ve sermaye miktarı ile teknoloji düzeyi artınca üretim artmaktadır.¹⁰²

Makro ekonomi kapsamında, geniş boyutlu ekonomi vurgulanmaktadır. Ekonominin bir bütün olarak işleyişiyle ilgilidir. Makro ekonomi, toplam büyüklüklerin analizi ile ilgilenir ve ulusal gelir, toplam talep ve arz, fiyat değişim oranı, büyüme, işsizlik ve parayla beraber ekonominin tümüyle bağlantılı olarak, üzerinde incelemeler yapar, ekonomik yaşamın devri akışına yönelik sorularla uğraşır. Bunun sıra, toplam kaynakların kullanılış derecesini belirleyen unsurlar, bu kullanım derecesinin süreç içinde değişme nedenleri, belirli dönemlerde ulusal gelirin ne düzeyde belirleneceği, çalışmak isteyen herkesin iş bulup bulamayacağı, toplam tüketim ve toplam yatırım maliyetinin hangi unsurların etkisi altında belirleneceği, fiyatlar genel boyutunun ne olacağı, ödemeler dengesi güçlükleri, ekonomik büyüme oranı, ekonomik durgunluk, gelir ve zenginliğin dağılımı gibi sorun ve sorulara yanıt aramaktadır.

Ulusal gelirle istihdam ilişkisi, bu küresel değerlerin uzun süreli gerçek akımını dile getiren ekonomik büyüme ve bu hareketi oluşturan makro değişkenlerin tam kullanımıyla rahatlık kayıplarının önlenmesi, ekonomi biliminin makro bölümünde çözümlenmektedir. Makro ekonomide dikkate değer en önemli husus, bir araya

¹⁰⁰Kanalıcı, H. "Hisse Senedi Fiyatlarının Tespiti ve Tesir Eden Faktörler" SPK Yayınları, N.77, İstanbul, 1997, s.51

¹⁰¹ Durukan, M.B. "İstanbul Menkul Kıymetler Borsası'nda Makro Ekonomik Değişkenlerin Hisse Senedi Fiyatlarına Etkisi" İMKB Dergisi, Y.3, S.11, Temmuz-Ağustos, İstanbul, 1999, s.27

¹⁰²Karşılaştırmalı Makro İktisat, "Klasik Makro İktisat Teorisi" s.10 <http://www.murathanyayin.com.tr/Custom/OdesisMc/icerik%20ve%20icindekiler/kmak%20icerik.pdf> (11.01.2013)

getirilmiş-kümeleşmiş büyüklükleri konu almasıdır. Makro ekonominin kendisine konu yaptığı miktarlar ayrı cinsten olmakta ve çeşitli mal ve hizmetler para değerleri üzerinden toplanmak yoluyla küresel değerlere varılmaktadır. Makro ekonomi, toplam maliyet ve toplam yatırım dengesiyle, genel ekonomik dengeyi ele aldığı için bütünsel bir denge teorisi sayılmaktadır.¹⁰³

3.1.3. Makroekonominin Ortaya Çıkışı ve Gelişimi

1929 krizini izleyen dönemde, gelişmiş ülkelerde ortaya çıkan şiddetli depresyon ve işsizlik karşısında, o güne kadar geçerli olduğu kabul edilen geleneksel ekonomik anlayışın yetersiz kalması, bu yaklaşıma karşı çıkan talep yanlı Keynesyen yaklaşımın oluşmasına neden olmuştur. Gelenekçi ekonomistlerin savunduğu gibi, ekonominin kendinden dengeye geleceği, tam istihdamın kendiliğinden sağlanacağı görüşünü kabullenmeyen ve Say yasaının¹⁰⁴ geçersiz olduğunu belirten Keynes, yatırım ve tasarruf eşitliğinin de her zaman gerçekleşmediğini ileri sürmüştür.¹⁰⁵ Keynes, teorisinde ekonomik etkinlik faaliyet beş değişkene bağlamaktadır. Ekonomik sistemin işleyişinde belirtilen bu değişkenler; milli gelir, istihdam, tüketim, yatırım ve faiz oranlarıdır.

Keynes'in öncelikle önem verdiği husus ve başlangıç noktası, ekonomide toplam istihdam ve milli gelir düzeyini belirleyen efektif taleptir. Efektif talep, girişimcilerin belli bir üretim düzeyinde tahmin ettikleri tüketim ve yatırım harcamalarının

¹⁰³Özbilen, Ş. "Maliye Politikası" Atila Kitabevi, Ankara 1999, s.65

¹⁰⁴ Klasik iktisatçılar ekonomide friksiyonel işsizlik ve iradi işsizlik olabileceğini, gayri iradi işsizliğin olmadığını ifade ederler. Ekonomide iş olmadığı için değil, piyasa ücretinin üstünde ücret talep edilmesinden doğan iradi işsizliğin bulunduğunu iddia etmektedirler. Klasik iktisat teorisi tam istihdam varsayımını "*üç temel kuram*" üzerine inşa etmişlerdir. Bunlar "*Mahreçler Yasası*", "*Faiz Teorisi*" ve "*Ücret Teorisi*"dir. İktisat literatüründe "*Say Yasası*" olarak da bilinen Mahreçler Yasası "*her arz kendi talebini yaratır*" önermesine dayanmaktadır. Fransız iktisatçı J.B.Say tarafından geliştirilmiştir. Bu kanuna göre, ekonominin tamamında talep yetersizliğinden kaynaklanan gayri iradi işsizliğin ortaya çıkması mümkün değildir. Zira ekonomideki faaliyet düzeyinin tam istihdam düzeyine ulaşması ve burada kalmasını engelleyen bir sebep yoktur. Çünkü her arz (*üretim*) kendi talebini (*alıcısını*) yaratacaktır ve dolayısıyla toplam talepteki bir yetersizlik nedeniyle işsizliğin oluşması mümkün değildir. Piyasaya çıkan bir mal kendi satış değerine eşit satın alma gücünde bir talebe neden olacaktır. Para ise sadece bir araçtır ve gerçek para da mallardır. Bunun içindir ki mallar sadece mallarla mübadele edilir. Özgüven, A. "İktisat Bilimine Giriş" Filiz Kitabevi, 1997, s.107-108

¹⁰⁵ Duman, E. "Krizlerin Anatomisi: 1929 Ekonomik Buhranı ve 2008 Küresel Krizin Karşılaştırılması" Karamanoğlu Mehmetbey Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İktisat Bilim Dalı, Karaman, 2011, s.22

toplamından oluşan, yani, cari işlemler düzeyinde talep edilecek olan tüketim ve yatırım mallarının toplamıdır.¹⁰⁶

Keynesyen Makro Kuramı ekonomik yaşamda oluşacak dengesizliklerin(*enflasyon, işsizlik, deflasyon, durgunluk gibi*) toplam talep ayarlamaları ile giderilebileceğini savunurlar. Bu görüşü ileri sürerken Keynesyen makro kuramı, arz koşullarının kısa vadede sabit olduğunu ve uzun vadede de ekonomi politikalarına karşı duyarsız olduğunu sayar. Bir başka ifadeyle Keynesyen Kuram, arz koşullarının önemini inkâr ya da ihmal etmez, ancak bu koşulların ekonomi politikalarının etki alanının dışında kaldığını kabul eder.¹⁰⁷

Keynesyen Makro Teori, ekonominin ”*otomatik*” ve ”*sürekli*” tam istihdama ulaşmasının mümkün olamayacağını ve tam istihdama ulaşmak için devletin ekonomiye karışmasının kaçınılmaz olduğunu öne sürmüştür. Bugün para ve maliye politikaları başta olmak üzere devletin ekonomiyi düzenlemek ve belli amaçlara ulaşmak için kullandığı bütün araçlar Keynesyen Makro Teori kaynaklıdır.¹⁰⁸

3.1.4. Makroekonomik Sektörü ve Önemi

Bir ülkedeki makroekonomik istikrar ve belirgin bir politik ortam, özelleştirmenin başarılı olması için çok önemlidir. Yabancı ve yerli yatırımcılar, bu koşulları sağlayan bir ülkeye yatırım yapmayı daha uygun bulacaklardır. Büyük ekonomili kamu yatırımları düşük ve zengin devlete sahip, ancak yüksek derecede makroekonomik istikrarı yakalamış olan ülkelerin daha çok özelleştirme yaptıkları bulunmuştur.¹⁰⁹ Aslında makroekonomik istikrarı belirleyen faktörler ve devletin özelleştirme kararı arasındaki nedensellik ilişkisinin yönü tam olarak kesin değildir. Öncelikle, ülkeler, kötü ekonomik koşullar altında bulduklarında piyasalara, piyasa

¹⁰⁶ Çapraz, N. “Ekonomik Bunalımların Dünyada ve Türkiye’de Yansımaları” Der Yayınları, İstanbul, 2001, s.20

¹⁰⁷ Özgüven, a.g.e. s.108

¹⁰⁸ Savaş, V. “Politik İktisat” İkinci Baskı, Beta Basım Yayın, İstanbul, 1994, s.192

¹⁰⁹ Kuştepe, Y. ve Gülcan, Y. “Türkiye’de Makroekonomik İstikrar ve Özelleştirme” s.17 [http://www.researchgate.net/publication/26497760 TRKYEDE MAKROEKONOMK STKRAR VE Z ELLETRME](http://www.researchgate.net/publication/26497760_TRKYEDE_MAKROEKONOMK_STKRAR_VE_Z_ELLETRME) (11.01.2013)

reformuna ne kadar önem verdiklerini göstermek için özelleştirme yapabilirler. Öte yandan, makroekonomik krizler ülkelerin özelleştirme yeteneğine ciddi politik kısıtlamalar da getirebilir.

Makroekonomik politikaların amacı ekonominin enflasyon olmadan, kararlı ve dengeli bir büyümeye ulaşmasını sağlamaktır. İstihdam, üretim ve fiyatlardaki dalgalanmaları en aza indirgeyecek ve reel üründeki potansiyel büyümeyi gerçekleştirebilecek önemli iki grup politika aracı söz konusu olmaktadır. Bunların ilki parasal durumlarla ilgiliyken diğeri ise mali durumlarla ilgilidir. Parasal araçların kullanımını Merkez Bankası gerçekleştirirken, mali araçların kullanımı Maliye Bakanlığı tarafından gerçekleştirilir. Bu iki kurum tarafından yapılan politika ölçümlerinin amacı ve ima ettiği şeyler sık sık birbirleriyle çelişmektedir. Böylece ekonominin genel işleyişinin daha iyi olmasını ve iki otorite arasındaki koordinasyonu sağlayacak bir mekanizmaya sahip olunması zorunlu hale gelmiştir.¹¹⁰

İktisat politikası iktisadi amaçlara, iktisadi araçları kullanarak ulaşma sanatıdır. Genel anlamda, makroekonomik dengenin sağlanması temel amaç ise bu amaca ulaşmada kullanılan araçlar ise; maliye politikası araçları, para politikası araçları, dışsal araçlar, kontrol araçları ve kurumsal yapı değişimleridir.¹¹¹

3.1.5. Küresel Makroekonomi

Makroekonomi (*ülke-toplum*) düzeyinde küresel rekabet yapısı sürekli değişim ve gelişim içerisindedir. Ülkeler, firmalar ve bireyler amaçlarını gerçekleştirebilmek, refahlarını daha fazla artırabilmek için tarihin tüm dönemlerinde olduğundan daha fazla bir küresel rekabet mücadelesi içerisindedirler. Bu mücadele sürecinde, küresel rekabet ikliminin parametreleri, kuralları, araçları sürekli değişmekte, daha yüksek niteliklere evrim geçirmektedir.

¹¹⁰ Bozkurt, C. ve Göğül, P.K. “Para ve Maliye Politikalarının Koordinasyonu” Akademik Araştırmalar ve Çalışmalar Dergisi, C.2, S.2 Mayıs 2010, s.28

¹¹¹ Savaş, a.g.e. (1998) s.28

Günümüzde güçlü küresel rekabet ikliminde küresel rekabet gücünü etkileyen faktörlerin sistematik olarak ortaya çıkarılması, formüle edilmesi, sürdürülebilir küresel rekabet üstünlüğünü sağlayacak stratejilerin geliştirilmesi, tüm iktisadi birimler için hayati bir rol oynamaktadır. Küresel rekabetin anahtar dinamiklerine bakıldığında ise, ekonominin etkin bir kurumsal mimarisi altında, hem firmalar hem de ülkeler, rakiplerine fark yaratacak, yüksek katma değer içeren mal ve hizmetleri, fiyat,maliyet, etkinlik, verimlilik, kalite, estetik ve imaj başta olmak üzere diğer kriterler açısından, sürdürülebilir bir şekilde rakiplerine oranla daha avantajlı koşullarda piyasaya sunabilmeleri gerekmektedir.¹¹²

Ancak küresel rekabetin değişen koşullarında, yüksek katma değer sahip, rakipleri ile arasında fark oluşturan ve teknolojik yenilikleri kapsayan mal ve hizmetlerin, yüksek bilim-Ar&Ge-teknolojilere bağlı olarak üretilebildiği gözlemlenmektedir. Yüksek bilim-Ar&Ge-teknolojilere bağlı olarak üretilen, teknolojik yeniliklerin, tüm ekonomik birimler için, uzun vadeli rekabet avantajın da kilit nokta olduğu görülür. Dolayısıyla, hem mikroekonomi hem de makroekonomi düzeyinde, teknoloji – yenilik -yaratıcılık odaklı bir rekabet tablosu tasarlayıp, bu tabloyu kurumsal yapılarına etkinlikle içselleştiren şirket, endüstri ve ülkeler, uzun vadede sürdürülebilir rekabet üstünlüğü, kârlılık, büyüme ve iktisadi kazanımlara sahip olmaktadır.¹¹³

Son dönemde küresel ekonomi, Avrupa’da devam eden borç sorunu dışında ılımlı bir toparlanma sürecine girmiş görünmektedir. Maliye Bakanlığı Strateji Geliştirme Başkanlığı’nın 2012 yılı Makro Ekonomik Görünüm Raporuna göre küresel ekonomik gelişmeler şu şekilde belirlenmiştir:¹¹⁴

- Bazı gelişmiş ekonomilerden olumlu makroekonomik veriler gelirken, borç sorunu yaşayan ekonomilerde borçlanma maliyetleri düşmekte ve uluslararası finans piyasaları yukarı yönlü bir seyir izlemektedir.

¹¹² Alp, A. “Uluslararası Mali Piyasalardaki Gelişmeler ve Türkiye” İMKB Yayını, Ankara, 2002, s.43

¹¹³ Erkan, H. “Piyasa Ekonomisine Fonksiyonel İşlerlik Kazandırmak Açısından Rekabet Teorisi ve Politikası” Hacettepe Üniversitesi, İ.İ.B.F. D. C.3, S.1-2, 1985 s.190

¹¹⁴ T.C. Maliye Bakanlığı Strateji Geliştirme Başkanlığı, “Makro Ekonomik Görünüm Raporu” S.17, Şubat 2012, s.3

- Bir süredir Avro Bölgesi’ndeki “sistemik risk” e ilişkin uyarıda bulunan kredi derecelendirme kuruluşları Standard&Poor’s, Fitch ve Moody’s Ocak ve Şubat aylarında arka arkaya birçok Avro Bölgesi ülkesinin notunu aşağı çekmiştir.
- 21 Şubat itibarıyla Avro Bölgesi ve IMF 130 milyar avroluk ikinci kurtarma paketi için kaynak sağlayacaklarını ve özel sektörün de ellerindeki 210 milyar avroluk Yunan tahvillerinin 107 milyar avrosunu sileceğini açıklamışlardır

3.1.6. Türkiye’de Makroekonomi

Özellikle 2008 yılından bu yana dünya genelinde gözlemlenen olumsuz ekonomik koşullardan dolayı, ülkelerin reform listelerinde en üst sıralara yerleşmeye başlayan makroekonomik istikrarın sağlanması hususu, Türkiye’nin yürütmekte olduğu reform programının öncelikli gündem maddeleri arasında yer almaktadır. Altıncı Yatırım Danışma Konseyi (YDK) toplantısında da, Konsey üyeleri, sürdürülebilir kamu harcamaları ve dış denge ile fiyat istikrarına bağlı olan makroekonomik istikrarın, özel sektörün Türkiye’deki uzun vadeli iş planlarının temel ögesi olduğunu belirterek, bu alandaki politikaların kararlı bir şekilde uygulanmasının önemini açıklamışlardır. 2008 yılında gelişmiş ekonomilerde başlayan mali kriz, 2009 yılında küresel bir boyuta ulaşmış ve dünya ekonomisi %0,7 oranında gerileme göstermiştir. Bu süreç uluslararası kamuoyunun odağını “büyüme”den “sürdürülebilir büyüme”ye çevirmiş ve Türkiye de bu eğilim doğrultusunda politikalar uygulamaya başlamıştır. Küresel krizin etkilerini azaltmak amacıyla uygulamaya konulan yurt içi talep ve üretimi artırmaya odaklanmış önlemler sonucunda Türkiye ekonomisi, 2009 yılının ikinci çeyreğinden itibaren canlanma eğilimine girmiştir.

Küresel ekonomik krizin etkilerinin yoğun olarak hissedildiği 2009 yılının ilk yarısında %11,2 oranında daralan Gayrisafi Yurt İçi Hasıla (GSYH), yılın ikinci yarısında toparlanma eğilimi göstermiş ve %1,2 oranında büyümüştür. GSYH’de 2009 yılının ikinci yarısından itibaren etkili olan artış eğilimi, 2010 yılında artarak devam etmiş ve 2010 yılı büyüme oranı %6,8’lik beklentinin de üzerine çıkarak %9,2 olarak gerçekleşmiştir. 2011 yılında ise dünya ekonomilerinde yaşanan olumsuzluklara rağmen

Türkiye %8,5 oranında büyüyerek bu alandaki istikrarlı performansını sürdürmüştür. Büyümenin önümüzdeki dönemde bir miktar yavaşlayarak, 2012 yılında %4 oranında gerçekleşmesi öngörülmektedir.¹¹⁵

2010 yılındaki büyüme oranlarında, özellikle sanayi ve hizmetler sektörlerindeki katma değer artışları etkili olmuştur. Sanayi üretimi, kapasite kullanım oranları ile tüketici güvenindeki iyileşmelerin devam etmesi ve baz etkisi dikkate alındığında sanayi sektörü katma değeri 2010 yılında %12,8 oranında artış göstermiştir. 2010 yılında hizmetler sektöründe görülen artış oranı ise %8,7'dir. 2011 yılında ise ağırlıklı olarak döviz kuru ve ithalat fiyatlarındaki gelişmeler ile, fiyatı yönetilen veya yönlendirilen ürünlerdeki ayarlamalara bağlı olarak enflasyon yılın son çeyreğinde yükselişe geçmiştir. Bu doğrultuda 2011 yılı Aralık ayında Tüketici Fiyat Endeksi (TÜFE) bir önceki yılın aynı dönemine göre %10,45, Üretici Fiyatları Endeksi (ÜFE) ise bir önceki yılın aynı ayına göre %13,33 oranında artış göstermiştir.

2012 yılının ilk iki ayında tüketici enflasyonu yüksek seviyelerini korumuş olsa da, Türkiye Cumhuriyeti Merkez Bankası (TCMB) 2012 yılındaki I. Enflasyon Raporu'na göre, 2012 yıl sonu enflasyon oranının %5,1-%7,9 aralığında gerçekleşmesi öngörülmektedir.

3.2. Sivil Hava Taşımacılığı ve Makroekonomi İlişkisi

Sivil havayolu taşımacılığı Dünya'daki ve Türkiye'deki gelişimini tüm hızıyla sürdürmektedir. 2003 yılında havayolu taşımacılığının Türkiye'de özel girişimlere açılması ve Türk Hava Yolları A.O. dışındaki havayolu şirketlerine de iç hat seferleri düzenleme hakkı tanınması sektördeki büyümeyi hızlandırmıştır.

Türkiye'de sivil havacılık sektörünün 1980'li yılların sonlarına doğru gelişmeye başladığı düşünülürse Türk Sivil Havacılık Sisteminin Avrupa'daki sistemlere göre çok daha yeni olduğu görülecektir. Özellikle 1986 yılından sonra hava taşımacılığı sektörünün gelişme hızı artmış, ancak bunun sağlıklı ve istikrarlı bir büyüme olmadığı

¹¹⁵ T.C. Ekonomi Bakanlığı, "Türkiye Yatırım Danışma Konseyi İlerleme Raporu 2012" s.21-24

zamanla ortaya çıkmıştır. Dolayısıyla son 20 yılda yalnızca ticari hava taşımacılığı gerçekleştiren 20 havayolu şirketi kurulmuş ve kapanmıştır. Bu durum ulusal ekonomiye, havacılığa ve turizme önemli derecede etki etmiştir. Ticari alandaki kayıpların yanı sıra Türk Sivil Havacılığı büyük bir itibar kaybına uğramış, yurt dışından ülkeye yapılan yolcu taşımacılığındaki pay 1998 yılında %60'lardaiken 2000 yılında %40'lara inmiştir.¹¹⁶

Günümüzde Türk Sivil Havacılığı'nda karşılaşılan sorunlar, bu çalışmada aşağıdaki başlıklar altında incelenmiştir.¹¹⁷

- Ticari hava taşıma işletmeciliği
- İnsan kaynakları
- Havaalanı işletmeciliği
- Sivil havacılık otoritesinin yeniden yapılanması

Türk sivil havacılık işletmeleri bugüne kadar Avrupa'dakiler gibi yoğun bir rekabet ortamında çalışmamışlardır. Bu nedenle yoğun rekabet şartlarına hazır bir hale getirilmeleri gerektiği düşünülmektedir. Bu yaklaşım biçimi Avrupa Birliği müktesebatının tamamının her yönü ile incelenmesi ve muhtemel etkilerin araştırılması gerekliliğini ortaya çıkartmaktadır. Ayrıca, 9. Kalkınma Planı'na göre aşağıda sıralanan önerilerin dikkate alınmasının önemi vurgulanmaktadır.¹¹⁸

- Özellikle AB'ye en son katılan ülkelerin sivil havacılık alanında yaşadıkları uyum sürecinin incelenmesi ve talep edilen ve elde edilen ayrıklıkların (*derogation*) belirlenerek ayrıntılı bir biçimde incelenmesinde büyük fayda görülmektedir.
- Avrupa Birliği tarafından havayolu taşımacılığı ile ilgili olarak ülkemize önerilen pazara erişim, giriş, kapasite, ücret tarifeleri gibi şartları düzenleyen yatay anlaşmanın özellikle rekabet gücü sağlanması ve devam ettirilmesi

¹¹⁶Korul ve Küçükönel, a.g.e. s.34

¹¹⁷ SHGM, 9. Ulaştırma Şurası: Havayolu Ulaştırma Komisyonu Raporu, Ankara, 1998, s.2

¹¹⁸ DPT, Devlet Planlama Teşkilatı Müsteşarlığı 9. Kalkınma Planı "Havayolu Ulaşımı Özel İhtisas Komisyonu Raporu" s.40

açısından ülke çıkarlarını gözetebilmek amacıyla tüm sivil havacılık sistemi unsurları tarafından ayrıntılı bir biçimde incelenmesi gerekmektedir.

- Avrupa Tek Hava sahasının (SingleEuropeanSky) oluşturulması ile ilgili ülkemizin çıkarlarını koruyabilecek şekilde ayrıntılı bir etki analizinin yapılmasında fayda vardır.
- Türkiye'nin EASA ve JAA ile ilişkileri gelişim sürecinin ülke menfaatlerini koruyacak bir biçimde ayrıntılı olarak incelenmesi sağlanmalıdır.

3.2.1. Havayolu ve Makroekonomi İlişkisi

Havayolu sektörü 1980'lerin ikinci yarısından itibaren belirgin bir gelişme içine girmiştir. Bu dönemde Türk Hava Yolları'nın modernizasyonu ve hizmet standartlarını geliştirmesinin yanı sıra, özel sektör havayollarının sayılarında, filo kapasitelerinde ve sektörden aldıkları paylarda önemli artışlar olmuş ve 1990'lı yıllardan itibaren de Türk Hava Yolları ve özel kuruluşların çabaları ile uluslararası pazarda alınan pay% 50'lerin üzerine çıkmıştır.

Yeniden yapılanma çalışmaları ile harcamalarını azaltan havayolu işletmeleri ekonomilerini düzenlemiş, 1995-98 yıllarını azami doluluk oranını sağlayarak kârlı bir şekilde kapatmışlardır. 1999 ve 2000 yılları, Asya'da ve Türkiye'de yaşanan ekonomik kriz nedeniyle olumsuz geçmiştir. Bunun sonucunda, havayolu işletmeleri hem iç hem de dış rekabet gücünü elde edebilmek için 5-10 yılı kapsayan filo yenileme ya da yeni uçuş hatlarının açılması gibi uzun dönemli stratejiler yerine, 3-12 aylık bir dönemi kapsayan uçuş listelerinin yeniden düzenlenmesi, uçuş sıklıklarının artırılması ve yolcu hizmetlerinin geliştirilmesi gibi kısa dönemli, hatta sezonluk stratejiler geliştirerek piyasada ayakta kalmaya çalışmaktadırlar.

2000'li yıllara kadar özel havayolu taşıyıcılarına, devlet tarafından Türk Hava Yolları'na verilen devlet desteğinin sağlanmaması haksız rekabete neden olmakta ve özellikle kriz dönemlerinde sektörde etkinlik göstermelerini güçleştirerek İstanbul

Havayolları örneğinde yaşandığı gibi iflaslarına bile neden olabilmekteydi. Bu nedenle Türkiye özel havayolları sisteminin yeniden yapılanması ve Türk Hava Yolları'nın tekelinde olması nedeniyle bilet fiyatlarının çok yüksek olduğu iç hat uçuşlarına talebin artması ve bu hizmetin yaygınlaştırılması için ülkenin refah düzeyi değerlendirilerek“ *düşük maliyetli işletmecilik*” özendirilmeye başlanmıştır.¹¹⁹

3.2.2. Türkiye’de Sivil Hava Taşımacılığının Güçlü ve Zayıf Yönleri

SHGM 2010 Yılı Faaliyet Raporu’na göre Türkiye’de sivil hava taşımacılığının güçlü ve zayıf yönleri şöyle belirlenmiştir:¹²⁰

Güçlü Yönler;

- Sektörde düzenleyici ve denetleyici bir rolün üstlenilmesi
- Giderlerin kendi kaynakları ile karşılanıyor olunması
- Faaliyetlerin uluslararası standartlarda uygulanması
- Ülkemizin sivil havacılıkla ilgili uluslararası kuruluşlar nezdinde temsil edilmesi
- Uluslararası geçerliliğe sahip belgelerin düzenlenmesi
- Evrensel kuralların geçerli olduğu bir alanda hizmet sunulması
- Sunulan hizmetin etki alanının geniş olması
- Küreselleşmenin etkisi ile zaman faktörünün öne çıktığı sektörde hızlı hizmet sunulması
- Sektörün serbestleştirilerek rekabet ortamının oluşturulması
- Coğrafik konumu sebebiyle ülkemiz hava sahasının bir geçiş koridoru görevini üstlenmesi
- Bölge ülkeler ile havacılık konusunda işbirliğinin geliştirilmesi
- Bölgesel Havacılık Politikası bağlamında sektörün genişlemesi ve gelişmesi
- Yüksek teknoloji kullanımının artması
- Gelişen turizm sektörünün havacılığa olumlu etkisi

¹¹⁹Korul ve Küçükönel, a.g.e. s.35

¹²⁰ SHGM, 2010 Faaliyet Raporu, s.114-115

- Norm kadro anlayışının benimsenmesi ile kalifiye personel alımına öncelik verilmesi
- Taşıma Modları arası entegrasyonun sağlanması için yapılan girişimler
- Kurumsal kimlik anlayışının personel arasında yaygınlaşması

Zayıf Yönler;

- Kurumsal yapılanmanın tamamlanmamış olması
- Hava aracı ve hava aracı elemanlarının sertifikasyonuna ilişkin altyapının henüz tamamlanmamış olması
- Uzman, teknik ve idari personel sayısındaki yetersizlik
- Etkin bir Ar-Ge politikasının oluşturulamamış olması
- Kurum bünyesinde geçici görevli olarak çalışan personel sayısının fazla olması
- Mevzuat ve teşkilat kanunundaki eksiklikler
- Kurum personelinin sosyal hak ve çalışma koşullarının yetersizliği
- Personel ücretlerinin düşük olması ve ücret dağılımındaki dengesizlik
- Otomasyon Bilgi Sisteminin tamamlanmamış olması
- Hızla büyüyen sektörde nitelikli personel talebinin aynı paralelde karşılanamaması

3.2.3. Türkiye’de Sivil Hava Taşımacılığının Geliştirilmesine İlişkin Çözüm Önerileri ve Gelecek Vizyonu

Türkiye’de havayolu ulaştırması özellikle 2003 yılından sonra çok hızlı bir büyüme eğilimi içerisine girmiştir. Talep artışı doğrultusunda hem Türk Hava Yolları, hem de özel havayolu işletmeleri filolarını büyüterek talebi karşılamaya çalışmaktadırlar. Ancak sektörün beklenmedik oranda hızlı büyümesi sektörde etkinlik gösteren kurum ve kuruluşları hazırlıksız yakalamıştır. Bu durum havayolu işletmelerini özellikle pilot ve bakım teknisyeni konusunda insan kaynağı planlaması ve istihdamında sıkıntıya

sokmuş, bazı şirketler yurt dışından personel temini yoluna gitmiş, sektörde istihdam edilecek personelin niteliğinden çok niceliği ön plana çıkmaya başlamıştır.

Uçuş emniyetini tehdit edebilecek en önemli faktörlerden biri plansız hızlı büyümedir. Büyümenin sağlıklı ve etkin bir şekilde gerçekleştirilmesinde Sivil Havacılık Otoritesi konumundaki Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü'nün çok önemli görev ve sorumluluklar üstlenmesi gerekmektedir. Özellikle hızlı büyüme doğrultusunda ortaya çıkan pilot açığının giderilmesi amacı ile son günlerde çok sayıda uçuş okulu kurulmuştur. Bu okullardan eğitim alan pilotların aynı kalite ve standartta eğitim almasının sağlanmasından Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü sorumludur.

Sivil havacılık sistemi bir bütün olmakta ve sistem içerisindeki alt sistemlerden birinde sorun yaşandığında bu durum sadece sivil havacılık sektörünü değil, turizmi ve ülke ekonomisini de olumsuz yönde etkilemektedir. Dolayısıyla sivil havacılık sektöründeki tüm kurum ve kuruluşların kaliteden ve uçuş emniyetinden ödün vermeden etkinliklerini sürdürmeleri oldukça önemlidir. Sözü edilen yapının Avrupa standartlarına göre gerekli düzenlemeler yapılarak uygulamaya konmasında ve denetlenmesine tek yetkili *Sivil Havacılık Otoritesi* olmaktadır. Ancak şu anki yapısı ile SHGM'nin sektördeki büyümeye ayak uydurmasının mümkün olamayacağı belirtilmektedir.¹²¹

Sivil Havacılık Sektörünün önümüzdeki beş yıl içerisinde en önemli sorunlarından biri nitelikli personel açığı olarak görülmektedir. Özellikle pilot ve bakım teknisyeni konusunda önümüzdeki beş yılda önemli sıkıntılar yaşanacağı düşünülmektedir. Sektöre insan kaynağı sağlayan devlet ve özel eğitim kuruluşlarının şu anki kapasiteleri ile ihtiyacı karşılamaları kısa vadede mümkün gözükmemektedir. Bu nedenle Türkiye'de faaliyet gösteren tüm eğitim kurumlarının kapasitelerini arttırabilmeleri için devlet ve özel sektör tarafından gerekli destek ve kolaylığın sağlanması gerektiği ifade edilmektedir.

Avrupa Birliği'nin Tek Hava Sahası yaklaşımı yanında dünyadaki Açık Gökler anlaşmaları doğrultusunda artık yabancı havayolu işletmeleri de istedikleri hatlarda

¹²¹DPT, Devlet Planlama Teşkilatı Müsteşarlığı 9. Kalkınma Planı "Havayolu Ulaşımı Özel İhtisas Komisyonu Raporu" s.55-56

uçabilme hakkına kavuşacaklardır. Bu durumun yerli havayolu işletmelerinin pazar paylarının duişmesine ve gelirlerinde azalmasında neden olabileceği belirtilmektedir. Bu nedenle yerli havayolu işletmelerinin yabancılar ile rekabet edebilmeleri için organizasyon yapılarında, işletme, pazarlama, finans ve insan kaynağı politikalarında işletmenin daha etkin ve verimli yu netilmesini sağlayacak yeni stratejiler belirleyerek ve bunları uygulamaya koyarak avantaj sağlamaları gerektiği vurgulanmaktadır.¹²²

DuRDuNCu BduLUM

4. EKONOMININ LIBERALLEşTIRILMESINDEN 2000 YILINA TUrKIYE'DE SIVIL HAVACILIK

Teknolojik gelişmelerle beraber 80'li yıllardan sonra havacılık alanında yenilikler meydana gelmiştir. Jet motorlarının sivil uçaklarda kullanıma başlanması, alt yapı ve tesislerin gelişmesi havacılık alanında kaliteyi artırmıştır. Serbestleşme, bdu gesel işbirlikleri ve liberizasyon çerçevesinde uzel havayollarının sayısı ve faaliyetleri genişlemeye başlamıştır. 1983 yılında çıkarılan 2920 sayılı Sivil Havacılık Kanunu çerçevesinde uzel girişimcilerin havacılık alanında faaliyet gdu stermesine izin verilmesiyle uzel havayolları kurulmasının onu açılmıştır. Bunun neticesinde yaşanan rekabet ve işbirlikleri sayesinde sivil havacılığımız bdu yu k gelişme kat etmiştir. Bu yasadan sonra izleyen yıllar içinde 19 adet hava işletmesi kurularak bdu yu k bir sıçrama yaşanmıştır. Fakat hızlı gelişmeye uygun olmayan alt yapı yetersizliği sektu rde sorunlar çıkmasına sebep olmuştur. Artan uçak sayısı ve trafiğe paralel olarak 22 tane askeri havaalanı Genel Kurmay Başkanlığı ile koordine sağlanarak 19.11.1986 tarihinde yapılan bir protokolle sivil trafiğe açılmıştır. Bu uygulama sektu ru havaalanı imkdu nları bakımından rahatlatmıřtır¹²³.

Teknolojinin etkisiyle THY'de gelişim sdu recine girmiştir. Belli bir plan ddu hilinde

¹²² DPT, a.g.e. s.56

¹²³ Korul ve Kudu u kdu nal, a.g.e., s.25-26

filo ve tesisleri geliştirmiştir. Bunun yanında Havaalanları da modernleşmeye başlamıştır. THY faaliyetlerini daha ziyade kârı fazla olan dış hatlara yoğunlaştırmıştır. Bu durum iç hatlarda özel hava taşıyıcılarının filo ve pazar payını artırmaya yardımcı olmuřtur¹²⁴ . Ancak sektörde yaşanan bu hızlı gelişmeler tüm firmalara olumlu yansımamıştır. Bazı firmalar sektöru iyi tanımadığından, yönetimde aksaklık, yetersiz altyapı, havcılık sektörünün olağan yapısında kaynaklanan krizlerden ani etkilenme gibi sebeplerle, ya da siyasi krizlerin etkisiyle yeni kurulan bu özel şirketlerin birçoğu birkaç yılda faaliyetlerine son vermek zorunda kalmışlardır. Tüm bu olumsuzluklara rağmen dünya genelinde havacılığın yükselme eğiliminde olması 90'lı yıllar da Türk özel firmaları ve THY ile birlikte ölkemiz şirketlerinin faaliyet gösterdiği pazarlardaki paylarının yükseldiği yıllar olmuş ve pazar payları %50'e kadar yükselmiřtir¹²⁵. Son yirmi yılda Türkiye'de kurulup kapanan özel şirket sayısı 20 civarında olup Toros Havayolları, Talia Havayolları, Tur Avrupa Havayolları, Akdeniz Havayolları, Bosphorus Havayolları, Boğaziçi Havayolları, THT, Sunways Havayolları, GTI Havayolları, Haliç Havayolları, Tayfun Air, Green Air, Nobel Air, Birgen Air, Holiday Air, Sultan Air, VIP Air, İstanbul Havayolları A.ř, Top Air Havacılık A.ř ve Alfa Havayolları bu firmalardandır. 1998 yılında yurt dışından ölkemize taşınan yolcu oranı için Türk taşıyıcıların payı %60 iken kapanan bu şirketlerin etkisiyle 2000 yılında bu oran %40'lara kadar gerilemiřtir¹²⁴ . Bu düşüşe özel şirketlerin sadece taşıdığı miktar değil, kapanmalarından dolayı Türk sivil havacılığının itibar kaybetmesine yol açarak diğer şirketler üzerinde olumsuz izlenim yaratmaları da sebep oluştur.

Yukarda ki tespitlerden de anlaşılacağı üzere havacılık sektörü son derece narin yapıda olup en ufak olumsuzluklardan hemen etkilenebilirken, lehine durumları aynı hızda kâra çeviremeyen aşırı derecede dalgalı bir yapıya sahiptir. Salgın hastalıklar (Kuş gribi SARS vs), savaşlar ve siyasi krizler (körfez krizi), ve ekonomik krizlerden (5 Nisan 1999 ve Asya krizleri gibi) çok çabuk etkilenebilmektedir. Bu hallerde sektörün yapısal ve kalıcı zararlar alabildiği gibi anlık zararlar yaşaması olasılığı da çok yüksektir. Kriz zamanlarında yolcular hava seyahatinden hemen vazgeçebilmekte kara-demir yolu alternatifine hemen dönebilmektedir. Savaşların güvenlik korkusu yaratması, krizlerin hava taşımacılığında maliyet artırıcı etkisi hemen kendini

¹²⁴ THY, a.g.e., s.154-200

¹²⁵ Korul ve Küçükönal, a.g.e., s.35

hissettirmektedir. Bu durumda kullanıcılar alternatif ulaşım metotlarına, daha doğrusu klasik yöntemlere dönmektedirler.

Havacılık sektörünün kapsadığı her konuda, en iyi en doğru kararları ve öngörülerini tutturmak, plan ve uygulamaları en doğru ve etkin biçimde yapmak suretiyle başarıya ulaşabildiği ve bu başarıyı ise çok yavaş gerçekleştirebildiği görülmektedir. Krizler çöküşleri hızlı yaşatırken, plansızlık ve başarısız uygulamalar ise sessiz bir yıkıma götürmektedir. Havayolu sektörünün narin yapısı ve hata götürmeyen uygulamaları hem tek-tek şirketleri hem de genel olarak sektörü etkileyebilmektedir. Bazı zamanlarda zararlar zincirleme etkiler oluşturmaktadır.

Somut bir örnek olarak Körfez savaşının etkisiyle ABD'nin de içinde olduğu birçok ülkede sivil havacılık sektörü ağır yaralar almıştır. Hem uçuş güvenliği etkisi hem de hızla yükselen yakıt fiyatları şirketleri güç duruma sokmuştur. Bazıları dönem zararı ederken bazıları iflas ederek kapanmıştır. O zamana kadar dünya genelinde ticari uçuşlardan elde edilen gelirlerden daha büyük oranda sivil havacılık faaliyetlerinden zarar edilmiştir. THY'nin 1990 yılı zararı 84 milyon \$, 1991 yılı zararı 157 milyon \$, 1992 yılı zararı 87 milyon \$, 1993 yılı zararı 119 milyon \$, 1994 yılı zararı ise 73 milyon \$ olarak gerçekleşmiş, kâra ancak 1995 yılında geçebilmiş o yılki bilançosunu ancak 8 milyon \$ lık kâr ile kapatabilmiştir¹²⁶. AEA üyesi şirketlerin 1992 yılı zarar toplamı ise 2.5 milyar \$ civarında gerçekleşmiştir.

Genel olarak faaliyetlerini sürdürmeyi başarabilen firmalar kriz dönemlerinde işçi çıkarma, filoda küçülmeler gibi yollarla ayakta kalmışlardır. Bazen de iflas kaçınılmaz olmuştur. Bu konuya Swissair'in en iyi örneklerden biridir. Çok güçlü mali yapısına güvenen bu şirket hatalı kararlarla farklı alanlardaki şirketlerin, bankaların hisse senetlerini alarak bunları ele geçirmek için çeşitli ortaklıklara girmiş fakat bu kuruluşların ekonomik durumlarının iyi analiz edilmemesi şirketi zora sokmuştur. Bu duruma 11 Eylül krizi de eklenince birçok firmayla beraber Swissair'de iflas etmiştir¹²⁷. Olayın detaylarına baktığımızda iki önemli stratejik hata göze çarpmaktadır. 1. şirket hesapsız ve plansız bir şekilde büyümeye global bir yapıya gitmeye çalışmıştır. 2. ve

¹²⁶ Kozlu, a.g.e., s. 183

¹²⁷ a.g.e., s. 196-222

daha kritik hata ise firmanın ana faaliyet alanından uzaklaşarak farklı kuruluşların uzmanlık alanına girmesidir. Giriştiği konu hakkında yeterli bilgisi ve tecrübesi olmadığından girişimlerin hayal peşinden koşulması anlamına geldiği söylenebilir.

Türk havacılığı adına zararın tek suçlusunu körfez krizi değildir. O yıllarda ülkemiz içinde yaşanan siyasi çekişmelerin tetiklediği ekonomik krizlerinde etkisi çok büyük olmuştur. Veriler irdelendiğinde THY'nin varlığını sürdürüp hayatta kalmasına tek sebep olarak KİT yapısında olması karşımıza çıkmaktadır. 5 yıl boyunca zarar üstüne zarar eden zaten yeterli sermayesi olmayan bir şirketin faaliyet yapabilmesi özel sektör olması durumunda imkânsız gözükmektedir. Kamu kuruluşu olup, faaliyetleri devletçe hayati önem taşıdığından THY ekonomik olarak desteklenmiş, buna karşın birçok özel havayolu destekten yoksun olduğundan kapanmak zorunda kalmıştır. Türk Hava Yolları'nın hem kamu desteğini alması hem de geçmiş yıllarda sürekli krizlere maruz kalarak kriz konusunda uzmanlaşması, bu zor dönemi atlatmasına yardım etmiştir.

4.1. Son On Yılda Türk Sivil Havacılığındaki Gelişmeler

Sivil hava taşımacılığı hassasiyetine binaen hemen her ülkede devlet destekli olarak gündelik hayat sokulmuştur. Yüksek maliyeti, güvenlik sorunu, halkın bu alanda yeterince yatırıma girişmesine olanak tanımamaktadır. Ayrıca geçmiş yıllarda yoğun iflaslardan dolayı çok riskli bir alan olarak görüldüğünden yatırımcılar için soru işareti ile yaklaşılan bir sektör olmuştur. Havacılık sektörü ekonomik şoklar karşısında genel olarak son derece kırılgan bir yapıya sahiptir. Yeterli tedbir ve deniyim yoksa en ufak dalgalanmalardan son derece büyük zararlar görebilirler. Ayrıca sektöre yeni giren şirketlerin aynı alanda faaliyet yapan yerleşik firmaların yolcularını kendilerine çekebilmeleri son derece zordur. Uçmak her şeyden önce güven ister, dolayısıyla test edilmemiş ve yeterli referansı almamış havayolu şirketleri bu geçiş dönemini atlatamayabilmektedir. Ancak bu duruma karşı günümüzde bazı alternatif yöntemler geliştirilmiştir. Aşağıda bunlara kısaca değinilmiştir.

Bunlardan biri pahalı tarifeli seferlere karşı çözüm modeli olarak hayata geçen Düşük Maliyetli Havayolu uygulamalarıdır. Birtakım maliyetleri kısmak suretiyle

dolmuş uçak (charter) seferleri düzenleyerek, tarifeli havayolu işletmelerinin faaliyet göstermediği alanlarda yada uçuş yapmadığı günlerde yapılan seferlerle hizmet vermektedirler. Düşük fiyatlarla kısa mesafe uçuşlarda diğer ulaşım türlerine alternatif olarak faaliyetlerini sürdürmektedirler.

Diğer bir uygulama ise Bölgesel Havayolu taşımacılığıdır. Büyük yerleşim yerleri ile küçük yerleşim yerleri arasında faaliyet yapan havayolları bu gruba girmektedir. Küçük uçaklarla yerel bölgelere sefer düzenleyerek ulaşımı kolaylaştırıp, turizm ve ticareti geliştirerek ekonomik olarak büyük fayda sağlarlar. Ülkemizde sivil havacılığının tam olarak sektörleşmediği dönemlerde bazı şirketler bu yöntemlerle ticari taşımacılıkta kendilerine yer bulmaya çalışmışlardır. Piyasa durumunu doğru analiz eden hava yolları hayatta kalmayı başarabilmiştir. Bazı firmalar müşteri farkı oluşturarak, bazıları bölgesel ulaşım imkânı sağlayarak Türk Hava Yollarının gölgesinde gelişimlerini sürdürmüşlerdir. THY gibi bir devin özelleştirilmesinin tamamlanarak özel sermayeli bir tekel olamaması ise Türk özel şirketlerin için eşsiz bir şans olmuştur. Böyle bir pozisyonda sektöre yeni girecek özel firmaların akıbeti pek de parlak olmayacak gibi gözükmektedir.

4.2. Havacılıkta Öne Çıkan Orta Doğu Ülkeleri

4.2.1. Birleşik Arap Emirlikleri'nde Havacılık, Yolcu ve Yük Taşımacılığı

Yedi emirliğin birleşmesinden meydana gelen federatif yapıda bir devlettir. Federasyonun başkenti Abu Dhabi olup, Dubai ise daha çok finans ve turizm konularında öne çıkmıştır. Yüzölçümü 83.600 km², resmi dili Arapça olup nüfusun yaklaşık 5,5 milyon olduğu ülkede İngilizce yaygın olarak konuşulmaktadır. 1971 yılında İngiltere'nin çekilmesinden sonra bağımsızlığını kazanan ülkede en büyük otorite yedi kişilik emirlerin oluşturduğu Supreme Council olup kararlar devlet başkanı ve başbakan yanında en az üç Emir'in daha onaylamasıyla alınır¹²⁸.

Ulaşımında demiryolu ağının bulunmadığı ülkede, yurtiçi ulaşım kara ve deniz

¹²⁸ Evren Subaşı, "Birleşik Arap Emirlikleri Ülke Raporu 2009", s. 2
www.igeme.org.tr, (20.01.2010)

yoluyla, yurtdışı ulaşım ise hava ve deniz yoluyla yapılmaktadır. Yüzölçümünün küçük olması yurtiçi ulaşımında havacılığın kullanılmamasının temel sebebi olarak görülmektedir. Uzak doğu seferleri için coğrafi olarak ikmal noktası konumunda olması deniz ve hava taşımacılığı için avantaj yaratmıştır.

Genişletilen ve modernleştirilen Dubai Uluslararası Havaalanı ülkenin, yolcu ve yük taşımacılığında bölgede merkez üssü olmasını sağlamıştır. 2001 yılında hizmete giren terminalin 2009 yılı ortalarında genişletildiği bilinmektedir. Söz konusu tesisler için 4-5 M \$ harcandığı belirtilmektedir. Bugün itibariyle terminalin yıllık 25 milyon kişi yolcu kapasitesi bulunmakta olup, yine de kapasite arttırılmaya çalışılmaktadır. 2015 yılından sonra kargo kapasitesi, yıllık 3 milyon tonun üzerine çıkarılmaya çalışılmaktadır. Jebel Ali Havalimanı ise daha çok kargo-yük amaçlı kullanılmaktadır. Büyük inşaat projeleri arasında havalimanlarının genişletilmesi de gündemdedir¹²⁹.

Dünya'nın her yanından uçuşların yapıldığı BAE'den her gün ülkemize düzenli olarak yük ve yolcu gelmektedir. Gelen ve giden yolcu sayısı yaklaşık olarak eşittir. BAE de irili ufaklı 12 havayolu mevcuttur. Ancak uluslararası çapta yarış yapabilen tek havayolu Emirates Airways'dir. İstanbul temsilciliğinden alınan bilgiye göre halen bu havayolunun 135'den fazla uçağı vardır. Bunlar Boeing ve Airbus modelleri olup 8 tanesi kargo uçağıdır. Dünyada 60 ülkeye ve 100 noktaya uçuş yapmaktadır. 2008 yılında 21 milyon yolcu ve 1.200 bin ton kargo taşımıştır. Emirates Havayolları taşıdığı yükün 29.651 tonunu Türkiye'ye getirip götürmüş, bunun yanında 244.3999 yolcuyla ülkemizden taşımıştır¹³⁰.

4.2.2. İran'da Havacılık Faaliyetleri

Bölgedeki en köklü devletlerden biri olan İran tarihin değişik dönemlerinde siyaset sahnesindeki varlığını korumuştur. Batı kültüründe Pers ve doğu ülkelerinde ise Fars isimleriyle de bilinmektedir. Bugün sınır komşumuz olan İran'ın yüzölçümü 1.648.195 km² olup 70 milyon civarında nüfusa sahiptir. Ayrıca Afganistan ve Irak'tan gelen

¹²⁹ Evren Subaşı, "Birleşik Arap Emirlikleri Ülke Raporu 2009", s.7 www.igeme.org.tr, (20.01.2010)

¹³⁰ DHMİ, İstatistik Yıllığı 2008, s.133-160

göçmenlerin sayısının 1,5 milyon civarında olduğu tahmin edilmektedir.

Turizmin fazla gelişmediği ülkede gelen turistlerin ağırlığını Japon, eski Sovyet ülkeleri ve Körfez Ülkeleri vatandaşları oluşturmaktadır. 2007 yılı sonunda ülkeye gelen toplam turist sayısı 1.823 bin olup bunlardan sağlanan gelir 1.269 m. \$'dır.

İran'da havacılık faaliyetleri çeşitli sıkıntılara rağmen gelişme göstermektedir. Uluslararası alanda yaşadığı çeşitli sorunlar nedeniyle birçok alanda olduğu gibi havacılıkta da engellemeler ve yaptırımlarla karşılaşmıştır. Yeni nesil uçakları tedarik etmekte zorlanmış eskiyen filoları nedeniyle birçok ülkeye uçuş izni alamamıştır. Buna rağmen ülkedeki havaalanı sayısı çok yüksektir. Ülkede 300'den fazla havaalanı mevcuttur¹³¹. Başlıca havaalanları arasında İmam Humeyni Uluslararası Havalimanı, (yenilemesi 2005 yılında Türk firması olan TAV tarafından tamamlanmış ancak çıkan anlaşmazlık sebebiyle işletimini yapamamıştır) Bandar Abbas, Abadan, Arak ve Qeshm olup, buralardan çeşitli ülkelere uçuşlar yapılmaktadır. En önemli havayolu devlet kuruluşu olan İran Havayolları olup, aralarında Türkiye'nin de olduğu birçok ülkeye sefer düzenlemektedir. Filoda Boeing, Airbus, Topulev, Fokker gibi değişik marka ve modelden 48 adet uçakları mevcuttur¹³². Toplam koltuk kapasitesi 9.200 civarındadır. 35 uluslararası ve 25 iç hat noktasına uçuş gerçekleştirmektedir. Son verilere göre 1.9 milyonu iç hat olmak üzere 4.8 milyon civarında yolcu ve 46 bin ton'dan fazla kargo taşımışlardır¹³³. 2008 yılında İran Havayolları Türkiye'ye yönelik 1964 ton yük getirip götürmüş, bunun yanında 87.086 yolcuyla ülkemizden taşımıştır¹³⁴.

4.2.3. İsrail'in Havayolu Taşımacılığı

Asya ve Afrika'nın birleştiği noktada Kızıl Deniz'in kuzeyinde yer alın ülkenin başkenti Tel Aviv, nüfusu 7,2 milyon olup, yüzölçümü 20.700 km²'yi biraz geçmektedir. Kaynakların kıt oluşu İsrail'i bilimsel çalışmalar yapmaya zorladığından birçok konuda teknolojik olarak ilerlemişlerdir. Bölgede kabul görmeyen bir devlet

¹³¹ İnci Selin, Aydın, "İran Ülke Raporu 2009", s.8 www.igeme.org.tr, (20.01.2010)

¹³² <http://www.iranair.com/DesktopDefault.aspx?tabid=309>, (05.06.2010)

¹³³ <http://www.iranair.com/site/308/default.aspx>, (05.06.2010)

¹³⁴ DHMİ, İstatistik Yıllığı 2008, s.129-157

olması güvenlik endişesiyle askeri konularda gelişme göstermesine sebep olmuştur. Bu etkenler neticesinde havacılık ve uydu çalışmaları, yazılım, biyoteknoloji ve askeri teknolojiler konusunda ilerleme kaydetmişlerdir. Bunun yanında turizm de İsrail için önemli bir gelir kaynağı olup, Kudüs, Ölüdeniz ve Eylat önemli turizm merkezleridir. 2007 yılında 2.300 bin turist ülkeye ziyarette bulunmuştur¹³⁵.

İsrail'in çok dar bir alanı kapsayan yüz ölçümü, iç hatlarda hava taşımamacılığı için en büyük engeli oluşturmaktadır. Bu sebeple iç hat uçuşlar ticari dış hatlara nazaran son derece zayıftır. Ancak dünya genelinde çok sayıda Yahudi kökenli insan olması ve Kudüs'ü ziyaretleri sebebiyle dış hat ticari uçuşları oldukça yoğundur. Üç semavi dinin kutsal saydığı yerlerin İsrail sınırları içinde olması bu dine mensup kişilerin Kudüs'ü ziyaret etmek istemeleri neticesinde, İsrail'in yıllık milyonlarca yolcuya ev sahipliği yapmasına olanak vermiştir. Seyahatlerin havayolu ile gerçekleştirilmesi İsrail ticari havacılığını geliştiren en önemli etken olmuştur. Dış hat ticari uçuşların gelişmesinin diğer bir önemli nedeni ise İsrail'in en büyük ekonomik faaliyetlerinden biri olan elmas işlemeciliğidir. Yurt dışından ham olarak elmas almakta ve bunları işleyerek tekrar yurt dışına satmaktadır. Elmas ihracatında dünyada 1. sırada olup 2008 yılındaki 61 M \$'lık ihracatı içinde 19 M \$'dan fazla yer tutmaktadır¹³⁶. İsrail elmas ticaretini hızı ve güvenliği bakımından havayolunu kullanarak gerçekleştirmektedir.

Uluslararası ulaşımın %90'ı havayolu ile yapılmaktadır. 2005 yılında özelleştirmesi tamamlanan El-Al şirketi sektörün hâkim şirketidir. Filosunda 35 civarında Boeing uçak ile faaliyet göstermektedir. Hali hazırda ülkede 8 havaalanı mevcut olup Ben Gurion en önemli havaalanıdır. Yıllık yolcu kapasitesi 16 milyon kişi olup işletimi devlet idaresindedir. El-Al Air bu havaalanının merkez olarak kullanmaktadır. 2007 sonunda firma 21 bin den fazla sefer yaparak 3.6 milyon civarında yolcu taşımıştır. İsrail şirketlerinin taşıdığı yolcu sayısı 4.5 milyondan fazla olmuştur. Taşınan toplam 200 bin ton civarında yükün 135 bin tonu yine El-Al tarafından nakledilmiştir¹³⁷. El-Al şirketi 2007 yılından beri Türkiye'ye yönelik seferlerini sonlandırmıştır.

¹³⁵ İnci Selin, Aydın, "İsrail Ülke Raporu 2009", s.8
www.igeme.org.tr, (20.01.2010)

¹³⁶ İnci Selin, Aydın, "İsrail Ülke Raporu 2009", s. 18
www.igeme.org.tr, (20.01.2010)

¹³⁷ http://www.mot.gov.il/wps/PA_1_0_69/Portlet_3/jsp/searchResult.jsp?subject=69_78_95_84_69_85_70_65_95_51_49_&searchParam=115_116_97_116_105_115_116_105_99_&arch=69_78_95_84_69_85_70_65_

4.2.4. Katar'ın Sivil Havacılık Faaliyetleri

Katar Arap yarımadasında Osmanlı Devleti egemenliğine en son giren ülkelerden birisidir. 1871 yılında başlayan Osmanlı hâkimiyeti I. Dünya Savaşı'yla biterken bölge İngiliz egemenliğine girmiş ve 1971 yılında İngiltere bölgeden çekilince bağımsızlığını ilan etmiştir. Yüzölçümü 11.521 km² olan Katar'ın yaklaşık nüfusu 1.5 milyon, başkenti Doha, dili Arapça, yönetim şekli krallık olup, yönetimde 1995 yılında saray darbesi ile gelen Şeyh Hamad bin Khalifa Al-Thani bulunmaktadır.

Ülke nüfusu işgücü göçü sebebiyle gelen göçmenler sayesinde hızlı artmaktadır. Göçmenler sebebiyle nüfusun %66'dan fazlası erkektir. 2005 yılından itibaren nüfus artış hızı%15 üzerindedir. Nüfusun %90'ı şehirlerde olup bu oranın yarıya yakını başkentte bulunmaktadır. Göçmenlerin çoğunu Asya'lılar oluşturup Hindistan, Pakistan, Nepal, Filipinler kökenli göçmenler ağırlıktadır. İşgücünün tamamına yakını göçmenler tarafından oluşturulmuştur¹³⁸.

Havacılık alanında ise gittikçe artan bir gelişim göstermektedir. Devlete ait olan Katar Havayolları bölgedeki önemli havayolu kuruluşlarından biridir. Doha'da bulunan uluslararası havalimanı son derece modern bir alt yapıya sahiptir. Katar bölgedeki turizm ve havacılık faaliyetleri konusunda BAE'yi kendine rakip olarak görmekte ve hava ulaşımını her geçen gün artırmaya çalışmaktadır. Özellikle deniz turizmini geliştirmeye çalışarak dolaylı yoldan hava taşımacılığında aldığı pastayı büyütmeğe uğraşmaktadır. Bu kapsamda Qatar Airways düzenli olarak birçok ülkeye sefer gerçekleştirmektedir. Dış hat uçuşlar sayesinde her geçen gün havacılığı ivme kazanmaktadır. Katar havayollarının 27'si yeni 52 civarında uçağı olup bu filo ile 48 değişik noktaya faaliyette bulunmaktadır. 2008 sonunda 3 milyon yolcu taşımıştır¹³⁹. Katar Havayolları taşıdığı yolcunun 80.264'ünü ve yükünde 7.654 tonunu Türkiye'den getirip-götürmüştür .

¹³⁸ Evren Subaşı, “ Katar Ülke Raporu 2009”, s.6

www.igeme.org.tr, (20.01.2009)

¹³⁹ <http://www.caa.gov.qa/english/chairman.html>, (04.06.2010)

4.2.5. Lübnan'da Havacılık Faaliyetleri

Yavuz Sultan Selim'in Mısır'ı fethiyle Osmanlı hâkimiyetine giren Lübnan 1. Dünya Savaşıyla Türk hâkimiyetinden çıkmış, 1943 yılına kadar Fransızların işgalinde kalmıştır. 22 Kasım 1943'te bağımsızlığını ilan etmiştir. Bölgedeki siyasi kargaşadan nasibini alan ülke 1970 ve 1982'de iki defa İsrail'in işgaline uğramıştır. 1989 yılında Arabistan'daki Taif Anlaşmasıyla savaş sona erdirilmiş, 2000 yılından itibaren İsrail askeri kuvvetlerini Lübnan'dan çekmiştir. Nüfusu 2007 yılı rakamlarına göre 4,1 milyondur¹⁴⁰. Lübnan siyasi hayatında partiler bulunmayıp siyaset kişisel fikirlere göre şekillenmektedir. Milletvekilliği seçimleri 4 yılda, cumhurbaşkanlığı seçimleri 6 yılda bir yapılmakta olup yürütmede cumhurbaşkanı, bakanlar kurulu, adli ve idari yargı söz sahibidir. Milletvekilliği sayısı Hıristiyan ve Müslümanlar arasında eşit olarak dağılmıştır. Toplu taşıma fazla olmadığından her üç kişiye ortalama birden fazla araç düşmektedir. Demiryolu ağının bulunmadığı ülkede taşımacılığın %70'i Beyrut Limanı'ndan yapılmaktadır.

1975-1990 yılları arasındaki iç savaş döneminden önce bölgenin finans merkezi olan Lübnan iç savaş ile birlikte bu vasfını kaybetmiştir. Son yıllarda tekrar toparlanma sürecine giren sektör yatırım bankacılığı ve sigortacılık sektörlerinde gelişim sergilemektedir. 2008 yılı itibariyle 131 adet banka ülkede faaliyet göstermektedir. Bu bankalar özellikle Suriye'li iş adamlarının ofshore hesapları merkezi haline gelmiştir. Ayrıca Ermeni vatandaşların ürettiği mücevherat ihracatında en önemli kalemi oluşturmaktadır. 1.6 m. \$'lık ihracatında 250 milyon doları mücevher ve elmaslar oluşturmuştur.

Savaş ortamının bitmesi finans ve bankacılığın toparlanma sürecine girmesi ve mücevherat ticareti Lübnan havacılığını geliştiren en önemli etkenler olmuştur. Bunun yanında bölge ülkelerine göre daha demokratik olması her kesimden insanların turizm amacıyla ülkeyi tercih etmesine olanak vermektedir. Beyrut'ta bulunan tek uluslararası havaalanı olan Refik Hariri Havaalanı yıllık ortalama 6 milyon yolcu kapasitesine sahiptir¹⁴¹. Güvenliğin sağlanmasıyla artan turizm sayesinde yolcu hareketlerinin arttığı

¹⁴⁰ İnci Selin Aydın, "Lübnan Ülke Raporu 2009", s.2

www.igeme.org.tr, (20.01.2010)

¹⁴¹ <http://www.beirutairport.gov.lb/Services.php?PageID=39&StatisticsID=4>, (05.06.2010)

bildirilmektedir. Middle East Air bölge ülkelerindeki en etkin hava yollarından bir tanesidir. 2008 döneminde Türkiye'ye 502 sefer düzenlemiş, bu seferler sonucunda 50 bin'in üzerinde yolcu ve 1461 ton yük getirmiştir¹⁴² Filosunda bulunan 14 adet Boeing uçakla 29 ülkeye yolcu taşımaktadır. Bazı havayolları ile ortak uçuş programları düzenleyerek sektördeki gücünü artırmıştır. Ülke havacılığının en büyük şansı turizm, mücevherat ve finans faaliyetleri olarak düşünülmektedir.

4.2.6. Mısır'da Ticari Havacılık

72 milyonluk nüfusu ile Mısır Afrika kıtasında olmasına rağmen özel durumu nedeniyle aynı zamanda bir Ortadoğu ülkesidir. Mısır yüzölçümü 1.001.450 km², resmi dili Arapça, başkenti Kahire, başlıca şehirleri İskenderiye, Asuan, Asyut, Giza, İsmailiya, Port Said olup nüfusun %90'ı Müslüman %10'u ise Kıpti Hıristiyan'dır. Mısır 800'lü yıllarda Tolunoğulları dönemiyle beraber Türk asıllı ya da Türk Devlet Yönetimi eğitimi almış kişiler tarafından idare edile gelmiştir. Dolayısıyla Türk-Mısır ilişkileri yoğun olmuştur. Mısır tarihi geçmişi sebebiyle yerli ve yabancı turistlerin ilgi odağındadır. Bu sayede turizm döviz getirisi en fazla olan sektör konumundadır. Alman, İtalyan ve Rus turistlerin ağırlıklı olduğu sektörde zaman-zaman bölgede yaşanan gerilimler güvenlik endişesi oluşturduğundan sektör inişli çıkışlı bir seyir izlemektedir. Buna rağmen tarihi varlıkları ve Kızıl Denizin su altı güzellikleri turizmin gelişmesine fevkalade katkıda bulunmuştur. Özellikle piramitler sayesinde yoğun turizm faaliyetleri yaşanmaktadır. Sahip olduğu bu turizm potansiyeli Mısır taşımacılık modlarının gelişmesine ön ayak olmuştur.

Bugün itibari ile ülkede irili ufaklı 60'tan fazla havalimanı vardır. Kapasiteleri değişmekle birlikte en önemlileri arasında Kahire, Asuan, Şarm El Şeyh, Dahlia, Luxor, Simbel, New Valley ve 6 Kasım sayılabilir. En büyük havalimanı ise Kahire Havalimanıdır. İnşaatı bir Türk firması olan TAV Havalimanları AŞ tarafından yapılmış olup yine bu firma tarafından iletilmektedir. 22 milyon yolcu kapasitesi olan havaalanı bölgedeki en büyüklerden biridir . Sektörde faaliyet gösteren havayolu sayısı 8 olup en

¹⁴² DHMİ, İstatistik Yıllığı 2008, , s.78-158

önemlisi Egypt Air ve Air Cairo'dur. Mısır Air Filosunda 50 adet uçak bulunmaktadır. 2008 yılında 1.6'sı iç hat olmak üzere toplam 6.6 m. yolcu taşımıştır . Ülke topraklarının genişliği havayolu ulaşımı için avantaj sağlar iken gelir dağılımının dengesizliği sebebiyle yurtiçinde hava yolunu kullanım oranını azaltmaktadır. Yurt içi ve yurt dışı taşımada turistler ağırlıktadır. Mısır Havayolları 2008 yılında Türkiye'ye yaptığı faaliyetlerde 109.352 yolucu taşıırken, 3008 ton'da kargo taşımıştır.

4.2.7. Suriye'de Ticari Havacılık

Resmi adı Suriye Arap Cumhuriyeti olup, yüzölçümü 185.180 km² ve 2008 yılı nüfus tahmini 22,5 milyondur. Nüfusun %90'ı Arap, %9'u Kürt-Ermeni, %1'i Türkler tarafından oluşurken, %74'ü Sünni Müslüman, %16'sı Hıristiyan, %10'u Musevi'dir. Önemli kentleri Şam, Halep, Hama, Humus, Lazkiye, Haseki, İdlib'dir .

Suriye yeni kurulmuş bir ülke olmasına rağmen tarihin birçok döneminde sahnede yer almıştır. Değişik dönemlerde değişik devletlere ev sahipliği yapmıştır. Emeviler, Bizans, Büyük Selçuklular, Fatımiler, Anadolu Selçukluları son olarak ta Osmanlı Devleti bugün Suriye toprakları içerisinde yer alan bölgelerin büyük çoğunluğunda varlık göstermişlerdir. Tarih boyunca birçok medeniyeti topraklarında barındırmış olması Suriye'ye turizm konusunda fırsat yaratmıştır. Roma-Bizans kalıntıları, kaleleri, Osmanlı eserleri ve Akdeniz kıyılarının turizm potansiyeli oldukça fazladır. Bu fırsatları değerlendirmek amacıyla sektörde çeşitli yatırımlar yapılmıştır. Değişik ülkelerden turist çekse de henüz rakamlar potansiyelin çok altındadır. 2007 yılında toplam turist sayısı 1.272 bin'i geçmiştir .

Suriye Havayolları İstanbul temsilciliğinden edinilen bilgilere göre ülkede 100 civarında havaalanı mevcut olup pek çoğu küçük ve askeri amaçlıdır. Şam, Halep, Lazkiye en önemlileridir. Limanlarda kapasite yükseltme çalışmaları devam etmektedir. En önemli havayolu Syrian Air olup yurtdışı piyasalarda yarışacak durumda değildir. 2004 yılında taşıdığı yolcu sayısı 1.2 milyon kadardır . Halen ülkede 2 adet ticari havayolu bulunmakta ve bu şirketlerin 2008 yılındaki taşıdıkları yolcu 5 milyon kişi olarak tahmin edilmektedir. Suriye Havayolları 2008 yılında ülkemize 2.924 yolcu ve 120 ton'da ticari yük taşımasında bulunmuştur.

SONUÇ

Havacılık sektörü gelişim açısından son yıllarda çok hızlı ilerlemeler göstermiştir. Küreselleşmenin etkisiyle dünyanın köy haline gelmesi, uzaklık kavramının ortadan kalkması ve teknoloji transferinin kolaylaşması ile şirket yapılarının yerellik kavramını yıkarak uluslararası olmaya başlamasıyla havayolu işletmeleri hem personel hem de teknolojik kolaylıklara rahatça ulaşabilecek konuma gelmişlerdir.

Havayolu sektörü bünyesinden dolayı sadece taşımacılık işlerinin yapıldığı kısır bir sektör olmaktan daha çok birçok sektörle iç içe geçmiş bir yapıya sahiptir. Havacılık sektörü beraberinde kendini destekleyen birçok sektörü de beslemektedir. Yer hizmetleri, yiyecek-içecek, uçak bakım-onarımı ve sağlık hizmetleri gibi alanları da sektör kapsamına almakta ve bu alanlarda bir bütün olarak gün geçtikçe havacılık sektörüyle birlikte büyümektedir.

Ayrıca havacılık sektörü yapısı itibariyle de kalifiye personele ihtiyaç duymakta yetişmiş personel temini zor olduğundan, personelini kendi içinde yetiştirmesi ve yarattığı zincirleme istihdam açısında birçok sektörden ayrılmaktadır. Havacılık sektöründe kullanılan cihaz ve ekipmanların maliyetinin yüksekliği sektörü daha da değerli hale getirmektedir. Dünyadaki ekonomik dalgalanmalara karşı hassas olan sektörün başarısı birçok değişkene bağlıdır.

Türk sivil havacılık sektöründe birçok alanda hizmet veren havayolu işletmesi mevcuttur. Ancak sektöre giriş için gerekli olan sermaye miktarının yüksekliği, sektördeki işletme sayısının artmamasındaki en önemli nedenlerden biridir.

Türkiye’de iç hat havayolu taşımacılığında Türk Hava Yolları dışında beş havayolu işletmesi etkinlik göstermektedir. Hâlihazırda rekabetin yaşandığı iç hat havayolu taşımacılığında, yakın gelecekte başka işletmelerin de pazara girmesi beklenmektedir. Serbestleşme sonucu ileriki dönemlerde sektöre girecek işletmeler de dikkate alındığında, sektörün daha yoğun bir yapıya ulaşması ve rekabetçi işletmelerin oluşması için birleşmeler ve satın alma stratejilerinin dikkate alınması yararlı olabilir. Bu birleşmelerin sınır ötesi bir yapıda olması, özellikle bu konuda tecrübeli işletmelerin

hedeflenmesi, sektörün daha hızlı ve sağlıklı yapıya ulaşmasını sağlayabilir. Bu durum değeri daha yüksek havayolu işletmelerinin oluşmasına katkı sağlayabilir.

KAYNAKÇA

Adler, H.A. “Ulaştırmada Sektör Planlaması” Çev. Y. Özden, DPT Yayınları, Ankara, 1973

Ahipaşaoğlu, H.S. ve Arıkan, İ. “Seyahat İşletmeleri Yönetimi ve Ulaştırma Sistemleri” Detay Yayıncılık, Ankara, 2003

Akgüngör, A.P. ve Demirel, A. “Türkiye’de Ulaştırma Sistemlerinin Analizi ve Ulaştırma Politikaları” Pamukkale Üniversitesi Mühendislik Bilimleri Dergisi, C.10, S.3, 2004

Alp, A. “Uluslararası Mali Piyasalardaki Gelişmeler ve Türkiye” İMKB Yayını, Ankara, 2002

Atasoy, V. “Türkiye’de Ulaştırma Kesiminin Yapısı ve Finansmanı” Ulaştırma Bakanlığı Yayınları, Ankara, 1987

Bakırcı, M. “Ulaşım Coğrafyası Açısından Türkiye’de Havayolu Ulaşımının Tarihsel Gelişimi ve Mevcut Yapısı” Marmara Coğrafya Dergisi, S.25, Ocak-2012, S.340-377, İstanbul, 2012

Barda, S. “Münakale Ekonomisi” İ.Ü. İktisat Fakültesi Yayını, No.154, Akgün Matbaası, 1964

Bekiroğlu, C. “Türkiye’de İşsizlik Sorununun Çözömlenmesinde Uygulanan Ekonomi Politikalarının Analizi” Yüksek Lisans Tezi, Kadir Has Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Finans Bankacılık Yüksek Lisans Programı, İstanbul, 2010

Berber, M. ve Artan, S. “Türkiye’de Enflasyon-Ekonomik Büyüme İlişkisi: Teori, Literatür ve Uygulama” Atatürk Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi, C.18, S.3-4, 2004

Berberoğlu, N. “Mikro İktisat Teorisi” Birlik Matbaacılık, Eskişehir, 1998

Candemir, Y. “Ulaştırma Eğitim ve Öğretimi: Dünyada ve Türkiye’de” 6. Ulaştırma Kongresi (Bildiriler), TMMOB Yayınları, 2005

Colander, D.C. &Gamber, E.N. “Macroeconomics” UpperSaddleRiver, New Jersey: PrenticeHall, 2002

Çalık, S. “Avrupa Birliği Ulaştırma Politikası ve Türkiye’nin Uyumu” Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Avrupa Birliği Anabilim Dalı, Avrupa Birliği Programı Yüksek Lisans Tezi, 2008

Çancı, M. ve Erdal, M. “Uluslararası Taşımacılık Yönetimi” 2.Basım, UTİKAD Yayınları, İstanbul, 2003

Çapraz, N. “Ekonomik Bunalımların Dünyada ve Türkiye’de Yansımaları” Der Yayınları, İstanbul, 2001

Çatalpınar, S.Ş. “Ulaştırma Politikaları” 5. Ulaştırma Kongresi (Bildiriler) TMMOB Yayınları, İstanbul, 2001

Çeliktan, S. “Yerleşme Strüktürü, Ulaşım Politika ve Planlaması”. 3. Ulaştırma Kongresi (Bildiriler) TMMOB Yayınları, İstanbul, 1995

Doğan, A. “Hava Kargo Taşımacılığının Türkiye Ekonomisindeki Yeri” Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Anadolu Üniversitesi, Eskişehir, 2003

Duman, E. “Krizlerin Anatomisi: 1929 Ekonomik Buhranı ve 2008 Küresel Krizin Karşılaştırılması” Karamanoğlu Mehmetbey Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İktisat Bilim Dalı, Karaman, 2011

Durukan, M.B. “İstanbul Menkul Kıymetler Borsası’nda Makro Ekonomik Değişkenlerin Hisse Senedi Fiyatlarına Etkisi” İMKB Dergisi, Y.3, S.11, Temmuz-Ağustos, İstanbul, 1999

Elker, C. “Ulaşımında Politika ve Pratik” Gölge Ofset Matbaacılık, 2002

Erel, A. “Ulaştırma Sistemlerinde Fonksiyonel Sınıflandırma İçin Bir Yaklaşım”, 5. Ulaştırma Kongresi (Bildiriler), İstanbul, TMMOB Yayınları, 2001

Ergün, İ. “Türkiye’nin Kalkınmasında Ulaştırma Sektörü” Hacettepe Üniversitesi, İ.İ.B.F. Yayınları, Ankara, 1985

Erkan, H. “Piyasa Ekonomisine Fonksiyonel İşlerlik Kazandırmak Açısından Rekabet Teorisi ve Politikası” Hacettepe Üniversitesi, İ.İ.B.F. D. C.3, S.1-2, 1985

Ersezer, D. “Gelir dağılımı Politikası ve Araçları” Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi C.16, S.1, 2006

ESİAD (Ege Sanayicileri ve İşadamları Derneği), “Ege Bölgesinde Ulaştırma Sektörünün Sorunları ve Ekonomik Etkinliğinin Arttırılması”, ESİAD Yayını, No.94, ESA-5, İzmir, 1994

Gerçek, H. “Otoyolların Mali ve Ekonomik Değerlendirilmesi” 5. Ulaştırma Kongresi Bildiriler Kitabı, TMMOB, İnşaat Mühendisleri Odası, İstanbul Şubesi, İstanbul, 2001

Gök, A. “Sivil Havayolu Taşımacılığı Sektöründe İş Modelleri ve Türkiye’de Uygulanabilirliğine İlişkin Model Önerisi” Ege Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü İşletme Anabilim Dalı İşletme (MBA) Yüksek Lisans Programı Dönem Projesi, 2012

Gözler, K. “Devletin Genel Teorisi” Ekin Yayınları, Bursa, 2007

Güran, M.C. ve Cingi, S. “Devletin Ekonomik Müdahalelerinin Etkinliği” Akdeniz Üniversitesi, İ.İ.B.F. S.3, Antalya, 2002

Güven, H.S. “Türkiye’de Ulaşım Sistemi ve Karayolu Ulaştırma Kooperatifleri” TODAİE Yayınları, 1982

Han, E. ve Kaya, E.A. “İktisadi Kalkınma ve Büyüme”, Anadolu Üniversitesi Yayınları, Eskişehir, 2004

Kanalıcı, H. “Hisse Senedi Fiyatlarının Tespiti ve Tesir Eden Faktörler” SPK Yayınları, N.77, İstanbul, 1997

Karluk, R. “Cumhuriyet’in İlanından Günümüze Türkiye Ekonomisinde Yapısal Dönüşüm” Beta Basım, İstanbul, 2005

- Koçel, T. “İşletme Yöneticiliği” 9. Basım, Beta Basım Yayım Dağıtım, İstanbul, 2003
- Kutlu, E. ve Eşkinat, R. “Dünya Ekonomisi” Etam Matbaa, Eskişehir, 2002
- Landes, D.S. “Kapitalizmin Doğuşu” İnsan Yayınları, İstanbul, 1998
- Oktar, S. “Enflasyon Hedeflemesi Para Politikasının Güvenilirliği ve Fiyat İstikrarı” Bilim Teknik Yayınevi, İstanbul, 1998
- Orhan, O.Z. “Başlıca Enflasyon Teorileri ve İstikrar Politikaları” Filiz Kitabevi, İstanbul, 1995
- Öktem, Z. “Sivil Havayolu Kargo Taşımacılığında Fiziksel Dağıtım ve Sorunlara Çözüm Önerileri” Yüksek Lisans Tezi, Marmara Üniversitesi, Sosyal Bilimler Üniversitesi, İstanbul, 1992
- Öncü, E. “Ulaştırmada Uzun Dönemde Beklenen Gelişmeler ve Eğilimler” 3. Ulaştırma Kongresi (Bildiriler) TMMOB Yayınları, İstanbul, 1995
- Özbilen, Ş. “Maliye Politikası” Atila Kitabevi, Ankara 1999
- Özen, S. ve Koldemir, B. “Ulaştırma Genel Politikaları ve Planları Sorunu, Çözüm Yaklaşımları” 6. Ulaştırma Kongresi (Bildiriler) TMMOB Yayınları, İstanbul, 2005
- Özer, D. ve Kişi, H. “Avrupa Birliği Ortak Ulaştırma Politikası ve Türkiye” Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi Dergisi, C.3, S.2, 2011
- Saatçioğlu, C. “Ulaştırma Sistemleri ve Politikaları, Türkiye-Avrupa Birliği Uygulamaları” Gazi Kitabevi, Ankara, 2006
- Sarılgan, A.E. “Türkiye’de Bölgesel Havayolu Taşımacılığının Geliştirilmesi İçin Yapılması Gerekenler” Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi, C.11, S.1, 2011
- Savaş, V. “Politik İktisat” İkinci Baskı, Beta Basım Yayın, İstanbul, 1994
- Savaş, V. “Politik İktisat” 5.Basım, Beta Yayınevi, İstanbul, 2005

Sharp, C.H. “Ulaştırma İktisadı” Çev. Ü.Şensen, Ak Yayınları, İstanbul, 1978

SHGM, 9. Ulaştırma Şurası: Havayolu Ulaştırma Komisyonu Raporu, Ankara, 1998

Sözmez, M. “Gelir Uçurumu ve Gelirin Adaletsiz Bölüşümü” OM Yayıncılık, İstanbul, 2001

Şengür, Y. “Havayolu Taşımacılığında Düşük Maliyetli Taşıyıcılar ve Türkiye’deki Uygulamaların Araştırılması” Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Eskişehir, 2004

T.C. Ekonomi Bakanlığı, “Türkiye Yatırım Danışma Konsey İlerleme Raporu 2012

TMMOB, Makine Mühendisleri Odası, “Ulaşımında Demiryolu Gerçeği” Oda Raporu, Yayın No. MMO/592 3.Baskı, Nisan 2012

Ünlü, Z.F. “Tedarik Zinciri Yönetimi, Lojistik ve Taşımacılıkta Bilişim Teknolojileri ve Uygulamaları” Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, 2007

Yıldırım, K. ve Karaman, D. “Makroekonomi” 3. Basım, Eğitim Sağlık ve Bilimsel Araştırma Çalışmaları Vakfı Yayınları, Eskişehir, 2003

İNTERNET KAYNAKLARI

Altınok, S. “Türkiye’de Ulaştırma Politikaları, Karayolları ve Demiryollarının Mukayesesi” S.Ü. İ.İ.B.F. Sosyal ve Ekonomik Araştırmalar Dergisi, s.79 http://www.iibf.selcuk.edu.tr/iibf_dergi/dosyalar/61347889200.pdf (10.01.2013)

Birleşmiş Milletler Genel Kurulu, “İnsan Hakları Evrensel Beyannamesi”, Uluslararası Bildiri, Karar No: 217 A(III), 10.12.1948, <http://www.tbmm.gov.tr/komisyon/insanhaklari/pdf01/203-208.pdf> (10.01.2013)

Birleşmiş Milletler Genel Kurulu, “Kişisel ve Siyasal Haklar Uluslararası Sözleşmesi” Uluslararası Sözleşme, Karar No: 2200, 16.12.1966 <http://www.tbmm.gov.tr/komisyon/insanhaklari/pdf01/53-73.pdf> (10.01.2013)

Çelik, H.M. “Sürdürülebilir Ulaşım ve Türkiye Kentleri Ulaştırma Sorunları” TMMOB, İzmir Kent Sempozyumu, s.103 <http://www.imoizmir.org.tr/UserFiles/File/Izmir-Kent-Sempozyumu/bildiriler/bildiriler/200865.pdf> (10.01.2013)

Doğan, E.M. “Şehirlerarası Ulaşım Talebini Etkileyen Faktörlerin Analizi: Atatürk Üniversitesi Öğrencileri Üzerine Bir Uygulama” s.346 <http://e-dergi.atauni.edu.tr/index.php/SBED/article/viewFile/325/320> (10.01.2013)

Karşılaştırmalı Makro İktisat, “Klasik Makro İktisat Teorisi” s.10 <http://www.murathanyayin.com.tr/Custom/OdesisMc/icerik%20ve%20icindekiler/kmak%20icerik.pdf> (11.01.2013)

Kaya, S. “Türkiye’de Ulaştırma Sektörünün Genel Görünümü ve Sorunları” AR&GE, Sektörel, Şubat 2008, s.32 http://www.izto.org.tr/portals/0/iztogenel/dokumanlar/turkiyede_ulasirma_sektorunun_genel_gorunumu_s_kaya_26.04.2012%2021-21-15.pdf (10.01.2013)

Kongar, E. “Ekonomik Büyüme ve Kültürel Kalkınma” http://www.kongar.org/makaleler/mak_mi.php (10.01.2013)

Korul, V. ve Küçükönel, H. “Türk Sivil Havacılık Sisteminin Yapısal Analizi” s.25 <http://eab.ege.edu.tr/pdf/3/C1-S1-2-M4.pdf> (11.01.2013)

Kuştepelı, Y. ve Gülcan, Y. “Türkiye’de Makroekonomik İstikrar ve Özelleştirme” s.17 http://www.researchgate.net/publication/26497760_TRKYEDE_MAKROEKONOMK_STKRAR_VE_ZELLETRME (11.01.2013)

MMO, Makine Mühendisleri Odası, Ulaşımında Demiryolu Gerçeği, “Ulaştırmanın Önemi” http://www.mmo.org.tr/resimler/dosya_ekler/6a9e2da28c80651_ek.pdf?tipi= (10.01.2013)

SHGM, Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü, Hava Seyrüsefer Yıllık Emniyet Raporu, 2010 <http://web.shgm.gov.tr/doc4/nsa.pdf> (11.01.2013)

SHGM, Ulaştırma Bakanlığı Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü, 2010 Faaliyet Raporu, <http://web.shgm.gov.tr/doc4/2010fr.pdf> (11.01.2013)

SHGM, Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü 2007 Faaliyet Raporu <http://www.shgm.gov.tr/doc/frapor.pdf>, (10.01.2013)

TBMM, Türkiye Büyük Millet Meclisi, Genel Kurul Tutanağı, http://www.tbmm.gov.tr/develop/owa/tutanak_b_sd.birlesim_baslangic?P4=14825&P5=H&page1=65&page2=65 (11.01.2013)

TDK, Türk Dil Kurumu, Ulaştırma Tanımı <http://tdkterim.gov.tr/bts/ç> (10.01.2013)

TEPAV, Türkiye Ekonomi Politikaları Araştırma Vakfı, “Türkiye’de Rekabetçilik ve Düzenleme” http://www.tepav.org.tr/tur/admin/dosyabul/upload/turkiyede_rekabetcilik_ve_duzenleme.pdf (11.01.2013)