

T.C.
MARMARA ÜNİVERSİTESİ
ORTADOĞU ARAŞTIRMALARI ENSTİTÜSÜ
ORTADOĞU İKTİSADI ANABİLİM DALI

**TÜRKİYE’NİN D-8 ÜLKELERİ İLE TİCARİ İLİŞKİLERİNDE HAVAYOLU
TAŞIMACILIĞININ YERİ (2002-2012)**

Yüksek Lisans Tezi

ALİ İBRAHİM MURAT AŞKIN

İSTANBUL 2013

T.C.
MARMARA ÜNİVERSİTESİ
ORTADOĞU ARAŞTIRMALARI ENSTİTÜSÜ
ORTADOĞU İKTİSADI ANABİLİM DALI

**TÜRKİYE'NİN D-8 ÜLKELERİ İLE TİCARİ İLİŞKİLERİNDE HAVAYOLU
TAŞIMACILIĞININ YERİ (2002-2012)**

Yüksek Lisans Tezi




ALİ İBRAHİM MURAT AŞKIN

Danışman: PROF.DR. GÜLFETTİN ÇELİK

İSTANBUL 2013

TEZ ONAYI

Enstitümüzün, Ortadoğu İktisadı Anabilim Dalında Yüksek Lisans öğrenimi gören 506210009 no. lu Ali İbrahim Murat AŞKIN' nın hazırladığı "Türkiye'nin D-8 Ülkeleri İle Ticari İlişkilerinde Havayolu Taşımacılığının Yeri (2002-2012)" konulu yüksek lisans tezi ile ilgili tez savunması ve sözlü sınavı Lisansüstü Eğitim-Öğretim ve Sınav Yönetmeliği'nin 15. maddesi uyarınca 23.07.2013... tarihinde saat 14.30... 'da yapılmış sorulara alınan cevaplar sonucunda adayın tezinin ...kabul... ne OYBİRLİĞİ/OYÇOKLUĞUYLA karar verilmiştir.

| JÜRİ ÜYESİ | KANAATI | İMZA |
|---------------------------------|---------|---|
| Prof. Dr. Gülfettin ÇELİK | Olumlu |  |
| Yard. Doç. Dr. İ. Murat BOZKURT | Olumlu |  |
| Doç. Dr. Nuri TINAZ | Olumlu |  |

GENEL BİLGİLER

| | |
|--------------------|--|
| İsim ve Soyadı | : Ali İbrahim Murat Aşkın |
| Anabilim Dalı | : Ortadoğu İktisadı |
| Tez Danışmanı | : Prof. Dr. Gülfettin Çelik |
| Tez Türü ve Tarihi | : Yüksek Lisans - Ağustos 2013 |
| Anahtar Kelimeler | : D-8 Ekonomik İşbirliği Teşkilatı, Havayolu Taşımacılığı |

ÖZET

TÜRKİYE’NİN D-8 ÜLKELERİ İLE TİCARİ İLİŞKİLERİNDE HAVAYOLU TAŞIMACILIĞININ YERİ 2002-2012

Dünya ticaret hacmindeki artışlar, küreselleşme, gayri safi hasılda büyüme, yeni teknoloji ve geniş gövdeli uçakların üretimi, insanların konfora ve zamana daha fazla kıymet vermeleri gibi sebeplerle havayolu yolcu ve kargo taşımacılığı son yıllarda hızla gelişen taşımacılık türü haline gelmiştir.

Küresel ölçekte yaşanan tüm bu gelişmeler sektörün hızla büyümesini beraberinde getirmiş, sivil havacılık politikaları dünyanın pek çok ülkesinde olduğu gibi, Türkiye’nin de temel politikalarından biri haline gelmiştir. Ülkemizde, iç hat havayolu taşımacılığının serbestleştirilmesi, havaalanlarında kamu-özel sektör işbirliği ve dışa açılım uygulamaları ve hava aracı bakım faaliyetlerindeki gelişmeler sonucunda havayolu taşımacılığı sektörü önemli bir gelişme kaydetmiştir.

Havacılık sektörü, ticari ve turizm ilişkilerinin gelişmesinde ve coğrafi konumu itibarıyla yoğunlaşan ve çeşitlenen dış ilişkilerimizin hayata geçirilmesinde büyük rol oynamakta ve Türkiye’nin sosyal ve ekonomik kalkınması bakımından da politika öncelikleri arasında önemli bir yer tutmaktadır. Türk sivil havacılık sektöründeki gelişmelerin yanı sıra bölgesel düzeydeki işbirlikleri ve uluslararası çok taraflı

platformlarda yürütülen aktif çalışmalar neticesinde bulunduğumuz coğrafyadaki ülkelerle ilişkilerin geliştirilerek Türk sivil havacılığının yeni pazarlara açılması ve Türk sivil havacılık sektörünün yurt dışındaki yatırım imkânlarının önü açılmıştır.

Bu çalışma ile Türkiye'nin yürüttüğü bölgesel işbirliği inisiyatifleri arasında yer alan D-8 Ekonomik İşbirliği Teşkilatı üye ülkeleri ile havayolu taşımacılığı alanında mevcut işbirliğinin ticari, ekonomik ve kültürel ilişkilerin gelişmesine olan katkısı incelenmeye çalışılmıştır. D-8 ülkeleri ile sivil havacılık alanında yapılacak işbirliğinin Türkiye'ye sağlayacağı ekonomik kazanımlar açısından son derece önemli bir girişim olduğu görülmüştür. Türkiye D-8 ülkeleri ile ikili ve çok taraflı anlaşmalarla uçulan nokta sayısı ve uçuş ağını genişletmek ve sefer artışları yapmak suretiyle özel sektörümüzün bu pazarda yer almasını sağlamış, yeni işbirliği olanakları oluşturulmuştur. D-8 ülkeleri ile hava ulaştırma ağının yaygınlaştırılması ile mevcut ticari, ekonomik ve kültürel ilişkilerimizin daha da gelişmesine katkıda bulunulmuştur.

GENERAL KNOWLEDGE

| | |
|-------------------------|---|
| Name and Surname | : Ali İbrahim Murat Aşkın |
| Field | : Economics of the Middle East |
| Supervizor | : Professor Gülfettin Çelik |
| Degree Awarded and Date | : Master - August 2013 |
| Keywords | : D-8 Organization for Economic Cooperation, Airport Transport |

ABSTRACT

THE IMPORTANCE OF AIR TRANSPORTATION IN TRADE RELATIONS BETWEEN TURKEY AND D-8 COUNTRIES 2002- 2012

Increases in the volume of world trade, globalization, the growth of the GDP, the production of high-tech wide-body aircrafts, and reasons why people give more attention on comfort and time, have made airline passenger and cargo transportation a fast-growing type of transport in recent years.

All of these developments on a global scale brought about the rapid growth of the sector, as well, like many other countries of the world, civil aviation policies has become one of the main policies of Turkey. In our country, a result of the liberalization of domestic air transport, public-private sector cooperation in airports, outward opening applications, and developments in aircraft maintenance operations, air transport industry has made a significant improvement.

The aviation sector plays a major role in thriving trade and tourism relations and implementation of intensifying and diversifying external relations due to geographical location, and has an important place in political policy priorities regarding

the social and economic development of Turkey. Right along with developments in the Turkish civil aviation sector, collaborations at the regional level and as a result of active studies in multilateral cooperation and international platforms, the Turkish civil aviation were carried out in new markets by developing relations with countries in geography and Turkish civil aviation sector was opened to foreign investment opportunities.

In this study, one of regional co-operation initiatives undertaken by Turkey, which is the existing collaboration in the field of air transport among the D-8 Organization for Economic Co-operation member countries, has been studied in terms of the contribution to the development of trade, economic and cultural relations. It has been seen that cooperation between D-8 countries and Turkey in the field of civil aviation was an extremely important initiative in terms of economic gains. By bilateral and multilateral agreements between Turkey and D-8 countries, increases in the number of destinations and flight times, and expanding the network, it was provided for the private sector to get involved in this market and created new opportunities for cooperation. Dissemination of air transport network among D-8 countries contributed to existing commercial, economic and cultural relations to be developed further.

ÖNSÖZ

D-8 Ekonomik İşbirliği Teşkilatı geliştirmekte olan 8 ülke, (Bangladeş, Endonezya, İran, Malezya, Mısır, Nijerya, Pakistan ve Türkiye) arasında ekonomik işbirliğini geliştirmek ve ticareti arttırmak, üye ülkeler arasında karşılıklı iktisadi, teknik, kültürel ve siyasi alanda dayanışmayı pekiştirmek ve dünya ekonomileri ile bütünleşmek amacıyla kurulmuştur. D-8, ülkeleri ve kapsadığı coğrafi alan dikkate alındığında bölgesel olmaktan çok küresel bir görünüm arz etmektedir. D-8'ler faaliyet ve çalışmalarını ağırlıklı olarak başta Zirve olmak üzere muhtelif düzeyde toplantıların düzenlenmesi oluşturmaktadır. Bu toplantılarda bir yandan D-8'in amaç ve hedeflerine yönelik politikalar oluşturulurken, diğer yandan işbirliği alan ve konularına yönelik bazı somut işbirliği proje ve konuları da ele alınmaktadır. Bu çerçevede D-8 ülkeleri ile sivil havacılık alanında ilişkileri geliştirmek amacıyla harekete geçen Türkiye, üye ülkelerin işbirliği alanlarına sivil havacılığın da resmi olarak dahil edilmesini sağlamıştır. D-8 üyesi ülkeler ile sivil havacılık alanındaki ilişkilerin geliştirilmesi ve Türk Sivil Havacılık İşletmelerine iş yapma imkanı sağlanması bakımından ülkemize sağlayacağı ekonomik kazanımlar açısından son derece önemlidir.

Bu çalışma ile Türkiye ile D-8 üye ülkeleri arasında havayolu taşımacılığı alanında işbirliği olanaklarının geliştirilmesi ve havayolu taşımacılığının üye ülkeler arasında ticari, ekonomik ve kültürel ilişkilerin gelişmesine olan katkısı incelenmeye çalışılmıştır. Bu çalışmanın başından itibaren her konuda büyük ilgi, destek ve yardımlarını esirgemeyen tez danışmanım değerli hocam Prof. Dr. Gülfettin Çelik'e, çalışmaya görüşleri ile katkıda bulunan Sivil Havacılık Genel Müdür Yardımcısı Sayın Bahri Kesici'ye ve desteğini benden esirgemeyen saygı değer eşim Büşra Aşkın'a çok teşekkür ederim.

İstanbul, 2013

Ali İbrahim Murat AŞKIN

İÇİNDEKİLER

| | Sayfa No. |
|---------------------|-----------|
| TEZ ONAYI | i |
| ÖZET | ii |
| ABSTRACT..... | iii |
| ÖNSÖZ | vi |
| İÇİNDEKİLER | vii |
| TABLO LİSTESİ | xiii |
| ŞEKİL LİSTESİ | xvi |
| KISALTMALAR | xvii |

GİRİŞ

BİRİNCİ BÖLÜM

ULAŞTIRMA VE HAVAYOLU TAŞIMACILIĞI

| | |
|--|----|
| I.ULAŞTIRMA VE LOJİSTİK | 8 |
| A.Ulaştırma Kavramı | 8 |
| B.Lojistik Kavramı | 10 |
| C.Taşıma Türü Seçimi | 12 |
| II.HAVAYOLU TAŞIMACILIĞI | 14 |
| A.Havayolu Taşımacılığı | 17 |
| B.Havayolu Ulaşımının Gelişimi | 18 |
| 1.Gelişme Dönemi (1918-1938) | 19 |
| 2.Büyüme Dönemi (1938-1958) | 19 |
| 3.Olgunluk Dönemi (1958-1978) | 20 |
| 4.Liberalleşme Dönemi (1978-....) | 21 |
| C.Havayolu Taşımacılığının Ekonomik Özellikleri | 21 |
| 1.Havayolu Taşımacılığı Sektörünün Oligopolistik Özellikleri | 22 |
| 2.Hava Taşımacılığının Sektörel Özellikleri | 24 |
| D.Havayolu Taşımacılığında Eğilimler | 28 |
| 1.Havayolu İşletmeciliğinde Serbestleşme | 29 |
| 2.Düşük Maliyetli Havayolu İşletmelerinin Yaygınlaşması | 30 |

| | |
|---|----|
| 3.Bölgesel Havayolu Taşımacılığı | 30 |
| 4.Küresel ve Kesintisiz Uçuş Ağları | 31 |
| 5.Havaalanı İşletmeciliğinde Serbestleşme | 32 |
| a)Havaalanlarında Ticarileşme Eğilimi | 33 |
| b)Havaalanlarında Özelleştirme Eğilimi | 34 |
| c)Havaalanlarında Küreselleşme Eğilimi | 35 |
| 6.Ticari Uçak Üretimi | 35 |

İKİNCİ BÖLÜM

DÜNYA HAVAYOLU TAŞIMACILIĞI VE TÜRKİYE’NİN YERİ

| | |
|--|----|
| I.DÜNYADA HAVAYOLU TAŞIMACILIK GELİŞİMİ | 39 |
| II.DÜNYA HAVA TAŞIMACILIK GELİŞİM ÖNGÖRÜLERİ | 42 |
| III.TÜRKİYE’DE HAVAYOLU TAŞIMACILIĞI | 46 |
| A.Türkiye'nin Ulaştırma Sistemi | 46 |
| B.Türkiye'de Sivil Havacılığın Gelişimi | 48 |
| C.Türkiye’de Ulaşım Sektörü İçinde Havayolu Ulaşımı Ve Gerçekleşmeler | 51 |
| D.Havayolu Ulaşımı Gerçekleşmeleri ve Ulusal Öngörüler | 55 |
| IV.TÜRK HAVACILIK SİSTEMİNDE GELİŞMELER | 60 |
| A.İç Hat Havayolu Taşımacılığının Serbestleştirilmesi | 60 |
| B.THY’nin Özelleştirilmesi ve Rekabet Hukuku Bakımından Etkileri | 64 |
| C.Havaalanlarında Kamu-Özel Sektör İşbirliği ve Dışa Açılım Uygulamaları ... | 66 |
| D.Hava aracı Bakım Faaliyetlerindeki Gelişmeler | 68 |
| V.TÜRK SİVİL HAVACILIK SİSTEMİ GZFT ANALİZİ | 70 |
| A.Güçlü Yönler | 70 |
| B.Zayıf Yönler | 71 |
| VI.TÜRKİYE’NİN DAHİL OLDUĞU ULUSLAR ARASI KURULUŞLAR..... | 72 |

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM
D-8 EKONOMİK İŞBİRLİĞİ TEŞKİLATI VE SİVİL HAVACILIK
ALANINDA İŞBİRLİĞİ

| | |
|---|----|
| I.D-8 EKONOMİK İŞBİRLİĞİ TEŞKİLATI | 73 |
| A.Kuruluşu ve Amacı | 73 |
| B.Amaç ve İlkeler | 74 |
| C.D-8'in Organları | 75 |
| D.İşbirliği Alanları, Faaliyet ve Projeler | 76 |
| 1.Ticaret | 76 |
| 2.Sanayi | 77 |
| 3.Haberleşme, Enformasyon, Bilim Ve Teknoloji | 77 |
| 4.Tarım | 78 |
| 5.Finans, Bankacılık, Özelleştirme | 78 |
| 6.Yoksulluğun Önlenmesi, İnsan Kaynaklarının Geliştirilmesi | 79 |
| 7.Kırsal Kalkınma | 79 |
| 8.Enerji | 79 |
| 9.Çevre | 80 |
| E.D-8 Tercihli Ticaret Sistemi | 80 |
| F.D-8 Ülkelerinin Önemi | 81 |
| 1.D-8 Ülkelerinin Jeopolitik Önemi | 82 |
| 2.D-8 Ülkelerinin Ekonomik Potansiyeli | 83 |
| II.SİVİL HAVACILIK ALANINDA İŞBİRLİĞİ | 89 |
| A.D-8 Sivil Havacılık Alanında İşbirliği Tarihçesi | 89 |
| 1.Birinci Toplantı: 28-29 Haziran 2007, Antalya, Türkiye | 90 |
| 2.İkinci Toplantı: 08-10 Eylül 2007, İsfahan, İran | 91 |
| 3.Üçüncü Toplantı 17-18 Haziran 2008, Bali, Endonezya | 92 |
| 4.Dördüncü Toplantısı 26-27 Kasım 2010, Antalya, Türkiye | 93 |
| 5.Beşinci Toplantı 8-9 Haziran 2011, Jakarta, Endonezya | 95 |
| 6.Altıncı Toplantı, 18-19 Ekim 2012, Abuja, Nijerya | 97 |
| B.Sivil Havacılık İşbirliği Alanları | 98 |
| 1.Türkiye'nin Uçak Bakım Ve Eğitim Merkezi Olma Projesi | 98 |

| | |
|--|-----|
| 2.D-8 Ülkeleri, Havacılık Ve Uzay Sanayinde İşbirliği | 100 |
| 3.D-8 Ülkeleri, Türk Modeli Olarak Bilinen Yap İşlet Devret Modeli | 100 |

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

TÜRKİYE’NİN D-8 ÜLKELERİ İLE TİCARİ İLİŞKİLERİNDE HAVAYOLU TAŞIMACILIĞI (2002-2012)

I.TÜRKİYE-BANGLADEŞ TİCARİ İLİŞKİLERİNDE HAVAYOLU

| | |
|--|------------|
| TAŞIMACILIĞI | 104 |
| A.Ticari İlişkiler | 104 |
| B.Hava Ulaştırma İlişkileri | 106 |
| C.Dış Ticaret | 107 |
| 1.Havayolu İle İhracat | 109 |
| 2.Havayolu İle İthalat | 113 |
| D.Turizm ve Havayolu Ulaştırması | 117 |

II.TÜRKİYE-ENDONEZYA TİCARİ İLİŞKİLERİNDE HAVAYOLU

| | |
|--|------------|
| TAŞIMACILIĞI | 119 |
| A.Ticari İlişkiler | 119 |
| B.Hava Ulaştırma İlişkileri | 121 |
| C.Dış Ticaret | 122 |
| 1.Havayolu İle İhracat | 125 |
| 2.Havayolu İle İthalat | 129 |
| D.Turizm ve Havayolu Ulaştırması | 133 |

III.TÜRKİYE-İRAN TİCARİ İLİŞKİLERİNDE HAVAYOLU TAŞIMACILIĞI

| | |
|--|------------|
| TAŞIMACILIĞI | 135 |
| A.Ticari İlişkiler | 135 |
| B.Hava Ulaştırma İlişkileri | 136 |
| C.Dış Ticaret | 139 |
| 1.Havayolu İle İhracat | 141 |
| 2.Havayolu İle İthalat | 145 |
| D.Turizm ve Havayolu Ulaştırması | 147 |

| | |
|--|-----|
| IV.TÜRKİYE-MALEZYA TİCARİ İLİŞKİLERİNDE HAVAYOLU | |
| TAŞIMACILIĞI | 149 |
| A.Ticari İlişkiler | 149 |
| B.Hava Ulaştırma İlişkileri | 151 |
| C.Dış Ticaret | 153 |
| 1.Havayolu İle İhracat | 155 |
| 2.Havayolu İle İthalat | 158 |
| D.Turizm ve Havayolu Ulaştırması | 161 |
| V.TÜRKİYE-MISIR TİCARİ İLİŞKİLERİNDE HAVAYOLU TAŞIMACILIĞI | |
| A.Ticari İlişkiler | 164 |
| B.Hava Ulaştırma İlişkileri | 166 |
| C.Dış Ticaret | 168 |
| 1.Havayolu İle İhracat | 170 |
| 2.Havayolu İle İthalat | 173 |
| D.Turizm ve Havayolu Ulaştırması | 177 |
| VI.TÜRKİYE-NİJERYA TİCARİ İLİŞKİLERİNDE HAVAYOLU TAŞIMACILIĞI | |
| A.Ticari İlişkiler | 181 |
| B.Hava Ulaştırma İlişkileri | 183 |
| C.Dış Ticaret | 184 |
| 1.Havayolu İle İhracat | 187 |
| 2.Havayolu İle İthalat | 190 |
| VII.TÜRKİYE-PAKİSTAN TİCARİ İLİŞKİLERİNDE HAVAYOLU | |
| TAŞIMACILIĞI | 193 |
| A.Ticari İlişkiler | 193 |
| B.Hava Ulaştırma İlişkileri | 195 |
| C.Dış Ticaret | 196 |
| 1.Havayolu İle İhracat | 200 |
| 2.Havayolu İle İthalat | 206 |
| D.Turizm ve Havayolu Ulaştırması | 210 |

BEŞİNCİ BÖLÜM
KÜRESEL EKONOMİK GELİŞMELER ÇERÇEVESİNDE D-8 ÜLKELERİ
ULAŞTIRMA PERSPEKTİFİ

| | |
|---|-----|
| I.D-8 ÜLKELERİ ULAŞTIRMA PERFORMANS DEĞERLENDİRMESİ | 213 |
| A.Lojistik Performans Değerlendirmesi | 213 |
| B.Ulaştırma Strateji ve Vizyonu | 224 |
| II.D-8 ÜLKELERİ HAVAYOLU TAŞIMACILIĞI PROJEKSİYONU | 229 |
| A.D-8 Ülkeleri Havayolu Taşımacılığı Perspektifi | 229 |
| B.Genel Değerlendirme ve Öneriler | 239 |
| SONUÇ | 243 |
| EKLER | 247 |
| KAYNAKÇA | 348 |

TABLO LİSTESİ

| | Sayfa No. |
|--|------------------|
| Tablo 1 : Dünya Ticari Uçak Filosu Ve Beklentiler 2011-2031 | 36 |
| Tablo 2 : Ekonomik Büyüme Oranları Ve Bölgesel Uçak Talebi | 37 |
| Tablo 3 : Petrol Fiyatlarının Havayolları İşletme Maliyetine Etkisi | 41 |
| Tablo 4 : Dünya Yolcu Trafiği Artış Öngörülleri | 43 |
| Tablo 5 : Dünya Kargo Trafiği Gelişim Öngörülleri | 45 |
| Tablo 6 : Dünyada Yeni Uçak – Toplam Uçak Öngörülleri | 46 |
| Tablo 7 : Ulaştırma Türlerine Göre Altyapı Bilgileri 2007-2011 | 52 |
| Tablo 8 : Türk Hava Yolu Şirketlerinin Lisans Kapsamı | 63 |
| Tablo 9 : D-8 Ülkeleri Ekonomik Göstergeler | 85 |
| Tablo 10 : D-8 Toplam Ticaret 2011 | 86 |
| Tablo 11 : D-8 İç Ticaret Hacmi 2011 | 87 |
| Tablo 12 : Türkiye İle Bangladeş Arasındaki Ticaret Hacmi (Dolar) 2002-2012 | 108 |
| Tablo 13 : Türkiye'nin Bangladeş'e İhraç Ettiği Başlıca Ürün Grupları (Dolar) 2010-2012 | 109 |
| Tablo 14 : Türkiye'nin Bangladeş'e Havayolu İle İhracatı 2002-2012 | 110 |
| Tablo 15 : 2012 Yılı Bangladeş'e Havayolu İle İhraç Edilen Başlıca Ürün Grupları | 111 |
| Tablo 16 : Türkiye'nin Bangladeş'ten İthal Ettiği Başlıca Ürün Grupları (Dolar) 2010-2012 | 113 |
| Tablo 17 : Türkiye'nin Bangladeş'ten Havayolu İle İthalatı 2002-2012 | 114 |
| Tablo 18 : Bangladeş'ten Havayolu İle İthal Edilen Başlıca Ürün Grupları 2011-2012 | 116 |
| Tablo 19 : Bangladeş'ten Türkiye'ye Gelen Ziyaretçi Sayısı Ve Ulaşım Şekli | 118 |
| Tablo 20 : Türkiye İle Endonezya Arasındaki Dış Ticaret Hacmi (Dolar) 2002-2012 | 123 |
| Tablo 21 : Türkiye'nin Endonezya'ya İhraç Ettiği Başlıca Ürün Grupları (Dolar) 2010-2012 | 124 |
| Tablo 22 : Türkiye'nin Endonezya'ya Havayolu İle İhracatı 2002-2012 | 126 |
| Tablo 23 : Türkiye'nin Endonezya'ya İhraç Ettiği Başlıca Ürün Grupları (Dolar) 2010-2012 | 128 |
| Tablo 24 : Türkiye'nin Endonezya'dan Havayolu İle İthalatı 2002-2012 | 130 |
| Tablo 25 : Endonezya'ya Havayolu İle İthal Edilen Başlıca Ürün Grupları | 132 |

| | | |
|-----------------|--|-----|
| | 2011-2012 | |
| Tablo 26 | : Endonezya'dan Türkiye'ye Gelen Ziyaretçi Sayısı Ve Ulaşım Şekli 2000-2011 | 134 |
| Tablo 27 | : Türkiye-İran Dış Ticaret Hacmi (Dolar) 2002-2012 | 139 |
| Tablo 28 | : Türkiye'nin İran'a İhrac Ettiği Başlıca Ürün Grupları (Dolar) 2010-2012 | 140 |
| Tablo 29 | : Türkiye'nin İran'a Havayolu İle İhracatı 2002-2012 | 141 |
| Tablo 30 | : 2012 Yılı İran'a Havayolu İle İhrac Edilen Başlıca Ürün Grupları .. | 142 |
| Tablo 31 | : Türkiye'nin İran'dan İthal Ettiği Başlıca Ürün Grupları (Dolar) 2010-2012 | 144 |
| Tablo 32 | : Türkiye'nin İran'dan Havayolu İle İthalatı 2002-2012 | 145 |
| Tablo 33 | : 2012 Yılı İran'dan Havayolu İle İthal Edilen Başlıca Ürün Grupları | 146 |
| Tablo 34 | : İran'dan Türkiye'ye Gelen Ziyaretçi Sayısı Ve Ulaşım Şekli 2000-2011 | 148 |
| Tablo 35 | : Türkiye-Malezya Dış Ticaret Hacmi (Dolar) 2002-2012 | 153 |
| Tablo 36 | : Türkiye'nin Malezya'ya İhrac Ettiği Başlıca Ürün Grupları (Dolar) 2010-2012 | 154 |
| Tablo 37 | : Türkiye'nin Malezya'ya Havayolu İle İhracatı 2002-2012 | 155 |
| Tablo 38 | : Türkiye'nin Malezya'ya Havayolu İle İhrac Ettiği Başlıca Ürün Grupları 2011-2012 | 157 |
| Tablo 39 | : Türkiye'nin Malezya'dan İthal Ettiği Başlıca Ürün Grupları 2010-2012 | 158 |
| Tablo 40 | : Türkiye'nin Malezya'dan Havayolu İle İthalatı 2002-2012 | 159 |
| Tablo 41 | : 2012 Yılı Malezya'dan Havayolu İle İthal Edilen Başlıca Ürün Grupları | 161 |
| Tablo 42 | : Malezya Turizm Pazarında Türkiye | 162 |
| Tablo 43 | : Malezya'dan Türkiye'ye Gelen Ziyaretçi Sayısı Ve Ulaşım Şekli 2000-2011 | 163 |
| Tablo 44 | : Türkiye-Mısır Dış Ticaret Hacmi (Dolar) 2002-2012 | 169 |
| Tablo 45 | : Türkiye'nin Mısır'a Havayolu İle İhracatı 2002-2012 | 170 |
| Tablo 46 | : 2012 Yılı Mısır'a Havayolu İle İhrac Edilen Başlıca Ürün Grupları | 172 |
| Tablo 47 | : Türkiye'nin Mısır'dan Havayolu İle İthalatı 2002-2012 | 174 |
| Tablo 48 | : Mısır'a Havayolu İle İthal Edilen Başlıca Ürün Grupları 2011-2012 | 176 |
| Tablo 49 | : Mısır Turizm Pazarında Türkiye | 178 |
| Tablo 50 | : Mısır'dan Türkiye'ye Seyahat Eden Ziyaretçi Sayısı Ve Ulaşım Şekli 2002-2012 | 178 |
| Tablo 51 | : Türkiye-Nijerya Dış Ticareti (Milyon Dolar) 2003-2011 | 185 |

| | | |
|-----------------|---|-----|
| Tablo 52 | : Türkiye'nin Nijerya'ya İhraç Ettiği Başlıca Ürün Grupları 2010-2012 | 186 |
| Tablo 53 | : Türkiye'nin Nijerya'ya Havayolu İle İhracatı 2002-2012 | 187 |
| Tablo 54 | : 2011 Yılı Nijerya'ya Havayolu İle İhraç Edilen Başlıca Ürün Grupları | 189 |
| Tablo 55 | : 2012 Yılı Nijerya'ya Havayolu İle İhraç Edilen Başlıca Ürün Grupları | 189 |
| Tablo 56 | : Türkiye'nin Nijerya'dan İthal Ettiği Başlıca Ürün Grupları 2010-2012 | 190 |
| Tablo 57 | : Türkiye'nin Nijerya'dan Havayolu İle İthalatı 2002-2012 | 191 |
| Tablo 58 | : Nijerya'dan Havayolu İle İthal Edilen Başlıca Ürün Grupları 2011-2012 | 192 |
| Tablo 59 | : Türkiye-Pakistan Dış Ticaret Hacmi (Dolar) 2002-2012 | 198 |
| Tablo 60 | : Türkiye'nin Pakistan'a İhraç Ettiği Başlıca Ürün Grupları (Dolar) 2010-2012 | 199 |
| Tablo 61 | : Türkiye'nin Pakistan'a Havayolu İle İhracatı 2002-2012 | 200 |
| Tablo 62 | : Pakistan'a Havayolu İle İhraç Edilen Başlıca Ürün Grupları 2011-2012 | 203 |
| Tablo 63 | : Türkiye'nin Pakistan'dan İthal Ettiği Başlıca Ürün Grupları 2010-2012 | 205 |
| Tablo 64 | : Türkiye'nin Pakistan'dan Havayolu İle İthalatı 2002-2012 | 206 |
| Tablo 65 | : Pakistan'dan Havayolu İle İthal Edilen Başlıca Ürün Grupları 2011-2012 | 209 |
| Tablo 66 | : Pakistan'dan Türkiye'ye Gelen Ziyaretçi Sayısı Ve Ulaşım Şekli 2000-2011 | 212 |
| Tablo 67 | : D-8 Ülkeleri 2012 Yılı Lojistik Performans Endeksi | 216 |
| Tablo 68 | : Sivil Havacılık Müzakereleri 2003-2012 | 233 |
| Tablo 69 | : Türkiye'nin D-8 Ülkeleri İle Toplam Ticareti (Dolar) 2002-2012 ... | 235 |

ŞEKİL LİSTESİ

| | Sayfa No. |
|--|------------------|
| Şekil 1 : Türkiye Geneli Havalimanları Yolcu Trafığı 2003-2012 | 56 |
| Şekil 2 : Türkiye Geneli Havalimanları Uçak Trafığı 2003-2012 | 58 |
| Şekil 3 : Toplam Taşınan Yük Miktarı 2002-2011 | 59 |
| Şekil 4 : Türkiye'nin Bangladeş'e Havayolu İle İhracatı 2002-2012 | 112 |
| Şekil 5 : Türkiye'nin Bangladeş'ten Havayolu İle İthalatı 2002-2012 | 117 |
| Şekil 6 : Türkiye'nin Endonezya'ya Havayolu İle İhracatı 2002-2012 | 127 |
| Şekil 7 : Türkiye'nin Endonezya'dan Havayolu İle İthalatı 2002-2012 | 131 |
| Şekil 8 : Türkiye'ye Havayolu İle Seyahat Eden İranlı Ziyaretçi Sayısı 2000-2011 | 149 |
| Şekil 9 : Türkiye'ye Havayolu İle Seyahat Eden Malezya Vatandaşları 2000-2011 | 164 |
| Şekil 10 : Türkiye'nin Mısır'a Havayolu İle İhracatı 2002-2012 | 173 |
| Şekil 11 : Türkiye'nin Mısır'dan Havayolu İle İthalatı 2002-2012 | 177 |
| Şekil 12 : Türkiye'nin Pakistan'a Havayolu İle İhracatı 2002-2012 | 204 |
| Şekil 13 : Türkiye'nin Pakistan'dan Havayolu İle İthalatı 2002-2012 | 210 |

KISALTMALAR

| | |
|--------------------|--|
| AB | Avrupa Birliği |
| ABD | Amerika Birleşik Devletleri |
| A.g.e. | Adı Geçen Eser |
| Ar-Ge | Araştırma-Geliştirme |
| ATM | Hava Trafik Yönetimi |
| BM | Birleşmiş Milletler |
| BOY | Bakım Onarım Yenileme |
| C. | Cilt |
| D-8 | Developing Eight (Gelişen Sekizler) |
| DEİK | Dış Ekonomik İlişkiler Kurulu |
| DHMI | Devlet Hava Meydanları İşletmesi |
| ECAC | Avrupa Sivil Havacılık Konferansı |
| EUROCONTROL | Avrupa Hava Seyrüseferi Emniyeti Teşkilatı |
| FAA | ABD Sivil Havacılık Teşkilatı |
| GSYH | Gayri Safi Yurtiçi Hâsıla |
| HAVAŞ | Hava Alanları ve Yer Hizmetleri Genel Müdürlüğü |
| IATA | Uluslararası Hava Taşımacılığı Birliği |
| ICAO | International Civil Aviation Organization |
| IMF | International Monetary Fund |
| İKÖ | İslam Konferansı Örgütü |
| KEK | Karma Ekonomik Komisyon |
| KOBİ | Küçük ve Orta İşletmeler |
| LPE | Lojistik Performans Endeksi |
| NAFTA | Kuzey Amerika Ülkeleri Serbest Ticaret Anlaşması |

| | |
|--------------------|--|
| <i>Nu.</i> | Numara |
| <i>OPEC</i> | Petrol İhraç Eden Ülkeler |
| <i>s.</i> | Sayfa |
| <i>S.</i> | Sayı |
| <i>SHGM</i> | Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü |
| <i>STA</i> | Serbest Ticaret Anlaşması |
| <i>TAI</i> | Türk Havacılık ve Uzay Sanayii A.Ş. |
| <i>TAV</i> | Tepe-Akfen-Vie İşletme Hizmetleri A.Ş. |
| <i>THY</i> | Türk Hava Yolları |
| <i>TMAG</i> | Türkiye-Orta Doğu Havacılık Grubu |
| <i>TOBB</i> | Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği |
| <i>TÜİK</i> | Türkiye İstatistik Kurumu |
| <i>USAŞ</i> | Uçak Sanayi A.Ş. |
| <i>YİD</i> | Yap-İşlet-Devret |

GİRİŞ

Havayolu yolcu ve kargo taşımacılığı son yıllarda meydana gelen ekonomik ve sosyal gelişmeler, dünya ticaret hacminin artması, küreselleşme, insanların konfora ve zamana daha fazla değer vermeleri gibi nedenlerden dolayı hızla gelişen taşımacılık türü haline gelmiştir. Ulaşım ve iletişim teknolojilerinde yaşanan gelişmelerin öncelikli olarak hayata geçirildiği havayolu taşımacılığı dünyada baş döndürücü bir hızla gelişmekte ve küresel, bölgesel ve ulusal ekonomik gelişimde önemli bir rol oynamaktadır.

Küresel ölçekte yaşanan tüm bu gelişmelere paralel ülkemizde de havayolu taşımacılığı son on yılda büyük gelişmeler kaydetmiştir. Sivil havacılık politikaları dünyanın pek çok ülkesinde olduğu gibi, Türkiye'nin de temel politikalarından biri haline gelmiştir. Bu bakımdan havayolu taşımacılığı Türkiye'nin dışa açılma politikasının en önemli unsurlarından biridir. Zira havayolu taşımacılığı ülkeleri, kıtaları, toplumları birbirine bir ağ gibi saran havayolu ağıyla bağlamakta, ticaretin ve ekonominin gelişmesi için gerekli olan fırsatları sunmakta, hizmet verdiği yerlerde beraberinde refah ve gelişmişliği getirmektedir.

Türkiye hava ulaştırma alanında Afrika'dan Asya-Pasifik bölgesine, Ortadoğu'dan Akdeniz'e kadar geniş bir coğrafyada ilişkilerini geliştirmekte, bölgesel ve uluslararası çok taraflı platformlarda etkinliğini artırmaktadır. Bu bakımdan dünya üzerindeki yeri incelendiğinde Batı Afrika sahillerinden Güneydoğu Asya adalarına kadar geniş bir yelpaze içinde yer alan D-8 Ekonomik İşbirliği Teşkilatı üye ülkeleri ile ülkemiz arasında havayolu taşımacılığı alanında işbirliğinin tesis edilmesi, üye ülkelere sağlayacağı ticari, ekonomik ve sosyal fayda bakımından önem arz etmektedir.

Bu itibarla bu çalışmanın yapılmasındaki amaç, Türkiye'nin köklü tarihi ve kültürel bağları olan ilkeleri ve kapsadığı coğrafi alan itibariyle bölgesel olmaktan çok küresel bir oluşum özelliği arz eden D-8 ülkeleri ile yapılacak işbirliğinin sadece havayolu taşımacılığı faaliyetleri açısından değil üye ülkeler arasında ticari, ekonomik ve kültürel ilişkilerin gelişmesine sağlayacağı katkı açısından incelenmesinin gerekliliğini ortaya koymaya çalışılmıştır. Çalışmada ayrıca D-8 ülkeleri arasında ticari,

ekonomik ve kültürel ilişkilerin gelişmesinde olmazsa olmaz olarak görülen ilk şartın üye ülkeler arasında ulaşım imkânlarının karşılıklı olarak geliştirilmesi ve Türkiye ile bu ülkeler arasındaki hâlihazırda artış gösteren havayolu yolcu ve yük trafiğinin daha da arttırılması için değerlendirmelerde bulunulmuştur.

Bu çerçevede çalışma beş bölümden oluşmaktadır. İlk bölümde ulaştırmanın insan ihtiyaçlarının karşılanmasında önemli bir role sahip olduğu belirtilmiştir. Zira ulaştırma, taşıtların kullanılmasıyla birlikte karayolu, denizyolu, demiryolu ve havayolu gibi farklı ulaştırma türleri ile bir sistem haline dönüşmüştür. Sanayileşme, nüfus artışı ve yerleşim merkezlerinin yaygınlaşmasına paralel olarak ulaştırma sistemleri de konfor, hız ve emniyet yönünden devamlı gelişmeler kaydetmiştir. Çalışmanın bu bölümünde havacılık endüstrisinde yaşanan hızlı değişim ve gelişimin hayata geçirildiği havayolu taşımacılığının gelişimi 4 dönemde incelemiştir. Bunlar gelişme, büyüme, olgunluk ve liberalleşme (serbestleşme) sonrası dönemleridir. Çalışmada gelişme döneminde sivil havayolu taşımacılığının, posta taşımacılığı ile başladığı ve gelişen uçak teknolojisi ile birlikte yolcu taşımacılığına yönelik uçakların tasarımı sonucunda havayolu taşımacılığında kullanıma başlandığı belirtilmiştir. Büyüme döneminde, uçak üretiminde meydana gelen artış ve hava aracı teknolojisinde yaşanan gelişim sonucunda II. Dünya Savaşı sonrasında uzun mesafeli ve her hava şartlarında uçuşların gerçekleştirildiği, tarifeli havayolu taşımacılığına geçilmiştir. Olgunluk döneminde ise hava yolu şirketlerinin sayısındaki artış ve büyük yolcu uçaklarına olan talebin beraberinde büyük gövdeli uçak tasarım ve imalatındaki teknoloji birikimi sonucunda havayolu taşımacılığının en güvenli ve hızlı ulaşım türü haline geldiği vurgulanmıştır. Son olarak liberalleşme sonrası dönemde havacılık sisteminin tam rekabete açılarak ve tüm ticari kısıtlamaların kalktığı büyük bir sisteme dönüştüğü kaydedilmiştir. Nitekim günümüzde havayolu işletmeleri küreselleşen piyasada uçuş ağlarını genişletmek, diğer pazarlara girebilmek, pazar paylarını ve uçuş sıklıklarını artırmak ve maliyetlerini azaltmak amacıyla stratejik ortaklıklar kurmak zorunda kalmıştır.

Çalışmada havayolu taşımacılığının ekonomik özellikleri oligopolistik ve sektörel özellikler olmak üzere iki alt başlık altında sınıflandırılmıştır. Sektöre giriş koşullarının yüksek olması, ölçek ekonomisi özelliği, işbirlikleri ya da birleşmeler yoluyla büyüme, fiyat kararlılığı fiyat dışı rekabet, karşılıklı ve çoklu bağımlılık ve havayolu taşımacılığı piyasasına giriş önündeki yasal engellerin kaldırılması havayolu

taşımacılığı sektörünün oligopol pazar özellikleri bahsinde açıklanmıştır. Havayolu taşımacılığının devletlerin uluslararası alanda tanıtım, turizm, itibar ve milli savunma gibi stratejik amaçlarına hizmet etmesinden dolayı devlet sübvansiyonu ve desteğine konu olması, ekonomik krizler ve özellikle sektörün yakıt artışlarından azami ölçüde etkilenmesinden dolayı yüksek fiyat esnekliğine sahip olması sektörel özellikler arasında belirtilmiştir. Bunlara ilave olarak hava yolu işletmeleri ulusal ve uluslararası kurallar ve standartlara uygun bir şekilde faaliyetlerini yürütmek zorunda olmalarından dolayı ulusal politika veya uluslararası ilişkiler ve yaptırımlara karşı oldukça hassas bir yapıda olduğu sektörel özellikler arasında incelenmiştir.

Havayolu taşımacılığı sektöründe meydana gelen gelişmeler ve son yıllarda ekonomik alanda yaşanan küreselleşmenin de etkisiyle havayolu ulaşımında önemli gelişmeler yaşanmaktadır. Çalışmada bu gelişmeler sonucunda havayolu taşımacılığında ortaya çıkan başlıca eğilimler; havayolu işletmeciliğinde serbestleşme, düşük maliyetli havayolu işletmelerinin yaygınlaşması, bölgesel havayolu taşımacılığı, küresel ve kesintisiz uçuş ağları, havaalanı işletmeciliğinde serbestleşme ve ticari uçak üretimi alt başlıkları altında açıklanmıştır.

Çalışmanın ikinci bölümünde ise dünyada havayolu taşımacılığının gelişimi ve gelişim öngörülerinin yer aldığı havacılık sektöründe faaliyet yürüten ulusal ve uluslararası kuruluşlar ile birlikte önemli uçak imalatçılarının, dünyada yolcu ve kargo trafik artışları üzerinde gerçekleştirdiği düzenli çalışmalar ve sonuçlarına yer verilmiştir. Bahsi geçen çalışmalarda havayolu taşımacılığının dünyada giderek artan ve karmaşıklaşan küresel dinamiklerin de etkisiyle çarpıcı bir şekilde geliştiği ve alternatif ulaşım sistemlerine oranla öneminin gittikçe arttığı üzerinde durulmuştur. Dünya ekonomilerinde görülen kriz ve petrol fiyatlarındaki artışın havacılık endüstrisi için önemli bir tehdit oluşturduğu vurgulanmıştır. Ayrıca uluslararası havacılık kuruluşları tarafından yayımlanan raporlarda küresel havayolu taşımacılığındaki genel artışın coğrafi bölgelere göre farklılık göstermekle birlikte en büyük gelişmenin Orta Doğu ve Asya-Pasifik Bölgesinde yaşanması beklenmekte olduğu, Avrupa ve Kuzey Amerika bölgelerinde büyümenin ise dünya ortalamasının altında gerçekleşeceği tahminleri yer almıştır.

İkinci bölümde ayrıca Türkiye’de sivil havacılığın tarihsel gelişimi üzerinde durulmuş ve ulaştırma sektörünün önemli bir alt bölümü olan havayolu taşımacılığının faaliyet konusu, faaliyetleri yürüten kurum ve kuruluşlar, hizmet verilen insanlar, ulusal ve uluslararası özelliğe sahip kurallar ve mevzuat konuları incelenmiştir. Çalışmada ülkemizde ulaşım türleri arasındaki taşıma paylarına bakıldığında yurt içi ve yurt dışı yolcu taşımacılığında havayolu taşımacılığının payının giderek arttığı görülmektedir. Çalışmada Devlet Hava Meydanları İşletmelerinin (DHMI) yılı sonu istatistiklerine istinaden Türkiye’de ulaşım sektörü içinde havayolu ulaşımına ait Türkiye geneli havalimanları yolcu ve yük trafiği ve toplam uçak trafiğine ait bilgiler kaydedilmiştir.

Çalışmada Türk havacılık sisteminde küresel dinamiklerin ve yasal düzenlemelerin etkisiyle meydana gelen gelişmeler incelenmiştir. Bu bakımdan Türkiye’de havayolu taşımacılığının liberalleşmesi yönünde ilk adım 1983 yılında çıkarılan 2920 sayılı Sivil Havacılık Kanunu ile atılmıştır. 2003 yılı itibariyle Ulaştırma Bakanlığı tarafından havayolu işletmelerinin iç hat pazarına girmelerinin önündeki engeller kaldırılmış olup rekabet ortamının oluşmasına uygun bir ortam sağlanmıştır.

İç hatlarda rekabetin başlaması hizmet kalitesinin artmasına ve fiyatların düşmesine yansımıştır. Yeni havayolu şirketleri, yeni havaalanları ve bununla beraber başlayan rekabetin bilet fiyatlarına düşüş olarak yansımaları yolcu sayısının artmasına neden olmuştur. Ayrıca Yap-İşlet-Devret (YİD) ve benzeri kamu-özel sektör işbirliği uygulamaları sonucunda havalimanlarının işletmecilikleri özel sektöre verilmeye başlanmış dolayısıyla ileri teknoloji ve yüksek maddi kaynak ihtiyacı duyulan projelerin gerçekleşmesi, kamu kaynağı kullanılmadan özel sektör imkânları ile finansman yaratılması yoluyla yatırımların gerçekleştirilmesi sağlanmıştır.

İkinci bölümde son olarak Türk sivil havacılık sistemi içerisinde yer alan yönetim, havaalanları, havayolu işletmeciliği, hava aracı bakımı, eğitim, yer hizmetleri, hava trafik yönetimi, genel havacılık gibi alt sistemler dikkate alınarak Türk havayolu ulaşım sisteminin güçlü ve zayıf yönleri ortaya konmuştur. Daha sonra çevresel faktörler dikkate alınmak suretiyle güçlü ve zayıf yönlerin oluşturacağı fırsatlar ve tehditler sıralanmıştır. Çalışmada ayrıca Türkiye’nin sivil havacılık alanında dâhil olduğu uluslararası kuruluşlar ve bu kuruluşlarda etkin rol alma yolunda yürüttüğü çalışmalara değinilmiştir.

Üçüncü bölümde D-8 Ekonomik İşbirliği Teşkilatının kuruluşu, amaçları, ilkeleri, organları, işbirliği ve faaliyet alanlarına yönelik bazı somut proje ve konuları ele alınmıştır. Bu itibarla D-8 Ekonomik İşbirliği Teşkilatı gelişmekte olan 8 ülke, (Bangladeş, Türkiye, İran, Malezya, Mısır, Endonezya, Nijerya ve Pakistan) arasında ekonomik işbirliğini geliştirmek ve ticareti arttırmak, üye ülkeler arasında karşılıklı iktisadi, teknik, kültürel ve siyasi alanda dayanışmayı pekiştirmek ve dünya ekonomileri ile bütünleşmek amacıyla kurulmuştur. D-8'ler, İslâm Ülkeleri arasında, en fazla kalkınmış ve gerek yüzölçümü ve gerekse nüfus bakımından büyük 8 ülkenin, ilk etapta sadece iktisadi ve ticari alanda kurmaya çalıştıkları birlikteliktir. Henüz kurumsal teşekkül sürecini tamamlama aşamasında bir platform görüntüsü veren D-8'in faaliyet ve çalışmalarını, muhtelif düzeydeki toplantıların düzenlenmesi oluşturmuştur. Bu toplantılarda, D-8'in amaç ve hedeflerine yönelik politikalar oluşturulmakta, işbirliği alan ve konuları belirlenmektedir.

Çalışmada D-8 ülkeleri sivil havacılık alanında işbirliğinin geliştirilmesi amacıyla gerçekleştirilen D-8 ülkeleri Sivil Havacılık Çalışma Grubu ve Genel Müdürler toplantı sonuç raporlarına atıfta bulunulmuştur. Bu toplantılarda havacılık emniyeti ve güvenliği, kural koyucu aktiviteler ve yasal konular, ticari konular (bakım, hava alanı ve terminal yapım ve işletimi, yer hizmetleri, kiralama ve diğer konular), hava seyrüsefer konuları ve hava trafik yönetimi, eğitim ve kapasite artırımı konuları üzerinde durulmuştur.

Çalışmanın dördüncü bölümünde Türkiye'nin D-8 ülkeleri ile 2002-2012 yılları arasında ticari ilişkilerinde havayolu taşımacılığının yeri incelenmiştir. Halihazırda Türkiye ile D-8 ülkeleri arasındaki ilişkilerinin en önemli boyutunu ticari ilişkiler oluşturmaktadır. Çalışmada, Türkiye'nin D-8 ülkeleri ile gerek dış ticaret potansiyeli, gerekse üye ülke hükümetleri ve halkları arasındaki yakın dostluk ilişkileri dikkate alındığında üye ülkeler arasındaki ticari faaliyetlerin potansiyelin altında kaldığı belirtilmiştir. Ancak çalışmada Türkiye İstatistik Kurumundan istatistiki bilgi talebi sonucu elde edilen Türkiye'nin D-8 üye ülkeleri ile dış ticaretinde havayoluyla gerçekleşmiş olan Türk ve yabancı bayrak ayrımında mevcut olan 2002-2012 yılları ithalat, ihracat bilgileri fasıl, miktar ve dolar bazında sunulan bilgiler dikkate alındığında Türkiye ile üye ülkeler arasında ticari ilişkilerde son yıllarda kayda değer bir artış sağlandığı görülmüştür.

Çalışmada ayrıca Türkiye'nin D-8 ülkeleri ile ticari, ekonomik ve kültürel ilişkilerin gelişmesine katkıda bulunmak amacıyla üye ülkeler arasında karşılıklı ve çok taraflı olarak mutabakata varılan hava ulaştırma anlaşmalarının önemi ve nitelikleri üzerinde durulmuştur. Bu bakımdan hava ulaştırma anlaşmalarının yeni uçuş noktalarının belirlenmesi, sefer artışı ve çoklu tayinin yanı sıra kargo taşımacılığı, kod paylaşımı, bakım ve eğitim alanında işbirliği yapılması, ikili ticaretin geliştirilmesi, ticarete konu olan ürün çeşitliliğinin arttırılması konularına değinilmiştir.

Çalışmanın dördüncü bölümünde son olarak Kültür ve Turizm Bakanlığı sınır istatistiklerine istinaden 2002-2012 yılları arasında Türkiye'ye gelen D-8 ülkeleri vatandaşlarının milliyetlere ve taşıt araçlarına göre dağılımı incelenmiştir. Buna göre Türkiye'yi ziyaret eden üye ülke vatandaşlarının büyük çoğunluğu havayolunu tercih etmiştir. Havayolu taşımacılığının küresel bir ağ oluşturarak insanları, ülkeleri ve kültürleri birbirine bağlayan ve iç ve dış hat bağlantıları sağlayarak turizmin ve ekonominin gelişmesine olan katkısı dile getirilmiştir. Buna istinaden çalışmada Türk havayolu işletmelerinin D-8 ülke başkentlerine yönelik düzenlemeye başladığı uçuşlara ilave sefer sayısındaki artışa paralel olarak havayolu ile taşınan yolcu sayısında meydana gelen artışa değinilmiştir.

Çalışmanın beşinci bölümünde dünya lojistik sektörünün ülkeler arasındaki karşılaştırmalı durumunu ortaya koyan önemli bir çalışma olan ve Dünya Bankası tarafından düzenlenen "Rekabet İçin Bağlanma: Küresel Ekonomide Dış Ticaret Lojistiği" adı altında geliştirilen Lojistik Performans Endeksi (LPE), D-8 Ülkeleri Lojistik performansının değerlendirilmesinde ve karşılaştırılmasında yararlanılabilecek önemli bir ölçüt olarak kullanılmıştır. Çalışmada D-8 ülkeleri lojistik performansına etki eden gümrüklerin ve diğer sınır kuruluşlarının yaptıkları işlemlerin verimliliği, ticaret ve ulaştırma altyapısının lojistik açıdan kalitesi, uluslararası sevkiyatların düzenlenmesinin kolaylık ve maliyetinin düzeyi, lojistik hizmetleri kalitesi ve lojistik yetkinlik konularına değinilmiştir.

Beşinci bölümde ayrıca D-8 ülkeleri arasında ortak bir ulaştırma politikasının oluşturulmasının gerekliliği ve zarureti üzerinde durulmuştur. Zira küresel bir işbirliği teşkilatı olan D-8 üye ülkelerinin coğrafi konumunun sunduğu potansiyelden ekonomik, siyasi ve kültürel alanlarda kazanç sağlayabilmesi için ulaştırma alanında aktif bir

politika izlenmesi gerekmektedir. Bu bakımdan çalışmada D-8 Ekonomik İşbirliği Teşkilatı üye devletlerin sürdürülebilir ekonomik kalkınmanın gerçekleştirilmesi için ticari engellerinin aşamalı olarak kaldırılması, iç ticaretin teşvik edilmesi, dünya ekonomisi ile üye ülkeler arasında ekonomik ve sosyal bütünleşmenin sağlanması, üye ülkeleri birbirlerine ve dış dünyaya bağlayan ulaşım ve iletişim altyapısının geliştirilmesi, üye ülkelerin hammadde ve nihai ürünleri pazarlayabilecekleri bölgesi dışındaki pazarlara daha kolay erişebilmelerini sağlamak için ortak çaba gösterilmesi konularına değinilmiştir.

Çalışmada son olarak D-8 ülkeleri ile mevcut havayolu yolcu ve yük taşımacılığının geliştirilmesi amacıyla öncelikle üye ülkeler arasındaki mevcut hava ulaştırma anlaşmalarının gözden geçirilerek daha liberal hale getirilmesi ve bu bağlamda çoklu tayin, frekans artırımı, uçulan meydan sayısının artırılması, havacılık güvenliğinin en üst seviyede temini açısından gerekli altyapı ve yasal düzenlemelerin tamamlanması konularının önemine değinilmiştir. Bu bağlamda D-8 ülkeleri arasında sivil havacılık mevzuatının uyumlaştırılması, liberalleştirme, kombine taşımacılığın geliştirilmesi, ulaştırma altyapısının geliştirilmesi ve entegrasyonu, yolcu taşımacılığında toplu taşımanın yaygınlaştırılması, sınır geçişlerindeki işlemlerin iyileştirilerek transit geçişlerin kolaylaştırılması ve vize muafiyeti gibi konular üzerinde durulmuştur.

BÖLÜM I

ULAŞTIRMA VE HAVAYOLU TAŞIMACILIĞI

I. ULAŞTIRMA ve LOJİSTİK

A. Ulaştırma Kavramı

“Ulaştırma canlı ya da cansız varlıkların (malların ya da haberlerin) bir yerden başka bir yere taşınması ile ilgili bütün faaliyetleri kapsar”¹. Türk Dil Kurumu Büyük Türkçe Sözlükte ulaştırma; “insanların, malların, haberlerin ulaşmasını sağlayan işlerin ve araçların tümü, münakalat” olarak tanımlanmıştır². Ulaştırma terimi; değiştirme, dağıtma, aktarma, nakliye, taşıma, iletme, götürme, transfer etme, vardırma, dolaştırma gibi kavramlara anlamca yakındır ve “kısaca insanın ya da nesnenin mekânda bir noktadan diğerine gitmesi veya götürülmesi işidir”³. Nesnenin kapsamına somut varlıkların yanı sıra soyut unsurlar da girebilir.

TÜBİTAK Vizyon 2023 Ulaştırma ve Turizm Paneli Raporunda ulaştırma “bir yarar sağlamak üzere kişi ve eşyanın ekonomik, hızlı ve güvenli olarak yerlerini değiştirmesi” olarak tanımlanmıştır. Ayrıca raporda ulaştırma, talebi başka sektörler tarafından yaratılan bir hizmet etkinliği olarak değerlendirilmiş olup sanayi, ticaret, tarım ve turizm bu anlamda ulaştırma talebi meydana getiren sektörler olarak belirtilmiştir.⁴ Ulaştırma ülkelerin kalkınmışlık düzeyinin belirlenmesinde önemli bir göstergedir. Ulaştırma altyapısı ülke özellikleri ve gereksinimleri dikkate alınmadan, başka bir ifade ile ulaştırmaya yönelik uygulanabilir planlamalar yapılmadan sağlanmaya çalışıldığında, içinden çıkılmaz sorunlara neden olmaktadır.

Ulaştırma, günümüzde sadece eşya ya da insanların yer değiştirmesi olarak görülmemesi gereken sistemler bütününden oluşmaktadır. Ulaştırma, zaman içinde,

¹ Mustafa Cavcar (Ed.), **Turizm Ulaştırması**, 1. Baskı, Eskişehir: T.C. Anadolu Üniversitesi Yayını No: 2763, 2012, s.3.

² http://www.tdk.gov.tr/index.php?option=com_bts&arama=kelime&guid=TDK.GTS.51e94a96e28ae3.53356009 (15 Mayıs 2013).

³ Cavcar, s.3.

⁴ TÜBİTAK, **Vizyon 2023 Ulaştırma ve Turizm Paneli Raporu**, Ankara, Temmuz 2003,s.5.

taşıtların kullanılmaya başlandığı, su yolu, havayolu, demiryolu gibi farklı yolların kullanılmaya başlanması ile bir sistem haline dönmüştür. Bilgi ve iletişim teknolojilerinde yaşanan hızlı değişim ve gelişim toplumsal yaşamın her alanını etkisi altına almaktadır. DPT Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planı Ulaştırma Özel İhtisas Komisyonu Raporu Demiryolu Ulaştırması Alt Komisyonu Raporunda belirtildiği gibi sanayileşmenin hızla gelişmesi, nüfus artışına ve yerleşim merkezlerinin yaygınlaşmasına paralel olarak ulaştırma sistemleri de konfor, hız ve güvenilirlik yönünden devamlı gelişmeler kaydetmiştir⁵. Bu nedenle ulaştırma, bilgi ve iletişim ürün ve hizmetlerinin tatmin edici düzeyde sunulması, kalkınma hızını ve ekonomik büyümeyi doğrudan etkilemektedir.

Ulaştırma insanların gereksinimlerinin karşılanmasında önemli bir role sahiptir. İnsanoğlunun sınırsız sayılabilecek ihtiyaçları ve gereksinimleri ancak ulaştırma ile karşılanabilmektedir. “Bir ülkede ulaştırma altyapısı oluşturulmadan ekonomik sistemin geliştirilmesi olanaksızdır. Çünkü ulaştırma hizmeti ekonomik faaliyetlerin her aşamasına katkıda bulunmaktadır”⁶. Siyasi açıdan bakıldığında ulaştırmanın özellikle savunma alanında çok önemli bir role sahip olduğu görülebilir. Ülkedeki siyasi istikrarın sürdürülebilmesini sağlayan en önemli etken ulaşım dır. Yeterli ulaşım ağlarına ve araçlarına sahip olmayan bir ülkede devlet otoritesi sağlama ve müdahale kabiliyeti olanaksızdır. Gökçe Yüksek, ulaştırma sektörünün toplumların kalkınmasında çok önemli bir rolü olduğunu ve sosyal açıdan incelendiğinde medeniyetlerin gelişmesinde, refah düzeyinin artmasında, kültürel mirasın ve doğal kaynakların tanınmasında, ticari hareketliliğin gerçekleşmesinde ve küreselleşme olgusunda çok önemli role sahip olduğunu dile getirmektedir⁷.

Makina Mühendisleri Odası Ulaşımında Demiryolu Gerçeği Raporunda Ulaştırma sektörü üretim sürecinin önemli bir parçasını oluşturmakta ve gerektirdiği önemli yatırımların ekonomide meydana getirdiği etkiler bakımından toplumların ekonomik yapıları içinde ağırlıklı bir yere sahiptir. Toplumsal yaşamda modernleşme ile birlikte ulaşım hareketliliği artarken, yük ve yolcu taşımacılığında toplumun

⁵ Cavcar, s.4.

⁶ Nil Aras ve Ender Gerede (Ed.), **Ulaştırma Kavramı ve Önemi. Ulaştırma Sistemleri**, Eskişehir: Anadolu Üniversitesi Yayınları, 2012, s.10.

⁷ Gökçe Yüksek, **Turizm Ulaştırması, Turizm Ulaştırması**, 1. Baskı, Eskişehir: T.C. Anadolu Üniversitesi Yayını No: 2763, 2012, s4.

ekonomik ve sosyal yapısı, üretim biçimi ve ekonomik çıkarlar kendine özgü bir ulaştırma türünü de ortaya çıkarmaktadır⁸.

B. Lojistik Kavramı

Lojistik kavramı “kelime kökeni itibariyle Latin dilinde lojik (mantık) ve statistic (istatistik) kelimelerinin birleşmesinden meydana gelmiştir ki sözlük anlamı olarak mantıki istatistik”⁹ olarak tanımlanmaktadır.

Türk Dil Kurumu Bilim ve Sanat Terimleri Sözlüğünde lojistik “mal ve hizmetlerin sağlanmasına yönelik etkinliklerin yönetimi, örgütlenmesi ve planlaması bilimi” olarak tanımlanmıştır. Askeri anlamda ise Lojistik terimi “geri hizmet, geri hizmetle ilgili” anlamında kullanılmaktadır¹⁰. Bu anlamda lojistik kavramının tarihsel ilk uygulamaları askerî alanlar ve savaş alanları olmuştur. “İlk kez, 1905 yılında ordulara ait malzeme ve personelin taşınma, tedarik, bakım ve yenilenmesi faaliyetlerini kapsayan işlemlerin bütünü tanımlamak üzere kullanılmıştır. Bu tanımın ortaya konmasından sonra, askeri alanda, sonuç üzerindeki ciddi etkisinin de farkına varılması ile birçok lojistik model geliştirilmiş ve kullanılmıştır”¹¹.

Lojistiğin günümüzde kabul gören en geçerli tanımı Lojistik Yönetimi Konseyi kuruluşu tarafından yapılmıştır. Bu tanıma göre Lojistik; “müşterilerin ihtiyaçlarını karşılamak üzere her türlü ürünün, servis hizmetinin ve bilgi akışının, başlangıç noktasından (kaynağından) tüketildiği son noktaya (nihai tüketiciye) kadar olan tedarik zinciri içindeki hareketinin etkili ve verimli bir şekilde planlanması, uygulanması, taşınması, depolanması ve kontrol altında tutulmasıdır”¹².

Lojistik Yönetimi Konseyi tarafından yapılan tanımda açıklanması gereken iki unsur müşteri ve tedarik zinciridir. “Lojistikçiler için müşteri her türlü teslim noktalarıdır. (Son kullanıcıdır yani tüketicidir). Tedarik zinciri; tedarikçilerden, üreticilerden, dağıtıcılardan, toptancılardan ve perakendecilerden meydana gelir.

⁸ TMMOB Makine Mühendisleri Odası, **Ulaşımında Demiryolu Gerçeği**, 3.Baskı, Ankara, Nisan 2012,s.1.

⁹ Merve Koptekin, “Lojistiğin Tanımı ve Önemi”, **Logistical, İstanbul Üniversitesi Lojistik Kulübü Dergisi**, Sayı:1, 2004, s.46.

¹⁰ T.C. Milli Eğitim Bakanlığı, **Ulaştırma Hizmetleri Lojistik Yönetimi**, Ankara, 2011.s.5.

¹¹ Gülsen Serap Çekerol, **Lojistik Yönetimi**, Anadolu Üniversitesi,1. Baskı, Eskişehir Ocak 2013,s.4.

¹² Mustafa Alkan ve Murat Erdal, **Lojistik ve Dış Ticaret Sözlüğü**, 2. Baskı, İstanbul: Utikad Yayını, Aralık 2007.

Lojistikçiler tedarik zinciri içinde malzeme ve bilgi akışını sağlayarak tedarikçi ve müşteri arasında köprü görevi üstlenir”¹³

Lojistik, bir ürün veya ham maddenin başlangıç noktasından tüketiciye ulaşıncaya kadar hareketindeki yarar sağlayan çeşitli faaliyetlerin sistematik yönetimi olarak ifade edilebilir. Buradaki yarar genellikle, imal edilmesi ve kullanıcısına ulaştırılması gereken elle tutulabilir bir madde şeklinde tezahür eder. Bazen de bu yarar, elle tutulabilme özelliği olmayan ve hizmet olarak nitelendirilen bir şekilde karşımıza çıkar. Hizmet de üretilmeli ve nihai tüketiciye sunulmalıdır. Ancak lojistiğin sadece maddelerin bir yerden başka bir yere ulaştırılmasından çok daha geniş bir anlam taşımaktadır. Yarar kavramı, mal ve hizmet dışında zamanlama, miktar, destek sistemleri, planlama, kontrol, optimizasyon yer ve maliyet gibi unsurları da ihtiva eder. Böylece lojistiğin temel tanımı yapılmaya çalışılırsa, lojistik, müşteri ihtiyaçlarını tatmin edebilmek için doğru yararların doğru müşteri için, bu müşteri tarafından arzu edilen miktar ve koşullarda, müşterinin bunları istediği yer ve zamanda ve bunlar için ödemeyi kabul ettiği fiyatla sunan sürekli bir süreç. Bu kavramlar katma değer yaratmak ve kar amaçlı organizasyonlara uygun olduğu gibi kâr amacı taşımayan organizasyonlar için de geçerlidir¹⁴.

İnsan ihtiyaçlarının karşılanması için sürekli olarak bir mal hareketi yaşanmaktadır. Bu yer değiştirme, insanın gerçekleştirdiği etkinlikler arasında önemli bir yer işgal eder. Farklı yerlerde bulunan üretim merkezlerini birleştirme ve bunlar arasında mal taşıma ihtiyacı, toplumların gelişmişlik düzeylerine ve teknolojilerine bağlı olarak değişiklik göstermektedir.

Yük taşımacılığında üretim ve tüketim noktaları arasında aktarmasız bir ulaşım imkânı vermesi, taşıma kapasitesi ve güzergâh seçiminde esneklik sağlaması ve parça yüklerin daha kolay ve belli mesafelere kadar daha hızlı taşınabilmesi, karayolu taşımacılığının başlıca özellikleridir. Bu özelliklerinin yanında, genelde aktarmalı taşımanın söz konusu olduğu demiryolu, denizyolu ve hava taşımalarında tamamlayıcı bir tür olması sebebi ile tüm dünyada karayolu taşımacılığı, diğer taşıma türlerine göre daha hızlı bir gelişme göstermiştir. Ulaşım, hareket ve hareket güvenliği olarak

¹³ T.C. Milli Eğitim Bakanlığı, **Ulaştırma Hizmetleri Lojistik Yönetimi**, s.4.

¹⁴ A.g.e., s.6.

tanımlanabilir. Bu tanımın merkezinde birincil olarak insan hareketliliği, ikincil olarak yük taşımacılığı bulunmaktadır¹⁵.

C. Taşıma Türü Seçimi

Ulaştırma faaliyetlerinde temel amaç bütün taşıma türlerinden azami ölçüde faydalanmak olmalıdır. Her bir taşıma türü diğerlerine göre üstünlüklere, sakıncalara ve bunların getirdiği ek maliyetlere sahiptir. Bu nedenle hizmet ile ortaya çıkan maliyetler arasında uygun bir seçim yapmak zarureti ortaya çıkmaktadır.

Yük taşımacılığı, ekonomik kaynakların kullanımında vazgeçilmez bir araç olduğundan, ülke ekonomileri için önem teşkil etmektedir. Taşımacılık alanında sadece iki nokta arasındaki mal ve araç hareketi anlayışı, zamanla yerini tedarikçilerden üreticilere, oradan da dağıtım kanallarına ve sonrasında müşterilere kadar uzanan bir zincire bırakmıştır.

Taşımacılık yönetimi de zaman içerisinde lojistik yönetimine dönüşmüştür. Gelişen teknolojinin ve küresel ekonomik gelişmelerin iktisadi, sosyal ve kültürel sahada etkilerinin yoğun olarak görüldüğü günümüz dünyasında, değişen rekabet ortamı işletmeleri farklı stratejiler kullanmaya zorlamaktadır. İşletmeler rekabetin giderek arttığı bir ortamda etkinliğini devam ettirebilmek için doğru ürün, doğru fiyat, doğru pazarlama teknikleri ve doğru yer gibi birçok faktörü bir arada gerçekleştirmesi gerekmektedir. Müşteri memnuniyetini sağlamak ancak bu şekilde söz konusudur¹⁶.

İşletmelerin piyasada rekabet gücünü arttırabilmeleri için, ürünün toplam maliyetinin önemli bir bölümünü teşkil eden lojistik maliyetlerini azaltmaları gerekmektedir. Zira taşıma, lojistiğin en önemli unsurunu oluşturur. Toplam lojistik maliyeti içinde taşıma gideri, %40'lara varan önemli bir paya sahip bulunmaktadır. Taşımacılıkta lojistik anlayışının gelişmesi, çeşitli taşımacılık alt sistemlerinden etkin şekilde yararlanılması imkânını vermektedir¹⁷. Taşımacılık sistemleri, karayolu, demiryolu, denizyolu, havayolu, içsuyolu ve boru gibi her biri farklı niteliklere sahip çeşitli alt taşımacılık sistemlerinden oluşur ve her birinin birbirine göre ayrı avantaj ve

¹⁵ Kemal Kumaz, "Üretim Merkezlerinden Hammadde Taşımacılığının Karayoluna Etkileri", (Yüksek Lisans Tezi, Gazi Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Ağustos 2007), s.1.

¹⁶ Sevil Köfteci ve Haluk Gerçek. "Yük Taşımacılığında Taşıma Türü Seçimi İçin Lojistik Maliyetlere Dayalı İkili Lojit Model", **İMO Teknik Dergi**, Cilt 21, Sayı 3, Temmuz 2010, s.5087.

¹⁷ A.g.e., s.5092.

dezavantajları vardır. Her bir taşımacılık alt sisteminin ekonomik koşullarda taşıdığı yük tipleri, taşıma maliyetleri, taşıma şekilleri, taşıma mesafesi ve çevresel özellikleri farklılık arz eder. Bu farklılıklar, her bir alt taşımacılık sisteminin tercihi için karar almada etkin rol oynayan değişkenlerdir.

Ayrıca yolcu ve yük taşımacılığında ekonomi, hız, güvenlik ve konfor her ulaşım türünde olmazsa olmaz olarak nitelendirilen özelliklerdir. Bunların yanı sıra göz önünde bulundurulması gereken diğer unsurlar ise öncelikle çevreyi en az kirleten, ülkede mevcut enerji kaynaklarını kullanan ve birim başına tükettiği enerji itibarıyla asgari sarfiyat imkânı veren ve ilk tesis ve bakım ve onarım kolaylığı sunan teknolojik imkânlardır.

Yolcu ve yük taşımacılığında ulaşım türleri arasında etkin kullanım ülkenin sosyal durumuna, mali imkânlarına, sahip olduğu enerji kaynakları ile arazisinin fiziki özelliklerine bağlıdır. Bu itibarla ülkelerin teknolojik yapısına uygun düşen ulaştırma türleri arasında tercihi sonucunda her bir ulaşım türüne gerekli olan ağırlığın verilmesi gerekmektedir. Ulaştırmanın bir bütün olduğu göz önünde bulundurulduğunda türler arasında dengeli bir tercihte bulunulması ve türlerin birbirlerinin rakibi değil birbirlerini destekleyen ve tamamlayan sistemler olduğu gerçeği ülkelerin ekonomik, hızlı, güvenli bir taşıma hizmetinin sağlanmasında göz önünde bulundurulması gereken unsurlardır¹⁸.

Günümüzde ise yük taşımacılığı için tek taşımacılık sisteminden daha ziyade, türlerin gereken ve uygun oldukları yerde hizmet sundukları kombine taşımacılık sistemlerinden yararlanılmaktadır. Birçok ülkede ulaştırma politikalarındaki eğilim bu doğrultudadır. Bir malın en kısa sürede ve en ekonomik yöntemlerle nihai varış noktasına olan ulaşımında birden fazla ulaşım türünün kullanılması kombine taşımacılığı kaçınılmaz kılmaktadır.

Yük taşımacılığında kapıdan kapıya taşımanın kaçınılmaz sonucu olarak tüm olumsuzluklarına karşın karayoluna gereksinim bulunmaktadır. Ancak artık karayolu ağının km. olarak uzatılmasından çok niteliğinin yükseltilmesi ve diğer ulaşım sistemleri ile koordinasyonunun sağlanması gereklidir. Karayolu kısa mesafeli

¹⁸ TÜBİTAK, Vizyon 2023 Ulaştırma ve Turizm Paneli Raporu, s.5.

taşımalarda tercih edilmektedir. Uzun mesafeli taşımalarda ise, diğer taşımacılık sistemlerinden yararlanılmalıdır.

Sevil Köfteci ve Haluk Gerçek kombine taşımacılık sistemini; maliyet, hız, güvenilirlik ve esneklik unsurlarının çoğunun eşzamanlı olarak eniyilemesine yönelik bir taşımacılık sistemi olduğunu ve lojistik açısından çok uygun taşımacılık seçenekleri ihtiva ettiğini belirtmişlerdir. Ayrıca lojistik ve kombine taşımacılığın sürdürülebilir kalkınmaya katkısı ve getireceği ekonomik avantajlar bakımından önümüzdeki yıllarda da önemini koruyacağını dile getirmişlerdir¹⁹.

II. HAVAYOLU TAŞIMACILIĞI

Doğal kaynakların yeryüzüne homojen olarak dağılmamış olması, bazı ülkelerin bazı ürünleri daha kaliteli ve daha az maliyetli üretmesi ticari ilişkilerin gelişmesine neden olmuştur. Adam Smith'in öncülüğünü yaptığı klasik dış ticaret teorileri ülkelerin bu farklılıklarından yarar sağlanması olarak ortaya çıkmıştır. İktisat bilimine sistemli bir yaklaşım getiren Smith, dünyadaki değerli kaynakların sabit olmadığını dile getirmiş ve iş bölümü ve uzmanlaşma ile bu kaynakların verimliliğinin artırılmasının söz konusu olabileceğini savunmuştur²⁰.

Smith, serbest ticaret ve uluslararası uzmanlaşmanın sağladığı yararları Mutlak Üstünlükler Teorisi ile açıklamıştır. Smith'e göre bir ülke, diğer bir ülkeye göre hangi malı daha az maliyette üretiyorsa o malın üretiminde uzmanlaşmalı ve o malı ihraç etmelidir²¹. Buna karşılık pahalıya ürettiği malı ise ithal etmelidir. Smith, kaynakların etkin dağılımının bizatihi serbest ticaretin sağladığı avantajlarla mümkün olabileceğini dile getirmiştir. Bu bakımdan Smith'e göre, bir ülke tüm malları diğer ülkeden daha ucuza üretebiliyorsa, dış ticaret yapması karlı olmayacaktır. Smith'in Mutlak Üstünlükler Teorisi'nin bu eksikliğini, David Ricardo (1817) Karşılaştırmalı Üstünlükler Teorisi ile gidermeye çalışmıştır. Ricardo ise ülkelerin dış ticaretten yarar

¹⁹ Sevil Köfteci ve Haluk Gerçek, s.5089.

²⁰ Hasan Alp Özel, "Ticari Serbestleşmenin Teorik Temelleri ve Yeni Ticari Serbestleşme Teorileri", **Kırklareli Üniversitesi İ.İ.B.F. Dergisi**, Cilt:1, Sayı:1, Mart 2012, s.7.

²¹ Y. S. Saçık "Dış Ticaret Politikası ve Ekonomik Büyüme İlişkisi: Teorik Açından Bir İnceleme", **KMÜ İİBF Dergisi**, Yıl: 11, Sayı 16, 2009, s.166.

sağlamaları bakımından mutlak üstünlüğe sahip olmasına gerek olmadığını ve bir ülkenin birden fazla malda mutlak üstünlüğe sahip olması durumunda en çok maliyet avantajına sahip olduğu ürünün üretiminde uzmanlaşması gerektiğini savunmuştur. Hasan Alp Özel'e göre, Smith ve Ricardo dış ticaret teorilerinde arz yönlü düşünceyi savunmuşlar ve geliştirmiş oldukları dış ticaret teorilerinde, doğal kaynakları bir lütuf, sermayeyi ise emeğin birikmiş şekli olarak görmüşler ve talep faktörü ihmal edilmiştir²².

John Stuart Mill uluslararası ticareti karşılaştırmalı üstünlüğün değil uluslararası arz ve talep ilişkilerinin uyaracağını ve dış ticaret hadlerini belirleyen, ülkelerin birbirlerinin mallarına olan karşılıklı talepleri olduğunu ileri sürmüştür²³. Ayrıca Mill, karşılıklı talep yoluyla dış ticaretin teknolojik gelişmeyi de etkilediğini savunmuştur. Mill'e göre ihraç mallarına bir yenisinin katılması ya da ihraç malı maliyetlerine olumlu etki yapacak teknolojik bir gelişme, ihraç mallarında verimliliği de arttırarak ülkenin karşılıklı talep ile belirlenen ithal mallarını daha ucuza almasını sağlamaktadır²⁴.

Adam Smith'le başlayan, daha sonra David Ricardo, John Stuart Mill, Alfred Marshall ile devam eden Klasik İktisat anlayışında, dış ticaret, ticarete katılan ülkelerin ve dolayısıyla dünya refahının artırılmasında çok önemli bir araç olarak algılanmıştır²⁵.

Klasik iktisatçıların dış ticaret ile ilgili görüşleri iktisat teorisinde önemli bir yere sahiptir. Ancak klasik ticari serbestleşme teorileri uluslararası ticaret akımlarını açıklamada yetersiz kalması, "Yeni Ticaret Teorileri" olarak bilinen ve büyük ölçüde eksik rekabet, ürün farklılaştırması ve ölçek ekonomilerine önem veren yeni teorilerin ortaya çıkmalarına neden olmuştur²⁶.

1960'lardan sonra dış ticareti açıklamak amacıyla çeşitli yeni görüş ve teoriler ortaya atılmıştır. Nitelikli işgücü, ölçek ekonomileri, teknoloji açığı, ürün devreleri,

²² Hasan Alp Özel, s.8.

²³ http://www.ekodialog.com/Konular/iktisatcilar/iyimser_klasik_fransiz_okulu.html (15 Ağustos 2013).

²⁴ Yusuf Bayraktutan, "Bilgi Ve Uluslararası Ticaret Teorileri", **Cumhuriyet Üniversitesi İktisadi İdari Bilimler Fakültesi Dergisi**, Cilt 4, Sayı 2, 2003, s.177.

²⁵ Mahmut Yardımcıoğlu, Hilal Kocamaz, Gamze Şerbetçi, **Türkiye'de Dış Ticaret ve Ticari İlişkiler**, II. Bölgesel Sorunlar ve Türkiye Sempozyumu 1-2 Ekim 2012, s.340.

²⁶ Hasan Alp Özel, s.9.

tercihlerde benzerlik ve monopolcü rekabet teorileri başlıca modeller arasında yer almaktadır.

Uluslararası ticarete bu gelişmeler yaşanırken söz konusu ticaretin değişen talep, üretim ve ihracat koşullarını da ortaya çıkardığı görülmektedir. Ekonomik liberalizmin yükselişi ve bunun ekonomik politikalara yansımaları ile birlikte dışa açılma politikaları, doğrudan yabancı sermaye yatırımlarının hızlanması, teknolojik değişim ve gelişimin artışı, artan iletişim-ulaşım imkânları, Dünya Ticaret Örgütü ve benzeri kurumsal yapıların uluslararası ticaretin önündeki engelleri azaltıcı etkileri, uluslararası ticaretin hızla gelişmesine yol açmakta ve buna paralel olarak yapısal değişiklikler göstermesine neden olmaktadır. Günümüzde gelişmekte olan ekonomilerinde ticari serbestleşme politikalarına hızlı bir şekilde uyum gösterdiği görülmektedir.

Uluslararası ticaretin gelişimine katkıda bulunan bir diğer bir unsur uluslararası taşımacılık hizmetlerinin (lojistik) gelişmesi, yaygınlaşması, uzmanlaşma ve hizmet maliyetlerindeki belirgin azalış olarak belirtilebilir. Taşıma giderleri olgusu bu boyutuyla dış ticaretin doğrudan sebebi haline gelebilmektedir. Zira taşıma-nakliye giderleri, genel bir tanımlama ile malların bir noktadan bir diğer noktaya etkin bir şekilde ulaştırılabilmesi için yapılması gereken tüm masrafları ihtiva etmektedir. Bunlar arasında navlun, yükleme ve boşaltma giderleri, mallar hareket halindeyken gereken giderler ve benzerleri yer almaktadır.²⁷ Dolayısıyla taşıma giderleri dış ticarete belirleyici bir unsurdur. “Dış ticaretin yapılabilmesi ticaret öncesi iki ülke arasındaki fiyat farkının, malı bir ülkeden diğerine ulaştırmak için gerekli olan masraf tutarından büyük olması koşuluna bağlıdır. Bu koşula uyanlar ticarete konu olan mallar, yani, ticari mallar, uymayanlarda ticaret dışı mallardır”²⁸. Uluslararası ticarete konu olan birçok mal ve hizmetin belirlenmesinde temel etken taşıma giderlerinin görece uygun olup olmadığına bağlıdır.

Bu itibarla havayolu taşımacılığı diğer taşımacılık türlerine göre tarihsel gelişim süreci açısından daha yeni olmasına rağmen son yıllarda uluslararası ticari ilişkilerde kullanım oranı giderek artan bir taşımacılık türü haline gelmiştir. Havayolu

²⁷ Murat Doğanlar, Harun Bal, Mehmet Özmen, Uluslararası Ticaret ve Türkiye'nin İhracat Fonksiyonu, **Sosyal Bilimler Dergisi**, s.85, http://journals.manas.edu.kg/mjsr/oldarchives/Vol04_Issue07_2003/307.pdf (15 Ağustos 2013)

²⁸ A.g.e., s.87

ile yük taşımacılığında daha çok hacmi ve ağırlığı nispeten düşük fakat değeri yüksek olan eşyalar taşınmaktadır. Dünya ticaretinde ürün çeşitliliğın artmasına paralel olarak, rekabetin şiddetlenmesi, iş süreçlerinin hızlandırılması açısından uçağın bir taşıma aracı olarak sahip olduğu avantajlar havayolu taşımacılığının giderek daha fazla tercih edilmesine yol açmaktadır.

A. Havayolu Taşımacılığı

Hava taşımacılığı, havayolu taşımacılığı ve genel havacılık faaliyetlerini kapsamaktadır. Hava taşımacılığı kavramı Türk hava sahası içinde veya Türkiye ile yabancı ülkeler arasında, her türlü hava aracı kullanarak tarifeli veya tarifersiz seferler yaparak, ücret karşılığında yolcu, yük ve posta taşımak üzere kurulacak kamu kurum ve kuruluşları ile gerçek ve tüzel kişilere ait işletmelerin ticari hava taşımacılığı faaliyetleri olarak tanımlanmaktadır²⁹.

Havayolu işletmesi³⁰ kavramı ise, havayolu taşımacılığı yapan işletmeler olarak adlandırılmaktadır. Havayolu işletmesini, Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatı (International Civil Aviation Organization-ICAO) hava aracı ile bir bedel ya da kira karşılığında taşıma hizmeti sağlayan bir işletme olarak tanımlamaktadır. 2920 sayılı Türk Sivil Havacılık Kanununda ticari hava işletmeleri, ticari amaçla ücret karşılığında yolcu veya yük veya yolcu ve yük taşıyan işletmeler olarak ifade edilmiştir³¹.

Wells A. T. (1999), havayolu taşımacılığı yapan havayolu işletmelerinin yüzlerce uçaktan oluşan filolarıyla günde binlerce sefer yapan çok büyük havayolu işletmelerinden, küçük tek bir uçakla yılın sadece belirli aylarında operasyon yapan havayolu işletmelerine kadar geniş yelpazede yer aldığını ve havayolu taşımacılığı sektörünün sahip olduğu çok büyük uçuş ağı sayesinde şehirleri, ülkeleri ve kıtaları birbirine bağladığını belirtmiştir³².

Havayolu taşımacılığı teknolojik ve yapısal anlamda değişiklikler gösteren bir sektördür. Geniş kapasiteli, yakıt tasarrufu sağlayan, düşük gürültü ve emisyon

²⁹ Ticari Hava Taşıma İşletmeleri Yönetmeliği (Shy-6a), **T.C. Resmi Gazete, Karar Sayısı: 18433**, 16 Haziran 1984

³⁰ Havayolu işletmeleri için birçok farklı terimin kullanıldığı görülmektedir. Bunlar Havayolu (Airline), Ticari Havayolu İşletmeleri (Commercial Airlines), Hava Taşıyıcısı (Air Carrier), yetki belgesi verilmiş hava taşıyıcısı (Certified Air Carriers) ya da kamuya açık hava taşıyıcısıdır (Common Carrier).

³¹ Türk Sivil Havacılık Kanunu, **T.C. Resmi Gazete, Karar Sayısı:18196**, 14 Ekim 1983.

³² Wells A. T. (1999), Air Transportation a Management Perspective, California: Wadsworth, Aktaran: Cavcar, s.114.

seviyelerine sahip uçakların geliştirilmesi sonucunda havayolu şirketleri faaliyetlerini, yönetimini, hizmet kalitesini ve kapsamını da etkisi altına almıştır. Havayolu taşımacılığı bilhassa orta ve uzun mesafeli seyahatlerde diğer ulaşım türlerine göre tercih edilmektedir. Havayolu ulaşımı sağladığı kolaylıklar ve sunduğu hizmet kalitesi ile günümüzde vazgeçilmezler arasındadır. Havayolu taşımacılığına olan talep düzenli olarak artmıştır. Havayolu taşımacılığı savaşlar, terör veya ekonomik durgunluk gibi olaylar karşısında oldukça hassas olup kısa vadede uzun vadede havayolu taşımacılığına olan talep sürekli artış göstermektedir

Havayolu taşımacılığı ile uzak bölgelere ulaşım imkânı elde edilmekte ve bu bölgelerin merkez bölgeleri ile ulaşımı hızlı ve güvenli bir temin edilmektedir. “Havayolu taşımacılığı özellikle doğal afet, kıtlık, savaş, sağlık hizmetleri gibi acil müdahale gerektiren durumlarda ön plana çıkmaktadır.”³³

B. Havayolu Ulaşımının Gelişimi

Havayolu ulaşımının gelişimi 20.yüzyılın ilk yıllarına karşılık gelmektedir. Bazı kaynaklara göre ilk uçuş olan 17 Aralık 1903'te kuzey Carolina'da Kitty Hawk yakınlarında 47 saniyelik havadan ağır ilk uçakla uçuşunu yaptıktan sadece 16 sene sonra 1919'da İngiltere ve Fransa arasında ilk düzenli yolcu uçakları uçmaya başlamıştır. Bu uçuşlar dört koltuklu ve üstü açık uçaklarla yapılmaktadır³⁴.

Tarifeli ilk havayolu taşımacılığı ABD'de 1914 yılında yaklaşık 20 dakikalık uçuşun tek yön bilet ücreti 5 dolar olarak Tampa- St Petersburg arasında başlamıştır. I. Dünya savaşında uçakların yeterliliklerini gören ABD Kongresinin posta taşımacılığı için 100 bin dolarlık fonu havadan posta taşımacılığı için ayırması hava ulaştırma sektörünün başlangıcı sayılmaktadır. John. G. Wensveen, hava ulaştırma sektörünün gelişimini 4 dönemde incelemiştir. Bunlar; gelişme, büyüme, olgunluk ve liberalleşme (serbestleşme) sonrası dönemleridir.³⁵

³³ A.g.e., s.114.

³⁴ A.g.e., s.114.

³⁵ A.g.e., s.114.

1. Gelişme Dönemi (1918-1938)

Havacılık 1903 yılında Wright Kardeşlerin havada birkaç saniyelik ilk uçuşu ile sivil bir amaçla başlamış olsa bile 20. yüzyılın başlarındaki siyasi krizler ve savaşlar dolayısıyla askeri alanda sanayileşen bir sektör haline gelmiştir. I. Dünya Savaşı sonrasında askeri amaçlı uçakların sivil kullanımını sonucunda sivil havacılık büyük bir atılım gerçekleştirmiştir. Havacılığın gelişim dönemi metal gövdeli ve tek kanatlı uçakların yapımı ve aerodinamikteki ilerlemelerle hız kazanmıştır³⁶. Sivil hava taşımacılığı, posta taşımacılığı ile başlamış ve gelişen uçak teknolojisi ile yolcu taşımacılığına yönelik uçakların imalatı havayolu taşımacılığında kullanılmaya başlanmıştır. 1937 yılında ilk güvenli havayolu taşımacılığı yapılabilen DC-3 hizmete girmiştir. 1935'te dünyanın ilk hava trafik kontrol merkezi ABD'de hizmete girmiştir.

2. Büyüme Dönemi (1938-1958)

Havacılık sanayisinde teknolojik gelişmeler 2. Dünya Savaşından hemen önce hızlanmaya başlamış ve uçak yapımındaki ilerlemeler, tamamen yeni ve çok dinamik bir imalat sanayi dalını, Batı ve bilhassa ABD gibi ülkelerde hem askeri savunma alanında ve hem de sivil havacılık alanında ortaya çıkarmıştır. Gelişen uçak teknolojisi ile beraber Almanya'da "Junkers" firmasının imalatı iki motorlu küçük yolcu uçakları ve ABD'de ise "Douglas Aircraft Corp." şirketi tarafından "Douglas DC-3" serisi, iki motorlu küçük yolcu uçakları hava taşımacılığında kullanılmaya başlanılmıştır. Bu teknolojik gelişmelerle hava yolu işletmeleri ortaya çıkmaya başlamış ve posta taşımacılığının yanı sıra yolcu taşımacılığı önem kazanmaya başlamıştır³⁷.

İkinci Dünya Savaşında hava kuvvetlerinin kazandığı ağırlık ve önem, uçak teknolojisindeki çalışmaları ve yoğun Ar-Ge faaliyetlerini hızlandırmaya devam etmiştir. ABD'de, İngiltere'de (ve hatta Hitler Almanya'sında) uzak mesafelere uçabilecek ve ağır bomba yükleri taşıyabilecek bombardıman uçakları geliştirilmiştir³⁸. Uçak üretiminde meydana gelen artış ve hava aracı teknolojisinde yaşanan gelişim sonucunda II. Dünya Savaşı sonrasında uzun mesafeli ve her hava şartlarında uçabilen, tarifeli hava taşımacılığına başlamıştır. Böylelikle ilk jet yolcu

³⁶ Devlet Planlama Teşkilatı, Sekizinci Kalkınma Planı, **Hava Taşıtları İmalat Sanayi Özel İhtisas Komisyonu Raporu**, Ankara, 2001, s.8.

³⁷ A.g.e., s.8.

³⁸ A.g.e., s.8.

uçağı Comet ilk uçuşunu 1949'da yapmış ve 1953 yılında yapılan bir çalışma havayolu yöneticilerine ilk kez uçakların 350 km'den uzun olan mesafelerde turistler için en önemli havayolu ulaşımı olduğunu göstermiştir.

3. Olgunluk Dönemi (1958-1978)

Soğuk Savaş yıllarında, havacılıkta gövde imalatı ve pistonlu motorlarda ilerlemeler, büyük uçaklarla yapılan yolcu taşımacılığında düşen maliyetler kıtalararası turizmi geliştirmiştir. Bu da hava yolu şirketlerinin sayısını arttırmış ve büyük yolcu uçaklarına olan talebi de beraberinde getirmiştir. Soğuk savaş zamanında ABD'de ve İngiltere'de, uzun mesafe bombardıman uçakları, askeri ihtiyaçlar ve politikalar dolayısıyla geliştirilmeye devam edilmiştir.

Bunun yarattığı büyük gövdeli uçak tasarım ve imalatındaki teknoloji birikimi, "Gas Turbine" ve "Jet Motor"larında ilerlemelerle birlikte, büyük gövdeli jet motorlu yolcu uçakları ortaya çıkmıştır³⁹.

1958'de ilk B-707 kıtalararası dört motorlu jet yolcu uçağının Pan Amerikan havayolunda tarifeli seferlere başlamasıyla havacılık bir teknoloji yarışına dönüşmüştür. Boeing'i takiben Douglas'da 1958-1959 da ilk DC-8'i üretti. Kıtalararası jetleri iki ve üç motorlu B-727 ve DC-9'lar takip etti. Artık tüm havayolu işletmeleri kısa ömürlü konvansiyonel pervaneli uçaklar yerine, uzun ömürlü teknoloji harikası jetleri filolarına dahil etmekteydi. Jetlerle birlikte havayolu taşımacılığı 50 yıl önceki çok riskli taşımacılık sınıfından emniyetli taşımacılık sınıfına geçmiştir. Bu dönemde uçaklara meteoroloji radarları, kara kutu gibi bazı ekipmanlar yerleştirilmeye başlanmıştır. 1969'da artan talebi karşılamak ve maliyetleri kontrol altına almak için ilk geniş gövdeli 400'den fazla yolcuyu kıtalararası taşıyabilen dört motorlu jet B-747 Jumbo üretildi. Bunu Douglas DC-10 ve Lockheed L-1011 uçaklarının üretimi izledi.

1970'lerin başında meydana gelen OPEC petrol krizi ve 1977'lerde başlayan gürültüye karşı çevreci mücadeleler havayollarını yeni çevreci ekonomik jetlere yöneltti. 1938-1978 arasındaki 40 senede yolcu sayısı çok büyük oranda artmış, havayolu işletmelerinin çalıştırdığı ve iş imkanı sağladığı insanların sayısı milyonlara ulaşmış, havaalanı ve uçak teknolojileri gelişmiş, 21 koltuklu pervaneli DC-3 lardan

³⁹ Devlet Planlama Teşkilatı, Hava Taşıtları İmalat Sanayi Özel İhtisas Komisyonu Raporu, s.9.

400 koltuklu jet motorlu B-747 lere geçilmiştir. Havayolu ulaştırması en güvenli ve hızlı ulaşım türü haline gelmiştir. Sivil havacılığın stratejik önemi anlaşılmış, savaş durumlarında sivil havacılık uçaklarının da yararlanılabileceği çeşitli savaşlar sırasında kanıtlanmıştır. Bu dönemde dünyanın en büyük sivil havacılık filosunu oluşturan ABD'nin 216 uluslararası uçuşlarda kullanılan büyük olmak üzere 298 uçağı vardı.

4. Liberalleşme Dönemi (1978-...)

1978'de Amerikan hükümeti havacılık sistemini tam rekabete açması ve tüm ticari kısıtlamaların kalktığı bu dönem havacılığın büyük bir sisteme dönüşmesine neden oldu. 1978 yılında A.B.D.'de gerçekleşen serbestleşme hareketi Avrupa'yı da etkisi altına almış ve liberalleşme sürecine girmiştir. Sivil havacılık sektöründe, Avrupa Topluluğu'na üye ülkeler arasında "Tek Pazar" uygulamasına geçilmiştir. Avrupa'da serbestleşme hareketinden sonra görülen en önemli gelişme "düşük maliyetli" havayolu şirketlerinin ortaya çıkmasıdır. Hükümetler artan rekabet ortamında daha etkin ve verimli çalışabilmeleri için havayolu işletmelerinin özelleştirilmesini teşvik etmektedir⁴⁰.

Havayollarında gelecekte serbestleşme eğiliminin Avrupa'nın yanısıra diğer pazarlarda da devam edeceği değerlendirilmektedir. Liberalleşme sonrasında havayolu taşımacılığı sektöründe büyük değişiklikler yaşanmıştır. Nitekim havayolu işletmeleri küreselleşen piyasada uçuş ağlarını genişletmek, diğer pazarlara girebilmek, pazar paylarını ve uçuş sıklıklarını artırmak ve maliyetlerini azaltmak amacıyla stratejik ortaklıklar kurmak zorunda kalmıştır. En büyük uçak üreticilerinden birisi olan McDonnell-Douglas Boeing ile birleşmesi örnek olarak gösterilebilir.

C. Havayolu Taşımacılığının Ekonomik Özellikleri

Sarılgan, havayolu taşımacılığının ekonomik özelliklerini oligopolistik ve sektörel özellikler olmak üzere iki alt başlık altında sınıflandırmıştır⁴¹.

⁴⁰ TÜBİTAK, Vizyon 2023 Ulaştırma ve Turizm Paneli Rapor, s.9

⁴¹ Sarılgan, A.E. (2001), Havayolu İşletmelerinde Gelir Yönetimi ve Türk Havayolları Anonim Ortaklığı Uygulaması, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Eskişehir: Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü)

1. *Havayolu Taşımacılığı Sektörünün Oligopolistik Özellikleri*

Havayolu taşımacılığının oligopol bir pazar özelliği gösterdiği konusunda ekonomistlerce tam bir görüş birliği olmasa da genel olarak oligopol pazarın özelliklerini yansıttığı söylenebilir. Dinler, oligopol piyasasını “birbirlerine etki edebilecek kadar az sayıda satıcının sonsuz sayıda alıcı ile karşı karşıya geldiği bir piyasadır” şeklinde tanımlar⁴². Bu piyasa, gerçek ekonomik hayatta en fazla görülen piyasa türüdür. Bugün her ülkede birkaç dev firmanın hakim olduğu günlük basın, otomobil, demir-çelik, alüminyum, buzdolabı gibi mal ve hizmetler piyasası oligopol piyasasına örnek olarak verilebilir.

▪ **Sektöre Giriş Koşullarının Yüksek Olması**

Oligopol piyasalarda pazara giriş kolay değildir. Teknoloji ve maliyet pazara girişi engelleyen temel faktörlerdir. Havayolu taşımacılığı sektöründe başlangıç yatırımı için sermayenin çok yüksek olması bu alanda faaliyet göstermek isteyen yatırımcılar büyük bir engel teşkil etmektedir. Ayrıca havayolu taşımacılığı bir hizmet sektörü olup ve uçuş emniyeti ve havacılık güvenliği ilk amaç olmasından dolayı havayolları, sertifikalı personel çalıştırmak zorundadır. Nitelikli personel çalıştırma zorunluluğu işletmeler için personel ücretlerini, dolayısıyla da personel giderlerini arttırmakta ve büyük maliyetler oluşturmaktadır⁴³.

▪ **Ölçek Ekonomisi Özelliği**

Oligopol yapının geçerli olduğu tüm sektörlerde olduğu gibi hava ulaştırma sektöründe de, birim fiyatı düşürebilmek için üretim ölçeğinin artırılabilmesi gerekmektedir. Havayolu işletmeleri belli bir büyüklüğe ulaşıncaya kadar diğer oligopol firmalar gibi ölçek ekonomisinden yararlanmaktadırlar. “Belirli bir üretim çıktısına sahip olarak birim maliyetlerini düşürmek için uçuş personeli dâhil olmak üzere ellerinde bulunan personeli ve sahip oldukları donanımları en etkin şekilde kullanmak durumundadır”⁴⁴.

⁴² Zeynel Dinler, **Mikro Ekonomi**, Bursa: Ekin Kitabevi, 2007, s.385.

⁴³ Cavcar, s.116.

⁴⁴ Gere, ss:32-33.

▪ **İşbirlikleri ve Birleşmeler Yoluyla Büyüme**

Oligopol piyasasının Havayolu sektörünün oligopolistik olan ve en yoğun gözlenen özelliklerinden birisi de işbirlikleri ya da birleşmeler yoluyla büyümelerdir. Havayolu işletmeleri birleşerek veya işbirliği yaparak pazar paylarını, dolayısıyla da satışlarını arttırabilmektedir. Ve rekabeti ortadan kaldırmak için küçük işletmeleri satın alma yoluna gitmektedir. Havayolu işletmeleri birleşme veya işbirliği yoluyla büyüme ile yeni ve çok değerli uçuş haklarına sahip olabilmektedir. Havacılık sektöründe işbirliklerinin önemi çok büyüktür. Pazarda söz sahibi olabilmek ve daha fazla kar elde edebilmek için işletmeler ‘alliance’⁴⁵ adı verilen işbirlikleri, ortaklıklar kurmaktadır. Önceleri ikili anlaşmalar şeklinde olan işbirlikleri, daha sonra yaygınlaşarak, küresel boyutlara ulaşmıştır. Üye havayollarının uçuş ağlarının birleştirilmesi ile yolculara daha fazla uçuş noktasına ve daha sık uçma olanağı sağlanmaktadır. İşletmeler gerçekleştirdikleri işbirlikleri yoluyla rekabetin getirdiği olumsuzlukları giderebilmekte ve pazarı daha rahat kontrol edebilmektedir.

▪ **Karşılıklı ve Çoklu Bağımlılık**

Oligopol piyasalarında işletmeler birbirlerinin davranışlarını çok yakından takip etmek zorundadırlar. Dolayısıyla bir oligopol piyasası olan havayolu sektöründe her işletme davranışlarını saptarken diğerlerinin ne yaptığını incelemek ve kendi tutumuna göre onların tepkisinin ne olacağını hesaba katmak zorundadır. Bu bakımdan havayolu işletmeleri ürünleri olan koltuğu, ancak yolcusunun ihtiyaçlarını karşılayacak hizmet çeşitlemesine giderek pazarlayabilmektedir. Zira oligopol piyasasında tüm işletmelerin malları birbirine benzer niteliktedir. Aynı pazar yapısı içinde yer alan diğer havayolu işletmeleri ise rekabet edebilmek ve pazar paylarını koruyabilmek için her zaman değişiklikleri takip etmek ve gelişmelere uyum sağlamak durumundadır⁴⁶.

▪ **Fiyat Kararlılığı ve Fiyat Dışı Rekabet**

Oligopol piyasalarında işletmeler genellikle fiyat rekabetine teşebbüs etmez, belli bir fiyatı muhafaza etmek isterler. Bundan dolayı işletmeler arasında fiyat

⁴⁵ Star Alliance Hakkında:1997 yılında kurulan star alliance, müşterilerine dünya çapında erişim ve iyi bir seyahat deneyimi sunabilen, gerçek anlamda ilk global havayolu ittifakı olma özelliği taşıyor. 14 mayıs 1997’de kurulan star alliance’a nisan 2008’de 21. üye olarak katılan Türk hava yolları, ittifak üyeliği sayesinde yolcularına daha geniş uçuş ağı, özel yolcu programları ve ittifakın özel ücret kampanyalarından faydalanma imkanı sunmaktadır.

⁴⁶ Cavcar, s.116.

konusunda gizli bir anlaşma olduğu söylenir. Havayolu işletmeleri marjinal karlarla faaliyetlerini sürdürürken fiyata dayalı bir rekabet ortamına girmek istemezler. Havayolu işletmeleri genellikle fiyat dışı alanlarda, hizmet kalitesi ve reklam gibi alanlarda rekabeti tercih ederler. “Özellikle 1990’ların başlarından itibaren havayolu işletmeleri etkin reklam kullanımı ve çeşitlendirilmiş müşteri hizmetini kullanarak, fiyat dışı bir alanda rekabet etme eğilimindedir. Bilgisayarlı Rezervasyon Sistemleri ve sık uçan yolculara uygulanan programlar hizmete dayalı rekabete örnek olabilecek uygulamalardır”⁴⁷.

▪ **Havayolu Sayısı ve Pazar Payı**

Havayolu taşımacılığı piyasasına giriş önündeki yasal engellerin kaldırılması ve havayollarına istedikleri gibi operasyon yapma imkânı vermesinden sonra, havayolu sektörü yoğun bir rekabet ortamına girmiştir. Böylelikle havayolu taşımacılığında da pazar payını istikrarlı şekilde artmış ve havayolu şirketlerini, pazarda daha etkili ve karlı rekabet etmeye imkân tanıyan güçleri birleştirme politikasını uygulamaya yöneltmiştir.

2. *Hava Taşımacılığının Sektörel Özellikleri*

Havayolu taşımacılığının sektörel özellikleri aşağıdaki başlıklar altında incelenebilir⁴⁸.

▪ **Devlet Sübvansiyonu ve Desteği**

Havayolu ile yolcu ve yük taşımacılığı son yıllarda dünyada tercih edilen bir ulaşım sistemi haline geldiği için özellikle büyük ve geniş bir coğrafi alana sahip devletler ülkelerinin her noktasına hızla ulaşabilmek için diğer sektörlerden farklı olarak hava taşımacılığını teşvik etmektedirler. Havayolu taşımacılığı devletin uluslararası alanda tanıtım, turizm, itibar ve milli savunma gibi stratejik amaçlarına hizmet etmektedir⁴⁹.

⁴⁷ A.g.e., s.117.

⁴⁸ A.g.e., s.117.

⁴⁹ A.g.e., s.117.

▪ **Teknolojideki Yüksek Devir Hızı**

Havacılık sektörü teknolojik devir hızının en yüksek olduğu sektörlerin başında gelmektedir. Bu yoğunlukta teknolojiye bağımlı bir sektörde havayolu işletmelerinin yaklaşık dörtte üçü menkul haldedir.

▪ **Fiyat Artışı ve Konjonktürel Dalgalanmalara Karşı Duyarlılık**

Yüksek fiyat esnekliğine sahip olan havayolu taşımacılığı ekonomik krizler ve özellikle maliyet yakıt artışlarından azami ölçüde etkilenmektedir. Zira havayolu işletmelerinin değişken giderlerinin büyük bir bölümünü yakıt oluşturduğundan dolayı petrol fiyatlarındaki, değişimlerden diğer işletmelere göre çok daha fazla etkilenmektedir.

Ayrıca havayolu sektöründe nitelikli personel istihdam edilmesinden dolayı, sektördeki personel ücretleri diğer sektörler göre daha yüksektir. Havayolu işletmelerinde çalışan personel periyodik eğitim ve sağlık muayenelerine tabi tutulmaktadır. Bu durum işletmelere ilave maliyet oluşturmaktadır. Havayolu işletmelerinin katlandığı operasyonel maliyetlerden yakıt masrafları havayolu taşımacılığında toplam maliyetler içerisinde tarihsel olarak %10 - %15'lik bir paya karşılık gelirken bu oran bugünlerde %20 – 40'lık bir paya sahip bulunmaktadır⁵⁰. İşgücü ve yakıt maliyetleri bir arada değerlendirildiğinde ise havayollarının operasyon maliyetlerinin takriben % 60'ını teşkil etmektedir⁵¹.

Havayolu sektörü, turizm sektöründe olduğu gibi ekonomik dalgalanmalar karşısında etkilenen sektörlerin başında gelmektedir. Ekonomik durgunluk zamanlarında insanlar ilk olarak harcamalarında kısıntıya gitmek suretiyle bir takım alışkanlıklarından feragat etmekte ve bu durumdan daha ziyade ulaştırma ve turizm sektörü zarar görmektedir. Böyle bir durum karşısında havayolu işletmeleri gelirlerinde meydana gelen azalma karşısında filolarını küçültme ve personel çıkarma yoluna gitmektedir⁵².

⁵⁰ Hakan Ertürk, **Havayolu Ekonomisi**, Hazine Müsteşarlığı, Ankara, Mayıs 2011, s.10.

⁵¹ A.g.e., s.11.

⁵² Cavcar, s.117.

▪ **Ulusal ve Uluslararası Politika ve Yaptırımlara Karşı Duyarlılık**

Hava taşımacılığı sektörü ulusal politika veya uluslararası ilişkiler ve yaptırımlara karşı oldukça hassas bir konumdadır. Hava yolu işletmeleri ulusal ve uluslararası kurallar ve standartlara uygun bir şekilde faaliyetlerini yürütmektedir. İki ülke arasındaki ilişkiler o iki ülke arasında sefer düzenleyen havayolu işletmesini de kati olarak etkilemektedir. 2011’de yaşanan “Arap Baharı” adı verilen Ortadoğu ve Kuzey Afrika’ya sefer düzenleyen havayolu işletmelerinin doğrudan etkilenmesi ve seferlerini durdurmak zorunda kalması örnek olarak verilebilir⁵³.

Havaalanı gürültü yönetimi programı kapsamında daha sessiz faaliyette bulunabilmek ve uçak gürültüsünden daha az kişinin etkilenmesini sağlayabilmek amacıyla havayolu işletmeleri filolarını gürültü seviyesi limitleri dâhilinde yeni nesil uçaklarla teçhiz etmek ve ses azaltıcı tedbirler almak zorunda bırakmaktadır.

▪ **Uçuş Sıklığının Rekabetteki Önemi**

Bir havayolu belli bir hatta uçuş sıklığı avantajını elde etmişse, hava taşımacılığı pazarından daha çok pay alabilme imkânı sağlamış ve rakip havayolu işletmeleri ile rekabet gücü bakımından avantajlı bir konuma gelmiştir. Uçuş sıklığı müşteri istek ve ihtiyaçlarının karşılanması ile ilgili olduğu için havayolu işletmelerinin hizmet kalitesini etkilemektedir. Uygun bağlantılara sahip düzenli uçuş programları ve merkezi rezervasyon sistemleri ile rekabet gücü elde eden havayolu işletmeleri, hızlı gelişen ve değişen talep yapısına uyum sağlamak zorundadır. Sık ve aktarmasız uçuşların yaygınlaştırılması o havayolu işletmesine olan talebin artmasına önemli katkı sağlayacaktır.

▪ **Fazla Kapasite ve Marjinal Maliyetler**

Havayolu işletmeleri açısından kapasite planlaması üzerinde önemle durulması gereken bir kavramdır. Havayolu işletmeleri sahip oldukları kapasitelerini en etkin şekilde kullanmaları gerekmektedir. Dolayısıyla ancak kapasiteleri doğrultusunda satış yapıp karlar elde edebilirler. Bu itibarla havayolu işletmeleri kapasite tespiti ve fiyat tayininde bulunurken uçakların tam olarak dolu olduğunu varsayımı ile hareket ederler.

⁵³ A.g.e., s.118.

Müşterilerin tarifeli seferlere olan talebi raf ömrü olmayan çok büyük miktarda kapasite fazlasına yol açmakta bu da maliyetleri arttırmaktadır⁵⁴. Uçulan hattan hatta değişmekle beraber havayolu işletmelerinin doluluk oranları %70-80'ler civarındadır. Bu da havayolu işletmelerinin koltuklarının % 20-30 unun boş olduğu anlamına gelir. Havayolu işletmeleri sabit ve birim maliyetlerini azaltmak amacıyla uçakların günlük kullanım miktarlarını yüksek tutmak ve yeterince talep yaratabilmek için uçuşların sık olması da önemlidir. Bunlar da pazara sunulabilecek kapasiteye bağlıdır⁵⁵. Fazladan bir yolcuya hizmet vermenin marjinal maliyeti çok düşüktür, sadece yemek maliyeti, satış komisyonları, önemsiz miktarda yakıt ve diğer önemsiz maliyetlerdir.

▪ **Havayolu Ürününün Yapısı**

Havayolu hizmeti farklılaştırılmayan bir üründür. Pek çok yolcuya göre bir havayolunun sunduğu hizmet, diğer havayolu ile aynıdır. Günümüzde uçaklar, en azından belli büyüklüktekileri, birbirine çok benzemektedir. Hız, konfor ve güvenlik hemen hemen tüm uçaklarda aynıdır. Havayolları sık sık verdikleri reklamlarla iyi yemekler, dostça karşılama ve buna benzer özelliklerini belirterek ürünlerini farklılaştırmaya çalışmaktadır. Fakat yolcular uçuş için tercih yaparken bunlara değil, çoğunlukla kalkış ve iniş saatlerine dikkat etmektedirler. Tarife planlamanın, ürün farklılaştırmanın en önemlisi unsuru olduğu söylenebilir.

▪ **Talebe Karşı Duyarlılık**

Havayolu işletmeciliği sezonluk özellikler gösterir. Birçok kişinin yıllık tatillerini yaptığı yaz ayları çok yoğundur. Kış aylarında yılbaşı ve sömestr tatili hariç trafik azdır. Sonuç olarak trafiğin seyahat düzenindeki bu yoğunluklar ve azalmalar havayolu gelirinde yıl içinde çok büyük yükselmelere ve azalmalara yol açmaktadırlar.

Büyük havayolu işletmeleri yıl içinde yaptığı bütün işin 1/3'ünü yazın üç ayda yaparlar. Sabit olmayan talep aylara, hatta haftanın günlerine bile değişir. Gün içindeki uçuş saati talebin çok önemli belirleyicisidir.

⁵⁴ A.g.e., s.118.

⁵⁵ Ender Gerede, "Türkiye'nin İkili Havayolu Taşımacılığı Anlaşmalarının Havayolu Yönetimine Etkileri Açısından Değerlendirilmesine Yönelik Bir Ölçek Önerisi", **Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi**, Cilt.11, Sayı/No: 3, (2011), s.33.

Talebin dalgalı olması maliyet sorunlarını da beraberinde getirir. Talebin yüksek olduğu dönemlere göre personel ve hava aracını elde bulundurmak, sonra bunları işlerin durgun olduğu dönemlerde boş bırakmak çok maliyetli bir iştir.

Hava taşımacılığında talep çok esnektir. Yolcu sayısı, fiyatı içeren konulardan çok etkilenmektedir. Düşük fiyatlar daha fazla trafik olmasını sağlarken, yüksek fiyatlar havayolunun trafiğini düşürmektedir. Bu nedenle fiyatta değişiklikler çok küçük olmaktadır.

D. Havayolu Taşımacılığında Eğilimler

Havayolu taşımacılığındaki başlıca eğilimler şu şekilde sıralanabilir: Dünyada havayolları arasında yoğun rekabet nedeniyle sektördeki birleşmelerin devam etmesi; küçük şirketlerin büyümesi; havayolu pazarında ucuz uçak biletlerinin hızlı büyümeye neden olması; yeni rotaların açılması; esnek hizmetlerin verilmesi ve hizmet çeşitliliğinin artırılması; uzun mesafeli uçuşlar için uzun gövdeli uçakların üretilmesi gibi yapısal değişiklikler ve farklı ürünlerin sunulması; yolcu yapısının değişmesi; yeni nesil uçaklarda; gelişmiş çevresel performans, daha fazla konfor, emniyet ve güvenliğin olması; daha düşük maliyetli olması; liberilizasyon ve deregülasyonların ortaya çıkaracağı yeni pazarlar ile uluslararası sektörde kuvvetli bir canlanma yaşanması; havayolu sektöründe yüksek yakıt maliyeti nedeniyle iflasların artması; uzak yol millerinin cazip hale getirilmesi; müşteri indirimleri; Asya havacılık pazarındaki hızlı büyüme; hava koridorlarının açılması ve havayolları mülkiyet hakları; ulusların daha güvenli havayolları tercih etmesi nedeniyle güvenliğin artırılması; sektördeki yapısal değişikliklerdir. Havayolu taşımacılığındaki diğer eğilimleri ise küresel ekonomik kriz veya durgunluk, küresel emniyet ve güvenlik tehdidi, küresel salgın hastalıklar, çevresel konular, düzenleme ve mevzuat konuları, bölgesel dengesizlikler olarak sıralayabiliriz. Bu çalışmada son dönemlerde ortaya çıkan eğilimler Devlet Planlama Teşkilatı Müsteşarlığı 9. Kalkınma Planı Havayolu Ulaşımı Özel İhtisas Komisyonu Raporunda yer alan şu alt başlıklar bağlamında incelenebilir :⁵⁶

⁵⁶ Havayolu Ulaşımı Özel İhtisas Komisyonu Raporu, ss:5-12.

1. *Havayolu İşletmeciliğinde Serbestleşme*

Havayolu ulaştırma sektöründe yaşanan gelişmeler, genel olarak hizmet sektöründeki gelişmelerin bir uzantısı olarak değerlendirilebilir. Son yıllarda ekonomik alanda yaşanan küreselleşmenin de etkisiyle havayolu ulaşımında önemli gelişmeler yaşanmaktadır.

Amerika Birleşik Devletleri'ndeki hava taşımacılığına yönelik serbestleşme girişimleri başta Avrupa Birliği olmak üzere diğer ülkeleri de etkisi altına almıştır. "ABD'nin öncülüğünü yaptığı "Açık Semalar" eğilimleri 1990'lı yıllarda önceleri Avrupa, sonrasında ise Asya Pasifik ülkeleri arasında yaygınlaşmaya başlamıştır. AB günümüzde çok taraflı "açık semalar" politikalarının uygulandığı en önemli bölgesel oluşum durumundadır."⁵⁷ Avrupa Birliği topluluk içinde tek bir hava taşımacılığı pazarı yaratabilmek ve hava taşımacılığı sektöründe daha liberal bir uygulamayı geliştirebilmek için 1987 yılında harekete geçmiştir. Liberalleşme ortak hava taşıma pazarına serbest rekabeti getirmiş ve rekabet hukukunun hava taşıma sektörüne uygulanmasını sağlamıştır.

Rekabet kurallarının hava taşımacılığında etkili olarak uygulanması tek başına bir amaç değildir. Rekabet hukuku kuralları özellikle liberalleşme sürecini desteklemek için kullanılmıştır. Rekabet kurallarının uygulanması ile liberalleşmenin ilerlemesine engel şirket davranışları önlenmiştir. Pazarda faaliyette bulunanların fiyat anlaşmaları yapmalarına izin verilmemiş; anlaşma yoluyla, pazara yeni girenlerin havaalanı ya da bilgisayar rezervasyon sistemi gibi altyapı hizmetlerinin dışında bırakılması gibi uygulamalarla pazara yeni girişlerin önlenmesi engellenmiştir. Böylece havayolu işletmelerinin serbestçe rekabet edebilmeleri sağlanmıştır⁵⁸.

Havayolu taşımacılığında, AB ve dünyadaki bir çok ülke arasında iki taraflı ve çok taraflı anlaşmalar yapılması, ülkeler arasında çok daha liberal anlaşmaları iç hatların serbestleştirilmesi, bayrak taşıyıcı havayolu işletmelerinin özelleştirilmesi ve

⁵⁷ A.g.e., s.5.

⁵⁸ Hülya Göktepe, "Hava Taşımacılığı Sektöründe Rekabet Hukuku Kurallarının Uygulanması" **Sosyal Bilimler Dergisi**. 2007/1, s.240.

tüm bu uygulamaların dünya genelinde yaygınlaşması giderek nitelik ve nicelik açısından artan bir liberalleşme eğilimine dönüşmüştür⁵⁹.

2. Düşük maliyetli havayolu işletmelerinin yaygınlaşması

Düşük maliyetli havayolu işletmeleri geleneksel havayolu işletmelerinin verdiği bazı hizmetlerden vazgeçerek maliyetlerini azaltan ve buna bağlı olarak daha ucuz fiyatla hizmet sunan havayolu işletmeleridir. Havayolu taşımacılığında, düşük maliyetli havayolu işletmeleri son on yılda yeni bir havayolu işletmeciliği çeşidi olarak kendisini kabul ettirmeye başlamış ve bunlar havayolu taşımacılığı ortalamasından yüksek bir büyüme oranıyla gelişmektedir. “Dikkat çeken bir nokta ise düşük fiyat sunmalarına karşın diğer havayolu işletmelerine göre daha istikrarlı bir kar elde etmeleridir. Bunu da hem başarıyla uyguladıkları maliyet politikaları, hem de yüksek doluluk oranları ile gerçekleştirmektedirler. Kendilerine has özellikleri sayesinde fiyat ve doluluk oranı dengesini iyi kurarak girdikleri pazarlarda tutunmakta ve bunun ötesinde pazarın hızla büyümesine yardımcı olmaktadır.”⁶⁰

Başarılı bir havayolu işletmesi modeli olan düşük maliyetli havayolu taşımacılığı sunmakta olduğu düşük fiyatlarla özellikle kısa mesafe uçuşlarda diğer ulaşım biçimleri ile rekabette havayolu taşımacılığına avantaj sağlamakta; yolcuların da zaman ve para tasarrufu yapabilmelerine olanak sağlamaktadır.

3. Bölgesel Havayolu Taşımacılığı

Ali Emre Sarılğan, bölgesel havayolu taşımacılığını, “ticari bir amaçla genellikle büyük yerleşim yerleri ve/veya toplanma merkezi havaalanları ile küçük yerleşim yerleri arasında yolcu, kargo ve postanın tarifeli ve tarifesiz olarak nispeten küçük uçaklarla taşınması” olarak tanımlamıştır.⁶¹

Dünyada bölgesel havayolu işletmeleri değişik isimlerle adlandırılmaktadırlar. Bunlar, bölgesel taşıyıcılar/havayolları, besleyici taşıyıcılar/ havayolları, günübirlik yolcu taşıyıcıları/havayolları şeklindedir. Sarılğan, bölgesel havayolu işletmesi

⁵⁹ Ender Gerede, “Havayolu Taşımacılığında Küreselleşme ve Havayolu İşbirlikleri-Thy A.O.’da Bir Uygulama” (Yayınlanmamış Doktora Tezi, Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2002), ss: 86-100.

⁶⁰ Devlet Planlama Teşkilatı Müsteşarlığı, **9. Kalkınma Planı Havayolu Ulaşımı Özel İhtisas Komisyonu Raporu**, Ankara 2006, s.6.

⁶¹ Ali Emre Sarılğan, “Türkiye’de Bölgesel Havayolu Taşımacılığının Geliştirilmesi İçin Yapılması Gerekenler”, **Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi**, Cilt:11, Sayı:1, s.70.

kavramını, “küçük yerleşim yerlerinden toplanma merkezlerine havayolu ile ulaşımı sağlayan, geleneksel veya düşük maliyetli havayolu işletmelerinin yeterli veya düzenli talep olmadığı için hizmet vermediği ulusal ve/veya uluslararası hatlarda faaliyette bulunan havayolu işletmeleri” anlamında kullanmıştır⁶².

Bölgesel havayolu işletmeleri küçük yerleşim merkezleriyle, büyük şehirler ve büyük toplanma merkezleri arasında 9–68 koltuklu turboprop ve 30–100 koltuklu bölgesel jetlerle kısa ve orta mesafeli tarifeli uçuş hizmeti sunarlar. Airbus ve Boeing şirketlerinin tek koridorlu kısa ve orta mesafeli uçaklarının da bölgesel havayolu işletmeciliğinde kullanılabilmektedir.

Bölgeler arasında ulaşımı kolaylaştırarak, turizm ve ticareti geliştirmeyi amaçlayan bölgesel havayolu taşımacılığı, coğrafi nedenlerle ulaşılması zor olan bölgelerin büyük yerleşim yerleriyle ulaşımını sağlamakta, küçük yerleşim yerlerine ulaşımı kolaylaştırmaktadır.

Büyük havayolu işletmelerine göre bölgesel taşıyıcılar daha hızlı büyümekte, kriz dönemlerinde bile büyük havayolu işletmeleri zarar ederken bölgesel taşıyıcılar karlılıklarını artırmaya ve büyümeye devam etmektedirler.

Daha önce kısa mesafelerde dar bir alanda faaliyet gösteren bölgesel uçakların menzillerinin artması, bu dar alanın faaliyet alanını büyütüştür. Pervaneli, düşük hızla, az koltuk sayısına sahip uçaklarla yapılan faaliyetler; 1960’larda geliştirilen jet teknolojisinin bölgesel uçaklara 1990’larda uygulanmasıyla; bölgesel uçakların hızı, teknolojinin gelişmesiyle; yolcu kabinlerinin konforu ve havayolu işletmelerinin isteğiyle; koltuk sayısı artmıştır. Birkaç uçaktan oluşan, aile işletmeleri tarafından işletilen işletmelerin yerini, yüzlerce uçaktan oluşan filolarıyla büyük havayolu işletmelerinin ortağı veya sahibi olduğu işletmeler almıştır.

4. Küresel ve Kesintisiz Uçuş Ağları

Küreselleşmenin bir olgu haline geldiği günümüzde yolcular dünya genelinde istedikleri yerden başka bir yere, istedikleri mevsim, gün ve sıklıkta, sadece havayolu taşımacılığını kullanarak ve mümkün olduğunca tek bir havayolu işletmesi aracılığıyla

⁶² A.g.e., s.71.

gitmek ihtiyacı ve isteği içindedirler. Bunlar ancak büyük, geniş ve kesintisiz bir uçuş ağı ile karşılanabilir⁶³. Uçuş ağının büyüklüğü ve genişliği, kullanılan ağ yapısı, uçuş ağının kesintisiz olup olmadığı, kullanılan uçak tipi, uçuşun mevsimi, günü ve sıklığı sunulan hizmetin farklılaştırılabilmesi için son derece önemli unsurlardır. Bu unsurlar pazara erişim ve giriş ve kapasite düzenlemelerine bağlı olarak değişmektedir.

Bu gereklilik karşısında kalan küresel havayolu işletmeleri stratejik özelliklere sahip “küresel işbirliği gruplarını” oluşturmaktadır. Bu grupların günümüzde geldiği noktalar dünyadan önemli bir “iyi uygulama örneği” olarak değerlendirilmektedir⁶⁴. Küresel işbirlikleri sayesinde yolcular kesintisiz bir hat üzerinde başka bir ulaşım türüne gerek kalmadan, en uygun bağlantı seçenekleriyle, dünyanın bir noktasından başka bir noktasına kesintisiz bir şekilde uçuş yapma imkânına sahip olmaya başlamışlardır.

Bu küresel işbirliği gruplarından en önemlileri Star Alliance, küresel havacılık sektörünün önde gelen 27 üyesinin oluşturduğu, dünyanın en büyük hava yolu ittifakıdır. 14 Mayıs 1997’de kurulan Star Alliance’a Nisan 2008’de 21. üye olarak katılan Türk Hava Yolları, ittifak üyeliği sayesinde yolcularına daha geniş uçuş ağı, özel yolcu programları ve ittifakın özel ücret kampanyalarından faydalanma imkânı sunmaktadır⁶⁵.

5. *Havaalanı İşletmeciliğinde Serbestleşme*

20. yüzyılın son çeyreğinde ekonomik, sosyal ve siyasal anlamdaki etkileşimler ve değişimler neticesinde, tüm altyapı hizmetlerinde olduğu gibi, havayolu ulaştırması sektöründe de devletin rolü birtakım değişikliklere uğramış, hizmet üreten ve işleten devlet anlayışından, kural koyan ve teftiş eden devlet anlayışına doğru bir dönüşüm yaşamıştır⁶⁶.

Stratejik önemi, kamu hizmeti olarak algılanması ve getirdiği ağır finansal yük gibi nedenlerle havacılık faaliyetleri, uzun yıllar boyunca devlet tekelinde

⁶³ Ender Gerede, “Türkiye’nin İkili Havayolu Taşımacılığı anlaşmalarının Havayolu Yönetimine Etkileri açısından Değerlendirilmesine Yönelik Bir Ölçek Önerisi”, *Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, Cilt.11,Sayı/No: 3, 2011, s.33.

⁶⁴ Devlet Planlama Teşkilatı Müsteşarlığı, 9. Kalkınma Planı Havayolu Ulaşımı Özel İhtisas Komisyonu Raporu, s.14.

⁶⁵ Star Alliance , <http://www.turkishairlines.com/tr-tr/kurumsal/is-ortaklari/star-alliance> (1 Mart 2013).

⁶⁶ Cem Galip Özenen, Havaalanı Yatırımlarında Özelleştirme Dünyadaki Uygulamalar Ve Türkiye İçin Öneriler, *Uzmanlık Tezi*, DPT, Ocak 2003,s.46.

yürütülmüştür. Zaman içerisinde devletin ekonomik işlevlerinin kısıtlanması ve kamu-özel işbirliği fikrinin yaygınlaşmaya başlamasıyla, pek çok alanda olduğu gibi havacılıkta da özel sektör giderek daha çok rol almaya başlamıştır. Bu anlayış beraberinde, havaalanlarının özelleştirilmesi ya da bazı hizmetlerin farklı yöntemlerle özel sektöre devredilmesi görüşünü gündeme getirmektedir.

Nüfus artışı, gelir seviyesinin yükselmesi, iş yapma hızı ve daha hızlı seyahat etme arzusu arttıkça havayoluna olan talep de her geçen gün artmaktadır. Söz konusu gelişmeler yatırım gereksinimini daha kısa zaman dilimleri içinde ve daha büyük finansman gereksinimi ile birlikte ortaya çıkarmaktadır. Kamu kaynaklarının yetersizliği, yatırım hızı, risk paylaşımı, ticari beklentiler, hizmet kalitesi, serbestleşme-liberalleşme-küreselleşme gibi faktörler yeni iş yapma yöntemlerini, yeni proje finansman modellerini, yeni ekonomik uygulamaları ortaya çıkarmaktadır. Havaalanlarında yap-işlet-devret uygulamaları da bu yeniliklerden birisidir.

Devlet Planlama Teşkilatı Müsteşarlığı 9. Kalkınma Planı Havayolu Ulaşımı Özel İhtisas Komisyonu Raporunda havayolu ulaştırması içinde havaalanları açısından yaşanan değişimler şu üç grup altında toplanmıştır:⁶⁷

a) Havaalanlarında Ticarileşme Eğilimi

Devletin ticari havayolu sahiplik payının yavaş yavaş ortadan kalkması ve ulusal ve uluslararası düzenlemeler ile sektöre özel havayolu işletmelerinin de dâhil olması ile ortaya çıkan serbestleşme ve özelleştirme havayolu taşımacılığı altyapısında ticarileşme sürecini beraberinde getirmektedir.

Hava taşımacılığı sektöründe meydana çıkan eğilimler havaalanı işletmeciliğini de ticari odaklı olmaya yöneltmektedir. Havayolu Ulaşımı Özel İhtisas Komisyonu Raporunda havacılık gelirlerindeki düşüş, devlet kontrolündeki azalma, Avrupa içinde gümrüksüz mağazaların kaldırılması, değişen müşteri beklentileri, politik ve terörist riskler ile sağlıkla ilgili tehditler nedeniyle talepte meydana gelen aşırı dalgalanmalar,

⁶⁷ Devlet Planlama Teşkilatı Müsteşarlığı, 9. Kalkınma Planı Havayolu Ulaşımı Özel İhtisas Komisyonu Raporu, ss:7-9.

havaalanı yönetimlerini yeni gelir kaynakları aramaya ve maliyetlerini kısımaya yönelttiği değerlendirilmiştir⁶⁸.

Havaalanlarında ticarileşme eğilimi, havaalanının bir kamu teşebbüsünden ticari bir işletmeye dönüşümü ve ticari kurallara daha uygun bir yönetim anlayışının benimsenmesi şeklinde tezahür etmektedir. Havaalanı sektörüne özel sermayenin ve yeni yatırımcıların katılımı yalnızca gerekli finansal kaynakları sağlamakla kalmamış, özellikle havaalanlarında havacılık dışı alanlarla ilgili yeni iş alanlarının gelişimine ve mevcut etkinliğin artmasına da yol açmıştır⁶⁹.

b) Havaalanlarında Özelleştirme Eğilimi

Bugüne kadar havaalanları büyük ölçüde merkezi ya da yerel yönetimlerin mülkiyeti ve işletimi altında faaliyet gösteren kuruluşlardır ve havaalanı yatırımları da büyük ölçüde devlet tarafından finanse edilmiştir. Hava taşımacılığı sektöründe yaşanan gelişmeler ve genel olarak dünyadaki kamu finansmanı anlayışındaki değişimler sonucunda havaalanlarının mülkiyet yapısını gündeme getirmiştir.

Havayolu Ulaşımı Özel İhtisas Komisyonu Raporunda havaalanlarındaki özelleştirme süreci, havaalanlarının planlanması, inşa edilmesi, geliştirilmesi, ek kapasite yatırımları, bunların finanse edilmesi, havaalanlarının işletilmesi ve yönetilmelerinde özel sektör payının giderek artması olarak değerlendirilmiştir⁷⁰. Havaalanı sektörü için özelleştirme kavramı, havaalanı işletmesinin yönetim, sermaye ya da mülkiyet yapılarından bir ya da birkaçında meydana gelen değişimler şeklinde anlaşılmaktadır.

Havaalanı özelleştirmelerinde hizmet kalitesi devletin kurumsal yapısının çok ötesindeki özel sektörün verimliliğini arttırarak hem kendisinin kar edebileceği hem de kullanıcısı olan toplumun daha kaliteli bir ürünü daha ekonomik olarak elde edebileceği bir yapının oluşturulması beklenmektedir⁷¹.

⁶⁸ A.g.e., s.7.

⁶⁹ “Aktüel-Kronoloji”, Transport, Ocak 2005, s.17. Aktaran: Devlet Planlama Teşkilatı Müsteşarlığı, 9. Kalkınma Planı Havayolu Ulaşımı Özel İhtisas Komisyonu Raporu, s.7.

⁷⁰ A.g.e., s.7.

⁷¹Hakan K. Çelikoğlu, Türkiye'de Havalimanı Özelleştirmeleri, <http://www.transport.com.tr/yaz64-220002-101.36@2200.html> (1 Mart 2013).

Devletler havaalanlarında özellikle havacılık hizmetlerinin fiyatlandırılmasında fiyat düzenleme ve kontrol işlevlerini yürütmektedir.

c) Havaalanlarında Küreselleşme Eğilimi

Devlet Planlama Teşkilatı Müsteşarlığı, 9. Kalkınma Planı Havayolu Ulaşımı Özel İhtisas Komisyonu Raporunda küresel havaalanı işleticilerinin ve küresel havaalanı işbirliklerinin ortaya çıkışı havaalanı sektöründe küreselleşme olarak tanımlanmaktadır. Aynı raporda havaalanı işletmeciliği için ulusal pazarların diğer birçok işletmecilik alanına göre çok daha hızlı biçimde doyum noktasına ulaştığı ve havaalanı işletmecileri yeni pazar arayışlarına girildiği kaydedilmiştir⁷². Küresel havaalanı işleticileri için bu durum rekabet üstünlüğüne yol açmakta ve dünya çapında yeni pazarlara erişim imkânı sunmaktadır. Az gelişmiş ülkeler bakımından getirisi ise havaalanlarında kısa sürede profesyonel bir yönetim anlayışı ve modern bir havaalanı alt yapısıdır.

6. Ticari Uçak Üretimi

Airbus firmasına göre dünya ticari uçak filosunun 2011 yılı sonu itibariyle durumu ve 2031 yılına yönelik beklentiler aşağıdaki tablo 1’de verilmiştir. Boeing firmasına göre dünya ticari uçak filosunun 2011 yılı sonu itibariyle durumu ve 2031 yılına yönelik beklentiler ise tablo 2’de verilmiştir.

⁷² Devlet Planlama Teşkilatı Müsteşarlığı, 9. Kalkınma Planı Havayolu Ulaşımı Özel İhtisas Komisyonu Raporu, s.8.

Tablo 1: Dünya Ticari Uçak Filosu ve Beklentiler 2011-2031

| HİZMET VEREN UÇAK SAYISI 2011-2031 | | | UÇAK BÜYÜKLÜĞÜNE GÖRE TALEP 2012-2031 | | |
|---|--------------------|--------------------|--|--|---|
| <u>BOYUT</u> | <u>2011</u> | <u>2031</u> | <u>BOYUT</u> | <u>YENİ UÇAK SAYISI</u> | <u>DEĞERİ (MİLYAR DOLAR)</u> |
| GENİŞ GÖVDE | 790 | 1.030 | GENİŞ GÖVDE | 790 | 280 |
| ÇİFT KORİDOR | 3.710 | 9.110 | ÇİFT KORİDOR | 7.950 | 2.080 |
| TEK KORİDOR | 12.610 | 27.430 | TEK KORİDOR | 23.240 | 2.030 |
| BÖLGESEL JETLER | 2.780 | 2.210 | BÖLGESEL JETLER | 2.020 | 80 |
| TOPLAM | 19.890 | 39.780 | TOPLAM | 34.000 | 4.470 |

Kaynak: http://www.boeing.com/assets/images/commercial/cmo/images/cmo_overview_chart3_lrg.gif (1 Mart 2013).

Son yıllarda uzun menzilli ticari jet uçağı geliştirimi ve üretiminde, Airbus ve Boeing arasında büyük bir rekabet başlamıştır. Airbus dünyanın en büyük iki katlı geniş gövdeli 850 yolcu kapasiteli, uzun menzilli sivil yolcu uçaklara büyük ihtiyaç olacağı düşüncesi ile A380'i geliştirmiştir. A380 ilk uçuşunu Fransa'nın Toulouse kentinden gerçekleştirmiştir ve ilk ticari uçuşunu 25 Ekim 2007 günü Singapur Havayolu şirketinin Singapur-Sydney arası yapmıştır. Airbus, A380 Avrupa-Uzakdoğu, Uzakdoğu-Amerika, Avrupa-Amerika gibi uzun menzilli ve yüksek yolcu talebi olan hatlarda slot sıkıntısı olan havayolu şirketleri için tek seferde çok sayıda yolcuyu taşıyabilmek için en uygun çözüm olduğu görüşünü taşımaktadır⁷³. Boeing firması ise A380'e karşılık olarak daha farklı bir kavrama dayanarak Boeing 787 Dreamliner uçağını geliştirmektedir. Boeing 787 Dreamliner'ın en önemli özelliğı gövdesi ve kanatlarının neredeyse tamamı hafif ve çevre dostu kompozit malzemeden yapılan ilk yolcu uçağı olma özelliğı taşıması ve yakıt sarfiyatında %20 tasarruf sağlanmasıdır. Yolcu kapasitesi modeline göre 290-330 kişi arasında değişmektedir.

⁷³ A.g.e., s.9.

Tablo 2: Ekonomik Büyüme Oranları ve Bölgesel Uçak Talebi

| BAŞLICA GÖSTERGELER 2011-2031 | | BÖLGESEL TALEPLER 2012-2031 | | |
|-------------------------------|-------|-----------------------------|------------------|--------------|
| <u>BÜYÜME ORANLARI</u> | | <u>BÖLGE</u> | <u>YENİ UÇAK</u> | <u>DEĞER</u> |
| DÜNYA EKONOMİLERİ | %3,20 | ASYA-PASİFİK | 12.030 | 1.700 |
| | | AVRUPA | 7.760 | 970 |
| UÇAK FİLOSU | %3,50 | KUZEY AMERİKA | 7.290 | 820 |
| | | ORTA DOĞU | 2.370 | 470 |
| YOLCU SAYISI | %4,00 | LATİN AMERİKA | 2.510 | 260 |
| | | BDT | 1.140 | 130 |
| HAVAYOLU TRAFİĞİ | %5,00 | AFRİKA | 900 | 120 |
| | | | | |
| KARGO TRAFİĞİ | %5,20 | TOTAL | 34.000 | 4.470 |

Kaynak:http://www.boeing.com/assets/images/commercial/cmo/images/cmo_overview_chart3_lrg.gif (1 Mart 2013).

Tek koridorlu kısa ve orta menzilli uçaklar kategorisindeki en önemli gelişmeler Boeing'in yeni nesil 737'lerinin 737-600/700/800/900 eski nesil Boeing 737-200/300/400/500'lerin yerini büyük ölçüde alması olmuştur. Kısa mesafeli uçuşlarda pazarın tek hâkimi olan pervaneli uçaklar yerini hızla gelişen ve ekonomik olarak daha etkin olan jet uçaklarına bırakmaya başlamıştır. Bölgesel hava taşımacılığında 100 koltuk kapasiteli uçak talebinin doğması üzerine bölgesel jet üreticileri olan Bombardier ve Embraer ile rekabet ve bu pazardan da pay alabilmek için Airbus şirketini yeni model uçaklar geliştirmesine yol açmıştır. Airbus ve Boeing pazar tahminlerinden de anlaşılacağı üzere dünyada en çok satılan uçak modelinin, tek koridorlu dar gövdeli modeller olduğunu ve gelecek 20 yılın uçak satış beklentileri dikkate alındığında en fazla talep gelecek pazarların başta Çin, Rusya ve Hindistan olmak üzere Asya-Pasifik bölgesi olduğu anlaşılmaktadır.

Devlet Planlama Teşkilatı Müsteşarlığı 9. Kalkınma Planı Havayolu Ulaşımı Özel İhtisas Komisyonu Raporunda 1980'lerin sonları ve 1990'ların başlarında 35-50

koltuk kapasiteli uçakların hâkim olduğu bölgesel jet pazarında, 1990'ların sonlarına doğru daha büyük uçaklara ihtiyaç duyulduğu belirtilmiştir⁷⁴.

⁷⁴ A.g.e., s.10.

İKİNCİ BÖLÜM

DÜNYA HAVAYOLU TAŞIMACILIĞI VE TÜRKİYE'NİN YERİ

I. DÜNYADA HAVAYOLU TAŞIMACILIK GELİŞİMİ

Mevlana Kalkınma Ajansı 2023 Vizyon Raporunda, sosyal ve ekonomik gelişmeler, dünya ticaret hacmindeki artışlar, küreselleşme, insanların konfora ve zamana daha fazla kıymet vermeleri gibi sebepler havayolu yolcu ve kargo taşımacılığının son yıllarda hızla gelişmesine neden olan faktörler olarak yer almaktadır. Aynı raporda bir hizmet sektörü olan hava taşımacılığında ülkelerin bu sektörden kazanç elde etme yarışının ülkelerin bu ulaşım türüne daha fazla yatırım yapmasına neden olduğu belirtilmiştir⁷⁵.

Hava taşımacılığı, kısa sürede çok hızlı teknolojik ve yapısal değişiklikler gösteren bir sektördür. Uzun menzilli ve geniş gövdeli, yakıt tasarrufu sağlayan, düşük gürültü ve emisyon seviyelerine sahip yeni nesil uçakların geliştirilmesi beraberinde havayolu şirketlerinin faaliyetleri, yönetimi, hizmet kalitesi ve kapsamı üzerinde belirleyici olmaktadır. Ayrıca serbestleşme, özelleştirme, sektörün daha ticari bir yapıya dönüştürülmesi ve işbirliklerinin oluşması sektörün yapısında köklü bir değişikliğe neden olmuştur. Bu yapısal değişiklikler arasında özellikle özelleştirme, birçok gelişmiş ve gelişmekte olan ülkede büyük ölçüde benimsenmekte ve uygulama alanı bulmaktadır⁷⁶. Özelleştirme ülkeden ülkeye farklılık gösterse de, verimliliği ve hizmet kalitesini arttırmaya ve hükümet sübvansiyonlarını azaltmaya yönelik olarak değerlendirilmektedir.

TOBB Türkiye Sivil Havacılık Meclisi Raporunda son otuz yılda dünyada giderek artan ve karmaşıklaşan küresel dinamiklerin etkisiyle havayolu taşımacılığında çarpıcı bir hareketlenme olduğu ve alternatif ulaşım sistemlerine oranla önemini gittikçe

⁷⁵ Mevlana Kalkınma Ajansı Ar-Ge, Bilim ve Teknoloji Teknik Komisyon Raporu **2023 Vizyon Raporu** (Ulaştırma Sektörü) Konya, 2010, s.10.

⁷⁶T.C. Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü, **2011 Faaliyet Raporu**, Ankara, 2011,s.22.

arttırdığı belirtilmiştir. Aynı raporda ICAO tarafından yayımlanan 1960 yılı sonrası yıllık/dönemsel istatistik yayınlarında yer alan verilere göre, dünyada 1950’lerde yıllık 100 milyon olan tarifeli yolcu hareketi, 1976 yılında 1 milyara, 2010 yılında da 5,126 milyara ulaşmıştır. Ancak bu çift yönlü trafik olup gerçek tarifeli yolcu sayısı yaklaşık 2,5 milyar olarak düşünülmelidir. 2011 yılı kesin olmayan verilerine göre taşınan yolcu sayısı 2,7 milyar civarında gerçekleşmiştir⁷⁷.

Havayolu taşımacılığı ekonomik krizler ve maliyet (özellikle yakıt) artışlarından hızlı ve önemli bir şekilde etkilenmektedir. 1973-1979 Petrol krizleri, 1990-1991 Kuveyt Savaşı, 1997 Asya Finans Krizi, 2001 ABD’de Dünya Ticaret Merkezi saldırıları ve 2002-2003 yeni güvenlik uygulamaları (maliyet artışları) ve son olarak 2008 Dünya Finans Krizi örnek olarak verilebilir. Kriz sonrasında gelişim belirli bir süre durmakta ve toparlanma ise vakit almaktadır. 2001 olaylarının etkisi ise uzun süre hissedilmiştir⁷⁸.

ICAO tarafından hazırlanan trafik tahminleri, küresel havayolu taşımacılığındaki genel artışın, önümüzdeki iki yıl boyunca coğrafik bölgelere bağlı olarak değişim göstermesine rağmen oldukça güçlü olacağını belirtmektedir. Avrupa, Latin Amerika ve Karayip bölgesinde hava taşımacılığı pazarındaki büyüme oranının iki yıl boyunca sabit kalacağı, Ortadoğu ve Afrika da ise büyümenin dünya ortalamasına yakın olacağı tahmin edilmektedir. Kuzey Amerika pazarında yaklaşık %4,6 oranında bir büyüme beklenirken, ekonomik bunalım nedeniyle trafikte büyük bir düşüş görülen Asya/Pasifik bölgesinde diğer bölgelerden daha fazla oranda bir büyüme beklenmektedir.

2008 yılından itibaren dünya ekonomisinde görülen kriz ve dolayısıyla petrol fiyatlarındaki artış havacılık endüstrisi için önemli tehdit oluşturmuştur. IATA verilerine göre hava ulaşım endüstrisinin yakıt maliyeti 2010 yılında 139 milyar ABD dolarına ulaşmıştır; 2011 yılında ise 176 milyar ABD dolarına ulaşacağı tahmin edilmiştir. 2011’deki bu rakam 2003’teki yakıt harcamalarının 4 katı civarındadır.

⁷⁷ Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği, **Türkiye Sivil Havacılık Meclisi Sektör Raporu**, Ankara: TOBB Yayınları, Nisan 2012, s.21.

⁷⁸ A.g.e., s.22.

2011’de ortalama 110 ABD doları olan Brent ham petrol fiyatı yine IATA verilerine göre havayolu şirketlerinin işletme maliyetlerinin %30’una ulaşmıştır⁷⁹.

Tablo 3: Petrol Fiyatlarının Havayolları İşletme Maliyetine Etkisi

| Yıl | Petrol Maliyetinin İşletme Maliyetindeki Oranı (%) | Brent Ham Petrol Varil Fiyatı (Dolar) | Toplam Petrol Maliyeti (Milyar Dolar) |
|------|--|--|---------------------------------------|
| 2003 | 14 | 28,8 | 44 |
| 2004 | 17 | 38,3 | 65 |
| 2005 | 22 | 55,5 | 91 |
| 2006 | 25 | 65,1 | 117 |
| 2007 | 28 | 73 | 135 |
| 2008 | 32 | 99 | 109 |
| 2009 | 26 | 62 | 125 |
| 2010 | 26 | 79,4 | 139 |
| 2011 | 32 | 110 | 176 |

Kaynak: TOBB Sivil Havacılık Meclis Raporu, s.23.

Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü 2011 Yılı Faaliyet Raporunda, IATA Uluslararası Hava Taşımacılığı Birliği tarafından yayımlanan 2010 yılı Talep İstatistikleri sonucuna atıfta bulunulmuştur. Bu raporda uluslararası tarifeli hava trafiğinde yolcuda %8,2, yükte ise %20,6 artış kaydedilmiştir⁸⁰. Talepteki büyüme kapasiteyi geçmiş, yolcuda %4,4, kargoda ise %8,9 büyüme gerçekleşmiştir. 2009 ile kıyaslandığında ortalama yolcu yükü %2,7 artış ile %78,4, nakliye yükü ise %5,2 artış ile %53,8 olmuştur⁸¹.

Aynı raporda, 2010 yılında uluslararası yolcu taleplerindeki artış Asya- Pasifik taşıyıcıları için %9, Avrupalı taşıyıcılar için %5,1 (%20 büyüyen Türk havacılık sektörü bu artış yüzdesindeki en büyük paya sahiptir), Kuzey Amerika taşıyıcıları için %7,4, Orta Doğu taşıyıcıları için %17,8, Latin Amerikalı taşıyıcılar için %8,2 ve Afrikalı taşıyıcılar için %12,9 olarak kaydedilmiştir.

Yük talebi ise (en yüksek artış Mayıs ayında %35,2, en düşük artışı %5,8) yıl boyunca değişiklikler göstermiştir. 2010 yılında uluslararası yük taleplerindeki artış

⁷⁹ IATA, World Air Transport Statistics, 2010 World Airline Transport Statistics, 2011.

⁸⁰ T.C. Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü, 2011 Faaliyet Raporu, s.26.

⁸¹ A.g.e., s.26.

Asya- Pasifik taşıyıcıları için %24, Avrupalı taşıyıcılar için %10, Kuzey Amerika taşıyıcıları için %21,8, Orta Doğu taşıyıcıları için %26,7, Latin Amerikalı taşıyıcılar için %29,1 ve Afrikalı taşıyıcılar için %23,8'dir⁸².

Türkiye Sivil Havacılık Meclisi 2011 Sektör Raporunda, IATA verilerine istinaden verdiği bilgiye göre 2010 yılında dünya hava ulaşım endüstrisi, dolaysız olarak 5,5 milyon, toplamda ise 32 milyon kişiye istihdam oluşturmuştur. Aynı zamanda bu endüstrinin, dünya toplam milli gelirin %7,5'una ulaştığı, dünya şirketlerinin toplam satışlarının %25'inin havayoluna bağımlı olduğu belirtilmiştir. Aynı yılda 1.629 havayolu şirketi, 27.271 uçak ve 3.733 havalimanı ile bu endüstri devasa bir büyüklüğe ulaştığı kaydedilmiştir⁸³.

II. DÜNYA HAVA TAŞIMACILIK GELİŞİM ÖNGÖRÜLERİ

Bu alt başlıkta Türkiye Sivil Havacılık Meclisi 2011 Sektör Raporunda belirtilen havacılık sektöründe yer alan uluslararası kuruluşlar ve önemli uçak imalatçılarının, dünyada yolcu ve kargo trafik artışları üzerinde gerçekleştirdiği düzenli çalışmalar ve sonuçlarına yer verilmiştir⁸⁴.

⁸² A.g.e., s.26.

⁸³ TOBB, Sivil Havacılık Meclis Raporu, s.23

⁸⁴ A.g.e., ss:23-26.

Tablo 4: Dünya Yolcu Trafiki Artış Öngörülleri

| Kaynak | Pazar | Birim | Süre | Yıllık Öngörü (%) |
|---|------------------|-------|-----------|-------------------|
| ICAO | Dünya | RPK | 2005-2025 | 4,6 |
| IATA-Havayolu Anket | Dünya | Yolcu | 2010-2014 | 5,8 |
| IATA | Dünya | Yolcu | 2010-2014 | 5,3 |
| IATA | Dünya | RPK | 2010-2029 | 5,1 |
| IATA | Dünya | Yolcu | 2011-2015 | 5,0 |
| ACI | Dünya | Yolcu | 2010-2029 | 4,1 |
| Eurocontrol | Avrupa | IFR | 2010-2016 | 4,2 |
| Eurocontrol | Avrupa | IFR | 2010-2030 | 3,9 |
| ABD FAA | Uluslararası ABD | RPM | 2011-2031 | 3,8 |
| Airbus | Dünya | RPK | 2009-2029 | 4,8 |
| Boeing | Dünya | RPK | 2010-2030 | 4,9 |
| Embraer | Dünya | RPK | 2010-2029 | 4,9 |
| RPK/RPM; Revenue Passenger km/mil - Ticari Yolcu km/mil ⁸⁵ . | | | | |
| IFR; Aletli Uçuş Kuralları kapsamındaki uçuşlar. | | | | |

Kaynak: ICAO, IATA, ACI, Eurocontrol, FAA, Airbus, Boeing, Embraer tahmin çalışmaları.
(Aktaran: Türkiye Sivil Havacılık Meclisi 2011 Sektör Raporu, s.24.)

ICAO, 2005-2025 dönemi için dünyada ekonomik büyümenin (GSYH) reel anlamda yıllık ortalama %3,5 oranında olacağı ve tarifeli yolcu trafiğinin yolcu-kilometre bazında %4,6; uluslararası trafiğin %5,3 ve yurtiçi trafiğin ise %3,4 oranında artacağını öngörmektedir.

En büyük gelişmenin Orta Doğu ve Asya-Pasifik Bölgesinde yaşanması beklenmekte, Avrupa ve Kuzey Amerika bölgelerinde büyümenin dünya ortalamasının altında gerçekleşeceği tahmin edilmektedir.

IATA tarafından yapılan 2010-2014, 2010-2019 ve 2011-2015 yılı tahminlerinde, %5,0 ile %5,8 arasında bir gelişme öngörülmektedir. IATA 2011-2015 öngörülerinde, küresel ekonomide gerilemenin aşılmasına rağmen belirsizliklerin devam etmekte olduğu dikkate alınmış, gelişmiş ülkelerdeki olumsuz gelişmelere rağmen yükselen ekonomilerin küresel büyümeyi desteklediği vurgulanarak, bu dönem

⁸⁵ Havacılık sektöründe bir havayolu işletmesinin büyüklüğünü gösteren en önemli göstergelerden biri ücretli yolcu kilometredir. Ücretli yolcu kilometre, İngilizce'deki "Revenue Passenger Kilometer" teriminin baş harfleri alınarak, genellikle RPK kısaltmasıyla ifade edilir. Ücretli (biletli) yolcu sayısı ile kilometre cinsinden uçulan mesafenin çarpımıyla bulunur. Havayolu taşımacılığının mevcut durumu havayolu işletmelerinin ücretli yolcu kilometre, gelir ve yolcu sayılarına bakınca daha sağlıklı anlaşılacaktır

için iç hat yolcu trafik artışını %5,9, uluslararası yolcu trafik artışını da %5,8 olarak belirtmiştir⁸⁶.

Eurocontrol, Avrupa'da 2010-2016 ve 2010-2030 yıllarına ilişkin 2 çalışmada sırasıyla %4,2 ve %3,9 büyümeyi öngörmüştür⁸⁷. Eurocontrol 2011-2017 çalışmada ise artış oranını %2,8-%3,9 aralığına çekmiştir⁸⁸. Eurocontrol çalışmada, öngörülen trafik artışına bağlı olarak, Avrupa'da birçok havaalanında kapasite sorunları yaşanacağı ve bu durumun uçuşları engelleyeceği ifade edilmiştir.

ACI'nın 2010-2029 yıllarını kapsayan çalışmada, 20 yıllık süreçte yolcu sayısının ortalama %4,1 artışla 2029 yılında 11 milyara çıkacağı belirtilmiş; Asya-Pasifik pazarının Kuzey Amerika pazarını geçeceği, yurt içi trafik artışının da yurt dışına göre daha fazla artacağı vurgulanmıştır⁸⁹.

ABD Sivil Havacılık Teşkilatı (FAA)'nın 2031 öngörüsü, ticari-yolcu-mil bağlamında yıllık %3,8 yıllık artış şeklinde olup ana hat taşıyıcılarının %3,7 – bölgesel taşıyıcıların ise %4,2 oranında büyümeleri beklenmektedir. Yıllık ortalama yolcu sayısı artışı ise %2,8 olarak beklenmektedir⁹⁰.

Uçak imalatçıların 2029/2030 yıllarına kadar ki büyüme öngörülerini %5 civarında olup bu çalışmalarda sektördeki büyümenin istikrarlı bir şekilde devam edeceği, Orta Doğu ve Asya Pasifik pazarının ön planda olacağı ve halen 39 olan mega-kent sayısının 87'ye ulaşacağına dikkat çekilmiştir⁹¹.

Dünyada kargo trafiği gelişim öngörülerini ise değişkenlik göstermektedir. ICAO, 2005-2025 döneminde dünyadaki tarifeli kargo trafiğinde ton-kilometre bazında yıllık ortalama %6,6 oranında ve uluslararası kargo trafiğinde %6,9, yurt içi kargo trafiğinde ise %4,5 oranında artış beklenmektedir. Kargo trafiğinde en yüksek yıllık büyüme oranlarının Asya/Pasifik bölgesi (%8,0) ve Orta Doğu bölgesinde (%7,8) gerçekleşeceği tahmin edilmektedir.

⁸⁶ IATA, Airline Industry Report, Executive Summary, 2011.

⁸⁷ Eurocontrol, Long-Term Forecast Flight Movements 2010-2030, Eylül 2010.

⁸⁸ Eurocontrol, Medium-Term Forecast, Flight Movements, 2011-2017, Ekim 2011.

⁸⁹ ACI, Global Traffic Forecast, 2010-2029, 2011.

⁹⁰ FAA, Aerospace Forecast, 2011-2021, 2011.

⁹¹ Airbus Global Market Forecast, 2011-2030, 2011 Boeing World Air Cargo Forecast, 2009-2028, 2008, Boeing, "Current Market Outlook 2011-2030, 2011.

Tablo 5: Dünya Kargo Trafiği Gelişim Öngörülleri

| Kaynak | Pazar | Birim | Süre | Yıllık Öngörü (%) |
|---------------------|--------------------|-------|-----------|-------------------|
| ICAO | Dünya | FTK | 2005-2025 | 6,6 |
| IATA-Havayolu Anket | Uluslararası | FT | 2010-2014 | 8,2 |
| IATA-Havayolu Anket | Uluslararası | FT | 2011-2015 | 4,2 |
| IATA | Dünya | FT | 2010-2014 | 8,1 |
| IATA | Dünya | FT | 2010-2014 | 4,7 |
| IATA | Dünya | FTK | 2010-2029 | 6,9 |
| ABD FAA | Uluslararası (ABD) | FTM | 2010-2030 | 5,4 |
| AIRBUS | Dünya | FTK | 2009-2029 | 5,9 |
| BOING | Dünya | FTK | 2009-2028 | 5,1 |
| BOING | Dünya | FTK | 2010-2030 | 5,4 |

FT; Freight-tonnes – Yük-ton -- FTK/FTM; Freight-tonnes km/miles – Yük-ton km/mil.

Kaynak: ICAO, IATA, Airbus, Boeing, tahmin çalışmaları, Airbus Global Market Forecast, 2011-2030, 2011 ve Boeing Current Market Outlook, 2011-2030, 2011. (Aktaran: Türkiye Sivil Havacılık Meclisi 2011 Sektör Raporu, s.25.)

IATA 2008 yılı ve öncesi tahmin çalışmalarında yer alan öngörülerini son yıllarda ekonomik krizler sonucu yaşanan düşüşler nedeniyle %8'lerden %5'lere çekmiş, son olarak 2012-2015 yılları için yıllık ortalama %4,7'lik ortalama artış öngörmüştür. Büyümenin büyük kısmı, Asya pazarında beklenmektedir.

ABD Sivil Havacılık Teşkilatı (FAA)'nın 2031 öngörüsü de yurt dışı taşımacılık için yıllık %5,4, yurt içi taşımacılık için ise %2,7 olarak tahmin edilmiştir. Uçak imalatçıları Airbus ve Boeing'in 2029/2030 için yıllık tahminleri sırasıyla %5,9 ve %5,6'dır.

Sonuç olarak, dünyada 2030 yılına kadar havayolu yolcu taşımacılığında %4-5, kargo taşımacılığında da %6-8 arası bir büyümenin beklentisi söz konusudur. Uçak imalatçıları bu beklentiler bağlamında, dünyada mevcut sayısının da 21.500'den, her yıl 1.300 civarında yeni uçak ilavesiyle 39.500 uçağa çıkacağını öngörmektedirler. Bu durum, mevcut uçakların %80'den fazlasının da yenileneceği (yaklaşık 3,2 trilyon ABD doları maliyet) anlamına gelmektedir.

Tablo 6: Dünyada Yeni Uçak – Toplam Uçak Öngörülleri

| FİRMA | 2011-2030 YENİ UÇAK | 2030 TOPLAM UÇAK*** |
|--|---------------------|---------------------|
| Airbus* | 27,860 | 31,424 |
| Boeing** | 31,868 | 37,816 |
| *Airbus; Yolcu Uçağı > 100 yolcu, Kargo Uçağı > 10 ton | | |
| **Boeing; Tüm yolcu uçakları | | |
| ***36.000 yolcu uçağı, 3.500 kargo uçağı, toplam 39.500 uçak | | |

Kaynak: Airbus Global Market Forecast, 2011-2030, 2011 ve Boeing Current Market Outlook, 2011-2030, 2011. (Aktaran: Türkiye Sivil Havacılık Meclisi 2011 Sektör Raporu, s.26).

Hava trafiğindeki bu gelişmeler, pilot ve teknisyen ihtiyacını artırmakta, dünyada halen 237.400 olan pilot sayısının 470.000'e, uçak bakım teknisyen sayısının da 184.400'den 324.600'e çıkması gerekeceğı belirtilmektedir⁹².

III. TÜRKİYE'DE HAVAYOLU TAŞIMACILIĞI

Havayolu taşımacılığı, ulaştırma sektörünün önemli bir alt sektörü olup "faaliyet konusu, faaliyetleri yürüten kurum ve kuruluşlar, kullanılan yüksek teknoloji ürünü araçlar ve donanım, özel alt yapı ve haberleşme sistemleri, nitelikli insan gücü, hizmet verilen insanlar, ulusal ve uluslararası özelliğe sahip kurallar ve mevzuat konularının oluşturduğu önemli bir sistemdir"⁹³.

A. Türkiye'nin Ulaştırma Sistemi

Türkiye coğrafi konumu itibariyle, üç kıtanın (Avrupa, Asya ve Afrika) birleştiğı noktada yer alır ve bu kıtalar arasında doğal köprü görevi ifa eder. Bu konumundan dolayı Türkiye, geçmişten günümüze kadar önemli yolların kesiştiğı bir kavşak olma özelliğine sahiptir. Bu özelliğinden dolayıdır ki Avrupa, Kafkasya, Orta Asya, Kuzey Afrika ve Orta Doğu'yu birleştiren kara yolu, demir yolu, deniz yolu ve hava yolu ile enerji taşımacılığında önemli bir transit merkez durumundadır.

⁹²Boeing Current Market Outlook, 2011-2030, 2011.

⁹³Devlet Planlama Teşkilatı Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planı Ulaştırma Özel İhtisas Komisyonu, **Hava Yolu Ulaştırması Alt Komisyonu Raporu**, Ankara, 2001,s.1.

Türkiye'nin, yüksek ve engebeli bir topografyaya sahip olması, kara yolu ve demir yolu yapım maliyetlerinin de yüksek olmasına neden olmaktadır. Yolların inşası daha ziyade akarsu vadileri, çöküntü alanları, plato yüzeyleri veya su bölümü hatlarını takip etmesine neden olmuştur. Yükseltinin az olduğu ovalar ve alçak platolar ulaşımın geliştiği alanlar olarak dikkati çekerler. Kuzey Anadolu Dağları, Toroslar ve Doğu Anadolu'nun yüksek, engebeli, dağlık yapısı kara yolu ve demir yolu ulaşımını zorlaştıran doğal coğrafi etkenlerdir. Ülkemizin kuzey ve güney kıyıları ile iç bölgeleri arasında ulaşım yolları, belli doğrultular üzerinde toplanmıştır. Bunun en önemli nedeni, yüksek sıradağların yol yapımını ve ulaşımı olumsuz etkilemesidir.

Türkiye'nin iç kesimlerindeki karasal iklim koşulları, kara yolu ulaşımında belirleyici olduğu gibi hava yolu ve demir yolu ulaşımında da etkili olan doğal coğrafi faktörlerden biridir. İnşaat ve işletme maliyetlerinin artması, ulaşım hizmetlerinin kesintiye uğraması ile ortaya çıkan ekonomik kayıplar bu coğrafi unsurların sonuçlarından bazılarıdır.

Türkiye denizyolları bakımından da büyük potansiyele sahiptir. 8333 km. uzunluğundaki kıyılarımızla Avrupa ülkeleri arasında en fazla kıyıya sahip ülkeler arasında yer alması konunun önemini ortaya koymaktadır. Bununla beraber denizlerinin açık denizlere Akdeniz aracılığıyla geçit vermesi, doğal koşulları açısından stratejik konumuna ayrı bir önem kazandırmaktadır.

Türkiye'de denizcilik hizmetleri de son yıllarda önem kazanmaya başlamış bir faaliyettir. Limanlar, ticarete konu olan malların ekonomiye giriş-çıkış yaptığı kapılar olarak ifade edilebilir. Bütün dünyada olduğu gibi Türkiye'de de uluslararası ticaretin çok büyük bir bölümü ton-km maliyeti en ucuz taşıma türü olan denizyolu ile gerçekleşmektedir. "Dış ticaret taşımalarımızın son on yıllık ortalamasının %88,1 oranında denizyolu ile yapılmış olması limanlarımızın önemini giderek artırmaktadır."⁹⁴ Liman sayısının her geçen yıl artması hizmette kalitenin yükselmesi deniz taşımacılığında Türk limanlarının tercih edilmesi sonucunu doğuracaktır.

Türkiye'de havayolu ulaşımının altyapısının diğer ulaşım türlerine göre daha iyi durumda olduğunu söylemek mümkündür. Bugün itibariyle havayolu taşımacılığının

⁹⁴http://www.ubak.gov.tr/BLSM_WIYS/UBAK/tr/Ana_Plan_Stratejisi/3Rapor/20100518_171220_204_1_64.pdf (17 Nisan 2013)

durumuna bakılacak olursa, geçmiş dönemlerin açığının hızla kapanmaya başlamış olduğu görülmektedir. Gökçe Yüksek, yeni havayolu şirketleri, yeni havaalanları ve bununla beraber başlayan rekabetin bilet fiyatlarına düşüş olarak yansımaları yolcu sayısının artmasına neden olduğunu belirtmiş ve havalimanlarının işletmecilikleri özel sektöre verilmeye başlanmış olması ile bu limanların yeni bir dinamizm kazandığını kaydetmiştir⁹⁵.

B. Türkiye'de Sivil Havacılığın Gelişimi⁹⁶

Türk sivil havacılık alanında ilk Osmanlı Dönemi'nde askeri alanla sınırlı olarak başlamıştır. 1911–1912 Trablusgarp Savaşı'nda İtalyanların hava saldırısına uğrayan Osmanlılar havacılığın önemine binaen askeri havacılık alanında ilk çalışmaları başlatmışlardır. Türkiye'de ilk sivil havacılık çalışmaları 1912 yılında, bugünkü Atatürk Havalimanının hemen yakınındaki Sefaköy'de, tesis olarak iki hangar ve küçük bir meydana başlamıştır. 1925 yılında daha sonra Türk Hava Kurumu adını alan “Türk Tayyare Cemiyetinin” kurulması ile Türk havacılığının kurumsal temelleri atılmıştır.

İlk sivil hava taşımacılığı 1933 yılında, 5 uçaklık bir filo ile Türk Hava Postaları adı ile başlanmıştır. Türkiye Cumhuriyeti'nin 10. yılında Milli Savunma Bakanlığına bağlı olarak Havayolları Devlet İşletmesi kurulmuştur. Bu işletme Türkiye'de sivil hava yolları kurmak ve taşıma yapmak üzere görevlendirilmiştir. Bu kurum bugün var olan Türk Hava Yolları A.O.'nın da ilk yapı taşlarını oluşturmuştur.

Bu dönemde özel teşebbüsler de başlamış ve Nuri Demirağ, 1935 yılında, İstanbul Beşiktaş'ta “Uçak fabrikasını”, Sivas Divriği de “Uçak ve Motor fabrikası” ile “Gök Okulunu”, İstanbul Yeşilköy'de “Havaalanını ve Gök Okulunu” kurmuştur. 1940'lı yılların ortalarında Türkiye; devlet ve özel sektör olarak Avrupa'nın 3. büyük hava endüstrisine sahip olmuştur. Kayseri ve Etimesgut/Ankara fabrikalarında Türk Hava Kurumu uçak ve motor imal ederken, Nuri Demirağ tamamen yerli mühendis ve işçilerle ilk Türk tipi yolcu uçağını yapmıştır. Nu/D-38 tipi madeni yolcu uçağı 1938 yılında “Avrupa A Klâsı” yolcu uçakları kategorisinde birinci seçilmiştir.

⁹⁵ Yüksek, s.9.

⁹⁶ Bu alt başlık “Vildan Korul, Hatice Küçükönel, ‘Türk Sivil Havacılık Sisteminin Yapısal Analizi’, **Ege Akademik Bakış**, Sayı: 1, Cilt: 3, 2003, ss:24-26” esas alınarak hazırlanmıştır.

Dünya sivil havacılığının hızlı bir gelişme göstermesi, teknolojide yaşanan büyük ilerleme karşısında, ulusal çıkarların korunması ile uluslararası ilişkilerin düzenli bir şekilde yürütülmesi ve denetlenmesi için 1954 yılında Ulaştırma Bakanlığı bünyesinde kurulan "Sivil Havacılık Dairesi Başkanlığı", 1987 yılında "Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü" olarak günün koşullarına göre yeniden teşkilatlandırılmıştır.

Türkiye Havalimanlarının işletilmesi ile Türkiye Hava sahasındaki hava trafiğinin düzenlenmesi ve kontrolü görevi, Devlet Hava Meydanları İşletmesi(DHMI) Genel Müdürlüğüne yerine getirilmektedir. Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü; tüzel kişiliğe sahip, faaliyetlerinde özerk, sorumluluğu sermayesi ile sınırlı, Ulaştırma Bakanlığı ile ilgili ve en son hukuki düzenlemeyle hizmetleri imtiyaz sayılan bir Kamu İktisadi Kuruluşudur. Türk Sivil Havacılık sektörünün altyapısını oluşturan tesis ve donanımıyla, 1933 yılından bu yana değişik isim ve statülerle hizmetlerini yürütmekte olan kuruluş, 233 Sayılı Kanun Hükmünde Kararname ve Ana Statüsü çerçevesinde 1984 yılından itibaren faaliyetlerini Kamu İktisadi Teşebbüsü olarak sürdürmektedir.

1948–1952 yılları arasında A.B.D. hükümetinin, Marshall Planı adı altında, Türkiye'ye uyguladığı ekonomik yardım çerçevesinde uçak ve motor vermesi THK'nın uçak ve motor fabrikalarının üretim faaliyetlerini sekteye uğratmıştır. Motor fabrikası 1955 yılında traktör üretimine geçerek bugünkü Türk Traktör Fabrikası haline getirilmiştir. Uçak fabrikasında ise 1959 yılında üretim durdurularak 1965 yılına kadar bakım ve tamir işlerine devam edilmiş, 1964'den sonra traktör üretimine başlanmıştır.

1958–1983 yılları arasında Türk Sivil havacılığı incelendiğinde ülkede F-27, Viscount, DC-9, DC-10, B707, B727 tipi uçaklardan oluşan bir filoya sahip, ulusal ve uluslararası hatlarda ülkenin tek havayolu taşıyıcısı olan THY hizmet sunmaktaydı. Bu sektörde hem THY hem de yabancı havayolu işletmelerine yer ve ikram hizmeti vermek amacıyla 1958 yılında, devlet tarafından Hava Hizmetleri A.Ş. ve özel teşebbüs tarafından aynı yıl Çelebi Hava Servisi A.Ş. kurulmuştur. HAVAŞ yer hizmetleri sektöründe faaliyet gösterirken, şirketin ikram bölümü 1987 yılında USAŞ adı altında ayrılarak özelleştirilmiştir.

Havayolu taşımacılığı, 14.10.1983 tarihinde kabul edilen 2920 sayılı Sivil Havacılık Kanununun yürürlüğe girmesiyle, özellikle 1980'lerin ikinci yarısından itibaren belirgin bir gelişme içine girmiştir. Bu dönemde THY'nin bir modernizasyon ve standardizasyon programı çerçevesinde filosunu geliştirmeye başladığı, hizmet standartlarını yükseltme çabasına girdiği ve yurtiçi hatlardan ziyade ekonomik açıdan avantajlı dış hatlara yönelmekte olduğu görülmektedir. 2920 sayılı kanun ile ülkede özel havayolu şirketlerinin de kurulmasına ve faaliyet göstermesine izin verilmiştir. Aynı dönemde özel sektör havayollarının sayılarında, filo kapasitelerinde ve sektörden aldıkları payda önemli artışlar yaşanmıştır. Ancak, işletme sermayesi sıkıntısı, nispeten yaşlı uçaklarla operasyon yapma dezavantajı, bakım-onarım ve diğer alt yapı imkânlarının yetersizliği, faaliyetlerinin her aşamasında nitelikli personel temininde karşılaşılan güçlükler, sektörün yeteri kadar desteklenmemesi gibi sorunlarla karşı karşıya kalan özel havayolu işletmelerinin bir kısmı iflas ederek sektördeki faaliyetlerine son vermişlerdir.

1990 yılının ilk yarısına kadar gelişme eğilimini sürdüren sektör, 2 Ağustos 1990 tarihinde patlak veren Körfez Krizi ve bunu takip eden sıcak savaş nedeniyle olumsuz yönde etkilenmiştir. Özellikle sıcak savaşın çıkmasıyla birlikte sigorta primlerinin yükselmesi, rezervasyon ve sefer iptallerinin önemli ölçüde artması 1991 yılında sektörün gerilemesine neden olmuştur. 1992 yılı havayolu sektörü açısından yeniden canlanma yılı olmuş ve sektörün gelişimi 1997 yılına kadar sürmüştür.

1998 yılında Uzak Doğu ülkelerindeki ekonomik kriz Türkiye'deki hava taşımacılığı sektörünü de olumsuz yönde etkilemiştir. Sektörde yaşanan bu olumsuzlukları telafi etmek için havayolu işletmeleri faaliyetlerini yeniden düzenleyerek, personel çıkararak ve filolarını yeniden planlayarak kendilerini toparlamak zorunda kalmışlardır.

Hava taşımacılığı sektörü 2000'li yılların başlarında yavaş yavaş toparlanmaya başlamışken 2001 yılında ülkede yaşanan ekonomik kriz ve 11 Eylül 2001 tarihinde ABD'de yaşanan terör eylemleri nedeniyle bir dar boğaza girmiş, yolcu ve uçak trafiğinde kayda değer düşüşler meydana gelmiştir. Bu durum karşısında havayolu işletmeleri krizden çıkabilmek için filo küçültmesine, personel çıkarımına ve uçulan bazı hatların iptal edilmesi ve bazı hatlarda uçuş frekanslarının azaltılması yoluna

gitmişler. Irak Savaşı, SARS, ekonomik kriz ve petrol fiyatlarında yaşanan artış tüm dünya havayolu sektörünü etkilemiş, 2001 yılı için yolcu trafiğinde % 5,1'lik bir artış öngörülürken % -2.1'lik bir azalma, kargo trafiğinde ise %5,4'lük bir artış beklenirken %-7,7'lik bir azalma gerçekleşmiştir.

C. Türkiye’de Ulaşım Sektörü İçinde Havayolu Ulaşımı ve Gerçekleşmeler

Önceki bölümlerde değinildiği gibi, dünyada havayolu taşımacılığı son 30 yılda önemli gelişme kaydetmiştir. Türkiye’de özellikle 2003 yılında başlatılan bölgesel havacılık politikası bağlamında bu gelişim daha çarpıcı hale gelmiştir. Bu bölümde havayolu taşımacılığı diğer ulaştırma sistemleri ile karşılaştırılarak

Aşağıdaki tabloda yük ve yolcu taşımacılığı açısından Türkiye’deki ulaştırmanın genel yapısı verilmektedir. Bu tabloda karayollarının 1950’lerden başlayarak ulaşımda büyük bir gelişme gösterdiği ortaya çıkmaktadır. Cumhuriyet’in kuruluş yıllarının gözbebeği olan demiryollarının üstünlüğünü tamamen ortadan kaldıran bu gelişme sonucu karayolları, yük ve yolcu taşımacılığında tartışılmaz bir üstünlüğe sahip olmuştur. Karayolları taşımacılığı, 2011 yılı rakamlarıyla 2.119 km. otoyol, 31.372 km. devlet yolu ve 31.558 km. il yolu olmak üzere toplam 65.078 km. karayolu ağıyla, yük ve yolcu taşımacılığında %90’lardan fazla oranlara ulaşmış bulunmaktadır. Demiryolu ağıımız toplamı 9.642 km. uzunluğunda olup 1.630 km. demiryolunun yapımı sürmektedir⁹⁷. Yüksek hızlı tren ağının gelişmesi, şüphesiz yolcu taşımacılığını da geliştirecektir.

⁹⁷ TOBB, Türkiye Sivil Havacılık Meclisi 2011 Sektör Raporu, s.27.

Tablo 7: Ulaştırma Türlerine Göre Altyapı Bilgileri (2007-2011)

| | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 |
|------------------------|---------|---------|---------|---------|---------|
| Karayolu Uzunluğu | 350.708 | 351.958 | 362.660 | 367.263 | 370.276 |
| <i>Devlet Yolu</i> | 31.333 | 31.311 | 31.271 | 31.395 | 31.372 |
| <i>İl Yolu</i> | 30.579 | 30.712 | 30.948 | 31.390 | 31.558 |
| <i>Köy Yolu</i> | 286.888 | 288.013 | 298.405 | 302.398 | 305.227 |
| <i>Otoyol Uzunluğu</i> | 1.908 | 1.922 | 2.036 | 2.080 | 2.119 |
| Demiryolu Hat Uzunluğu | 8.697 | 8.699 | 9.080 | 9.594 | 9.642 |
| <i>Elektriksiz</i> | 6.777 | 6.777 | 6.767 | 6.803 | 6.853 |
| <i>Elektrikli</i> | 1.920 | 1.928 | 2.313 | 2.791 | 2.789 |
| Boru Hattı Uzunluğu | | | | | |
| Petrol Boru Hattı | 3.065 | 3.065 | 3.065 | 3.038 | 3.038 |
| Doğalgaz Boru Hattı | 10.153 | 11.483 | 11.685 | 11.906 | 12.528 |
| Liman Sayısı (2) | 178 | 178 | 179 | 182 | 181 |
| Havaalanı Sayısı (3) | 43 | 44 | 45 | 46 | 47 |

1. Anahat uzunluğu değerleridir.

2. Sadece kabotaj taşımacılığı için kullanılan limanlar hariçtir.

3. Yurtiçi ve uluslararası toplam havaalanı sayısı

Kaynak: TÜİK, Ulaştırma İstatistikleri Özeti 2011, s.1.

Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, önümüzdeki yıllar için, yolcu taşımacılığında demiryolu ve havayolu ulaşımının payının artmasını öngörmektedir.

Ülkemizde, ulaşım türleri arasındaki taşıma paylarına bakıldığında, havayolu taşımacılığının yurt içi yolcu taşımacılığındaki payı uzun yıllar %2,5'ler seviyesinde kalmıştır. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı'nın son çalışmalarına göre, 2010 yılı için hava ulaşımının payı %7,82 olarak gösterilmiş olup 2023 yılında %14'lere ulaşması öngörülmektedir. Bu gelişme ve beklenti de, 2003 yılı sonrasında uygulanmaya başlanan bölgesel havacılık politikalarının katkısı aşikârdır. Yük taşımacılığı ise hala %1'lerin altında olup gelişmesi gerekmektedir.

Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, 2013 yılı bütçe sunumunda, Türkiye'nin satın alma gücü paritesine göre 2012 yılı GSYH'sı (satın alma gücü

paritesine göre) 1.125 milyar ABD doları olarak belirtilmekte ve bu şekilde dünyada 16., Avrupa’da ise 6. en büyük ekonomi olduğuna dikkat çekilmektedir. Sunumda, ulaştırma sektörünün GSYH içindeki payı %15,4 olarak açıklanmış ayrıca, son 10 yılda ulaştırma ve haberleşme kamu yatırımlarının 2.376.798.000 TL’den 13.898.150.000 TL’ye yükseldiği, toplamda 134 milyar TL yatırım gerçekleştirildiği ve hava ulaşımının bu toplamdan %5 oranında pay aldığı belirtilmiştir⁹⁸.

T.C. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı’nın bütçe sunumunda, Türk sivil havacılık sektörü cirosunun 12 milyar ABD dolarını, istihdam sayısının da 110 bini aştığı belirtilmiştir⁹⁹.

2011 yılında yapılan TOBB çalışmasına göre¹⁰⁰, sivil havacılık sektörü satış gelirlerinde, havayolu şirketleri %72 - havalimanı-terminal işleticileri %18,6 – yer hizmetleri kuruluşları %4,4 – bakım, onarım, yenileme şirketleri %3 ve ikram kuruluşları %2 pay sahibidir. Sivil havacılık sektörümüzün gerek toplam uçuş faaliyetleri gerekse satış gelirleri olarak en önemli işletmesi Türk Hava Yolları A.O. (THY) olup THY’nin havayolu şirketleri içindeki satış geliri payı yaklaşık %64, ortak/sahip olduğu SunExpress, THY Technic, TGS ve Turkish DO&CO’da dikkate alındığında toplam satış gelirleri içindeki payı da %50 mertebesindedir.

Sivil havacılık gelirlerinin büyük bir bölümünün yurt dışı kaynaklı olduğu dikkate alındığında, GSYH’nın yanı sıra, toplam ihracata olan katkı da önemli bir değerdir. Bilindiği üzere, GSYH değeri, nihai mal veya hizmet bedeli şeklinde belirlenmekte ve hesaplamalarda gerçek katma değer dikkate alınmaktadır. Bu bağlamda, “sivil havacılık sektörünün GSYH içindeki payının belirlenmesinde nihai ürünün uçuşun kendisi olduğu ve bilet/taşıma ücretinin havayolu şirketi tarafından ödenen havalimanı hizmetleri, yer hizmetleri, bakım hizmetleri, yakıt hizmetleri vb. giderleri de kapsadığı dikkate alınarak esas alınması gereken gelirlerin”¹⁰¹:

- Yerli havayolu şirketleri yolcu bilet (ek hizmetler dâhil) satışları,

⁹⁸ 2012 Yılı Merkezî Yönetim Bütçe Kanunu Tasarısı ile Plan ve Bütçe Komisyonu Raporu, Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, 2012 Yılı Bütçe Sunumu (T.C. Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı. **Faaliyet Raporu 2011**. Ankara, 30 Nisan 2012).

⁹⁹ TOBB, 2011 Yılı Sivil Havacılık Sektör Raporu, s.41.

¹⁰⁰ A.g.e., s.42.

¹⁰¹ A.g.e., s.43.

- Yerli havayolu şirketleri kargo taşıma hizmet gelirleri,
- Havalimanı terminallerinde yolculara yönelik hizmet/mal (mağaza, yiyecek/içecek vb.) satış gelirleri,
- Yerli havacılık şirketlerinin yabancı havayolu şirketlerine Türk havalimanlarında verdikleri hizmetlerin (yer hizmetleri, ikram, uçak bakım, vb) gelirleri,
- DHMİ Genel Müdürlüğü üst geçiş gelirleri ile yabancı havayolu şirketlerinden kaynaklanan diğer (hava seyrüsefer, konma-konaklama, vb.) gelirleri,
- Yolcu ve müşteriden (kargo) kaynaklanan diğer gelirler olması gerekmektedir. Bu kapsamın, ayrıntılı çalışmalar ile daha da detaylandırılması mümkündür.

Sivil Havacılık Sektör Raporu çalışmaları sırasında, yukarıda ifade edilen gelir kalemleri bazında ayrıntılı bir çalışma yapılamadığından, sivil havacılık sektörünün GSYH içindeki payının net bir şekilde tespiti mümkün olamamaktadır. Ancak, sektör kuruluşlarından elde edilen bilgiler bağlamında, %1,3 pay değeri kabul edilebilir olarak düşünülmektedir¹⁰².

Önceki bölümlerde de belirtildiği üzere, 2012 yılında toplam 130,6 milyon yolcu taşımacılığı gerçekleştirilmiştir. Uçuş noktası sayıları, iç hatlarda 49, dış hatlarda ise 192 olmak üzere 241'e ulaşmıştır.

Türkiye'de, ulaşım türleri arasındaki taşıma paylarına bakıldığında, uzun yıllar %2,5'ler seviyesinde kalan havayolu taşımacılığının yurt içi yolcu taşımacılığındaki payı %7,82'ye yükselmiştir. Bu gelişmede, 2003 yılı sonrasında uygulanmaya başlanan bölgesel havacılık politikalarının katkısı aşikârdır. 2023 hedefleri kapsamında, iç hatlarda yolcu taşımacılığı payının %14'lere yükselmesi öngörülmektedir¹⁰³.

¹⁰² %1,3 değeri tamamen varsayımlara dayalı bir değer olup yapılmış/tamamlanmış bir çalışma sonucu olarak dikkate alınmamalıdır. (TOBB, 2011 Yılı Sivil Havacılık Sektör Raporu, s.43).

¹⁰³ T.C. Ulaştırma Bakanlığı, **Türkiye Ulaşım ve İletişim Stratejisi Hedef 2023**, Ankara, 2009.

Havayolu ile yük taşımacılığı ise hala %0,44 oranlarında gerçekleşmekte olup geliştirilmesi gerekmektedir¹⁰⁴.

Diğer yandan, yabancı ülkelere uçuş ağının artması, Türkiye'ye olan yabancı yatırımcı ile birlikte, gerek iş gerekse tatil amaçlı turizmi de arttırmaktadır. 2012 yılında Türkiye'ye 30 milyon civarında turist gelmiştir. Yabancı turist Türkiye ekonomisine her yıl 30 milyar TL civarında katkı sağlamaktadır¹⁰⁵. Bu turistlerin yaklaşık 3/4'ünün havayolu ile seyahat ettiği düşünüldüğünde havayolu yolcusunun Türkiye ekonomisine katkısı yaklaşık 22,5 milyar TL olmaktadır. Bu katkıda, sivil havacılık sektörünün de payı olduğu unutulmamalıdır.

D. Havayolu Ulaşımı Gerçekleşmeleri ve Ulusal Öngörüler¹⁰⁶

Türkiye'nin ulaşım sistemleri tarihinde karşılaştırmalı olarak havayolu taşımacılığı 1980'lere kadar en küçük payı olsa da özellikle 2003 yılından başlayarak yükselişe geçmiştir.

Sivil havacılıkta dünyada yaşanan gelişmelere paralel olarak girilen hızlı büyüme eğilimi sonucu iç ve dış hat yolcu sayısı Devlet Hava Meydanları İşletmelerinin (DHMİ) 2012 yılı sonu istatistiklerine göre 2010 yılında 102.800.392, 2011 yılında ise %14,4 artışla 117.620.469 yolcuya ulaşmıştır.

2010 yılında 50.575.426 olarak gerçekleşen iç hat yolcu trafiği, 2011 yılında %15,2 artışla 58.258.324'e; dış hat yolcu trafiği ise 52.224.996'dan %13,7 artışla 59.362.145'e yükselmiştir.

Devlet Hava Meydanları İşletmelerinin (DHMİ) 2012 yılı sonu istatistiklerine göre, havalimanı ve havaalanlarından 2011 yılında, 118 milyon 425 bin 633 yolcu hizmet almıştır. Bir önceki yıla oranla havayolu yolcu sayısında yüzde 14,4 artış gerçekleşmiştir.

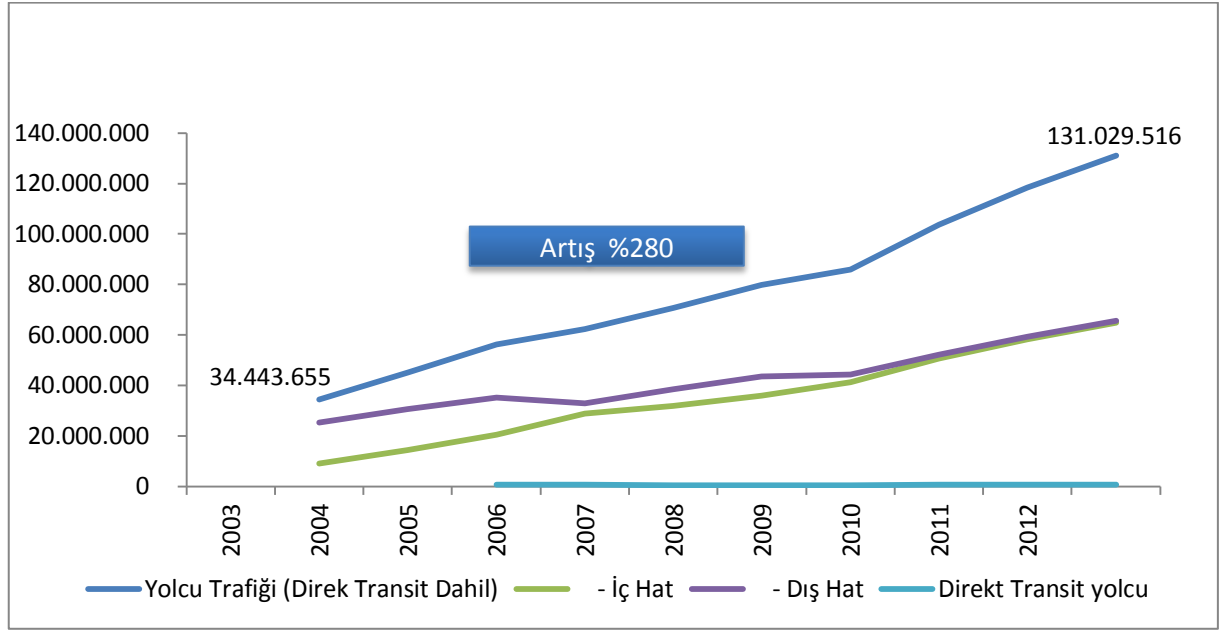
¹⁰⁴ Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, önümüzdeki yıllarda, "7 bölgede en az 2 yerde bölgesel havaalanının kargo havaalanı olarak düzenlenerek bu havaalanlarının doğudan batıya, kuzeyden güneye dünyanın önemli transit kargo merkezleri arasına girmesini" öngörmektedir (Hedef 2023).

¹⁰⁵ T.C. Türkiye İstatistik Kurumu Başkanlığı, **Turizm İstatistikleri 2011**, Ankara: Türkiye İstatistik Kurumu Matbaası, Haziran 2012.

¹⁰⁶ Havayolu ulaşımı gerçekleşmeleri ve ulusal öngörülere ait istatistikler, Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü verileri esas alınarak hazırlanmıştır. <http://www.dhmi.gov.tr/istatistik.aspx> (1 Nisan 2013).

2011 yılı sonu itibariyle, iç hat yolcu trafiği yüzde 15,3 artışla 58 milyon 329 bin 262, dış hat yolcu trafiği ise yüzde 13 artışla 59 milyon 18 bin 318 olurken, direk transit yolcu trafiği yüzde 46,5 artışla 1 milyon 78 bin 53 olmuştur.

Şekil 1: Türkiye Geneli Havalimanları Yolcu Trafiği (2003-2012)



Kaynak: <http://www.dhmi.gov.tr/istatistik.aspx> (1 Nisan 2013).

Devlet Hava Meydanları İşletmelerinin (DHMİ) 2011 yılı sonu istatistiklerine göre bir önceki yıla göre uçak trafiği; iç hatlarda yüzde 16,8 artışla 581 bin 271, dış hatlarda ise yüzde 9,2 artışla 460 bin 218 oldu. Hizmet verilen toplam uçak trafiği 290 bin 346 üst geçiş trafiği (overflight) ile birlikte 1 milyon 331 bin 835 olarak gerçekleşmiştir.

Yolcu ve uçak trafiğindeki artışlara paralel olarak, 2011 yılı sonu itibariyle yüzde 10,3 artışla 2 milyon 229 bin 285 ton yük (Kargo Posta Bagaj) taşımacılığı yapıldı.

2011 yılı sonu (12 aylık) iç hat yolcu trafiğine göre yapılan sıralamada; İstanbul Atatürk Havalimanı (13 milyon 604 bin 352 iç hat yolcu ile) birinci sırada, Sabiha Gökçen Havalimanı (8 milyon 555 bin 793 iç hat yolcu ile) ikinci sırada,

Ankara Esenboğa Havalimanı (7 milyon 133 bin 146 iç hat yolcu ile) üçüncü sırada yer almıştır.

Dış hat yolcu trafiğinde ise birinci sırada yine İstanbul Atatürk Havalimanı (23 milyon 847 bin 835 dış hat yolcu ile), ikinci sırada Antalya Havalimanı (20 milyon 558 bin 851 dış hat yolcu ile), üçüncü sırada ise İstanbul Sabiha Gökçen Havalimanı (4 milyon 193 bin 437 dış hat yolcu ile) yer almıştır.

Havayolu taşımacılığı, 2012 yılında geçen yıla oranla % 10,4 artış göstermiştir. DHMİ 2012 yılı sonu (12 aylık) istatistiklerine göre; Türkiye genelinde faaliyet gösteren Havalimanlarından 130.630.154 yolcu hizmet almıştır.

2012 Yılı sonu itibariyle, iç hat yolcu trafiği % 10,8 artışla 64.548.932, dış hat yolcu trafiği ise %10,2 artışla 65.408.929 oldu. Direk transit yolcu trafiği 672.293 olarak gerçekleşmiştir.

2012 yılı sonu (12 aylık) iç hat yolcu trafiğine göre yapılan sıralamada; İstanbul Atatürk Havalimanı 15.281.312 yolcu ile birinci sırada, Sabiha Gökçen Havalimanı 9.486.469 yolcu ile ikinci sırada, Ankara Esenboğa Havalimanı 7.663.847 yolcu ile üçüncü sırada yer almıştır.

Dış hat yolcu trafiğinde; İstanbul Atatürk Havalimanı 29.717.196 yolcu ile birinci, Antalya Havalimanı 20.022.355 yolcu ile ikinci, İstanbul Sabiha Gökçen Havalimanı 5.000.773 yolcu ile üçüncü sırada yer almıştır.

Ulaştırma Bakanlığı uyguladığı politikalar çerçevesinde “Her Türk vatandaşı uçağa binecek” sloganıyla başlattığı çalışmalar neticesinde havacılık sektöründe önemli gelişmeler kaydedilmiştir. Bu amaç doğrultusunda, yeni havaalanları yapılması, bölgesel havacılık uygulamalarının ve ekonomik bölgesel havaalanları projelerinin geliştirilmesi ile iç hat yolcu sayısında önemli bir artış yaşanmıştır.

Sefer yapılan yurt dışı merkez sayısında ve frekanslarda sağlanan gelişmeler ile turizm sektörünün istikrarlı bir büyüme göstermesi sonucunda dış hat yolcu sayısında

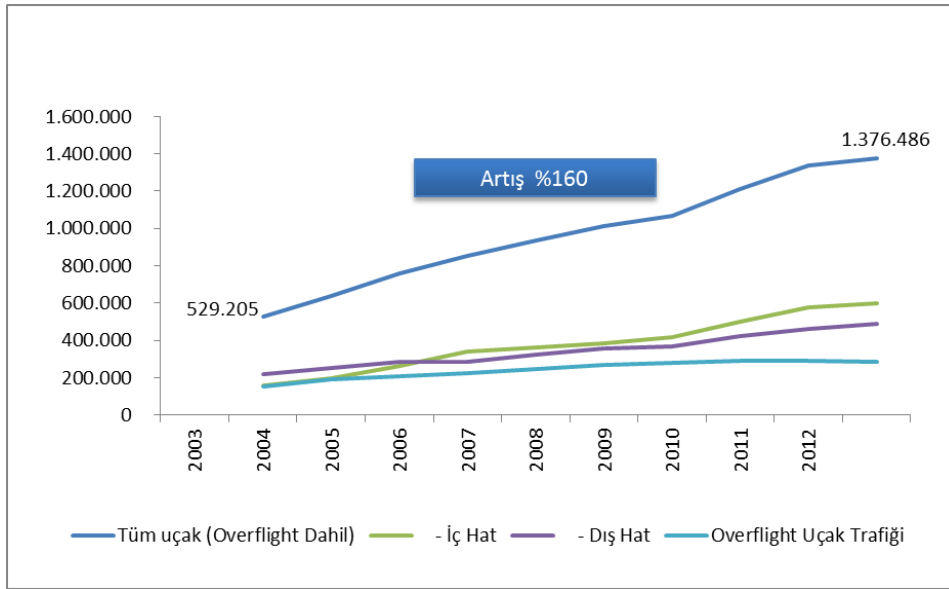
artış gerçekleşmiştir. 2013 yılı Şubat ayı itibariyle havayolu işletmeleri iç hatlarda 49, dış hatlarda 200 nokta olmak üzere toplamda 249 noktaya uçuş gerçekleştirmektedir¹⁰⁷.

DHMI Genel Müdürlüğü kısa dönem tahminlerinde, 2014 yılında iç hat yolcu sayısının 86.550.980, dış hat yolcu sayısının ise 84.612.805 olmak üzere transit yolcu dahil toplam 171.896.997 yolcuya ulaşılmasını öngörmektedir.

Devlet Hava Meydanları İşletmelerinin (DHMI) 2012 yılı sonu istatistiklerine göre toplam uçak trafiği de Türkiye havacılık sektöründeki gelişmelere paralel olarak artış göstermektedir. 2010 yılında 919.411 olarak gerçekleşen toplam uçak trafiği (inen+kalkan), 2011 yılında %13,4 artışla 1.042.369 uçağa ulaşmıştır. 2010 yılında 497.862 olarak gerçekleşen iç hat uçak trafiği, 2011 yılında %16,4 artışla 579.488'e; dış hat uçak trafiği ise 421.549'dan %9,8 artışla 462.881'e yükselmiştir.

2011 yılına göre uçak trafiği; iç hatlarda % 3,5 artışla 599.670, dış hatlarda 6,1 artışla 490.962' e yükselmiştir. Hizmet verilen toplam uçak trafiği 283.008 üst geçiş trafiği (overflight) ile birlikte 1.373.640 olmuştur.

Şekil 2: Türkiye Geneli Havalimanları Uçak Trafiği 2003-2012



Kaynak: <http://www.dhmi.gov.tr/istatistik.aspx> (1 Nisan 2013).

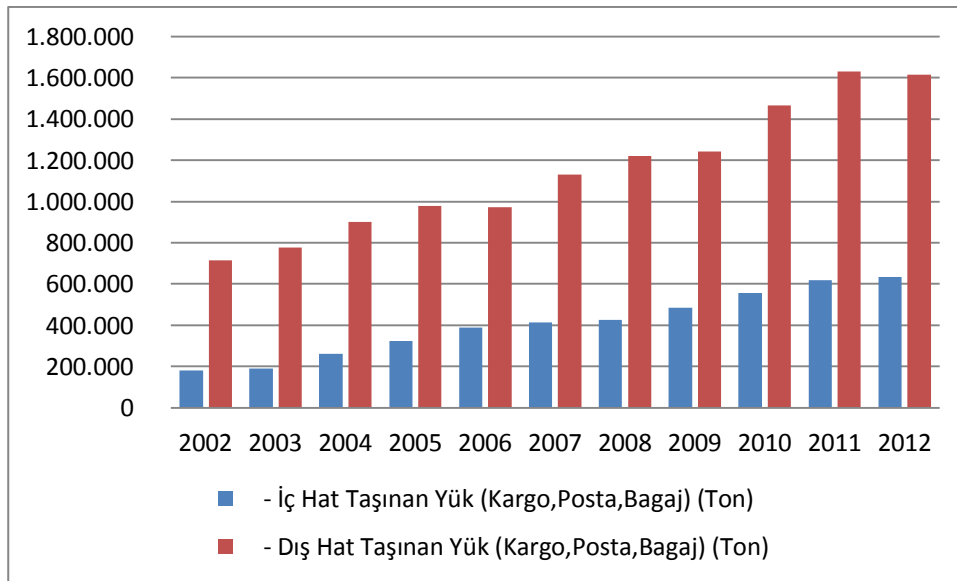
¹⁰⁷ http://web.shgm.gov.tr/kurumsal.php?page=haberler&id=1&haber_id=2681 (1 Nisan 2013).

DHMI Genel Müdürlüğü, mevcut eğilimin sürmesi durumunda 2014 yılında, toplamda 1.613.597 uçak trafiğine ulaşılacağını öngörmektedir. Ticari uçak trafiği, 2010 yılına göre %10,3 artışla 892.139 uçağa yükselmiştir. 2011 yılı iç hat ticari uçuş trafiği 459.059, dış hat ticari uçak trafiği 433.080 uçaktır.

Yük trafiğinin büyük ölçüde dış ticaretle ilgili gelişmelere ve talep gelişmelerine bağlı olduğu söylenebilir. 2008–2009 arasında özellikle dış hat yük trafiğinde yavaşlama olmasına rağmen, sonraki yıllarda yük trafiği artış eğilimini sürdürmektedir. 2010 yılında 2.021.076 ton olarak gerçekleşen toplam yük taşımacılığı, 2011 yılında %11,3 artışla 2.249.475 tona ulaşmıştır. 2010 yılında 554.710 ton olarak gerçekleşen iç hat yük trafiği, 2011 yılında %11,4 artışla 617.835 ton; dış hat uçak trafiği ise 1.466.366 ton'dan yine %11,3 artışla 1.631.639 tona yükselmiştir.

Yolcu ve uçak trafiğindeki artışlara paralel olarak yük taşımacılığında da artış kaydedildi. 2012 yılı sonu itibariyle % 6,6 artışla 2.397.788 ton yük (Kargo+Posta+Bagaj) taşımacılığı gerçekleştirildi.

Şekil 3: Toplam Taşınan Yük Miktarı 2002-2011



Kaynak: <http://www.dhmi.gov.tr/istatistik.aspx> (1 Nisan 2013). (Devlet Hava Meydanları İşletmelerinin (DHMI) Türkiye geneli havalimanları uçak yolcu ve yük trafiği istatistikleri (2003-2012) esas alınarak hazırlanmıştır.)

Türkiye’de yolcu trafiğinde yaşanan artış, son birkaç yıldır toplam kargo trafiğine de yansımaya başlamıştır. 2011 yılında iç hatlarda 76.269 ton, dış hatlarda 508.205 ton olmak üzere toplam 584.474 ton kargo taşımacılığı gerçekleşmiştir. 2010/2100 yılları artış oranı %8’dir. Dış hatlar kargo taşımacılığı sürekli artış içerisindedir. İç hat kargo taşımacılığında toplam hava trafiğine oranla yeterli olmasa da artış eğilimi göstermektedir¹⁰⁸.

Overflight uçak trafiği 2012 yılında 2011 yılına göre -%3,2 azalma ile 283.439 uçak olarak gerçekleşmiştir. “2010–2012 yıllarında Kuzey Afrika’da ve Ortadoğu’da yaşanan siyasi gelişmeler, yalnızca bu ülkeleri değil, bu ülkelerle ticaret ve turizm alanlarında ilişkide olan diğer ülkeleri de etkilemiştir. Kuzey Afrika ve Ortadoğu ülkelerinde durumun normalleşmesiyle, overflight uçuş trafiğinde iyileşme olması beklenmektedir”¹⁰⁹.

IV. TÜRK HAVACILIK SİSTEMİNDE GELİŞMELER

Türkiye’de havayolu ulaşımının payı karayolu ve demiryoluna göre bugüne kadarki gelişim ve yatırımlar dikkate alındığında oldukça düşük seviyelerde kalmaktadır. Dünyadaki gelişmiş ülkelere bakıldığında havayolu ulaşımının diğer taşımacılık türlerine göre daha yüksek bir paya sahip olduğu görülmektedir.

A. İç Hat Havayolu Taşımacılığının Serbestleştirilmesi

Hava taşımacılığının liberalleşmesi yönünde ilk adım 1983 yılında çıkarılan 2920 sayılı Sivil Havacılık Kanunu ile atılmıştır¹¹⁰. Bu kanunun temel amacı Türk sivil havacılık faaliyetlerini, devletle birlikte özel kurumların tüm havacılık faaliyetlerin de uygulanacak şekilde, ulusal çıkarlar ve uluslararası ilişkilere göre düzenlemektir.

2920 sayılı Sivil Havacılık Kanunu’nun 18. maddesine göre: “Gerçek ve tüzel kişilerin ticari amaçla ücret karşılığında hava araçlarıyla yolcu veya yük veya yolcu ve

¹⁰⁸ TOBB, Türkiye Sivil Havacılık Meclisi Sektör Raporu, s.31.

¹⁰⁹ A.g.e., s.32.

¹¹⁰ 2920 Sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu, T.C. Resmi Gazete Karar Sayısı: 18196, 19 Ekim 1983.

yük taşımaları ile ticari amaçla diğer faaliyetlerde bulunmaları için Ulaştırma Bakanlığında izin almaları ön şarttır.” İlgili Kanun’un 19. maddesine göre, “Hava araçlarıyla ticari amaçla, belirli hatlar üzerinde, ücret karşılığında yolcu veya yük veya yolcu ve yük taşınması yapacak olan gerçek veya tüzel kişilerin 18 inci maddede belirtilen izinden başka, Ulaştırma Bakanlığında işletme ruhsatı almaları şarttır.” İzin ve ruhsat alımı için gerçek ve tüzel kişilerde bulunması gereken şartlar ayrıntılı biçimde, SHY-6A “Ticari Hava Tasıma İşletmeleri Yönetmeliği’nin 18. maddesinde düzenlenmektedir¹¹¹.

Özel havayolu işletmelerinin iç hatlarda faaliyet gösterebilmeleri yukarıdaki sayılanların yanı sıra 12.01.1996 tarihli Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü kararı ile özel sektör hava taşıma işletmelerine, THY AO’nun hiç sefer yapmadığı iç hatlarda, sefer yaptığı hatlarda, seferin olmadığı günlerde, seferin olduğu günlerde ise THY A.O.’nın talep karşısında yetersiz kaldığı durumlarda müsaade edilmesi vb. şartların yerine getirilmesine bağlanmıştı.

Bu karar, özel havayolu işletmelerinin ülke içinde havayolu taşımacılığı sektörüne girmelerini zorlaştırmış, THY ile özel havayolu işletmeleri arasında doğacak rekabeti THY lehine engellemiş ve THY’nin hâkim durumunu kuvvetlendirmiştir.

2003 yılı itibariyle Ulaştırma Bakanlığı tarafından bu karar kaldırılarak özel havayolu işletmelerinin iç hat pazarına girmelerinin önündeki engeller kaldırılmış olup rekabet ortamının oluşmasına uygun bir ortam sağlanmıştır. İç hatlarda rekabetin başlaması hizmet kalitesinin artmasına ve fiyatların düşmesine yansımıştır.

10 Ekim 2005’de 5431 sayılı Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun kabul edilmiştir¹¹². Bu kanun ile Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü’nün, sivil havacılık hizmetlerinin dünyadaki gelişmelere paralel olarak daha emniyetli yürütülebilmesi; düzenleme ve denetim görevini daha etkin biçimde yerine getirebilecek teçhizat, personel ve idari yapıya sahip merkezi bir sivil havacılık otoritesi oluşturulması için özel bütçeli bir genel müdürlük olarak yeniden yapılandırılması sağlanmıştır.

¹¹¹ Ticari Hava Taşıma İşletmeleri Yönetmeliği’nde Değişiklik Yapılmasına Dair Yönetmelik, T.C. Resmi Gazete Karar Sayısı Sayı: 27879, 19 Mart 2011.

¹¹² Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun, T.C. Resmi Gazete Karar Sayısı: 25997, 10 Kasım 2005.

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.

Serbestleştirme ile iç hatlar ve dış hatlarda yolcu taşıyan özel hava yolu şirketleri tarafından, uçakların sayısı ve oturma kapasitesinde önemli bir gelişme gerçekleştirilmiştir. Aşağıdaki tablo, 2012 yılı itibarıyla Türkiye’de faaliyet gösteren tüm hava yolu şirketlerini ve Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü’nden elde edilen lisanslarını¹¹³ göstermektedir.

¹¹³Hem iç hatlar hem de dış hatlar için üç tür lisans mevcuttur: yolcu taşımacılığı, yük taşımacılığı ve kargo taşımacılığı. “Yük”, yolcuların bagajlarını içerdiği ve uçağın alt kısmında bagajda taşındığı için, yolcu ve yük taşımacılığı lisansları birlikte verilir. Ancak, “kargo”, sadece kargo taşıma için inşa edilen özel uçaklarla taşınır. Bir kargo uçağıyla yolcu taşınmaz. Hem kargo hem de yolcu taşımak üzere inşa edilmiş “kombi” uçaklar da mevcuttur, fakat Türkiye’de kombi uçaklar yoktur.

Tablo 8: Türk Hava Yolu Şirketlerinin Lisans Kapsamı

| S.NO | İŞLETMENİN ADI | RUHSAT KAPSAMI |
|------|---|---|
| 1 | THY A.O | İç ve Dış Hatlarda Tarifeli ve Tarifersiz Seferlerle Yolcu, Yük ve Posta Taşımacılığı |
| 2 | ONUR AIR TAŞIMACILIK A.Ş. | İç ve Dış Hatlarda Tarifeli ve Tarifersiz Seferlerle Yolcu, Yük ve Posta Taşımacılığı |
| 3 | ATLASJET HAVACILIK A.Ş. | İç ve Dış Hatlarda Tarifeli ve Tarifersiz Seferlerle Yolcu ve Yük Taşımacılığı |
| 4 | PEGASUS HAVA TAŞIMACILIĞI A.Ş. | İç ve Dış Hatlarda Tarifeli ve Tarifersiz Seferlerle Yolcu ve Yük Taşımacılığı |
| 5 | GÜNEŞ EKSPRES HAVACILIK A.Ş. | İç ve Dış Hatlarda Tarifeli ve Tarifersiz Seferlerle Yolcu ve Yük Taşımacılığı |
| 6 | SIK-AY HAVA TAŞIMACILIK A.Ş. | İç ve Dış Hatlarda Tarifeli ve Tarifersiz Seferlerle Yolcu ve Yük Taşımacılığı |
| 7 | HÜRKUŞ HAVA YOLU TAŞIMACILIK VE TİCARET A.Ş. | İç ve Dış Hatlarda Tarifeli ve Tarifersiz Seferlerle Yolcu ve Yük Taşımacılığı |
| 8 | BORAJET HAVACILIK TAŞIMACILIK UÇAK BAKIM ONARIM TİC. A.Ş. | İç ve Dış Hatlarda Tarifeli ve Tarifersiz Seferlerle Yolcu ve Yük Taşımacılığı |
| 1 | MNG HAVA YOLLARI VE TAŞIMACILIK A.Ş. | İç ve Dış Harlarda Tarifeli ve Tarifersiz Seferlerle Kargo Taşımacılığı |
| 2 | ULS HAVAYOLLARI KARGO TAŞIMACILIK A.Ş. | İç ve Dış Hatlarda Tarifeli/Tarifersiz Seferlerle Kargo Taşımacılığı |
| 3 | ACT HAVA YOLLARI A.Ş. | İç ve Dış Hatlarda Tarifeli/Tarifersiz Seferlerle Kargo Taşımacılığı |
| 1 | TURİSTİK HAVA TAŞIMACILIK A.Ş. | İç ve Dış Hatlarda Tarifersiz Seferlerle Yolcu ve Yük Taşımacılığı |
| 2 | SAGA HAVA TAŞIMACILIK A.Ş. | İç ve Dış Hatlarda Tarifersiz Seferlerle Yolcu ve Yük Taşımacılığı |
| 3 | İHY İZMİR HAVA YOLLARI A.Ş. | İç ve Dış Hatlarda Tarifersiz Seferlerle Yolcu ve Yük Taşımacılığı |
| 4 | TAILWIND HAVAYOLLARI A.Ş. | İç ve Dış Hatlarda Tarifersiz Seferlerle Yolcu ve Yük Taşımacılığı |

Kaynak: <http://www.shgm.gov.tr/doc/hyi.xls> (1 Nisan 2013).

DPT Havayolu Ulaşımı Özel İhtisas Komisyonu Raporunda 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 kaydedilmiştir. Aynı raporda 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 gerçekleşmiştir¹¹⁴.

Bugün itibariyle Türk sivil havacılık sektöründe 16 havayolu şirketi faaliyet göstermekte olup bunlardan 4'ü kargo uçaklarıyla kargo taşımacılığı da yapmaktadır. Havayolu şirketlerinin 2010 yılında 332 olan uçak sayısı, 2011 yılında 27 artışla 349'a yükselmiştir. Bu uçakların 323'ü yolcu, 26'sı kargo uçağıdır. Havayolu filosunun toplam koltuk kapasitesi 61.695, kargo uçakları yük kapasitesi de 1.165.907 kg'dır¹¹⁵.

2011 yılında, yurt içi uçuş ve yolcu taşımacılığında Türk Hava Yolları pazarın %54'üne hizmet vermiştir. Pegasus %19, SunExpress %13, Onur Air %8 ve AtlasJet %5 oranında iç hat yolcu taşımacılığında pay almışlardır¹¹⁶.

Tarifeli iç hat yolcu taşımacılığı ile ilgili kısıtlamalar kaldırılarak, iç hat tarifeli taşımacılığının THY'nin dışında özel hava yolu işletmeleri tarafından da yapılabilmesine imkân sağlanması ile rekabetin yaşandığı havayolu taşımacılığında başka havayolu işletmelerinin de dahi olması kaçınılmaz olarak görülmektedir. Zira Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü bölgesel havacılığın geliştirilmesi ve atıl durumda olan havaalanlarının kullanılması amacıyla bir takım kolaylıklar ve vergi muafiyetleri getirmek suretiyle havayolu işletmelerinin operasyonel maliyetlerine katkıda bulunmaktadır. Bu sayede iç hatlarda faaliyet gösteren tüm havayolu işletmelerinin daha düşük fiyatlar sunmasına imkân sağlanmış ve hava trafiğinin artması ile birlikte havayolu işletmelerinin trafik artışından faydalanmak suretiyle hizmet miktarlarını ve gelirlerini arttırmalarına neden olmuştur.

B. THY'nin Özelleştirilmesi ve Rekabet Hukuku Bakımından Etkileri

1980'lerin ikinci yarısından itibaren "devletin asli görevlerine dönmesi ve ticari işletmecilikten çekilmesi" yaklaşımı ile birlikte, Türkiye gündeminde özelleştirme olgusu ortaya çıkmıştır¹¹⁷. Bu yaklaşım hava taşımacılığı sektörü de etkisi altına almış ve bu bağlamda yer hizmetleri sunan HAVAŞ ve ikram hizmeti sunan USAŞ

¹¹⁴ Devlet Planlama Teşkilatı Müsteşarlığı, 9. Kalkınma Planı Havayolu Ulaşımı Özel İhtisas Komisyonu Raporu, ss:14-15.

¹¹⁵ TOBB, Sivil Havacılık Meclis Raporu, s.11.

¹¹⁶ 2011 yılı Yurt İçi Yolcu Taşımacılığında Havayolu Şirketleri Payları (Aktaran: TOBB Sivil Havacılık Meclis Raporu, s.12.)

¹¹⁷ Cem Galip Özenen, "Havaalanı Yatırımlarında Özelleştirme Dünyadaki Uygulamalar ve Türkiye İçin Öneriler", **Uzmanlık Tezi**, DPT, Ocak 2003.s.97

özelleştirilmiştir. Hava taşımacılığı sektöründe milli havayolu ve bayrak taşıyıcı konumunda bulunan Türk Hava Yolları A.O.'daki %98,2 oranındaki devlet hisseleri de 1990 yılından itibaren özelleştirme çalışmaları kapsamında yer almıştır. 1990 yılında %1,8 oranındaki hissenin halka arz yöntemi ile gerçekleştirilen kısmi özelleştirmesini takiben, şirket hisselerinin özelleştirilmesine yönelik çalışmalara devam edilmiştir¹¹⁸.

2004 yılı Aralık ayında Özelleştirme İdaresine ait hisselerin şirket sermayesinin %23'üne tekabül eden kısmi halka arz edilmiştir. Bu halka arz sonrası THY sermayesindeki kamu payı %75,18'e düşmüştür. 2006 yılı Mayıs ayında idareye ait hisselerin şirket sermayesinin %28,75'ine tekabül eden kısmi halka arz edilmiş olup, halka arz sonrası THY sermayesindeki Başbakanlık Özelleştirme İdaresi Başkanlığı'na ait kamu payı %49,12'ye düşmüştür¹¹⁹.

Hülya Göktepe, dünyada havayolu taşımacılığı sektöründeki yoğun rekabetin en önemli sonuçlarından birisinin havayolu işletmelerinin özelleştirilmelerinin bir gereklilik haline gelmesine değinmiştir. Göktepe, yoğun teknoloji kullanan havayolu işletmeleri, teknoloji ve pazardaki değişim hızının yüksek olduğu dinamik ve karmaşık bir çevrede faaliyet gösterdiğini ve havayolu işletmelerinin organik bir örgüt yapısı kullanarak çok çabuk karar alabilen ve değişen çevre koşullarına çok çabuk ayak uydurabilen esnek bir yapıda olmaları gerektiği üzerinde durmuştur¹²⁰. Dolayısıyla Göktepe'ye göre böylesi bir ortamda devlet mülkiyetindeki havayolu işletmelerinin böylesine etkin ve verimli bir biçimde faaliyet yürütmeleri mümkün görünmemektedir. Bu nedenden dolayıdır ki gelecekte havayolu işletmelerinin özelleştirilme çalışmalarının artarak devam edeceği öngörülmektedir¹²¹.

Türkiye'de havaalanlarında yer hizmeti, ikram, temsil, gözetim ve yönetim ile uçak özel güvenlik hizmeti veren çok sayıda işletme faaliyet göstermektedirler. 1933 yılında Türkiye'nin ilk yer hizmetleri işletmesi olarak yer hizmetleri ve ikram hizmeti sunmak üzere devlet tarafından kurulan HAVAŞ A.Ş., yer hizmetleri bölümü 1995 yılında, hisselerinin %60'ı Park Holding Grubuna satılarak özelleştirilmiştir. İşletmenin

¹¹⁸ A.g.e., s.97.

¹¹⁹ T.C. Başbakanlık Özelleştirme İdaresi Başkanlığı, Türk Hava Yolları A.O., Özelleştirme Çalışmaları, http://www.oib.gov.tr/portfoy/thy/thy_index.htm (20 Nisan 2013).

¹²⁰ Hülya Göktepe, "Hava Taşımacılığı Sektöründe Rekabet Hukuku Kurallarının Uygulanması", **Sosyal Bilimler Dergisi**, 2007/1, s.229

¹²¹ A.g.e., s.229.

ikram hizmetleri de 1987 yılında USAŞ adı altında ayrılarak özelleştirilmiştir. 1958 yılında Ankara Esenboğa Havaalanında Türkiye'nin ilk özel yer hizmetleri işletmesi olarak Çelebi Hava Servisi A.Ş. kurulmuştur. Günümüzde havaalanlarında yerli ve yabancı havayolu işletmelerine yer hizmeti veren Havaş ve Çelebi şirketleri pazarı yaklaşık %50 olarak paylaşmaktadırlar¹²². HEAŞ A.Ş.'de 8 Ocak 2001'den bu yana işletmesini yapmış olduğu Sabiha Gökçen Havaalanı'nı yer hizmetleri, akaryakıt, terminal, antrepo işletmeciliğini Temmuz 2007'de yapılan bir ihale sonucunda 1 Mayıs 2008 tarihinden itibaren Limak-GMR-Malaysia Airports 3'lü konsorsiyumu tarafından kurulan İSG (İstanbul Sabiha Gökçen Havalimanı Yapım Yatırım ve İşletim A.Ş.)'ye devretmiş olup Sabiha Gökçen Havalimanında ihtiyaç duyulan yer hizmeti faaliyetlerini sürdürmektedir¹²³.

C. Havaalanlarında Kamu-Özel Sektör İşbirliği ve Dışa Açılım Uygulamaları

Yap-İşlet-Devret (YİD) ve benzeri kamu-özel sektör işbirliği modelleri bütçe kısıtları, kamu borçlanma gereksinimindeki olumsuz gelişmeler ve kamu kaynaklarının yetersizliği, yatırım hızı, risk paylaşımı gibi faktörler yeni iş yapma yöntemlerini, yeni proje finansman modellerini, yeni ekonomik uygulamaları ortaya çıkarmaktadır¹²⁴. Yap-İşlet devret uygulamaları da bu yeniliklerden birisidir. Havayolu taşımacılığındaki gelişmelere istinaden Türkiye'de havaalanlarında yatırım gereksinimi ortaya çıkmıştır. Bunun için yatırım finansmanı temin edilmesi ve yatırımların süratle yapılması gerekmektedir. Dolayısıyla yatırımların hızlandırılması, hizmet kalitesinin artırılması ve bu yolla kamu yatırım stokunun çoğaltılması gibi amaçlarla, havalimanlarında YİD tercih edilen bir finansman modeli olarak ortaya çıkmıştır¹²⁵.

Türkiye'de uygulanan YİD modeli ile ileri teknoloji ve yüksek maddi kaynak ihtiyacı duyulan projelerin gerçekleşmesi, kamu kaynağı kullanılmadan özel sektör imkânları ile finansman yaratılması yoluyla yatırımların gerçekleştirilmesi amaçlanmaktadır.

¹²² Korul, Küçükönel, s.27.

¹²³ <http://www.sgairport.com/havaalani/tr/profil.asp> (20 Nisan 2013).

¹²⁴ Ergün Kaya ve Diğerleri, **Havaalanlarında Yap İşlet Devret Uygulamaları: Antalya ve Atatürk Havalimanlarındaki Uygulamaların Değerlendirilmesi**, Eskişehir: Anadolu Üniversitesi Yayınları No.1649, Sivil Havacılık Yüksekokulu Yayınları No.13, 2005, s.100.

¹²⁵ Devlet Planlama Teşkilatı Müsteşarlığı, 9. Kalkınma Planı Havayolu Ulaşımı Özel İhtisas Komisyonu Raporu, s.15

Türkiye’de havaalanlarında ilk YİD uygulaması, yasal düzenlemeden önce gerçekleşmiştir. Türkiye sivil havacılık sektöründe ilk Türk özel havayolu uygulaması örneği 31 Mayıs 1998’de Antalya’da, toplam 5 milyon yolcu kapasitesiyle, “Yap-İşlet-Devret” (YİD) modeli çerçevesinde açılmıştır¹²⁶. Aynı modelle, Atatürk Havalimanında Devlet Hava Meydanları İşletmesi tarafından işletilen ve 3 Ocak 2000’de açılan yeni bir terminal binası inşa edilmiştir. Atatürk Havalimanı Dış Hatlar Yolcu Terminali ve Katlı Otoparkı YİD modeli ile yapılmış, işletilmiş ve Temmuz 2005’te DHMİ’ye devredilmiştir.

2004 yılından itibaren ihalesi yapılmış olup yapımı devam eden projeler ise, Dalaman Havalimanı Dış Hatlar Terminali, Ankara Esenboğa Havalimanı İç ve Dış Hatlar Terminali, İzmir Adnan Menderes Havalimanı Dış Hatlar Terminali YİD projeleridir. Havalimanlarında kamu özel-sektör işbirliğinin bir diğer örneği de Atatürk Havalimanı Dış ve İç Hatlar Terminal Binası, Katlı Otopark ile Genel Havacılık Terminali’nin 15,5 yıllık işletme ihalesinin TAV Havalimanları A.Ş. verilmesidir.

Yap-İşlet-Devret modeli ile ülkemize kazandırılan modern terminallerin ülke ekonomisine ulaşım ve turizm alanlarında sağladığı büyük katkısı ortadadır. Son yıllarda Ülkemizde YİD modeli ile altı önemli hava alanı terminali projesi gerçekleştirilmiş ve bu projelerle 1,4 milyar doları aşan miktarda yatırım, özel sektör tarafından finanse edilerek Türk ekonomisine kazandırılmıştır. Ayrıca DHMİ Genel Müdürlüğü, hizmete sunduğu Kamu-Özel Sektör işbirliği projeleri ile artık her biri birer dünya markası olan şirketleri, havacılık sektörüne ve ülke ekonomisine kazandırmıştır¹²⁷. YİD projelerine birer inşaat şirketi olarak başlayan Türk şirketlerinin, havaalanı yapımı ve işletmeciliği gibi çok özel bir alanda tecrübe kazanmalarına imkân sağlanmıştır. TAV Havalimanları Holding hem havalimanı yapım projelerinde hem de havalimanı işletmeciliğinde küresel bir marka olarak Türkiye’yi en iyi biçimde temsil etmektedir. Böylece havaalanı yapımı ve işletmeciliği alanında uluslararası piyasada iş yapan ve bu yolla ülkeye döviz girdisi sağlayan deneyimli işletmeler kazanılmıştır. 2011 yılında, 451 bin uçak ve 53 milyon yolcuya hizmet sunan TAV Havalimanları, Letonya’da Riga Havalimanında bulunan ticari alanların işletmesini devralması ve

¹²⁶ İlk uygulama örneği Antalya Havalimanı Dış Hatlar Terminali YİD projesidir. Sonraki ihaleler ise 3996 sayılı yasa ve 94/5907 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı çerçevesinde belirlenen yasal zemin üzerine oturtulmuştur.

¹²⁷ Basın Bülteni Zafer Havaalanı İhalesi, 28 Temmuz 2010, <http://dhmi.gov.tr/haberler.aspx?HaberID=256> (1 Mart 2013).

Türkiye’de İzmir İç Hatlar ile birlikte Suudi Arabistan’da Medine Havalimanı ihalesini kazanmasıyla Avrupa ve Orta Doğu’daki varlığını daha da güçlendirmekte, yatırımları ile küresel çapta tanınırlığını, saygınlığını ve marka değerini artırmaktadır¹²⁸.

D. Hava aracı Bakım Faaliyetlerindeki Gelişmeler

Küresel hava aracı bakım, onarım ve yenileme (BOY) faaliyetlerinde özellikle son 20 yıl içinde; “hizmet sektörünün çarpıcı gelişimi ve paralelinde hava aracı ana üreticilerin bir hizmet alanı olarak BOY faaliyetlerine ilgi göstermeleri, havaaracı sahibi ve/veya kullanıcılarının BOY ihtiyaçlarını dış kaynaktan karşılama eğilimlerinin artışı, küreselleşme, havacılık otoritelerinin parça üreticisi yetki (PMA) ile ürettiği parçaların kullanıldığı BOY süreçlerine de onay vermesi, belirti ve çalışma sağlığı izleme sistemlerindeki gelişmeler, yeni teknolojik gelişme ve eğilimler etkisinde BOY pazarındaki rol sahipleri ile ilgili önemli yapısal gelişmeler yaşanmaya devam etmektedir”¹²⁹. Coğrafi etkiye dayalı ön değerlendirmeler Türkiye’nin bir BOY kaynağı kabul edileceği bölgede küresel BOY Pazar hacminin %36+’sının bulunduğu ve bu seviyenin gelecek 10 yıl boyunca korunacağını göstermektedir¹³⁰.

Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü’nün 2001 Nisan ayında JAA’ya tam üye olması sonrasında yapılan hızlı çalışmalar ve düzenlemeler ile JAR-145 onaylı bakım kuruluşlarının standartlarını belirleyen yönetmelik tam olarak uygulanmaya başlamış ve bu konuda JAA’dan tam yetki alınması ülkemizde faaliyet gösteren havayolu şirketlerinin havaaracı bakımlarını kendi imkânları ile gerçekleştirmeleri sonucunda yurt dışına döviz çıkışı önlenmiştir¹³¹.

Turkish Technic A.Ş., Atatürk Havalimanı’ndaki Teknik Bakım Merkezi’nde öncelikle Türk Hava Yolları A.O. filosuna verdiği ileri düzeydeki bakım hizmetini, kazandığı yeni kabiliyetlerle geliştirmiş çeşitlendirmiş, zamanla yerli ve yabancı pek çok havayolu firmasına da hizmet vermeye başlamıştır.

¹²⁸ Tepe Akfen TAV Havalimanları Holding A.Ş., TAV Havalimanları 2011 Faaliyet Raporu, <http://www.tavhavalimanlari.com.tr> (15 Şubat 2013) s.5.

¹²⁹ Can Erel, “Hava Aracı Bakım, Onarım Ve Yenileme (Boy) Faaliyetlerinde Ulusal Çekicilik/Etkinliğin Artırılması Girişimleri”, **TMMOB Makina Mühendisleri Odası V. Ulusal Uçak, Havacılık ve Uzay Mühendisliği Kurultayı**, Eskişehir: Anadolu Üniversitesi, 22-23 Mayıs 2009, s.3.

¹³⁰ A.g.e., s.4.

¹³¹ Devlet Planlama Teşkilatı Müsteşarlığı 9. Kalkınma Planı Havayolu Ulaşımı Özel İhtisas Komisyonu Raporu, s.17.

Turkish Technic A.Ş.'nin yıllar içinde kazandığı tecrübe ve kabiliyetler, nitelikli ve yetişmiş işgücü, sahip olduğu stratejik coğrafi konum ve hızla büyüyen yerli ve yabancı havacılık pazarını daha iyi değerlendirmek amacıyla, yeni bir uluslararası havacılık bakım onarım merkezi kurmaya karar verilmiştir. Sabiha Gökçen Uluslararası Havalimanı içinde ayrılmış alanda yer alacak yeni bakım-onarım merkezi, Atatürk Havalimanı, Yeşilköy'deki mevcut tesislerden 70 km uzakta yer alacaktır. Sahip olduğu jeostratejik konum, yeni kurulacak teknik bakım merkezini Türkiye'nin yanı sıra Avrupa, Asya, Kuzey Afrika ve Ortadoğu ülkelerinin bakım-onarım pazarlarına hitap eder duruma getirecektir.

Turkish Technic A.Ş.'nin Sabiha Gökçen Uluslararası Havalimanı çerçevesinde kuracağı yeni bakım-onarım merkezi projesi ve yapacağı tüm yatırımlar için HABOM Projesi (Havacılık Bakım Onarım ve Modifikasyon Merkezi) adı verilmiştir. Toplam yatırım tutarı 300-400 milyon dolar olarak hesaplanmaktadır. Sabiha Gökçen Uluslararası Havalimanı'nda kurulacak uçak bakım onarım tesisleri 372.000 m²'nin üzerinde bir alana inşa edilecektir. HABOM Projesi kapsamında kurulacak tüm bakım onarım tesislerinde 3.500'e yakın kişiye istidam sağlanması hedeflenmektedir¹³².

Dünyanın sıfırdan yalın olarak inşa edilen ilk bakım merkezi myTECHNIC İstanbul'un Anadolu yakasında, Sabiha Gökçen Uluslararası Havalimanında yer almaktadır. Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü (SHGM) tarafından SHY/ JAR 145/EASA sertifikaları eş zamanlı olarak verilen ilk bakım merkezi oldu. Yalın yönetim prensiplerine göre tasarlanmış olan myTECHNIC, geniş ve dar gövdeli uçakların bakımından motor revizyonlarına ve uçak boyamasına kadar geniş çapta servisleri zamanında ve etkin olarak vermektedir.¹³³

Türkiye sahip olduğu stratejik konumu itibariyle küresel BOY talebinin yoğun ve sürekli olduğu bir bölgede yer almakta ve yoğun havacılık merkezlerine en fazla 3-4 saatlik uçuş mesafesinde yer almaktadır. THY'nin filosuna katacağı yeni uçaklar ve diğer yerli havayolu firmalarının sahip olduğu filolardaki büyüme de dikkate alındığında Türk sivil havacılık pazarının bakım ihtiyacında da ciddi bir artış

¹³² <http://www.habom.com.tr/> (30 Nisan 2013).

¹³³ <http://www.mytechnic.aero/indextr.php#undefined> (30 Nisan 2013).

yaşanacağı öngörülmektedir. Bölgemizdeki diğer ülkelerdeki havacılık pazarlarının da ciddi bir artış oranıyla büyümesi mevcut bakım-onarım tesislerinin yanında, müşteri odaklı ve bağımsız bir bakım-onarım şirketinin kurulması ve başarılı olması için birçok fırsatlar ortaya çıkarmaktadır¹³⁴.

V. TÜRK SİVİL HAVACILIK SİSTEMİ GZFT ANALİZİ

Türk Sivil havacılık sistemi içerisinde yer alan yönetim, havaalanları, havayolu işletmeciliği, havaaracı bakımı, eğitim, yer hizmetleri, hava trafik yönetimi, genel havacılık gibi alt sistemler dikkate alınarak Türk Havayolu Ulaşımı sisteminin güçlü ve zayıf yönleri ortaya konmuş ve daha sonra çevresel faktörler dikkate alınmak suretiyle güçlü ve zayıf yönlerin oluşturacağı fırsatlar ve tehditler sıralanmıştır¹³⁵.

A. Güçlü Yönler

Türk sivil havacılık sektörünün güçlü yönlerini şöyle sıralanabilir: Türk havayolu ulaşımı sektöründeki büyüme potansiyeli, Türkiye'nin coğrafi konumu ve İstanbul'un çok önemli bir hub (lojistik merkez) olma özelliği, havacılık sektöründe sağlanan rekabetçi ortam ve kamu-özel sektör ortaklıklarında gelişme, hava ulaşımının hızlı ve emniyetli olması, havacılık sektörü gelirlerindeki artış eğilimi ve sürekliliği, hava aracı boy alanındaki gelişmelerin ve yapılan yatırımların dış pazar payımızı artırması, hava aracı tasarım ve imalat sanayinde kazanılan deneyim ve sertifikalı tasarım, üretim ve modernizasyon, altyapısı, sivil havacılık eğitim kurum ve programlarındaki hızlı gelişme ve genç işgücü potansiyeli sektörün güçlü içsel yönleridir.

Sektörün önündeki dışsal fırsatlar ise şunlardır: Türk havayolu taşımacılığı sektöründeki hızlı büyüme, genç nüfus, dinamik ve üretken demografik yapı, Türkiye'nin transit yolcu ve kargo taşımacılığında önemli bir merkez haline gelmesi, Türkiye'nin bakım ve eğitim alanlarında cazibe merkezi haline gelmesi, sürekli gelişen

¹³⁴ <http://www.habom.com.tr/> (30 Nisan 2013).

¹³⁵ TOBB, Sivil Havacılık Meclisi Sektör Raporu, ss:47-49, DPT, Havayolu Ulaşımı Özel İhtisas Komisyonu Raporu, ss:26-31.

turizm potansiyeli, kargo taşımacılığının gelişmesi, uluslararası havacılık sektöründe yer alan kurumlarla pozitif ilişkiler ve işbirlikleri, Ar-Ge çalışmaları ve diğer teknik konularda tesis edilmeye başlanan işbirliği, ulaşım modlarının birbirini destekleme potansiyeli ve havaalanı işletmeciliğinde oluşan bilgi birikimi ve know-how'ın uluslararası ölçekte girişimciliğin önünü açması yer almaktadır.

B. Zayıf Yönler

Türk sivil havacılık sektörünün zayıf yönlerini ve bunların geliştirilmesine ilişkin öngörülerini şöyle sıralanabilir: Sektördeki kuruluşlar arasında iletişim ve işbirliği eksikliği, ulusal mevzuattan kaynaklanan sorunlar, yeni yatırımların uzun vadeli, gerçekçi öngörülerle gerçekleştirilmesi gereği, hava taşımacılığında işletme maliyeti yüksekliği, kar marjının düşük olması ve aşırı rekabet, Yap-İşlet-Devret modeli ile gerçekleştirilen yatırımlardan kaynaklanan maliyet artışları, sektörle ilgili verilerin toplanması ve değerlendirilmesinde yaşanan sorunlar, sektörde en çok ihtiyaç duyulan yedek parça, donanım, araç ve gereçlerin çoğunluğunun yurt dışından temin edilmesi, tarifelerde talep esnekliklerini dikkate alan, teknik analize dayalı bir fiyatlamanın yapılmaması, kamu kurumlarında nitelikli personel temini konusundaki mevzuat sorunları, sektörün pilot, mühendis ve teknisyen ihtiyacı, havaalanı standartları ve altyapı yetersizliği sektörün zayıf içsel yönleridir.

Sektörün önündeki mevcut ve gelecekteki tehditler ve bunların aşılması için alınabilecek önlemleri şu başlıklar altında sıralayabiliriz: Hızlı ve plansız büyümenin yaratacağı olumsuzluklar, AB ile uyum kapsamında yabancı işgücü girişi, bölgesel riskler, nitelikli insan kaynağı eksikliği, küresel ekonomik krizlerin olumsuz etkisi, dolar ve avronun değer kazanması, petrol fiyatlarının artma riski, sivil havacılık ve turizm sektörleri için ortak vizyon-misyon gereği, gelecek yıllarda ortaya çıkması muhtemel havaalanı kapasite sorunları, kargo taşımalarında ulaşım türleri arasındaki geçişi kolaylaştıracak gümrük mevzuatı eksikliği, çevre koruma kısıtlamaları, Ar-Ge ve eğitim altyapısının ticari ve ekonomik kaygılar ile geri plana itilmesi ve ihracata yönelik kredi destek mekanizmalarının eksikliğidir.

VI. TÜRKİYE'NİN DAHİL OLDUĞU ULUSLAR ARASI KURULUŞLAR

Türkiye Sivil Havacılığın uluslararası boyutuyla hareket etme zorunluluğu bulunduğundan uluslararası alanda etkin rol alma yolunda önemli çalışmalar yürütmektedir. Türkiye bu bağlamda Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatı (ICAO), Avrupa Sivil Havacılık Konferansı (ECAC), Avrupa Hava Seyrüseferi Emniyeti Teşkilatı (EUROCONTROL), Ülkemiz, Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatı (ICAO), JAA Eğitim Organizasyonu (JAA) ve D-8 Havacılık Çalışma Grubu Başkanlığı üyesidir. Aynı zamanda uluslararası ve bölgesel düzeyde birçok ortak çalışma içinde yer almaktadır. 87 ülke ile çoklu anlaşmalara [AFCAC (Afrika Sivil Havacılık Konferansı; 48), Akdeniz (10), Balkan (9), D-8 (8), RSOO (Bölgesel Havacılık Emniyet Gözetim Teşkilatı; 4), TMAG (Türkiye-Orta Doğu Havacılık Grubu; 5), TRACECA (Avrupa-Kafkaslar-Asya Ulaşım Koridoru;12) ülkeleri] taraftır¹³⁶.

2002 yılında 81 ülke ile ikili hava ulaştırma anlaşmamız bulunmaktayken, eski anlaşmaları günün koşullarına göre revize edilmiş ve 41 ülke ile yeni anlaşma imzalanmıştır. 2011 yılında Türkiye'nin imza altına aldığı ikili anlaşma sayısı 122'ye yükselmiş olup, toplam 51 ikili müzakere ve 1 çoklu müzakere anlaşması imzalanmıştır¹³⁷. Tüm bu gelişmeler neticesinde ikili hava ulaştırma anlaşmamız olan ülke sayısı 122'ye, yurt dışında uçuş gerçekleştirilen nokta sayısı 2011 yılı sonu itibarıyla 175'e ulaşmıştır.

Dünyadaki hava taşımacılığı pazarından daha çok pay alabilmek için 122 ülke ile olan mevcut ikili hava ulaştırma anlaşmalarının gözden geçirilerek daha liberal hale getirilmesi (Çoklu tayin, frekans artırımı, uçulan meydan sayısının artırılması vb.) ve mevcut ikili hava ulaştırma anlaşmalarının sayılarının artırılması önem arz etmektedir.

¹³⁶ <http://web.shgm.gov.tr/kurumsal.php?page=bolgeselIsbirligi> (30 Nisan 2013).

¹³⁷ T.C. Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü, 2011 Faaliyet Raporu, s.47.

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

D-8 EKONOMİK İŞBİRLİĞİ TEŞKİLATI VE SİVİL HAVACILIK ALANINDA İŞBİRLİĞİ

I. D-8 EKONOMİK İŞBİRLİĞİ TEŞKİLATI

Türkiye açısından D-8, dünyada meydana gelen liberal değişimler ve küreselleşme eğilimlerine paralel olarak, Türkiye'nin dünya ile entegrasyonuna katkıda bulunabilecek, ayrıca Avrupa Birliği ile bütünleşmesini öngören temel tercih ve politikalarına alternatif oluşturmayan, ancak kendi coğrafi konumunun meydana getirdiği olanaklardan da yararlanmayı hedefleyen bir oluşumdur.

Bunların yanı sıra, yeni uluslararası düzende işbirliği için uygun ortamı hazırlayan çoğulcu demokrasi, insan hakları, hukukun üstünlüğü ve serbest piyasa ekonomisi gibi ortak değerlerin ortaya çıkması da Türkiye'nin böyle bir oluşumu gerçekleştirmesinde etkin bir rol oynamıştır.

A. Kuruluşu ve Amacı

D-8 İngilizce Developing Eight gelişmekte olan sekiz ülke anlamında kullanılmaktadır. D-8 Ekonomik İşbirliği Teşkilatı dönemin Refahiyol Hükümetinin Başbakanı Prof. Dr. Necmettin Erbakan liderliğinde Türkiye'nin başı çektiği ve aralarında İran, Pakistan, Bangladeş, Malezya, Endonezya, Mısır ve Nijerya'nın yer aldığı sekiz ülkeden oluşmaktadır.

Örgütün oluşumuna temel teşkil eden ilk toplantı; Türkiye'nin daveti üzerine, İran, Pakistan, Bangladeş, Malezya, Endonezya, Mısır ve Nijerya'nın katılımıyla 22 Ekim 1996 tarihinde İstanbul'da düzenlenen "Kalkınma İşbirliği Konferansı"dır. Bu toplantıda örgütün kuruluş nedenleri olarak üye ülkeler arasında ekonomik işbirliğini geliştirmek ve ticareti arttırmak, üye ülkeler arasında karşılıklı iktisadi, teknik, kültürel ve siyasi alanda dayanışmayı pekiştirmek ve dünya ekonomileri ile bütünleşmek olduğu

benimsenmiştir. D-8 teşkilatı bir dizi hazırlık toplantısından sonra 15 Haziran 1997 tarihinde İstanbul'da yapılan Devlet ve Hükümet Başkanları Zirve'sinde de resmen hayata geçmiştir¹³⁸.

D-8, ülkeleri ve kapsadığı coğrafi alan dikkate alındığında bölgesel olmaktan çok küresel bir görünüm arz etmektedir.

B. Amaç ve İlkeler

15 Haziran 1997 tarihinde imzalanan "D-8 Zirve (İstanbul) Deklarasyonu ile ihdas edilmiş bulunan D-8 teşkilatının temel amaçları sonuç bildiriminde açıklanmıştır.

D – 8'in amacı, "kalkınma yolundaki ülkelerin dünya ekonomisi içindeki konumlarını iyileştirmek, ticari ilişkilerini çeşitlendirmek ve ticaret alanında üye ülkelere yeni olanaklar oluşturmak, uluslararası düzeyde karar verme mekanizmalarına güçlü biçimde katılımlarını sağlamak ve üye ülkelerde yoksulluğu azaltarak insanların yaşam seviyesini yükseltmek" olarak ifade edilebilir¹³⁹.

İlkeleri ve kapsadığı coğrafi alan itibariyle bölgesel olmaktan çok küresel bir oluşum özelliği arz eden D-8, tüm gelişme yolundaki ülkelerin katılımına açıktır. Ayrıca örgütün kuruluş bildirisinde üye devletlerin ikili veya çok taraflı bölgesel veya uluslar arası örgütlere üyeliklerinde herhangi bir engel de teşkil etmediği de belirtilmiştir.

D-8 işbirliğinin, grup üyesi ülkelere rehberlik etmesi beklenen ilkeleri:

- 1-Savaş değil, barış
- 2-Çatışma değil, diyalog
- 3-Çifte standart değil, adalet
- 4-Üstünlük değil, eşitlik
- 5-Sömürü değil adil düzen

¹³⁸ Örgütün ortak bildiri ile kurulması uluslararası hukuk açısından herhangi bir sorun teşkil etmemektedir. Zira uluslararası hukuk bakımından tarafların karşılıklı irade beyanlarını gösteren bildiri gibi metinler anlaşma hükmünde değerlendirilmektedir.

¹³⁹ D-8 Organization for Economic Cooperation, **D-8 15th. Anniversary Booklet**, İstanbul:D-8 Secretariat, 2012, s.19.

6-Baskı ve tahakküm değil, insan hakları, hürriyet ve demokrasi

D-8'lerin bayrağında yer alan 6 tane yıldız aynı zamanda örgütün temel ilkelerini sembolize etmektedir.

C. D-8'in Organları

1997 tarihinde yapılan İstanbul Zirve'sinde, D-8'in yapısına ve çalışma yöntemine ilişkin olarak Bakanlar Konseyine sunulan Konsey Belgesine göre, D-8; Zirve, Konsey ve Komisyon'dan oluşmaktadır.

Zirve, Devlet ya da Hükümet Başkanlarının iki yılda bir gerçekleştirdikleri toplantılardır. D-8'in en üst düzey karar alma organıdır. Kurulduğu tarihten itibaren 8 adet Zirve gerçekleştirilmiştir. Bunlardan Birincisi, 15 Haziran 1997'de İstanbul'da, İkincisi, 1-2 Mart 1999'da Dakka'da, Üçüncüsü, 25 Şubat 2001'de Kahire'de, Dördüncüsü, 18 Şubat 2004'de Tahranda, Beşincisi, 13 Mayıs 2006'da Bali'de (Endonezya) Altıncısı 4-8 Temmuz 2008'de Kuala Lumpur'da (Malezya), Yedincisi 8 Temmuz 2010 Abuja'da (Nijerya) ve son olarak sekizincisi 22 Ekim 2012'de İslamabad'da yapılmıştır.

D – 8 dönem başkanlığı, 2 yıl süre ile Zirveye başkanlık yapan ülkenin Devlet ya da Hükümet Başkanı tarafından yürütülür.

Konsey, üye ülkelerin Dışişleri Bakanları düzeyinde gerçekleştirilen toplantılardır. Dışişleri Bakanları Toplantısı yılda bir defa yapılır. D-8'in siyasi karar alma organıdır ve işbirliği konularının kapsamlı olarak görüşüldüğü bir forum gibi çalışır.

Komisyon, üye ülkelerin kıdemli uzmanlarından oluşur. D-8'in çeşitli alanlardaki faaliyetlerinin koordinasyon çalışmalarını yürütür ve yılda iki kere toplanır. Her bir Komisyon üyesi, kendi ülkesindeki D-8 faaliyetlerinin ulusal koordinasyonundan sorumludur.

Genel Sekreterlik, İstanbul Zirvesinden sonra, D-8'in faaliyetlerinde, üye ülkeler arasında gerekli koordinasyonun sağlanabilmesi ve sekreteryaya hizmetlerinin yürütülmesini temin etmek için, İstanbul'da, D-8 İcra Direktörlüğü Ofisi kurulmuştur.

Bali’de yapılan 5. Zirve sonrasında İcra Direktörlüğü kaldırılarak yerine Genel Sekreterlik ihdas edilmiştir.

D. İşbirliği Alanları, Faaliyet ve Projeler

D-8’in faaliyet ve çalışmalarını ağırlıklı olarak başta Zirve olmak üzere muhtelif düzeyde toplantıların düzenlenmesi oluşturmuştur. Bu toplantılarda bir yandan D-8’in amaç ve hedeflerine yönelik politikalar oluşturulurken, diğer yandan işbirliği alan ve konuları belirlenmeye çalışılmıştır. Bu süreçte ayrıca belirli işbirliği alan ve konularına yönelik olarak bazı somut işbirliği proje ve konuları da ele alınmıştır. D – 8 kapsamındaki işbirliği, esas itibariyle sektörel bazda yürütülmektedir.

Bu kapsamda; Türkiye: Sanayi, sağlık ve çevre; Bangladeş: Kırsal kalkınma; Endonezya: Yoksullukla mücadele ve insan kaynakları; İran: Bilim ve teknoloji; Malezya: Finans, bankacılık ve özelleştirme; Mısır: Ticaret; Nijerya: Enerji; Pakistan: Tarım ve balıkçılık alanındaki işbirliği çalışmalarını koordine etmektedir.

Henüz kurumsal teşekkül sürecini tamamlama aşamasında bir platform görüntüsü veren D-8’in faaliyet ve çalışmalarını, muhtelif düzeydeki toplantıların düzenlenmesi oluşturmuştur. Bu toplantılarda, D-8’in amaç ve hedeflerine yönelik politikalar oluşturulmakta, işbirliği alan ve konuları belirlenmektedir. Bu süreçte ayrıca belirli işbirliği alan ve konularına yönelik bazı somut işbirliği proje ve konuları da ele alınmaktadır¹⁴⁰:

1. Ticaret

Ticaret alanında üye ülkelerin karşılaştığı ticari engellerin ortadan kaldırılması, küresel ekonomik karar alma süreçlerinde etkin rol almalarını sağlama, üye ülkelerin ihracatlarını artırma, kendi aralarındaki ticaret hacmini geliştirme, gelişmekte olan ülkeler arasındaki işbirliğinin desteklenmesi gibi genel hedefler belirlenmiştir.

Ticaretin önündeki engellerin kaldırılmasının, İslam ülkelerinin refahına büyük katkıda bulunacağı ve dünya ticaretinden hak ettikleri payı almalarını kolaylaştıracağı kuşkusuzdur. Üye ülkeler arasında ticaret hacminin artırılması için anlaşmaların

¹⁴⁰ D-8 15th. Anniversary Booklet, ss.46-53, Devlet Planlama Teşkilatı, Gelişmekte Olan Sekiz Ülke (D – 8) İşbirliği Alanları, Faaliyet ve Projeler, www.dpt.gov.tr (15 Mayıs 2013).

ivedilikle yürürlüğe konulması ve bu alanda ilave adımlar atılması; bu kapsamda da D-8 Yatırımların Teşviki ve Korunması Anlaşmasının bir an önce akdedilmesi gerekmektedir.

Dünyadaki ticaret ortamının, küresel yönelimler anlamında artık tahmin edilemez hale gelmesiyle bölgesel ticaret anlaşmaları, serbest ticaret alanları ve tercihli ticaret düzenlemelerinin gelişmekte olan ülkeler için çıkış noktaları oluşturmaktadır. Bu nedenle, D-8 üyesi ülkelerin kendi aralarında rekabet etmekten ziyade, işbirliği yapabilecekleri alanları ortaya koymaları, bu çerçevede üye ülkeler arasında bir ortak Pazar kurulması düşüncesinin de D-8'in bir nihai hedefi olarak ortaya konulması gerekmektedir.

2. Sanayi

Dengeli ve sürdürülebilir bir kalkınmanın sağlanabilmesi için üye ülkelerin sanayileri önündeki engellerin kaldırılması, toplumların sosyal kalkınmasını sağlama, ekonomiye olan katkılarını artırma amacıyla modern teknolojilerin kullanılması amaçlanmıştır.

D-8 Sanayi Çalışma Grubu, 2007 yılında üye ülkelerin sanayi potansiyellerinin hazırlanabilmesi ve üye ülkelerle sanayi işbirliğinin, ortak yatırımların, teknik işbirliğinin, üretimde destekleyici ve tamamlayıcı faaliyetlerin belirlenebilmesi amacıyla bir taslak rapor hazırlamış ve üye ülkelerin görüşüne sunmuştur.

Sanayi işbirliği kapsamında üye ülkelerdeki Küçük ve Orta İşletmelerin (KOBİ) desteklenmesi ve bu kapsamda KOBİ'ler arasında bilgi ve iletişim ağının geliştirilmesi ve eğitim programları düzenlenmesi, işbirliği faaliyetlerinden sonuç alınması yararlı olacaktır. Üye ülkelerdeki yatırımların çeşitli araçlarla cazip hale getirilmesi ve ortak yatırım alanları oluşturulması konusunda çalışmalar yapılması da uygun olacaktır.

3. Haberleşme, Enformasyon, Bilim ve Teknoloji

Üye ülkeler arasında mevcut işbirliğinin daha da arttırılması için uygun bir ortam oluşturmak, üye ülkeler arasında iletişimi sağlamak amacıyla Sanayi ve Teknoloji Bilgi Bankası kurulmuştur.

Bu itibarla Telekomünikasyon ve Enformasyon Çalışma Grubunun ihdası ile birlikte D-8 ülkeleri arasında uydu bağlantısı gerçekleştirmek, Enformasyon teknolojileri ve telekomünikasyon alanında işbirliğinin geliştirilmesi için araştırma ve geliştirme merkezleri kurulması, teknolojinin ülkelerin refah ve kalkınmadaki rolünü dikkate alarak üye ülkeler arasında bağımsız bir nanoteknoloji ağının tesis edilmesi, İslam ülkeleri arasında bilgi ağlarının geliştirilmesi, bilgisayar programları geliştirilmesi öngörülmektedir.

4. Tarım

Üye ülkeler arasında tarımsal kalkınmanın sağlanması ve tarımsal verimliliğin artırılması, hayvan gen kaynaklarının korunması ve biyo-teknoloji konularında faaliyetler sürdürülmektedir.

D-8 ülkeleri arasında organik tarımda teknik işbirliğinin sağlanması ve geliştirilmesi, eğitim imkanlarının sağlanması, Türkiye topraklarında yetiştirilen organik ürünlerin D-8 ülkeleri pazarlarında yer alması ve bu ülkelerin ihtiyacı olan organik ürünlerin belirlenmesi, organik tarımla ilgili firmaların bir araya gelerek üretim, yatırım ve ticaret konularında işbirliğine gidilmesi, tohumculukta ortak yatırım, üretim ve ticaret alanında işbirliği imkanlarının araştırılması, balıkçılık, kıyı yönetimi, balıkçılıkta teknoloji kullanımı konularında üye ülkelerle daha sıkı işbirliği yapılması teşvik edilmektedir.

5. Finans, Bankacılık, Özelleştirme

D-8 işbirliği içinde, diğerlerine göre finansal sistemleri gelişmiş birlik üyesi ülkeler (Türkiye, Endonezya, Malezya gibi) teknik bilgi aktarımı, diyalog ve müzakere yolu ile diğer ülkelerin finansal sistemlerinin gelişimine katkıda bulunabilir. Birlik üyesi ülkelerin finansal sistemlerinin liberalleşmesi, dış açığın artması, Merkez Bankası bağımsızlığının sağlanarak sürdürülebilir büyüme için temel altyapı olan fiyat istikrarının tesisi gibi konularda aşama kaydetmesi, böylece mali sistem ve merkez bankacılığı uygulamalarında üye ülkeler arasında mevcut yapısal farklılıkların azaltılması, birlik içinde ekonomik ve ticari ilişkilerin gelişimine katkıda bulunmaktadır.

Uluslararası standartlara sahip ve özerk bir yapısı olan T.C. Merkez Bankası, D-8 birliği içindeki üye ülkelerin merkez bankalarına, para politikası alanında bilgi ve tecrübe aktarabilir. Türkiye açısından ise, geçmişte kriz yaşayan ancak son dönemlerde hızlı bir ekonomik gelişme gösteren Endonezya ve Malezya gibi ülkelerin deneyimlerinden yararlanma imkânı mevcuttur.

Finans, bankacılık ve özelleştirme konusunda Malezya Hükümeti tarafından düzenlenen eğitim programları ve seminerler düzenli olarak yapılmaktadır.

6. *Yoksulluğun Önlenmesi, İnsan Kaynaklarının Geliştirilmesi*

D-8 ülkelerinde insan kaynaklarının geliştirilmesi ve yoksulluğun ortadan kaldırılmasına yönelik mekanizma ve programların oluşturulması öncelikli konular arasında yer almaktadır. Üye ülkelerdeki uzman ve faaliyetlerle ilgili bir veri bankası oluşturma çalışmalarına başlatılmıştır.

Üye ülkelerin, yoksulluğun önlenmesi konusundaki bilgi ve deneyimlerini birbirleriyle paylaşmaları ve özellikle kırsal nüfusun yoksulluğunu azaltıcı politikaları geliştirmeleri yararlı olacaktır.

7. *Kırsal Kalkınma*

Kırsal kalkınma alanında, kırsal sanayileşmenin teşvik edilmesi öngörülmüş ve bu konu ile ilgili bir projenin uygulanması kararlaştırılmıştır.

Ülkemiz açısından, Ulusal Kalkınma Programı çerçevesinde, Avrupa Birliği uyumlu bir kırsal kalkınma programının çalışmaları Devlet Planlama Teşkilatı Müsteşarlığınca sürdürülmektedir. Bu konudaki birikimden yararlanılabilir.

8. *Enerji*

Petrol fiyatlarındaki istikrarsızlığın neden olduğu küresel enerji krizi, üye ülkeleri alternatif ve yenilenebilir enerji kaynaklarını geliştirmeye, biyogaz, bio-kütle, su, güneş, rüzgâr ve barışçı amaçlara yönelik alternatif enerji kaynakları konularında işbirliği yapmaya yönlendirmektedir.

Bu itibarla üye ülkeler arasında bilgi ve tecrübe paylaşımı amacıyla bir veri tabanı kurulması ve yenilenebilir enerji kaynaklarını araştırmak ve geliştirmek amacıyla uluslararası konferans ve kongre tertip edilmesi ve enerji alanında ortak plan ve projeler yürütmesi amacıyla D-8 Enerji Çalışma Grubu kurulması kararı alınmıştır.

9. Çevre

Gelişmiş ülkelerde ortaya konulan çevreye duyarlı teknolojilerin uygulanmasına ilişkin esasların belirlenmesi çalışmaları sürdürülmektedir.

Çevre faaliyetleri kapsamında, farklı tarihlerde “Çevresel İşbirliğinin Teknolojik Yönleri Çalışma Grubu” toplantıları, “Çevre Uzmanlar Grubu” toplantıları ve “Tarımsal Artık Yönetimi” toplantıları yapılmaktadır.

E. D-8 Tercihli Ticaret Sistemi

D-8 ülkeleri arasındaki tarife-dışı engellerin kaldırılmasını ve tarifelerin giderek azaltılmasını öngören D-8 Tercihli Ticaret Anlaşması müzakerelerine 14-15 Şubat 2004 tarihlerinde Tahran’da yapılan Ticaret ve Ticarete İlişkin Konular Yüksek Düzeyli Uzmanlar Grubu 1. Toplantısı ile başlamıştır. Söz konusu grubun ikinci toplantısı 28-29 Haziran 2004 tarihlerinde İslamabad’da ve III. Toplantı da 9-11 Ekim 2004 tarihlerinde Cakarta’da gerçekleştirilmiştir.

D-8 Üyesi Ülkeler Arasında Tercihli Ticaret Anlaşması Bali’de düzenlenen D-8 Beşinci Zirve Toplantısı sırasında, 13 Mayıs 2006’da imzalanmıştır.³ Temmuz 2008 tarihinde düzenlenen Yüksek Düzeyli Ticaret Uzmanları Toplantısı’nda Tercihli Ticaret Anlaşması’nın ekini teşkil edecek olan Menşe Kuralları Protokolü 6 ülke (Endonezya, İran, Malezya, Nijerya, Pakistan ve Türkiye) tarafından kabul edilmiştir¹⁴¹.

D-8 Tercihli Ticaret Anlaşmasının yürürlüğe girmesi için Menşe Kuralları Protokolü ile birlikte en az 4 ülke tarafından onaylanması gerekmekte olup; daha önce İran, Malezya ve Nijerya tarafından onaylanan Anlaşmanın Türkiye’nin de onay işlemlerinin tamamlanmasıyla, Anlaşma 25 Ağustos 2011 tarihinde onay işlemlerini

¹⁴¹ T.C. Ekonomi Bakanlığı, Gelişen Sekiz Ülke (D8), D-8 Tercihli Ticaret Sistemi, www.ekonomi.gov.tr (15 Mayıs 2013).

tamamlayan dört ülke arasında hukuken yürürlüğe girmiştir. Endonezya ise 4 Ekim 2011 tarihinde Anlaşmayı onaylayan ülkeler arasına katılmıştır¹⁴².

Bu anlaşma ile D-8 üye ülkeleri arasındaki ticari ilişkileri geliştirmek amacıyla; tarifelerin indirimi ve tarife dışı engellerin ve tarife benzerlerinin kaldırılması, üye ülkeler arasında ekonomik ilişkilerin ahenkli gelişmesi yönünde katkıda bulunarak ticaretin teşvik edilmesi ve arttırılması, karşılıklı ticaretin kolaylaştırılması ve sürdürülebilir bir biçimde gelişmesi için daha öngörülebilir ve güvenli bir ortam oluşturulması gerekmektedir.

Tercihli ticaret düzenlemesinin yürürlüğe girmesiyle taraf devletlerin tarife satırlarında gümrük vergisi %10'un üstünde olan toplam satır sayısının %8'inden oluşan taviz listelerinde tarife oranı;

- %25'in üzerinde olanları %25'e,
- %15-25 arasındakileri %15'e,
- %10-15 arasındakileri %10'a indirmeleri taahhüt altına alınmıştır.

Tarife indirimleri en az gelişmiş ülke konumunda olan Bangladeş tarafından sekiz yıl içinde; diğer taraf devletlerce dört yıl içerisinde gerçekleştirilecektir¹⁴³.

F. D-8 Ülkelerinin Önemi

D-8'ler, İslâm Ülkeleri arasında, en fazla kalkınmış ve gerek yüzölçümü ve gerekse nüfus bakımından büyük 8 ülkenin, ilk etapta sadece iktisadi ve ticari alanda kurmaya çalıştıkları birlikteliktir. Bu ülkeler; Bangladeş, Endonezya, İran, Malezya, Mısır, Nijerya, Pakistan ve Türkiye'dir.

¹⁴² D-8 Tercihli Ticaret Anlaşması'na taraf bazı ülkelerin taviz listelerini sunmaması nedeniyle fiilen yürürlüğe giremeyen Anlaşmaya işlerlik kazandırılmasını ve sürecin hızlandırılmasını teminen 22 Mart 2012 tarihinde D-8 Gözetim Komitesi Toplantısı İstanbul'da gerçekleştirilmiştir. Anılan toplantıda Anlaşmanın uygulamasına yönelik tüm ülkelere iç prosedürlerin süratle tamamlanması ve Anlaşmanın ilke olarak 15 Ağustos 2012 tarihinde fiilen yürürlüğe konulmasına ilişkin karar verilmiştir. Geline aşamada İran'ın da taviz listesini 30 Temmuz 2012 tarihi itibarıyla D-8 Sekretaryasına sunması ile birlikte İran ve daha önce taviz listelerini sunmuş olan Türkiye, Malezya, Endonezya, Nijerya ve Pakistan arasında Anlaşmanın hayata geçirilmesi önünde hiçbir engel kalmamıştır.

¹⁴³ Gelişen 8 Ülke D-8, D-8 Üye Devletleri Arasında Tercihli Ticaret Anlaşması, **T.C. Resmi Gazete, Karar Sayısı: 2011/1681**, 22 Nisan 2011.

Üye ülkelerin coğrafi konumları ele alındığında, D-8'leri temsil eden ülkeler; İslâm Dünyası içinde batıdan doğuya doğru (Nijerya-Mısır-Türkiye-İran-Pakistan-Bangladeş-Malezya-Endonezya) sıralanmıştır. Bu ülkeler, aynı zamanda buldukları coğrafya içinde, ekonomik bakımdan en gelişmiş ülkelerdir. Eğer bu ülkeler arasında birlik oluşturulursa, İslâm Dünyası'nın özlediği İslâm Birliği'nin kurulmasında, coğrafi konum büyük kolaylıklar sağlayacaktır.

1. D-8 Ülkelerinin Jeopolitik Önemi

D-8 Ülkelerinin dünya üzerindeki yeri incelendiğinde Batı Afrika sahillerinden Güneydoğu Asya adalarına kadar geniş bir yelpaze içinde yer aldığı görülmektedir. D-8 üye ülkelerinden Nijerya, Batı Afrika'da yer alır ve Atlas Okyanusu'na kıyısı vardır. Jeopolitik konumu bakımından Afrika kıtasının Amerika ve Avrupa kıtalarına açılan bir penceresidir. Mısır'ın jeopolitik konumu ise benzer özellik gösterir. Zira Akdeniz yolu ile denizden tüm dünyaya bağlantısı vardır. Ayrıca Süveyş Kanalı yolu ile Hint Okyanusu ve ötesine bağlantılı olduğu gibi karadan Afrika ile Asya'yı birbirine bağlar. Türkiye'nin jeopolitik konumu bakımından oldukça önemli bir ülke olup, hem karadan ve hem de denizden Avrupa-Asya-Afrika kıtaları arasında doğal bir köprü vazifesi ifa etmektedir. Türkiye, dünyanın doğal gaz ve petrol ihtiyacının çok önemli bir kısmını karşılayan ve de karşılayacağı öngörülen Ortadoğu ve Hazar havzasının ortasında yer almaktadır. Bu itibarla enerji ulaşım yollarını kontrol edebilme imkânı vardır. Türkiye coğrafi olarak bir tarım, hayvancılık ve orman ülkesi olup aynı zamanda zengin su kaynaklarına ve Bor ve Toryum gibi çok kıymetli madenlere sahiptir. Türkiye Türk, İslam ve Osmanlı gibi üç kimliğin sahibidir. Türk kimliğinden dolayı Türkî Cumhuriyetler ile İslam kimliğinden dolayı tüm İslam ülkeleri ile Osmanlı kimliğinden dolayı Adriyatik'e kadar uzanan birçok Avrupa ülkesi ile tarihsel bir ilişkisi vardır. Diğer taraftan dünyanın en genç nüfusuna sahip ülkelerinden biridir. Birbirleri ile komşu olan İran ve Pakistan'ın ve Bangladeş'in jeopolitik konumları, yukarıdaki üç ülkeye benzer. Dolayısıyla D-8'lerin 6 ülkesi, jeopolitik açıdan amfibik özellikler taşımaktadır¹⁴⁴. Yani hem karada ve hem de denizde manevra kabiliyeti olan ülkelerdir. Güneydoğu Asya'da yer alan Malezya ve Endonezya birbirine komşu olan adalar ve yarımadalar ülkesidir. Bu iki ülke Hint Okyanusu ile Pasifik Okyanusunun birleşme

¹⁴⁴ Ramazan Özey, "D-8 Umudu", *Altınoluk Dergisi*, Sayı: 134, Nisan 1997, s.052.

noktasında yer alırlar. Öte yandan Malezya Asya kıtasına karadan da bağlantısı bulunmaktadır.

D-8'lerdeki ülkelerin seçimi stratejik önemi haiz olup coğrafi konum ve jeostratejik bakımdan hem enerji üretim alanlarının hem de nakil hatlarının ve ulaşım yollarının geçtiği boğazların ve körfezlerin kontrol edildiği bir güzergâha sahiptir. İstanbul Boğazı, Çanakkale Boğazı, Süveyş Kanalı, Babul Mendap Boğazı, Aden Körfezi, Hürmüz Boğazı, Basra Körfezi, Arap Denizi, Bengal Körfezi, Malaka Boğazı, Sonda Boğazı ve Lombok Boğazı tamamen D-8'lerin kontrolü altında olan boğazlar ve körfezler olup büyük bir jeostratejik güç imkânı sunmaktadır.

D-8'lerin karadan ve denizden önemli bir konuma sahip oldukları gibi havadan da güçlü bir bağlantıları söz konusudur. Bu ülkelerde yer alan havaalanları ve hava ulaşımı göz önünde bulundurulduğunda, dünyanın dev bir hava köprüsünü meydana getirdikleri görülür. Dolayısıyla bu zengin Müslüman ülkelerin bir araya gelerek güçlü bir teşekkül oluşturmasında tüm jeopolitik özellikler uygun bir ortam sunmaktadır.

2. D-8 Ülkelerinin Ekonomik Potansiyeli¹⁴⁵

Birleşmiş Milletlerin istatistiklerine göre, D-8'lerin 2011 yılı itibariyle toplam nüfusları yaklaşık 920 milyonu bulmaktadır. Bu nüfus, dünya nüfusunun % 13,5'ini, 54 İslâm Ülkesinin % 66,5'ini oluşturur.

D-8'lerin faal işgücü dağılımı incelendiğinde, tarım ve hayvancılığın büyük yer tuttuğu görülür. Faal işgücü dağılımında tarımın payı % 65 (Bangladeş) ile % 21 (Malezya) arasında değişmektedir. Nijerya, Pakistan ve Endonezya'da tarımsal işgücü payı % 50'nin üzerindedir. Tarımsal işgücünden sonra, faal işgücünün en fazla olduğu alan genel hizmetler bölümüdür. Faal nüfusun % 21 (Bangladeş) ile % 33'ü (Pakistan) genel hizmetlerde çalışmaktadır. Sanayinin faal işgücündeki payı % 23 (Malezya) ile % 13 (Pakistan) arasında değişmektedir. D-8'lerin tümünde tarım ve hayvancılık en önemli faaliyet alanlarından. Bundan sonra, nüfusun belirli kesimi genel hizmetlerde çalışmaktadır. Bütün bunlara rağmen, dünya ülkeleri bazında ele alındığında, sanayide

¹⁴⁵ Bu alt başlık "Ramazan Özey, **Jeopolitik ve Jeostratejik Açından Türkiye**, İstanbul: Marifet Yayınları, 1998, ss: 216-226" esas alınarak hazırlanmıştır.

çalışan nüfus oranları hayli fazladır. Bu da, D-8'lerin belirli düzeyde bir sanayileşme sürecine girdiklerini göstermektedir.

D-8'leri temsil eden Nijerya, Malezya ve Endonezya'da tropikal iklim, Bangladeş'te muson iklimi, Türkiye, Mısır, İnan ve Pakistan'da ılıman iklim şartları hüküm sürmektedir. Nijerya, Endonezya ve Malezya'da tropikal yağmur ormanları geniş yer kaplarken, İnan ve Mısır'da geniş çöller yer almaktadır. D-8'ler için çeşitlilik arz eden iklim şartları, tarım ve hayvancılığına da önemli etki yapmaktadır. Nijerya, Endonezya ve Malezya gibi tropikal ülkelerde, daha ziyade palmiye, pirinç, koka gibi tropikal tarım ürünleri önem kazanırken, diğer ülkelerde ise ılıman iklimi temsil eden buğday, arpa, mısır, pamuk, şekerpancarı, patates, çeşitli meyve ve sebzelerden oluşan tarım ürünleri üretimi hayli fazladır. D-8'lerin nüfus ile tarım ürünleri üretimi karşılaştırıldığında, tarım ürünleri üretimi fazlalığı ortaya çıkar ki, bu ülkelerin ihracatlarında tarım ürünlerinin payı oldukça yüksektir.

D-8'lerde, hayvancılık faaliyetleri de büyük önem arz eder. En fazla hayvan yetiştiren lkeler Türkiye, Bangladeş, İnan, Pakistan ve Nijerya'dır. Bu ülkelerde hayvancılık için önem taşıyan ayır ve meralar geniş yer kaplarlar. En az hayvan yetiştiren ülkeler ise Malezya, Endonezya ve Mısır'dır. Bu lkelerden Malezya ve Endonezya tropikal yağmur ormanları ile kaplı olduğundan, Mısır geniş llerle kaplı olduğundan hayvancılık için gerekli olan ayır ve meralardan yoksundur. Dolaysıyla D-8'ler, tarım ve hayvancılık bakımından büyük bir potansiyel oluştururlar.

Madenler yönünden incelendiğinde, D-8'ler çok çeşitli ve zengin maden rezervlerine sahiptir. Birbirini tamamlayacak nitelikte olan başlıca madenler; petrol, doğal gaz, krom, bakır, demir, boksit, kömür, cıva, manganez, fosfat, kalaydır.

Sanayi bakımından D-8'ler, diğer İslâm lkeleri'ne göre daha da gelişmiştirler. Gelişme gösteren sanayi kollarının başında tekstil ve gıda gelir. Bunun yanında, gübre, demir-elik, kimya, petro-kimya, makine ve elektronik sanayi gibi sektörlerde de hızlı gelişmeler kaydedilmektedir.

Tablo 9: D-8 Ülkeleri Ekonomik Göstergeler

| NO | D-8 ÜLKELERİ | EKONOMİK GÖSTERGELER | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 |
|----|--------------|--------------------------------|---------|---------|---------|---------|
| 1 | Bangladeş | Nominal GSYİH (USD Milyar) | 99.7 | 109 | 122 | 135 |
| | | Reel GSYİH Büyüme (%) | 6.4 | 6.1 | 5.9 | 6.4 |
| | | Tüketici Fiyatları Endeksi (%) | 8.1 | 10.7 | 10.4 | 7.9 |
| | | Mali Denge (% GSYİH) | -4.5 | -4.5 | -5.4 | -5.1 |
| | | Ticaret Dengesi (USD Milyon) | -11.077 | -14.171 | -16.192 | -18.438 |
| 2 | Mısır | Nominal GSYİH (USD Milyar) | 245 | 217 | 254 | 275 |
| | | Reel GSYİH Büyüme (%) | 5.1 | 1.8 | 1.5 | 3.3 |
| | | Tüketici Fiyatları Endeksi (%) | 11.7 | 11.1 | 9.5 | 12.1 |
| | | Mali Denge (% GSYİH) | -9.0 | -11.6 | -10.5 | -9.0 |
| | | Ticaret Dengesi (USD Milyon) | -26.485 | -28.485 | -31.319 | -34.517 |
| 3 | Endonezya | Nominal GSYİH (USD Milyar) | 707 | 848 | 924 | 1.045 |
| | | Reel GSYİH Büyüme (%) | 6.2 | 6.5 | 6.1 | 6.6 |
| | | Tüketici Fiyatları Endeksi (%) | 5.1 | 5.4 | 6.2 | 6.0 |
| | | Mali Denge (% GSYİH) | -0.7 | -2.1 | -2.2 | -1.9 |
| | | Ticaret Dengesi (USD Milyon) | 22.176 | 26.061 | 28.139 | 33.714 |
| 4 | İran | Nominal GSYİH (USD Milyar) | 426 | 482.4 | 496.2 | 508.1 |
| | | Reel GSYİH Büyüme (%) | 5.9 | 2.0 | 0.4 | 1.3 |
| | | Tüketici Fiyatları Endeksi (%) | 12.4 | 21.3 | 21.8 | 18.2 |
| | | Mali Denge (% GSYİH) | -3.4 | 2.5 | -1.0 | 0.1 |
| | | Ticaret Dengesi (USD Milyon) | 31.962 | 62.431 | 80.158 | 95.116 |
| 5 | Malezya | Nominal GSYİH (USD Milyar) | 237.8 | 282.7 | 307.3 | 320.0 |
| | | Reel GSYİH Büyüme (%) | 1.7 | 3.2 | 2.7 | 2.5 |
| | | Tüketici Fiyatları Endeksi (%) | 7.2 | 5.1 | 4.4 | 4.7 |
| | | Mali Denge (% GSYİH) | -5.6 | -5.1 | -5.1 | -5.0 |
| | | Ticaret Dengesi (USD Milyon) | 34.067 | 39.421 | 42.815 | 45.711 |
| 6 | Nijerya | Nominal GSYİH (USD Milyar) | 228.6 | 242 | 270 | 301 |
| | | Reel GSYİH Büyüme (%) | 8.0 | 7.2 | 7.1 | 6.6 |
| | | Tüketici Fiyatları Endeksi (%) | 13.7 | 10.8 | 11.2 | 9.7 |
| | | Mali Denge (% GSYİH) | -4.8 | -7.2 | -3.1 | -1.3 |
| | | Ticaret Dengesi (USD Milyon) | 28.388 | 64.084 | 75.471 | 80.151 |
| 7 | Pakistan | Nominal GSYİH (USD Milyar) | 176.8 | 211.1 | 248.3 | 290 |
| | | Reel GSYİH Büyüme (%) | 3.8 | 2.4 | 3.4 | 3.5 |
| | | Tüketici Fiyatları Endeksi (%) | 10.1 | 13.7 | 12.0 | 12.5 |
| | | Mali Denge (% GSYİH) | -6.3 | -5.9 | -6.1 | -5.6 |
| | | Ticaret Dengesi (USD Milyon) | -16.374 | -18.250 | -19.017 | -20.815 |
| 8 | Türkiye | Nominal GSYİH (USD Milyar) | 734 | 759 | 831 | 984 |
| | | Reel GSYİH Büyüme (%) | 9.0 | 8.5 | 2.3 | 3.2 |
| | | Tüketici Fiyatları Endeksi (%) | 8.6 | 6.5 | 10.6 | 7.1 |
| | | Mali Denge (% GSYİH) | -3.6 | -1.7 | -1.8 | -1.5 |
| | | Ticaret Dengesi (USD Milyon) | -71.560 | -71.613 | -72.117 | -73.814 |

Kaynak: D-8 Organization for Economic Cooperation, D-8 15th. Anniversary Booklet. İstanbul: D-8 Secretariat, 2012, s.56.

Aşağıdaki tablo yer alan verilere göre D-8'lerin 2011 yılı itibariyle, toplam ihracatları 892.519 milyon dolar olup, dünya toplam ihracatının (17.579.205 milyon dolar) % 5,1'ini oluşturmuştur. 2011 yılı D-8 ülkelerinin toplam ithalat değeri ise 833.041 milyon dolar seviyesinde gerçekleşmiş olup dünya toplam ithalat değerinin (17.818.202 milyon dolar) %4.67'sini meydana getirmiştir. Toplam dış ticaret fazlası ise 2011 yılı itibariyle 59.478 milyon dolar olarak gerçekleşmiştir¹⁴⁶.

Tablo 10: D-8 Toplam Ticaret (2011)

| D-8 ÜLKELERİ (Milyar Dolar) | İHRACAT | İTHALAT | TİCARET HACMİ | TİCARET DENGESİ |
|--|----------------|----------------|--------------------------|----------------------------|
| Bangladeş | 19.807 | 33.978 | 53.785 | -14.171 |
| Mısır | 30.782 | 59.267 | 90.049 | -28.485 |
| Endonezya | 203.496 | 177.435 | 380.931 | 26.061 |
| İran | 131.171 | 68.740 | 199.991 | 62.431 |
| Malezya | 227.544 | 188.123 | 415.667 | 39.421 |
| Nijerya | 119.101 | 55.017 | 174.118 | 64.084 |
| Pakistan | 25.790 | 44.040 | 69.830 | -18.250 |
| Türkiye | 134.828 | 206.441 | 341.269 | -71.613 |
| D-8 Toplam Ticaret | 892.519 | 833.041 | 59.478 | 59.478 |
| Dünya Ticareti | 17.579.205 | 17.818.202 | 35.397.407 | -238.997 |
| Dünya Ticaretindeki Payı % | 5.1 | 4.67 | 4.87 | -24.88 |

Kaynak: D-8 Organization for Economic Cooperation, D-8 15th. Anniversary Booklet, İstanbul: D-8 Secretariat, 2012,s.57.

D-8'ler içinde, diğer D-8 ülkeleri ile ticareti en zayıf olan ülke Nijerya'dır. Bu ülke 2010 yılı itibariyle toplam ihracatının (1,462 milyon dolar) % 1,8'ini, toplam ithalatının (1,101 milyon dolar) % 2,3'ünü, diğer D-8 Ülkeleri ile yapmıştır. Bunun asıl sebebi D-8 ve diğer İslâm ülkelerine uzak olmasıdır. Diğer D-8 ülkeleri ile ticareti kısmen gelişen ülkeler ise Pakistan, İran ve Türkiye'dir. Bu ülkeler, birbirine komşudur ve çevresi diğer İslâm ülkeleri ile çevrilidir. Türkiye ise 2012 yılı itibariyle ihracatının (14,939 milyon dolar) yaklaşık % 10'unu, ithalatının (17,815 milyon dolar) % 7'sini, diğer D-8 ülkeleri ile yaptığı görülmektedir.

¹⁴⁶ D-8 15th. Anniversary Booklet, s.57.

2012 yılına gelindiğinde, gerek İslâm Ülkeleri'nin ve gerekse D-8'lerin ticaret hacimleri miktar bakımından gelişmiştir. Ne var ki, diğer İslâm Ülkeleri ile olan ticari bağlantılarında önemli bir gelişme sağlanamamıştır. İşte D-8'lerin amacı, İslâm Ülkeleri arasında, uzun yıllar pek fazla gelişemeyen ticareti canlandırmaktır. Bu amaca ulaşmak için, birlik üye sayısı şimdilik sınırlı tutulmuştur. Planlar hedefine ulaşırsa, yakın gelecekte birlik üye sayısında artış olacağı beklenmektedir.

Şu anda 148 milyar dolar olan D-8 ülkeleri ticaret hacminin dünya ticaret hacmine oranı 2012 yılı itibarıyla yüzde 8,2'dir. Gelecek on yılda D-8 ülkeleri ticaret hacmi dünya ticaret hacminin yüzde 15'i olacağı öngörülmektedir¹⁴⁷. D-8 Ekonomik İşbirliği Teşkilatı eher 15 yılda bir durumu gözden geçirme kararı almıştır. 2015 yılında ise bu ticaret hacminin, bölgenin ticaret hacminin yüzde 20'sine denk gelmesi beklenmektedir. Sonuç itibarıyla D-8 Ülkeleri bu güne kadar ticaret hacmini iki katına çıkarmış olması bakımından daha fazla ticaret hacmi kapasitesine sahip olduğu ve ticari ilişkilerin gelişme eğilimi taşıdığı söylenebilir.

Tablo 11: D-8 İç Ticaret Hacmi 2011

| D-8 ÜLKELERİ (Milyon Dolar) | İHRACAT | İTHALAT | TİCARET HACMİ | TİCARET DENGESİ |
|--|----------------|----------------|--------------------------|----------------------------|
| Bangladeş | 907 | 4.043 | 4.950 | -3.136 |
| Mısır | 2.153 | 4.400 | 6.553 | -2.247 |
| Endonezya | 17.376 | 14.095 | 31.471 | 3.281 |
| İran | 14.365 | 6.618 | 20.983 | 7.747 |
| Malezya | 15.231 | 12.776 | 28.007 | 2.455 |
| Nijerya | 2.741 | 871 | 3.612 | 1.870 |
| Pakistan | 2.496 | 4.364 | 6.860 | 1.868 |
| Türkiye | 7.580 | 19.477 | 27.057 | -11.897 |
| D-8 İç Ticaret Hacmi | 62.849 | 66.644 | 129.493 | -3.795 |
| D-8 Toplam Ticaret Hacmi | 892.519 | 833.041 | 1.725.560 | 59.478 |
| Dünya Ticaretindeki Payı % | 7.04 | 8.00 | 7.5 | -6.83 |

Kaynak: D-8 Organization for Economic Cooperation, D-8 15th. Anniversary Booklet, İstanbul: D-8 Secretariat, 2012,s.57.

D-8 Ülkeleri, coğrafi olarak birbirine uzak olsa da, aralarındaki işbirliğini daha da derinleştirilmeli, bu çaba bir an önce Serbest Ticaret Anlaşmasına dönüştürmeli ve

¹⁴⁷ http://www.zaman.com.tr/ekonomi_d-8-genel-sekreteri-musavi-konyada_2075112.html (7 Nisan 2013).

ardından daha ileri bütünleşme çeşitlerine geçilmelidir. D-8, Türkiye'nin 2023 Vizyonunu gerçekleştirebilmesi için oluşturması zorunlu olduğu ileri ve geri bağlantılar için bir temel oluşturabilir. Bu ülkeler arasındaki ekonomik işbirliğine dayalı bir anlayışın yaratacağı sinerji, ilerleyen yıllarda yeni ülkelerin de katılımını da beraberinde getirecektir. Bu durum orta vadede, D-8'i İslam Dünyasının ekonomik ve siyasi açıdan önemli bir güç merkezi olarak öne çıkaracaktır. Böylesi bir D-8, küresel ve bölgesel sorunların çözümünde daha etkin sorumluluklar yüklenecektir¹⁴⁸.

Özellikle Türkiye'nin 2023 vizyonu olarak ortaya konulan dünyanın en büyük ilk on ekonomisi arasında girme stratejisinin bölgesel ve küresel ekonomik ve siyasi gelişmeler ışığında gözden geçirilmesi gerekmektedir.

2023 yılında 2 trilyon dolarlık bir GSYİH için, devasa bir hammadde ve enerji ihtiyacı gerekmektedir. Yine 500 milyar dolarlık ihracat, devasa bir dış pazar ihtiyacını zorunlu kılmaktadır. Dolayısıyla Türkiye, planladığı üretimi sağlayacak hammadde ve girdi ihtiyacı ile ürettiğini satacak dış pazarlara dayalı bir strateji ile olaya yaklaşmalıdır. Bu itibarla hem hammadde kaynağı hem de üretilen malların ihraç edileceği dış pazar potansiyelleri bakımından D-8 ülkelerinin önemi burada ön plana çıkmaktadır. Zira İslam dünyasındaki nüfusun yüzde 60'ı bu sekiz ülkede yaşamaktadır.

Nijerya'dan Endonezya'ya, Malezya'dan Türkiye'ye kadar uzanan ve Asya, Avrupa ve Afrika'nın uç noktalarını kapsayan bu yeni teşebbüsün özgün olmakla birlikte sorun teşkil eden yönü de bizzat bu coğrafi özellikten kaynaklanmaktadır. Başarı ya da başarısızlığın önemli dayanaklarından birisi bu küresel dinamiklerin harekete geçmesine bağlıdır. Küreselleşmenin getirdiği avantajların verimli ve etkin bir şekilde kullanılması halinde bu teşebbüs diğer bölgesel işbirliği çabalarını da harekete geçiren bir motor güç olacaktır.

¹⁴⁸ <http://yenisafak.com.tr/yorum-haber/d-8-islam-dunyasini-ayaga-kaldirir-21.12.2012-427791> (7 Nisan 2013).

II. SİVİL HAVACILIK ALANINDA İŞBİRLİĞİ

Türkiye’de, Türk özel havayolu şirketlerinin iç hat uçuşları Türk sivil havacılık mevzuatına göre yapılırken dış hat uçuşları ikili hava ulaştırma anlaşmaları çerçevesinde ve ülkemizin üye olduğu Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü’nün (ICAO) düzenlemelerine ve tavsiye kararlarına göre yapılmaktadır. Tarifeli dış hat yolcu ve yük taşımacılığı pazarında yer alabilmek için, Türkiye tarafından imzalanan ikili ve çok taraflı anlaşmalar belirleyici iken, dış hat tarifersiz seferler için ise ilgili taşıyıcıların iki ülkenin sivil havacılık otoritelerinin onayını alması gerekmektedir.

D-8 üye ülkeleri arasında sivil havacılık alanında işbirliğinin amacı; ICAO ve diğer bölgesel kuruluşlar ile uluslararası kurum ve sektör temsilcileri ile sivil havacılığı ilgilendiren tüm konularda eşgüdüm sağlamak, üye ülkelerin müşterek kapasite ve sivil havacılık sektörünün genel performansını artırmak, havacılık güvenliği ve uçuş güvenliği konularında ortak hareket etmek ve çevrenin korunması ve hava taşımacılığı piyasasına erişim sağlamak olarak sıralanabilir. D-8 ülkeleri arasında havacılık alanında yapılacak işbirliğinin önemine binaen ekonomik gelişmelerin en büyük göstergesi olan havacılık sektöründe atılacak ortak adımlar ile üye ülkeler arasındaki siyasi, ekonomik, ticari, ve kültürel ilişkilerin daha sağlam bir zemine oturtulması amaçlanmaktadır.

A. D-8 Sivil Havacılık Alanında İşbirliği Tarihçesi

D-8 Ekonomik İşbirliği Teşkilatı, amaç ve hedeflerine yönelik olarak politikalar oluşturmakta ve işbirliği alan ve konularını belirlemektedir. Bu süreçte ayrıca belirli işbirliği alan ve konularına yönelik bazı somut işbirliği proje ve konuları da ele alınmaktadır. Bu amaçla Türkiye’nin inisiyatifi ile D-8 ülkeleri arasında sivil havacılık alanında işbirliği konusunda bir takım toplantılar tertip edilmiş ve üye ülke sivil havacılık otoriteleri nezdinde ortak bir platform tesis edilmiştir. D-8 ülkeleri ile sivil havacılık alanında yapılacak işbirliği Türkiye’ye sağlayacağı ekonomik kazanımlar açısından son derece önemli bir girişimdir. Zira D-8 üyesi ülkeler 900 Milyon gibi büyük bir nüfusa sahiptir ve her yıl 250 Milyon yolcu bu ülkelerden turistik, hac-umre ziyaretleri, ticari faaliyetler gibi nedenlerle uçuş gerçekleştirmektedirler. Bu uçuşların

ekonomik değeri ise 200 Milyar dolar gibi rakamlarla ifade edilmektedir¹⁴⁹. Türkiye D-8 ülkeleri ile ikili ve çok taraflı anlaşmalarla uçulan nokta sayısı ve uçuş ağını genişletmek ve sefer artışları yapmak suretiyle Türk Havayolu işletmelerinin bu pazarda yer almasını sağlamış ve D-8 ülkeleri ile ticari ve ekonomik ilişkilerin gelişmesine uygun bir zemin hazırlamıştır. Sonuç itibariyle Türkiye'nin D-8 ülkeleri ile havayolu ile yük ve yolcu taşımacılığı hem nicel hem de ekonomik bakımdan büyük bir gelişme kaydetmektedir.

1. Birinci Toplantı: 28-29 Haziran 2007, Antalya¹⁵⁰

D-8 ülkeleri 27-29 Haziran 2007 tarihleri arasında Antalya'da ilk defa sivil havacılık alanında işbirliğinin geliştirilmesi için D-8 Ülkeleri Sivil Havacılık Genel Müdürleri Toplantısı gerçekleştirilmiştir. Söz konusu toplantıya Endonezya, Malezya, İran, Bangladeş, Mısır, Nijerya, Pakistan Sivil Havacılık Otoriteleri Genel Müdürleri katılmıştır. Ulaştırma Bakanlığı Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü'nün ev sahipliğinde Antalya'da tertip edilen toplantının Türkiye'nin bu ülkelerdeki havacılık pazarından daha fazla pay alabilmesi, uçak bakım ve eğitim konularının yanı sıra havaalanı yatırımları açısından önemli fırsatlar sunması bakımından önem arz etmektedir.

Üye ülke sivil havacılık otoriteleri ile Türkiye'deki havacılık sektör temsilcilerini buluşturan toplantıda, ticari hava taşıma işletmeciliği, hava aracı bakımı, uçuş ve teknik eğitim, havaalanı yer hizmetleri ile terminal işletmeciliği gibi konularda faaliyet gösteren kamu ve özel sektör kuruluşları arasında işbirliği olanaklarının geliştirilmesi üzerinde durulmuştur¹⁵¹.

D-8 ülkeleri arasında havacılık alanında yapılacak işbirliğinin önemine binaen ekonomik gelişmelerin en büyük göstergesi olan havacılık sektöründe atılacak ortak adımlar ile üye ülkeler arasındaki siyasi, ekonomik, ticari, ve kültürel ilişkilerin daha sağlam bir zemine oturtulması amaçlanmaktadır.

¹⁴⁹ T.C. Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü, Bölgesel İşbirliği, <http://web.shgm.gov.tr/kurumsal.php?page=bolgeselIsbirligi> (26.04.2013).

¹⁵⁰ D-8 Organization for Economic Cooperation, **Report of The Meeting of D-8 Directors General of Civil Aviation**, Antalya, Türkiye, 27-29 Haziran 2007.

¹⁵¹ http://web.shgm.gov.tr/kurumsal.php?page=haberler&id=1&haber_id=146 (1 Şubat 2013).

D-8 ülkeleri arasında sivil havacılık alanında; havacılık güvenliği, kural koyma faaliyetleri, hukuki konular, denetim ve gözetim yetenekleri, mevzuat, denetici teknik personel değişimi, sertifikalandırma, lisanslandırma, teknik ve uçuş eğitim faaliyetleri, uçak bakımı, hava seyrüsefer hizmetleri ve ATM konuları ile havaalanı altyapıları, terminal ve yer hizmetleri gibi diğer konularda işbirliği ve koordinasyonun kalıcı ve daimi bir şekilde ele alınması gerekmektedir.

Toplantıda üye ülkeler, serbest bilgi akışına izin veren bir düzeni faal olarak destekleyip, geliştirerek bölgesel işbirliğini güçlendirmeyi ve havacılık faaliyetlerinde bölgesel ve küresel işbirliği için yapılacak girişimlere destek verme konusunda fikir birliğine varmışlardır.

Toplantı sırasında yapılan görüşmelerle D-8 ülkeleri arasındaki mevcut ilişkilere sivil havacılık konusunun da ilave edilmesine karar verilirken, bu işbirliğinin geliştirilebilir bir şekilde uygulamaya konması için de bir mutabakat zaptı imzalanması konusunda üye ülkeler görüş birliğine varmışlardır.

Söz konusu mutabakat zaptı toplantı sırasında hazırlanarak D-8 Sekreteryası'na iletilmiş ve üye ülkelerin ilgili üniteleri tarafından değerlendirilerek görüş belirtmelerinin ardından Eylül ayı sonunda İran'da gerçekleştirilecek İkinci D-8 Sivil Havacılık Genel Müdürleri Toplantısı'nda imzalanmasına karar verilmiştir.

Toplantıda ayrıca, Türk Sivil Havacılığının önümüzdeki iki yıl boyunca yeni kurulacak oluşuma başkanlık etmesi ve Genel Sekretarya hizmetlerini yürütmesi konusunda görüş birliğine varılmıştır.

2. İkinci Toplantı 08-10 Eylül 2007, İsfahan¹⁵²

Türkiye'nin öncülüğünde ikinci toplantı 8-10 Eylül 2007 tarihinde İran İsfahan'da gerçekleştirilmiştir. Söz konusu toplantıya İran, Endonezya, Malezya, Nijerya ve Pakistan Sivil Havacılık Otoriteleri Genel Müdürleri katılmıştır. Toplantıda üye ülke temsilcileri tasarı üzerinde gerekli değişiklikleri tamamlayarak nihai metne dönüştürülmüş ve üye ülkelerin sivil havacılık otoritelerinin imzasına sunulmuştur.

¹⁵²D-8 Organization for Economic Cooperation, **The Final Report Of The Second Meeting Of Directors General Of Civil Aviation Authorities**, İsfahan İran, 8- 10 Eylül 2007.

Böylelikle imzalanan Mutabakat Zaptı ile D-8 ülkelerinin işbirliği alanlarına sivil havacılık da dâhil edilmiştir.

Toplantı sonunda üye devletlerin havacılık endüstrisinde sahip olduğu yeteneklerin ve ulaştırma sektörleri ile alakalı verilerin her bir üye ülkenin potansiyel işbirliği imkânı bakımından gerekli önlemleri almak amacıyla üye ülkeler arasında teati edilmesinin faydalı olacağı konusunda görüş bildirmişlerdir.

Ayrıca toplantıda Türkiye'nin sivil havacılık çalışma grubuna iki yıl boyunca başkanlık yapması konusunda mutabakat sağlanmıştır.

3. Üçüncü Toplantı 17-18 Haziran 2008 , Endonezya¹⁵³

D-8 ülkeleri arasında sivil havacılık alanında işbirliğinin tesis edilmesi amacıyla Türkiye'nin öncülüğünde düzenlenen D-8 Ülkeleri Sivil Havacılık Genel Müdürleri Çalışma Grubu Toplantılarının üçüncüsü 17-18 Haziran 2008 tarihleri arasında Endonezya'da gerçekleştirilmiştir. İran, Endonezya, Malezya, Nijerya, Pakistan, Bangladeş ve Türk Sivil Havacılık Teşkilatları adına üst düzey teknik personel ile üye ülkelerin önde gelen özel sektör temsilcileri katılmıştır.

Türkiye'nin girişimi ile 2007 yılında D-8 ülkeleri arasında sivil havacılık alanında kaynakların birleştirilmesi ile uçuş emniyeti ile havacılık güvenliği konularında sürdürülebilir işbirliği ve koordinasyonun kurulması konusunda kararlar alınarak mutabakat zaptı imzalanmıştı. Gerçekleştirilen bu üçüncü toplantı sonrasında da üye ülkeler arasında;

1. Havacılık Emniyeti ve Güvenliği / Koordinatör: Türkiye
2. Kural Koyucu Aktiviteler ve Yasal Konular / Koordinatör: Türkiye ve İran
3. Ticari Konular (Bakım, Hava Alanı ve Terminal yapım ve İşletimi, Yer Hizmetleri, Kiralama ve diğer konular) / Koordinatör: Türkiye ve Endonezya
4. Hava Seyrüsefer Konuları ve Hava Trafik Yönetimi / Koordinatör: Türkiye, Pakistan ve İran

¹⁵³D-8 Organization for Economic Cooperation, **Report Of The Third D-8 Working Group On Civil Aviation And Director Generals' Meeting**, Bali, Endonezya, 17-18 Haziran 2008.

5. Eğitim ve Kapasite Artırımı / Koordinatör: Türkiye

6. Havacılık Sağlık Bölümü Lisanslandırma Standartları ve Hava Taşımacılığı esnasında bulaşan hastalıkları / Koordinatör: Pakistan ve Türkiye; konularında, alt çalışma gruplarının kurularak üye ülkeler arasında gerekli çalışmaların yapılması kararlaştırılmıştır.

Toplantı çerçevesinde, Türk ve Endonezya Sivil Havacılık Otoriteleri arasında tüm sivil havacılık konularında iş birliği yapılmasına ilişkin bir de anlaşma imzalanmıştır. Türkiye ve Endonezya arasında imzalanan bu anlaşma çerçevesinde, D-8 üyesi ülkelerin özel sektör kuruluşları arasında işbirliğinin sağlanması için somut adımlar atılmıştır. Bu kapsamda, Türk Hava Yolları ile PT Garuda Indenosa Havayolu arasında, TAV ile PT ANGKASA PURA II arasında, MNG ile P.T. GMF AeroAsia arasında işbirliği anlaşmaları da imzalanmıştır.

4. Dördüncü Toplantısı 26-27 Kasım 2010, Antalya, Türkiye¹⁵⁴

D-8 ülkeleri ile sivil havacılık alanında ilişkileri geliştirmek amacıyla 2006 yılında harekete geçen Türkiye, üye ülkelerin işbirliği alanlarına sivil havacılığın da resmi olarak dahil edilmesini sağlamıştır. Türk Sivil Havacılık Otoritesi'nin D-8 ülkelerinin Sivil Havacılık Grubu Başkanlığı'na seçilmesinin ardından ilişkiler hızla gelişmiştir.

Bölgesel İşbirliği Projesi kapsamında Türkiye'nin öncülüğünde oluşturulan D-8 Ülkeleri Sivil Havacılık Grubu Toplantısı, Ulaştırma Bakanlığı Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü'nün ev sahipliğinde 26-27 Kasım 2010 tarihleri arasında D-8 Ülkelerinin tamamının katılımı ile Antalya' da Sivil Havacılık Genel Müdürleri ve Havayolları Temsilcileri toplantısı düzenlenmiştir. Toplantıya ev sahipliği yapan Sivil Havacılık Genel Müdürü ve D-8 Ülkeleri Sivil Havacılık Grubu Başkanı Dr. Ali ARIDURU şunları belirtmiştir:¹⁵⁵

Bölgesel işbirliği anlaşmaları ile Türkiye, Akdeniz, Afrika, Asya, Ortadoğu, Balkanlar ve Karadeniz'deki sivil havacılık pazarlarına erişim imkânını elinde bulunduruyor. D-8 ülkeleri ile yapacağımız bu toplantı

¹⁵⁴ D-8 Organization for Economic Cooperation, **Minutes Of The D-8 Meeting Of Airlines Companies And DGCA**, Antalya, Türkiye, 26-27 Kasım 2010.

¹⁵⁵ http://web.shgm.gov.tr/kurumsal.php?page=haberler&id=1&haber_id=1466 (15 Mayıs 2013).

ülkemize sağlayacağı ekonomik kazanımlar açısından son derece önemli. Bu ülkelerin nüfusu bir milyara yakın. Yolcu sayılarına göre bu ülkelerden yapılan uçuşların ekonomik değeri 200 milyar dolar. Tarihi ve kültürel bağlarımız çok güçlü olan bu bölgenin pazarında Avrupalı taşıyıcılar var. İkili anlaşmalarımızla uçulan nokta sayısını ve sefer artışları yaparak Türk Havayolu işletmelerinin bu bölgedeki etkinliğini arttırmayı başardık. Bunun yanı sıra bölgede uçak bakım-onarım, eğitim, havaalanı konusunda ciddi bir potansiyel var. Bölgesel İşbirliği toplantılarımız ile Türkiye'nin imkânları buraya taşımak ve sektörümüzün bu bölgedeki etkinliği arttırarak ülke ekonomisine önemli kazançlar sağlamayı planlıyoruz.

Bölgesel İşbirliği Projesi çerçevesinde KEİ (Karadeniz Ekonomik İşbirliği Teşkilatı), TRACECA (Avrupa-Kafkasya-Asya Ulaştırma Koridoru Ülkeleri) AKDENİZ, RSOO(Bölgesel Emniyet Denetim Örgütü) , AFCAC (Afrika Sivil Havacılık Örgütü), T-MAG(Türkiye-Ortadoğu Havacılık Grubu), Balkan ülkeleri ve D-8 ülkeleri olmak üzere sivil havacılıkta işbirliğini içeren 8 tane bölgesel oluşumun temeli atıldı. Bölgesel İşbirliği Anlaşmaları çerçevesinde bakımlarını ülkemizde yaptırması sonucunda son iki yılda ülke ekonomisine sağlanan katkı 1 Milyar Dolara ulaşmıştır¹⁵⁶.

Toplantının sivil havacılık otoriteleri ve özel sektör arasında işbirliği için uygun bir platformun hazırlanmasına yönelik konularda görüş alışverişine fırsat tanıdığını da belirten Genel Müdür Arıdurmuş şunları kaydetmiştir:¹⁵⁷

Tarihi ve kültürel bağlarımız çok güçlü olan bu bölgenin pazarında Avrupalı taşıyıcılar var. İkili anlaşmalarımızla uçulan nokta sayısını ve sefer artışları yaparak Türk havayolu işletmelerinin bu bölgedeki etkinliğini arttırmayı başardık. Bunun yanı sıra bölgede uçak bakım - onarım, eğitim, havaalanı konusunda ciddi bir potansiyel var. Bölgesel işbirliği toplantılarımız ile Türkiye'nin imkânları buraya taşımak ve sektörümüzün bu bölgedeki etkinliği arttırarak ülke ekonomisine önemli kazançlar sağlamayı planlıyoruz.

Bu çerçevede oluşturulan D-8 Ülkeleri Sivil Havacılık Grubu'nun başkanlığını yürüten SHGM, Antalya'da düzenlenen toplantı ile birlikte bugüne kadar D-8 ülkeleri ile 5 ayrı toplantı düzenlemiştir. Antalya'da gerçekleştirilen bu toplantıda da Türkiye'nin Bölgesi'nde Uçak Bakım ve Eğitim Merkezi olması hedefi çerçevesinde uçak bakım ve eğitim alanlarında işbirliğine gidilmesi de kararlaştırılmıştır.

¹⁵⁶ Türkiye'nin Bulunduğu Coğrafyada Bakım Merkezi Olma Yönünde 2006 Yılında Atılan Adımlar Çerçevesinde Önemli İlerleme Kaydedilmiştir. 2009 Yılında 214 Yabancı Tescilli Uçağın Bakımı Türkiye'de Yapılırken Bu Sayının Bu Yıl Sonuna Kadar 400'e Ulaşması Beklenmektedir.

¹⁵⁷ http://web.shgm.gov.tr/kurumsal.php?page=haberler&id=1&haber_id=1481 (15 Mayıs 2013).

Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü (ICAO) ile de D-8 Ülkeleri Sivil Havacılık Grubu arasında bir anlaşma yapılması konusunda görüş birliği sağlanan toplantıda, diğer uluslararası havacılık organizasyonları ve grupları ile ikili havacılık anlaşmaları imzalanması için D-8 Havacılık Grubu Başkanın yetkilendirilmesi için Komisyona başvurulması konusu görüşüldü. Ayrıca Mısır Sivil Havacılık Otoritesi ile D-8 altında Sivil Havacılık Çalışma Grubu oluşturulmasına yönelik Mutabakat Zaptı imzalandı.

5. Beşinci Toplantı 8-9 Haziran 2011, Jakarta, Endonezya¹⁵⁸

Endonezya Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü'nün ev sahipliğinde, 08-09 Haziran 2011 tarihlerinde Cakarta'da düzenlenen toplantıya, Bangladeş, Endonezya, İran, Malezya, Mısır, Nijerya, Pakistan ve Türkiye sivil havacılık yetkililerinin yanısıra üye ülkelerin özel sektör temsilcileri ile THY, THY Teknik, TAI, TEI, TAV, IFTC, MNG Teknik ve My Teknik gibi çok sayıda kuruluş katılmıştır.

Sivil Havacılıkta Bölgesel İşbirliği Projesi kapsamında oluşturulan ve Başkanlığı Sivil Havacılık Genel Müdürü Bilal EKŞİ tarafından yürütülen D-8 Ülkeleri Sivil Havacılık Çalışma Grubu, Haziran ayında Endonezya'da gerçekleştirilen toplantıda önemli kararlara imza atmıştır.

Bu itibarla 1 milyar civarındaki toplam nüfusu ile Dünya nüfusunun yüzde 15'ini oluşturan D-8 Ülkeleri'nin sivil havacılıkta işbirliği imkânlarının masaya yatırıldığı toplantıdan, Türkiye'de TAI tarafından "D-8 Havacılık ve Uzay Sanayii Çalıştayı" ile TAV tarafından "D-8 Havaalanı Yönetimi ve İşletimi Çalıştayı" düzenlenmesi kararı çıkmıştır.

Eğitimle ilgili olarak ise; Kapadokya Meslek Yüksekokulu (Kapadokya MYO) Sabiha Gökçen Yerleşkesinde her üye ülkeden iki katılımcıya havacılık eğitimi alma olanağı sağlanacağı bildirilerek, konuyla ilgili gerekli bilgiler sunulmuştur. Ayrıca, sivil havacılık konularında bilgi alışverişini sağlamak ve veri tabanı oluşturmak üzere D-8 web sitesine sivil havacılık forumunun eklenmesi kararlaştırılmıştır.

Bununla birlikte, 5-7 Mart 2009 tarihlerinde İstanbul'da gerçekleştirilen "Görev Gücü Toplantısı" ile taslakları oluşturulan Görev Gücü Yönergelerinin;

¹⁵⁸D-8 Organization for Economic Cooperation, **Report Of The Fifth D-8 Working Group On Civil Aviation And Director Generals Meeting**, 8-9 June 2011, Jakarta, Endonezya.

- Ticari Konular,
 - Eğitim ve Kapasite Yaratma,
 - Emniyet ve Güvenlik,
 - Hava Seyrüsefer ve Hava Trafik Yönetimi Görev Gücü Yönergeleri
- Olmak üzere son halleri hazırlanmıştır.

Sivil Havacılık Çalışma Grubunun ileride alacağı kararların teknik altyapısının oluşturulması bakımından büyük önem taşıyan Görev Güçlerinin, iki yıl süresince geçerli olmak Başkan ve Başkan Yardımcıları belirlenmiştir.

Bu kapsamda;

- “Ticari Konular Görev Gücü” Başkanlığına Endonezya, Başkan Yardımcılığına Türkiye,
- “Eğitim ve Kapasite Yaratma Görev Gücü” Başkanlığına Türkiye, Başkan Yardımcılığına Nijerya,
- “Emniyet ve Güvenlik Görev Gücü” Başkanlığına Malezya, Başkan Yardımcılığına Pakistan,
- “Hava Seyrüsefer ve Hava Trafik Yönetimi Görev Gücü” Başkanlığına İran, Başkan Yardımcılıklarına Bangladeş ve Mısır seçilmiştir.

Görev Güçlerinin yılda en az bir kez olmak üzere, Sivil Havacılık Çalışma Grubu toplantılarından önce toplanması, gerekli görülmesi durumunda ise farklı zamanlarda da toplanabileceği yönünde karar alınmıştır.

ICAO ile İşbirliği Muhtırası (MoC) imzalanmasının, ICAO’nun katılımına bağlı olarak ileri bir tarihte sonuçlandırılmasına karar verilmiştir.

6. *Altıncı Toplantı, 18-19 Ekim 2012, Abuja, Nijerya*¹⁵⁹

Başkanlığını Türkiye'nin yürüttüğü D-8 Sivil Havacılık Çalışma Grubu ve Genel Müdürler Toplantısı, 18-19 Ekim 2012 tarihleri arasında Nijerya'nın başkenti Abuja'da düzenlenmiştir.

Türkiye'yi temsilen toplantıya katılan Sivil Havacılık Genel Müdür Yardımcısı Bahri KESİCİ başkanlığında gerçekleştirilen toplantıya, Türk sivil havacılık heyetinin yanı sıra Bangladeş, Endonezya, İran, Malezya ve Nijerya Sivil Havacılık Otoriteleri ve özel sektör temsilcileri katılmıştır.

Toplantıda, üye ülkelerin sivil havacılık alanında yaşadıkları son gelişmeler ve çalışma alt grupları tarafından sunulan raporlar ele alınmış. Bangladeş, Nijerya ve Endonezya, Türkiye'den eğitim talebinde buldukları toplantıda ayrıca havaalanı terminal işletmeciliği alanında faaliyet gösteren bir şirketimiz de Nijerya ve Endonezya tarafından iş olanakları için davet edilmiştir.

Toplantıya katılan Türk heyeti, Kapadokya Meslek Yüksek Okulu'nda üye ülkeler için kontenjan ayırtıldığını ifade ederek eğitim konusundaki talebi olumlu karşılarken, havaalanı terminal işletmeciliği alanında da Türk şirketlerinin kısa bir süre içinde D-8 ülkelerinde yapacağı yatırımlar konusunda somut gelişmeler kaydetmesi beklenmektedir.

D-8 üyesi ülkeler ile sivil havacılık alanındaki ilişkilerin geliştirilmesi ve Türk Sivil havacılık işletmelerine iş yapma imkânı sağlanması amacıyla Türkiye'nin öncülüğünde 2007 yılında kurulan D-8 Ülkeleri Sivil Havacılık Çalışma Grubu'nun başkanlığı da toplantı sonrasında Nijerya'ya devredildi.

Bu çerçevede toplantı sonrasında, D-8 Çalışma Grubu Başkanlığını bir yıllık süre ile Nijerya'nın yürütmesi ve bir sonraki toplantının Haziran 2013'te Dakka-Bangladeş'te yapılmasına oy birliğiyle karar verilmiştir.

¹⁵⁹ http://web.shgm.gov.tr/kurumsal.php?page=haberler&id=1&haber_id=2426 (15 Mayıs 2013).

B. Sivil Havacılık İşbirliği Alanları

Türkiye ile D-8 ülkeleri arasında sivil havacılık alanında işbirliği alanları arasında, Türkiye'nin Uçak Bakım ve Eğitim Merkezi Olma Projesi, D-8 Ülkeleri, Havacılık ve Uzay Sanayinde İşbirliği ve D-8 Ülkeleri, Türk Modeli olarak bilinen Yap İşlet Devret Modeli yer almaktadır.

1. Türkiye'nin Uçak Bakım ve Eğitim Merkezi Olma Projesi

Bilindiği gibi Türkiye, Asya ile Avrupa arasında milyarlarca dolarlık yük hareketinin geçiş noktasında yer almakta ve dünyanın lojistik üssü olabilecek bir potansiyeli barındırması bakımından büyük önem taşımaktadır. Sahip olduğu uluslararası filo yapısı, güçlü teknik altyapısı ve son yıllarda sivil havacılık alanında yaşanan hızlı gelişmeler Türkiye'nin bu anlamda tüm dünyanın ilgi odağı haline gelmesine neden olmaktadır. Bu itibarla sahip olduğu potansiyelin uluslararası işbirliği yoluyla artırılması amacıyla Türkiye'nin Bakım ve Eğitim Merkezi olması yönünde bir proje başlatılmıştır. Türkiye'nin ev sahipliğinde KEI, D-8, TRACECA, AKDENİZ ülkelerinin Sivil Havacılık Genel Müdürleri Toplantıları düzenlenmiş ve bu toplantılar aracılığı ile toplamda 42 ülke ile görüşmelerde bulunulmuştur. Bu toplantılara ilave olarak geçtiğimiz günlerde Türkiye-Orta Doğu Havacılık Grubu (TMAG) ve 48 üyesi bulunan Afrika Sivil Havacılık Örgütü (AFCAC) toplantıları yapılmıştır. Bu toplantılar aracılığı ile ülkelerinin mevcut potansiyellerinin tanıtılması ve somut işbirliği alanlarının oluşturulmasına zemin hazırlanmıştır. Sadece ülkelerin sivil havacılık otoritelerinin değil havacılık sektörlerinde faaliyet gösteren işletmelerin temsilcilerinin de katılımı ile gerçekleştirilen bu toplantılarda, Türkiye'nin bakım ve eğitim alanındaki potansiyelinin uluslararası tanıtımına ilave; havaalanları, yer hizmetleri gibi diğer alanlarda yerli işletmelerimize bu ülkelerle işbirliği imkânları oluşturulmuştur. Türkiye'nin söz konusu coğrafyada, gelecek 10 yıl içinde oluşması beklenen 1500 uçaklık dev bir filoya bakım merkezleri ile ev sahipliği yapması hedeflenmektedir¹⁶⁰. Bakım alanındaki bilgi birikimi ve tecrübe, sivil havacılıktaki büyüme ve teknolojik gelişmelere açık genç işgücü potansiyelinin varlığı dikkate alındığında; Türkiye'nin hava aracı bakımında uluslararası arenada önemli bir merkez haline geleceği beklenmektedir.

¹⁶⁰ <http://web.shgm.gov.tr/kurumsal.php?page=projeler&id=9> (1 Nisan 2013).

Türkiye'nin Bölgesi'nde Uçak Bakım ve Eğitim Merkezi olması projesi çerçevesinde SHGM, Akdeniz, Afrika, Asya, Ortadoğu, Karadeniz ve Balkan ülkeleriyle 8 ayrı bölgesel oluşuma öncülük ederek 87 ülke ile çoklu işbirliği anlaşması imzalamıştır¹⁶¹.

Bu toplantılarda, havayolu işletmelerimiz işbirliği anlaşmalar imzalamış aynı zamanda ülkemizdeki YİD modeli ile yapılan havaalanlarının tanıtımı ile yerli yatırımcılarımızın bu ülkelerdeki ihalelerde tercih edilmesine önemli katkı sağlanmıştır.

Havayolu işletmeciliği, uçak bakımı, eğitim, havaalanı yapım ve işletimi ile uçak üretimi konularında faaliyet gösteren THY, THY Teknik, TAI, TEI, TAV, IFTC, MNG Teknik ve My Teknik olmak üzere 8 kuruluşumuzun toplantıda gerçekleştirdiği sunumlar çerçevesinde, üye ülkelerin sivil havacılık otoriteleri ülkemizde söz konusu çalıştayların düzenlenmesi konusunda mutabakat sağlanmıştır.

Söz konusu toplantıda alınan karar; Türkiye'nin 2023 hedefleri arasında yer alan yerli uçak üretimi başta olmak üzere; uçak bakımı, eğitim ve havaalanı yapım ve işletimi konularında önümüzdeki dönemde bölgedeki etkinliğini arttırması ve ülke ekonomisine sağlanacak katkı açısından büyük önem taşımaktadır.

Ulaştırma Bakanlığı Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü (SHGM), başkanlığını yürüttüğü D-8 Ülkeleri Sivil Havacılık Çalışma Grubu etkinlikleri kapsamında üye ülkelerin havacılık uzmanlarının katıldığı bir eğitim programı tertip edilmiştir. SHGM'nin yürüttüğü Bölgesel İşbirliği inisiyatifleri arasında yer alan D-8 Ülkeleri Sivil Havacılık Çalışma Grubu Başkanlığı çerçevesinde düzenlenen eğitim programı, 11-15 Nisan 2011 tarihleri arasında DHMİ Genel Müdürlüğü Ankara Esenboğa Eğitim Tesisleri'nde gerçekleştirilmiştir.

Emniyet, güvenlik, seyrüsefer, yer hizmetleri ve bakım olmak üzere beş ana başlık altında verilen eğitimlere; Bangladeş, Endonezya, Malezya ve Nijerya gibi D-8 ülkelerinin yanısıra Afganistan ve Azerbaycan Sivil Havacılık Makamlarının uzman personeli katılmıştır.

¹⁶¹ http://web.shgm.gov.tr/kurumsal.php?page=haberler&id=1&haber_id=1481 (1 Nisan 2013).

2. *D-8 Ülkeleri, Havacılık ve Uzay Sanayinde İşbirliği*

Türkiye'nin öncülüğünde oluşturulan D-8 Ülkeleri Sivil Havacılık Çalışma Grubu, "Havacılık ve Uzay Sanayi" ile "Havaalanı Yapım ve İşletimi" konularında işbirliği için girişimde bulunmuştur. Bu doğrultuda sivil havacılıkta bölgesel işbirliği projesi kapsamında oluşturulan ve başkanlığı Sivil Havacılık Genel Müdürü Bilal EKŞİ tarafından yürütülen D-8 Ülkeleri Sivil Havacılık Çalışma Grubu, Haziran ayında Endonezya'da gerçekleştirilen toplantıda bu konuda önemli kararlar almıştır.

Bu doğrultuda Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü (SHGM) ve TAV Havalimanları tarafından düzenlenen D-8 Havaalanı Yönetimi ve İşletimi Çalıştayı ile TAI işbirliği ile gerçekleşen D-8 Havacılık Endüstriyel İşbirliği Çalıştayı, D-8 ülkeleri havacılık otoritelerinin katılımıyla 4-5 Nisan'da İstanbul'da gerçekleşmiştir.

D-8 Teşkilatının amaçları doğrultusunda, toplam nüfusu 900 milyonu aşkın ve gelişmekte olan ekonomileriyle küresel önemi giderek artan üye ülkelerin havacılık ve uzay sanayii ve havaalanı yönetimi/işletmesi konularında işbirliği potansiyeline sahip olmakla birlikte gerçekleştirilecek işbirliği ile gerek D-8 ülkelerine, gerekse dünya pazarına birçok ürün ve hizmet sunulabileceği değerlendirilmektedir. Özellikle havacılık teknolojilerindeki hızlı gelişmelere paralel olarak endüstriyel işbirliğinin ortak çıkarlar ve sürdürülebilir büyüme için büyük önem taşımaktadır¹⁶².

Türkiye'nin 2023 hedefleri arasında yer alan yerli uçak üretimi başta olmak üzere; uçak bakımı, eğitim ve havaalanı yapım ve işletimi konularında önümüzdeki dönemde bölgedeki etkinliğini arttırması ve ülke ekonomisine katkı sağlaması bakımından büyük önem taşımaktadır.

3. *D-8 Ülkeleri, Türk Modeli olarak bilinen Yap İşlet Devret Modeli*¹⁶³

Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü'nün TAV ve TAI işbirliği ile gerçekleştirdiği "D-8 Havaalanı Yönetimi ve İşletimi" ile "D-8 Havacılık Endüstriyel İşbirliği Çalıştayları" Pakistan, Bangladeş, Endonezya, Mısır, İran, Nijerya ve Türkiye kamu ve özel sektör temsilcilerinin katılımı ile 4-5 Nisan 2012 tarihleri arasında İstanbul'da

¹⁶² TAI'nin Sesi "D-8 Havacılık Sanayi İşbirliği Çalıştayı Tusaş ve Tav Öncülüğünde İstanbul'da Gerçekleştirildi", Sayı: 93, Ankara Ofset, Mayıs 2012,s.22.

¹⁶³ D-8 Organization for Economic Cooperation, "Report Of The D-8 Airport Management And Operation Workshop And D-8 Industrial Cooperation Workshop", İstanbul, 4-5 Nisan 2012.

düzenlenmiştir. Çalıştaylarda Türk Modeli olarak bilinen Yap İşlet Devret Modeli büyük ilgi görmüş ve Sivil Havacılık Genel Müdürü Bilal EKŞİ çalıştayların kapanışında yaptığı konuşmada, kamu ve özel sektörü bir araya getiren ve teknik gezileri de kapsayan çalıştayın başarıyla gerçekleştirildiğini ve önümüzdeki süreçte olgunlaştırılması planlanan önemli adımlar atıldığını kaydetmiştir.

Genel Müdür Bilal EKŞİ, D-8 Ülkeleri çatısı altında THY ile Garuda Havayolları, MNG Havayolları ile GMF Aero Asia, TAV Havalimanları Holding ile PT Angkasa Pura II. Şirketi ve Kahire Uluslararası Havalimanı TB3 Terminal binası yapımı konusunda daha önce yapılan anlaşmalara dikkat çekerek, çalıştay sonucunda alınan kararların da önümüzdeki süreçte olgunlaşarak yeni işbirliklerinin oluşacağını belirtmiştir.

Atatürk Havalimanı ve Sabiha Gökçen Havalimanları ile My Teknik, Turkish Teknik ve MNG Teknik gezilerinin de bilgi paylaşımı ve görüş alışverişine olanak vererek işbirliği fırsatlarının geliştirilmesine önemli katkılar sağladığını belirten Genel Müdür Bilal EKŞİ, yapılan görüşmeler sonunda gündeme gelen ve olumlu bulunan teklifleri şu şekilde sıralamıştır:¹⁶⁴

- TAV yetkileri ile Nijeryalı katılımcılar arasında yapılan görüşmelerde, bu yıl içinde yenilenmesi planlanan Nijerya Havaalanı ile ilgili yatırım fırsatları,
- Mısır Sivil Havacılık Otoritesi'nin havaalanı hizmetleri konusunda SHGM'den teknik destek talebi,
- Mısır ve HEAŞ temsilcileri arasında, eğitim fırsatları ve bilgi değişimi gibi konularda işbirliği imkânları ve bu yıl içinde HEAŞ'a düzenlenecek bir ziyaret,
- Bangladeş Sivil Havacılık Otoritesi'nin SHGM'den güvenlik kapasitesinin artırılmasına yönelik eğitim talebi,
- Tüm üye ülkelerin terminal yönetimi ve Türk Modeli olarak bilinen Yap İşlet Devret Modeli hakkında deneyim paylaşımına gitme teklifi

¹⁶⁴ http://web.shgm.gov.tr/kurumsal.php?page=haberler&id=1&haber_id=2180 (1 Nisan 2013).

Söz konusu kararların vakit kaybetmeden hayata geçirilmesi konusunda SHGM olarak gerekli çalışmaların bir an önce yapılacağı belirtilmiştir.

Kapanış Toplantısı'nda katılan Avrupa Sivil Havacılık Teşkilatı (ECAC) Başkanı Catalin RADU yaptığı konuşmada, ECAC'ın temel amacının uçuş emniyeti ve havacılık güvenliğini sağlamak üzere sivil havacılık otoriteleri arasında işbirliği olduğunu belirterek, D-8 ülkeleri Havacılık Çalışma Grubu'nun ve faaliyetlerinin örgütün temel standartların sağlanmasına hizmet etmesi bakımından büyük önem taşıdığını kaydetmiştir.

D-8 Genel Sekreteri Widi PRATIKTO ise konuşmasında, özellikle Yap İşlet Devret Modeli ve sivil havacılıktaki diğer uygulamalara yönelik paylaşımların çok faydalı olduğunu söyleyerek, D-8 ülkeleri arasındaki inanç ve tarih birlikteliğinin işbirliklerinin güçlendirilmesi açısından önemli bir unsur olduğunu belirtmiştir.

Toplantıda konuşma yapan DHMİ Genel Müdürü Orhan Birdal, D-8 ülkelerinin nüfusunun toplamının 1 milyarı geçtiğini ve kişi başına milli gelirin 4 bin 400 dolara çıktığını belirterek şunları söylemiştir:¹⁶⁵

2011 yılında D-8 ülkeleri büyümede dünya ortalamasını geçmiştir. İstanbul, Antalya, Kuala Lumpur, Kahire ve Jakarta havalimanları dünya üzerinde önemli bir rol oynamaktadır. Türkiye ekonomik başarılarının paralelinde havacılık sektöründe de örnek bir ülke konumuna gelmiştir. Havalimanı terminal işletmeciliğinde çok güzel bir devlet özel sektör işbirliği gerçekleştirilmiştir. Yap-işlet-devret modeline ek olarak, Kirala-işlet-devret modeli gerçekleştirilmiştir. Türkiye'de 2012 yılında yolcu trafiğinin 140 milyon, uçak trafiğinin ise üst geçişlerle birlikte 1,5 milyon olması beklenmektedir. Bu rakamın 2020 yılında ise 320 milyon yolcu trafiğine çıkması hedeflenmiştir. D-8 ülkeleri geleceğin cazibe merkezleri olacaktır.

Daha sonra bir konuşma yapan TAV İcra Kurulu Başkanı Sani Şener ise D-8 ülkelerinin özellikle havacılıkta Türkiye'yi örnek almaları gerektiğini belirterek şunları belirtmiştir:¹⁶⁶

"Devlet Hava Meydanları, Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü, THY ve biz TAV olarak çok iyi bir ortaklık gösterdik. Son 10 yıldan bu yana Atatürk Havalimanı'ndaki yolcu sayısının artışı bir gerçektir. Günde 400

¹⁶⁵ <http://www.haberler.com/havacilik-calistayinda-d-8-ulkelerine-turkiye-yi-3507174-haberi/> (1 Şubat 2013).

¹⁶⁶ <http://www.haberler.com/havacilik-calistayinda-d-8-ulkelerine-turkiye-yi-3507174-haberi/> (1 Şubat 2013).

civarından olan uçak sayısı şimdi binleri geçti. D-8 ülkelerinin de bu atılımı yapabilmeleri için alt yapı özelleştirmelerini çok iyi geliştirmeleri gerekir. Bu gerçekleşirse otomatik olarak sektör büyüyor. Türkiye bu özelleştirmeleri o kadar iyi yaptı ki Türkiye'deki havalimanlarını özelleştirerek, havalimanlarının alt yapısını yeniledi ve bu havalimanlarının yenilenmesi havacılık sektörünün gelişmesine katkıda bulundu. Hem devletin kesesinden bir lira bile çıkmadan milyarlarca dolarlık yatırımlar yapıldı, hem de sektörün diğer etkenleri çok hızla büyüdü."

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

TÜRKİYE'NİN D-8 ÜLKELERİ İLE TİCARİ İLİŞKİLERİNDE HAVAYOLU TAŞIMACILIĞI(2002-2012)¹⁶⁷

I. TÜRKİYE-BANGLADEŞ TİCARİ İLİŞKİLERİNDE HAVAYOLU TAŞIMACILIĞI

A. Ticari İlişkiler

Bangladeş, Güney Asya'da yer alan ve Dünya Bankası tahminlerine göre 150 milyonu aşkın nüfusu ile dünyanın nüfus yoğunluğu bakımından en kalabalık ülkelerindendir. Az gelişmiş ülkeler grubunda yer alan, kalabalık ve yoğun bir nüfusa sahip Bangladeş, son on beş yıl boyunca düzenli olarak ekonomik büyüme sağlamıştır¹⁶⁸. Bu başarıda ülkede demokrasinin daha iyi yerleşmesi ve yavaş da olsa serbest ekonomi şartlarının sağlanmasının büyük etkisi olmuştur. Bangladeş ticarete ve piyasaya dayalı gelişmekte olan bir ekonomiye sahiptir. Uluslararası Para Fonu (IMF) verilerine göre 2010 yılında, Bangladeş dünyada satın alma gücü paritesine göre 43. en büyük ekonomiye sahip ülkedir. Bangladeş ekonomisi son yıllarda ortalama yaklaşık olarak %6-7 oranında büyümektedir¹⁶⁹.

Türkiye ile Bangladeş arasındaki ilişkiler köklü tarihi ve kültürel temellere dayanmaktadır. Bangladeş halkı, Türk halkını dost ve kardeş olarak görmektedir. Türk Kurtuluş Savaşına maddi ve manevi katkıda bulunmuştur.

Türkiye ile Bangladeş arasında imzalanmış bulunan anlaşmalar çerçevesinde oluşturulan Türkiye-Bangladeş Ticaret, Ekonomik ve Teknik İşbirliği (KEK) Karma Komisyonu Üçüncü Dönem toplantısı 2009 yılında Ankara'da gerçekleştirilmiştir.

¹⁶⁷ Bu bölüm D8 üyesi ülkelere, havayoluyla gerçekleşmiş olan Türk ve yabancı bayrak ayrımında mevcut olan 2002-2012 yılları ithalat, ihracat bilgileri fasıl, miktar ve dolar bazında sunulan bilgiler Türkiye İstatistik Kurumuna Bilgi Dağıtım ve İletişim Daire Başkanlığı(bilgi@tuik.gov.tr) 14.03.2013 tarihinde elektronik ortamda yapılan istatistiki bilgi talebine istinaden elde edilen veriler esas alınarak hazırlanmıştır. (Bkz., EK-1:EK-9)

¹⁶⁸The World Bank,Bangladesh World Development Indicators, <http://data.worldbank.org/country/bangladesh> (18.04.2013)

¹⁶⁹ International Monetary Fund, **World Economic Outlook**, Washington, Nisan 2013, s.153.

Toplantı çerçevesinde ikili ticari ilişkilerin daha ileri bir seviyeye götürülebilmesine imkân sağlayacak temel politika kararları alınmıştır.

Cumhurbaşkanı Abdullah Gül ve Başbakan Recep Tayyip Erdoğan tarafından 2010 yılında Bangladeş'e gerçekleştirilen ziyaretlerde başta ekonomik ve ticari ilişkiler olmak üzere her alanda işbirliğinin geliştirilmesi imkânları üzerinde durulmuştur.

İki ülke ilişkilerinin halen en önemli boyutunu ticari ilişkiler oluşturmaktadır. Gerek ülkemizin ihracat potansiyeli, gerek iki ülke hükümetleri ve halkları arasındaki yakın dostluk ilişkileri dikkate alındığında iki ülke arasındaki ticari faaliyetlerin potansiyelin altında kaldığı değerlendirilmekle beraber son yıllarda kayda değer bir artış sağlandığını belirtmek gerekir.

Türkiye ile Bangladeş arasında serbest ticaret anlaşması yapılması ile her iki ülke arasında yapılacak yatırımların da önünü açacağı değerlendirilmektedir. Dost ve kardeş ülke Bangladeş, Türkiye için ticari anlamda önemli bir ülke konumundadır. Zira Bangladeş, coğrafi konumu itibari ile Güney Asya ile Uzakdoğu ülkelerinin arasında bir köprü görevi görmektedir. Güney Asya, dünya nüfusunun % 50'sini barındıran bir bölge olarak bölgesel anlamda dünyanın en önemli pazar bölgelerinden birini teşkil etmektedir. İlk bakışta bölge halkının gelir düzeyinin geriliği göze çarpsa da, alım gücü yüksek milyonlarca insan da bu bölgede yaşamaktadır. Bangladeş, 150 milyon nüfusu ve konumu itibari ile Çin ve Hindistan pazarına oranla birçok avantaj sunmaktadır. Ülke verimli topraklara, zengin doğal gaz ve tabii kaynaklara ev sahipliği yapmaktadır. Bunun yanı sıra Bangladeş, genç nüfusuyla çalışmaya hazır, Pakistan ve Hindistan'la kıyaslandığında yurtdışında okumuş veya çalışmış daha kalifiye insan kaynaklarıyla da potansiyel bir işgücüne sahiptir.

Türk yatırımcılar iki ülke arasında inşaat, müteahhitlik ve enerji olmak üzere, otomotiv, kimya, ilaç makine ve gıda sektörlerinde önemli iş fırsatlarının bulunduğunu arasında başta için tüm bunlara ilaveten Bengal Halkının Türklere karşı duyduğu sempati ve yakınlık, Türk yatırımcılara sunulan ekstra bir fırsat şeklinde değerlendirilebilir.

B. Hava Ulaştırma İlişkileri

25 Mart 1997 tarihinde, Türkiye Cumhuriyeti ile Bangladeş Halk Cumhuriyeti arasında Dakka'da bir hava taşımacılığı anlaşması imzalanmıştır. Bu anlaşma, Türkiye ile Bangladeş arasında gelişmekte olan ilişkilere önemli ölçüde katkıda bulunacaktır. Özellikle ekonomik, kültürel ve turizm alanında işbirliğinin daha ileri bir düzeye ulaşmasına katkıda bulunacak olan D-8 Ekonomik İşbirliği Teşkilatının da geliştirilmesi ve ilişkilerin her yönde müspet tutulması, bu dost ülke ile ilişkilerde ayrıca çok önem arz etmektedir. Türkiye'nin öncülüğünde kurulan Bangladeş'in de içerisinde bulunduğu D-8'lerin önemi bir kez daha ortaya çıkmaktadır. D-8'ler dünya ekonomisine ve barışa hizmet edecek bir oluşum olup, aynı zamanda, uluslararası ilişkilerde Türkiye'ye güç katacak bir organizasyondur.

Türkiye ile Bangladeş arasında gelişmekte olan ilişkilere katkıda bulunmak amacıyla iki ülke arasında hava ulaştırma anlaşmasının revize edilerek geliştirilmesi gerekmektedir. Zira iki ülke arasındaki havayolu taşımacılığı alanında atılacak adımlar, ekonomik, ticari, kültürel ve turizm alanlarındaki işbirliğinin daha ileri bir seviyeye taşınması bakımından faydalı olacaktır. Zira Dış Ticaret Müsteşarlığı verilerine göre Türkiye ile Bangladeş arasında karşılıklı ticaret hacmi 2002 yılından itibaren 20 kat artarak 2012 yılı sonu itibariyle 1 milyar ABD dolarını aşmış bulunmaktadır¹⁷⁰. Söz konusu miktarın 2015 yılında 3 milyar ABD dolarını aşması hedeflenmektedir.

Türkiye ve Bangladeş Sivil Havacılık Otoriteleri, iki ülke arasındaki mevcut ikili hava ulaştırma anlaşmasını revize etmek amacıyla 24 Kasım 2010 tarihinde Ankara'da bir araya geldi. Her iki ülke Sivil Havacılık Genel Müdürleri başkanlığında gerçekleştirilen görüşmelerde, yeni uçuş noktaları ve sefer artışları konusunda mutabakat sağlanmıştır. İmzalanan Mutabakat Zaptı'na göre:¹⁷¹ Türkiye ve Bangladeş için ara noktanın Karaçi, Türkiye için öte noktanın HoChiMinh City, Bangladeş için ise öte noktanın Londra olmasına karar verilmiştir. Türkiye ve Bangladeş için tarifeli sefer noktalarına sonradan belirlenecek ikişer noktanın eklenmesi konusunda da anlaşma sağlanmıştır. Taraflar, ayrıca iki ülke arasında yapılan seferlerin artırılması konusunda da mutabık kalarak Türkiye ile Bangladeş arasında tarifeli yolcu seferleri sayısının

¹⁷⁰ <http://tuikapp.tuik.gov.tr/disticaretapp/menu.zul> (31 Mart 2013).

¹⁷¹ http://web.shgm.gov.tr/kurumsal.php?page=haberler&id=1&haber_id=1467 (31 Mart 2013).

haftalık 14 frekansa yükseltilmesine ve tarifeli kargo seferlerinin de frekans, kapasite ve nokta kısıtlaması olmaksızın yapılmasına karar vermişlerdir.

Bu itibarla, Türk Hava Yolları'nın 26 Aralık 2010 tarihinde İstanbul ile Dakka arasında başlayan uçak seferleriyle birlikte Türkiye ile Bangladeş arasında turizm ve ticaret amacıyla giden ve gelen her iki ülke vatandaşları sayısında dört misli artış kaydedilmiştir. Bu artış önümüzdeki dönemlerde iki ülkenin karşılıklı ticaret hacminde kaydedilmesi beklenen artışlarda yansımalarını bulacağı gibi, sosyal alanda Türk Halkı ile Bangladeş Halkı arasındaki dostluk ilişkilerinin daha da pekiştirilmesine katkı sağlayacaktır.

C. Dış Ticaret

Dış Ticaret Müsteşarlığı verilerine göre¹⁷²: Türkiye ile Bangladeş arasında 2002 yılı itibariyle dış ticaret hacmi 47,5 milyon dolar seviyesinde olup Türkiye 15,4 milyon dolar ihracat ve 31,9 milyon dolar ithalat yapmıştır. 2003 yılında dış ticaret hacmi bir önceki yıla göre yaklaşık 34,6 milyon dolar artış göstererek 82 milyon dolara yükselmiştir. 2004 yılında Türkiye'nin ihracatı 33,1 milyon dolar olarak gerçekleşirken ithalatında bir önceki yıla göre iki kat artarak 83,6 milyon dolar olarak gerçekleşmiştir.

2010 yılına gelindiğinde iki ülke arasındaki dış ticaret hacmi 1 milyar doları geçmiştir. 2010 yılı verilerine göre Türkiye'nin ihracatı 169,5 milyon dolar seviyesinde iken ithalatı aynı yıl içerisinde 844,6 milyon dolar olarak gerçekleşmiştir.

2009 sonunda ekonomik küresel krize rağmen bu rakam 14 kat artarak 658 milyon dolara çıkmıştır. 2012 yılında ise Türkiye'nin ihracatı bir önceki yıla göre artış göstererek 214 milyon dolara yükselmiştir. 2012 yılı ithalatı ise bir önceki yıla göre 66 milyon dolar azalarak 766,3 milyon dolara gerilemiştir.

İki ülke arasındaki dış ticaret hacmi her geçen yıl düzenli olarak artış göstermekle birlikte Türkiye'nin dış ticaret açığı da artış göstermektedir. Zira 2002 yılında dış ticaret açığı 16,5 milyon dolar iken 2011 yılına gelindiğinde 763,7 milyon dolar ile en yüksek seviyede gerçekleşmiştir.

¹⁷² <http://tuikapp.tuik.gov.tr/disticaretapp/menu.zul> (31.03.2013).

Tablo 12: Türkiye ile Bangladeş Arasındaki Ticaret Hacmi (Dolar) 2002-2012

| YIL | İHRACAT | İTHALAT | TİCARET HACMİ |
|------|-------------|-------------|---------------|
| 2002 | 15.447.704 | 31.966.524 | 47.414.228 |
| 2003 | 40.332.930 | 41.718.559 | 82.051.489 |
| 2004 | 33.129.230 | 83.690.742 | 116.819.972 |
| 2005 | 90.726.945 | 100.030.722 | 190.757.667 |
| 2006 | 91.992.052 | 168.426.575 | 260.418.627 |
| 2007 | 63.016.598 | 245.732.087 | 308.748.685 |
| 2008 | 69.528.398 | 447.708.674 | 517.237.072 |
| 2009 | 133.819.040 | 523.576.442 | 657.395.482 |
| 2010 | 169.521.725 | 844.660.552 | 1.014.182.277 |
| 2011 | 132.199.604 | 895.967.134 | 1.028.166.738 |
| 2012 | 214.169.264 | 766.376.472 | 980.545.736 |

Kaynak: <http://tuikapp.tuik.gov.tr/disticaretapp/menu.zul> (31.03.2013).

Bangladeş'in 150 milyar dolar gayri safi milli hâsılası, 1.700 dolar kişi başı geliri olan önemli potansiyele sahip bir ülke durumundadır. Her iki ülke yetkilileri, Bangladeş ile yaklaşık 1 milyar dolar olan ticaret hacmini artırma konusunda fikir birliği içerisinde.

Bangladeş ekonomisi çok dinamik bir yapıya sahip olup gayri safi milli hâsılasının 2012 yılı itibariyle yüzde 7 artış göstermiştir. Bangladeş'in 16 milyar dolar olan yıllık ihracat rakamı da 26 milyar dolara yükselmiş ve 5 yıl içerisinde 50 milyar dolara çıkacağı beklenmektedir. Bangladeş Hükümeti yakın zaman içerisinde 7 teşvik paketinin açıklanacağı ve Türk iş adamlarının Bangladeş'te yatırım yaparak bu imkânlardan faydalanacağı belirtilmektedir.

Türkiye'nin son üç yıl içerisinde Bangladeş'e ihraç ettiği başlıca ürün grupları aşağıdaki tabloda karşılaştırmalı olarak verilmiştir.

**Tablo 13: Türkiye'nin Bangladeş'e İhraç Ettiği Başlıca Ürün Grupları (Dolar)
2010-2012**

| NO | FASIL | 2010 | 2011 | 2012 |
|----|---|------------|------------|------------|
| 72 | Demir ve çelik | 35.145.654 | 52.273.111 | 98.786.584 |
| 85 | Elektrikli makine ve cihazlar, ses kaydetme-verme, televizyon görüntü-ses kaydetme-verme cihazları; aksam-parça-aksesuarı | 27.579.626 | 9.086.084 | 6.115.088 |
| 10 | Hububat | 26.788.249 | | 6.386.032 |
| 7 | Yenilen sebzeler ve bazı kök ve yumrular | 20.821.467 | 166.160 | 6.318.114 |
| 84 | Kazanlar, makineler, mekanik cihazlar ve aletler, nükleer reaktörler; bunların aksam ve parçaları | 15.800.854 | 18.456.305 | 26.392.039 |
| 38 | Muhtelif kimyasal maddeler (biodizel, yangın söndürme maddeleri, dezenfektanlar, haşarat öldürücüler, vb.) | 4.613.793 | 4.597.157 | 6.502.796 |
| 52 | Pamuk | 4.351.267 | 2.980.083 | 19.993.823 |
| 9 | Kahve, çay, Paraguay çayı ve baharat | 4.167.375 | 4.921.781 | 2.357.466 |
| 48 | Kağıt ve karton; kağıt hamurundan, kağıttan veya kartondan eşya | 3.850.466 | 5.171.780 | 1.296.420 |
| 32 | Debagatte ve boyacılıkta kullanılan hülasalar; tanenler; boyalar, pigmentler,vb; vernikler, vb; macunlar; mürekkepler | 3.351.573 | 2.761.773 | 2.963.660 |

Kaynak: <http://tuikapp.tuik.gov.tr/disticaretapp/menu.zul> (31.03.2013).

Türkiye Bangladeş'e başlıca baklagiller, boratlar, demir, mermer, alaşımsız çelikten yarı mamuller, demir-çelik çubuklar, alüminyum plaka, levha ve şeritler, dokuma maddelerini yıkama, kurutma, ütüleme makine ve cihazları, yeni ve ikinci el tekstil makineleri, tekstil kimyasalları ve cam ihraç etmektedir.

1. Havayolu İle İhracat

Aşağıdaki tabloda Türkiye İstatistik Kurumu Başkanlığı Bilgi Dağıtım ve İletişim Daire Başkanlığı'ndan elde edilen EK-1 ve EK-2'de yer alan Türkiye'nin Bangladeş'e havayoluyla gerçekleşmiş olan Türk ve yabancı bayrak ayrıntısında mevcut olan 2002-2012 yılları fasıl, miktar ve dolar bazında ihracat bilgileri verilmektedir.

Tablo 14: Türkiye'nin Bangladeş'e Havayolu İle İhracatı 2002-2012

| | İHRACAT TUTARI (DOLAR) | | | İHRACAT MİKTARI (KG) | | |
|------|------------------------|-----------|------------|----------------------|---------|---------|
| | TÜRK | YABANCI | TOPLAM | TÜRK | YABANCI | TOPLAM |
| 2002 | 4.651 | 570.066 | 574.717 | 1.411 | 40.670 | 42.081 |
| 2003 | 345.129 | 1.135.263 | 1.480.392 | 10.248 | 61.627 | 71.875 |
| 2004 | 111.874 | 1.385.070 | 1.496.944 | 5.509 | 113.654 | 119.163 |
| 2005 | 788.532 | 1.610.829 | 2.399.361 | 23.161 | 63.175 | 86.336 |
| 2006 | 477.146 | 1.418.838 | 1.895.984 | 22.898 | 43.449 | 66.347 |
| 2007 | 687.673 | 3.371.175 | 4.058.848 | 35.968 | 130.795 | 166.763 |
| 2008 | 279.888 | 1.754.634 | 2.034.522 | 11.432 | 40.343 | 51.775 |
| 2009 | 433.815 | 2.260.553 | 2.694.368 | 28.198 | 90.781 | 118.979 |
| 2010 | 2.168.064 | 2.994.056 | 5.162.120 | 75.888 | 370.510 | 446.398 |
| 2011 | 5.104.908 | 3.486.203 | 8.591.111 | 195.233 | 164.964 | 360.197 |
| 2012 | 13.690.084 | 2.233.978 | 15.924.062 | 620.342 | 190.308 | 810.650 |

Kaynak: T.C. Türkiye İstatistik Kurumu Başkanlığı Bilgi Dağıtım ve İletişim Daire Başkanlığı verileri esas alınarak hazırlanmıştır. (Bkz.: EK-1, EK-2).

Türkiye İstatistik Kurumu Başkanlığı Bilgi Dağıtım ve İletişim Daire Başkanlığı'ndan elde edilen verilere göre Türkiye 2002 yılında Bangladeş'e 574.717 dolar değerinde havayolu ile ihracat yapmıştır. Aynı yıl içerisinde 157.711 dolar değerinde yapağı ve yün, 131.824 dolar değerinde Sentetik ve suni devamsız lifler, 110.346 dolar değerinde elektrikli makine ve cihazlar havayolu ile taşınmıştır. 2003 yılı itibarıyla havayolu ile ihracat 905.675 dolar artış göstererek 1.480.392 dolara yükselmiştir. 2003 yılında havayolu ile ihracat 556.641 dolar değerinde yapağı ve yün, ince veya kaba hayvan kılı; at kılından iplik ve dokunmuş mensucat (%37); 385.911 dolar değerinde elektrikli makine ve cihazlar (%26); 206.480 değerinde sentetik ve suni devamsız lifler yer almıştır. (Bkz.: EK-1, EK-2).

2005 yılında havayolu ile ihracat değeri 2.399.361 dolar olup 86 ton 336 kg ağırlığında ticari mal taşınmıştır. Bu yıl içerisinde havayolu ile ihracatta 1.358.927 dolar değerinde elektrikli makine ve cihazlar ilk sırada yer almıştır. 262.866 dolarlık pamuk ile 192.114 dolarlık Kazanlar, makinalar, mekanik cihazlar ve aletler, nükleer reaktörler; bunların aksam ve parçaları ihracatı havayolu ile nakledilmiştir. (Bkz.: EK-1, EK-2).

2007 yılı ihracat değerlerine göz attığımızda ise havayolu ile ihracat 4.058.848 dolara yükselmiştir. Elektrikli makine ve cihazlar (1.302.402 dolar), pamuk (517.784 dolar), özel dokunmuş mensucat; tuftedilmiş dokunabilir mensucat; dantela;duvar halıları; şeritçi ve kaytancı eşyası; işlemler (497.443 dolar), kazanlar, makinalar, mekanik cihazlar ve aletler, nükleer reaktörler; bunların aksam ve parçaları (562.667 dolar) havayolu ile taşınmıştır. (Bkz.: EK-1, EK-2).

2011 yılına gelindiğinde ise havayolu ile ihracat 8.591.111 dolara yükselmiştir. 1.473.018 dolar değerinde deri-saraciye eşyası, eyer-koşum takımları; seyahat eşyası, el çantaları vb. mahfazalar; hayvan bağırsağından mamul eşya, 1.273.013 dolar değerinde elektrikli makine ve cihazlar, 624.710 dolar değerinde kazanlar, makinalar, mekanik cihazlar ve aletler, nükleer reaktörler; bunların aksam ve parçaları, 620.819 dolar değerinde debagatte ve boyacılıkta kullanılan hülusalalar; tanenler; boyalar, pigmentler,vb; vernikler,vb; macunlar; mürekkepler havayolu ile taşınan başlıca ürün gruplarıdır. (Bkz.: EK-1, EK-2).

Tablo 15: 2012 Yılı Bangladeş'e Havayolu İle İhraç Edilen Başlıca Ürün Grupları

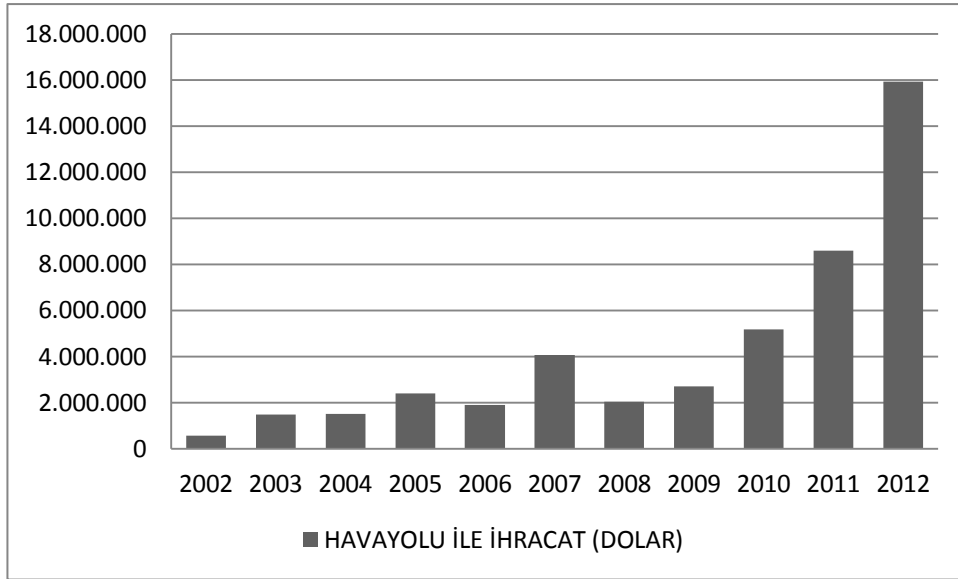
| No | Fasıl | DEĞER (DOLAR) | MİKTAR (KG) |
|----|---|---------------|-------------|
| 52 | Pamuk | 3.772.395 | 311.623 |
| 42 | Deri-saraciye eşyası, eyer-koşum takımları; seyahat eşyası, el çantaları vb mahfazalar; hayvan bağırsağından mamul eşya | 2.453.484 | 34.725 |
| 93 | Silahlar ve mühimmat; bunların aksam, parça ve aksesuarı | 1.046.153 | 36.026 |
| 84 | Kazanlar, makinalar, mekanik cihazlar ve aletler, nükleer reaktörler; bunların aksam ve parçaları | 1.159.182 | 41.103 |
| 96 | Çeşitli mamul eşya (hijyenik havlu, bebek bezi, kalem, çakmak, fermuar, fırça vb.) | 1.494.639 | 63.845 |
| 32 | Debagatte ve boyacılıkta kullanılan hülusalalar; tanenler; boyalar, pigmentler,vb; vernikler, vb; macunlar; mürekkepler | 610.159 | 4.542 |
| 30 | Eczacılık ürünleri | 692.502 | 3.899 |
| 85 | Elektrikli makina ve cihazlar, ses kaydetme-verme, televizyon görüntü-ses kaydetme-verme cihazları; aksam-parça-aksesuarı | 611.108 | 19.145 |
| 48 | Kağıt ve karton; kağıt hamurundan, kağıttan veya kartondan eşya | 708.637 | 32.336 |
| 62 | Örülmemiş giyim eşyası ve aksesuarı | 474.768 | 14.325 |
| 83 | Adi metallere çeşitli eşya (kilit, kasa, mobilya tertibatı, vb.) | 448.606 | 17.248 |
| 90 | Optik, fotoğraf, sinema, ölçü, kontrol, ayar, tıbbi, cerrahi alet ve cihazlar; bunların aksam, parça ve aksesuarı | 311.179 | 3.452 |

Kaynak: T.C. Türkiye İstatistik Kurumu Başkanlığı Bilgi Dağıtım ve İletişim Daire Başkanlığı verileri esas alınarak hazırlanmıştır. (Bkz.: EK-1, EK-2).

2012 yılında ise havayolu ile ihracat bir önceki yıla göre yaklaşık iki kat artarak 15.924.062 dolara yükselmiştir. Aşağıdaki tabloda 2012 yılına ait havayolu ile ihracatta yer alan başlıca ürün grupları verilmektedir.

Aşağıdaki grafikte 2002-2012 yılları arasında havayolu ile gerçekleştirilen ihracat değerleri verilmektedir. 2002 yılında havayolu ile ihracat değeri 574.717 dolar ve 42 ton 82 kg seviyesinde iken 2012 yılına gelindiğinde ise havayolu ile ihracat hem değer hem de miktar bazında artış göstermek suretiyle değer bazında 15.924.062 dolar ihracat miktarı ise 810 ton 650kg olarak gerçekleşmiştir. Son on yıllık dönem değerlendirildiğinde havayolu ile ihracat yaklaşık 28 kat artış göstermiştir.

Şekil 4: Türkiye'nin Bangladeş'e Havayolu ile İhracatı 2002-2012



Kaynak: T.C. Türkiye İstatistik Kurumu Başkanlığı Bilgi Dağıtım ve İletişim Daire Başkanlığı verileri esas alınarak hazırlanmıştır. (Bkz.: EK-1, EK-2).

Bangladeş'ten, jüt, eşya ambalajında kullanılan çuvallar ve torbalar, hazır giyim ürünleri ve ayakkabı ithal etmektedir. Son dönemde tekstil firmalarımız Bangladeş'e olan yatırımlarını arttırmaktadırlar. Bazı firmalarımız, Bangladeş'te yerleşik ofisler açarken bazıları ise fabrikalarını Bangladeş'te açmaktadırlar. Bu çerçevede tekstil hazır giyim, halıcılık, eğitim, yazılım gibi alanlarda 10 civarında firmamız Bangladeş'te faaliyet göstermektedir.

Türk tekstil sektörünün maliyetler nedeniyle daha yüksek katma değerli ürünlerin üretimine yönelmesi ve bu sırada tişört vb. düşük maliyetli ürünlere yönelik talebi Bangladeş başta olmak üzere maliyet avantajı daha yüksek ülkelere ithal etmeye başlamıştır ve bu nedenle son yıllarda Türkiye'nin Bangladeş'ten yaptığı ithalat artış göstermiştir. Tekstil alımlarından kaynaklanan artışla birlikte ticaret hacminin önümüzdeki senelerde de yükselme eğilimini devam ettireceği düşünülmektedir. Aynı zamanda 2011 yılsonu itibariyle İstanbul-Dakka arasında başlayan THY seferlerinin iki ülke arasındaki ticari ilişkilere belli ölçüde ivme kazandıracığı düşünülmektedir.

Tablo 16: Türkiye'nin Bangladeş'ten İthal Ettiği Başlıca Ürün Grupları (Dolar) 2010-2012

| NO | FASIL | 2010 | 2011 | 2012 |
|----|--|-------------|-------------|-------------|
| 61 | Örme giyim eşyası ve aksesuarı | 342.726.400 | 313.880.058 | 186.107.584 |
| 62 | Örülmemiş giyim eşyası ve aksesuarı | 305.103.382 | 370.183.270 | 350.427.722 |
| 53 | Dokumaya elverişli diğer bitkisel lifler; kağıt ipliği ve kağıt ipliğinden | 176.156.150 | 179.507.700 | 179.507.700 |
| 63 | Dokunabilir maddelerden hazır eşya; takımlar; kullanılmış giyim ve dokunmuş diğer eşya; paçavralar | 4.926.515 | 7.854.632 | 4.566.414 |
| 24 | Tütün ve tütün yerine geçen işlenmiş maddeler | 4.021.591 | 3.615.707 | 3.539.578 |
| 69 | Seramik mamulleri | 3.202.351 | 4.505.986 | 7.476.354 |
| 41 | Ham postlar, deriler (kürkler hariç) ve köseleler | 2.943.273 | 1.690.353 | 2.606.460 |
| 54 | Sentetik ve suni filamentler, şeritler ve benzeri sentetik ve suni dokumaya elverişli maddeler | 1.295.683 | 300.906 | 1.235.508 |
| 40 | Kauçuk ve kauçuktan eşya | 1.248.521 | 1.180.032 | 1.562.834 |
| 64 | Ayakkabılar, getrler, tozluklar ve benzeri eşya; bunların aksamı | 872.721 | 1.532.133 | 1.817.770 |

Kaynak: <http://tuikapp.tuik.gov.tr/disticaretapp/menu.zul> (31.03.2013).

2. Havayolu İle İthalat

Aşağıdaki tabloda Türkiye İstatistik Kurumu Başkanlığı Bilgi Dağıtım ve İletişim Daire Başkanlığı'ndan elde edilen EK-1 ve EK-2'de yer alan Türkiye'nin Bangladeş'e havayoluyla gerçekleşmiş olan Türk ve yabancı bayrak ayrıntısında mevcut olan 2002-2012 yılları fasıl, miktar ve dolar bazında ithalat bilgileri verilmektedir

Tablo 17: Türkiye'nin Bangladeş'ten Havayolu İle İthalatı 2002-2012

| | İTHALAT DEĞER (DOLAR) | | | İTHALAT MİKTAR (KG) | | |
|------|-----------------------|------------|------------|---------------------|---------|-----------|
| | TÜRK | YABANCI | TOPLAM | TÜRK | YABANCI | TOPLAM |
| 2002 | 378.825 | 67.334 | 446.159 | 31.304 | 2.786 | 34.090 |
| 2003 | 551.137 | 250.356 | 801.493 | 16.941 | 13.225 | 30.166 |
| 2004 | 2.128.903 | 534.673 | 2.663.576 | 68.877 | 27.315 | 96.192 |
| 2005 | 2.691.862 | 2.342.876 | 5.034.738 | 124.264 | 136.719 | 260.983 |
| 2006 | 8.792.659 | 8.054.864 | 16.847.523 | 437.198 | 390.121 | 827.319 |
| 2007 | 9.588.525 | 8.239.155 | 17.827.680 | 426.421 | 308.588 | 735.009 |
| 2008 | 38.621.146 | 12.807.389 | 51.428.535 | 1.612.308 | 447.188 | 2.059.496 |
| 2009 | 45.567.231 | 14.019.527 | 59.586.758 | 1.811.297 | 525.438 | 2.336.735 |
| 2010 | 56.134.881 | 18.896.718 | 75.031.599 | 2.231.172 | 807.096 | 3.038.268 |
| 2011 | 66.487.293 | 18.321.832 | 84.809.125 | 2.492.280 | 673.742 | 3.166.022 |
| 2012 | 51.451.883 | 10.206.019 | 61.657.902 | 1.864.825 | 399.287 | 2.264.112 |

Kaynak: T.C. Türkiye İstatistik Kurumu Başkanlığı Bilgi Dağıtım ve İletişim Daire Başkanlığı verileri esas alınarak hazırlanmıştır. (Bkz.: EK-1,EK-2).

T.C. Türkiye İstatistik Kurumu Başkanlığı Bilgi Dağıtım ve İletişim Daire Başkanlığından elde edilen verilere göre: Türkiye'nin Bangladeş'ten 2002 yılı ithalat değeri 31.966.524 dolar olarak gerçekleşirken bu ithalatın sadece 446.334 doları havayolu ile yapılmıştır. Havayolu ile 208.424 dolar değerinde örme giyim eşyası ve aksesuarı, 149.029 dolar değerinde elektrikli makine ve cihazlar ve 66.276 dolar değerinde Ham postlar, deriler (kürkler hariç) ve köseleler başlıca taşınan ürün grupları olmuştur. (Bkz.: EK-1, EK-2).

2003 yılı havayolu ile ithalat 801.493 dolara yükselmiştir ve bu yıl itibariyle 381.428 dolar değerinde örme giyim eşyası ve aksesuarı, 238.095 dolar değerinde elektrikli makine ve cihazlar ve 128.653 dolar değerinde ham postlar, deriler (kürkler hariç) ve köseleler sırası ile havayolu ithal edilmiştir. (Bkz.: EK-1, EK-2).

Havayolu ile ithalat 2004 yılında bir önceki yıla göre 1.862.083 dolar artış göstermiştir. 2004 yılında havayolu ile ithali yapılan en önemli ürün grubu 1.124.966 dolar ile örülmemiş giyim eşyası ve aksesuarı ve 1.002.226 dolar değerinde örme giyim eşyası ve aksesuarıdır. (Bkz.: EK-1, EK-2).

Türkiye ile Bangladeş arasındaki ticaret hacminin artması ile birlikte havayolu ile ithalat değerinde de artış kaydedilmiştir. Zira 2005 yılı havayolu ile ithalat değeri 5.034.738 dolar seviyesine yükselmiş olup, 2.483.582 dolar değerinde örme giyim eşyası ve aksesuarı ve 2.245.432 dolar değerinde örülmemiş giyim eşyası ve aksesuarı başlıca ürün grupları olarak yer almıştır. (Bkz.: EK-1,EK-2).

Türkiye'nin 2006 yılı ithalatı 168.426.575 dolar olarak gerçekleşirken aynı yıl içerisinde toplam ithalatın %10'una karşılık gelen 16.847.523 dolarlık bölümü havayolu ile yapılmıştır. Havayolu ile ithalatın %71'ine karşılık gelen bölümü 11.964.892 dolar değerinde örme giyim eşyası ve aksesuarı ve %25'ine karşılık gelen 4.279.337 dolarlık kısmı örülmemiş giyim eşyası ve aksesuarından meydana gelmiştir. (Bkz.:EK-1, EK-2).

2008 yılı havayolu ile ithalat değeri bir önceki yıla göre yaklaşık %290 artış göstermek suretiyle 51.428.535 dolar seviyesine yükselmiştir. Aynı yıl içerisinde Türkiye'nin ithalatı 447.708.674 dolar olarak gerçekleşmiştir. 2008 yılı ithalatında 2.8777.063 dolar değerinde 'örme giyim eşyası ve aksesuarı' ve 22.300.487 dolar değerinde 'örülmemiş giyim eşyası ve aksesuarı' havayolu ile ithal edilmiştir. (Bkz.:EK-1, EK-2).

2010 yılına gelindiğinde ise havayolu ile ithalat değeri 14.444.841 dolar artış kaydetmiştir. 42.579.678 dolar değerinde örme giyim eşyası ve aksesuarı ve 31.708.237 dolar değerinde örülmemiş giyim eşyası ve aksesuarı aynı yıl içerisinde havayolu ile ithal edilen ürün grubudur. 2010 yılı itibariyle Türkiye'nin örme giyim eşyası ve aksesuarı ithalatı 342.726.400 dolar, örülmemiş giyim eşyası ve aksesuarı ithalatı da 305.103.382 dolar olarak gerçekleşmiştir. (Bkz.:EK-1, EK-2).

Aşağıda son iki yıl içerisinde havayolu ile ithal edilen başlıca ürün grupları karşılaştırmalı olarak verilmektedir.

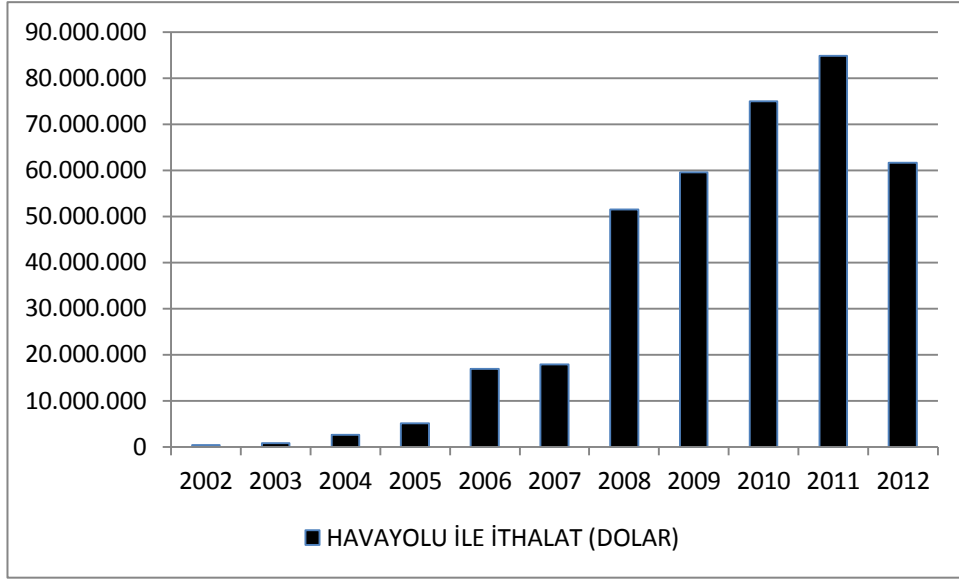
Tablo 18: Bangladeş'ten Havayolu ile İthal Edilen Başlıca Ürün Grupları**2011-2012**

| NO | FASIL ADI | 2011 | | 2012 | |
|----|---|------------------|----------------|------------------|----------------|
| | | DEĞER (DOLAR) | MİKTAR (KG) | DEĞER (DOLAR) | MİKTAR (KG) |
| 62 | Örülmemiş giyim eşyası ve aksesuarı | 50.281.585 | 1.853.355 | 44.943.990 | 1.646.917 |
| 61 | Örme giyim eşyası ve aksesuarı | 33.430.679 | 1.276.394 | 15.510.262 | 573.445 |
| 41 | Ham postlar, deriler (kürkler hariç) ve köseleler | 703.330 | 25.067 | 715.760 | 28.445 |
| 30 | Eczacılık ürünleri | 75.952 | 1.080 | 3.094 | 71 |
| 90 | Optik, fotoğraf, sinema, ölçü, kontrol, ayar, tıbbi, cerrahi alet ve cihazlar; bunların aksam, parça ve aksesuarı | 85.785 | 298 | 107.197 | 367 |
| 64 | Ayakkabılar, getrler, tozluklar ve benzeri eşya; bunların aksamı | 68.743 | 2.453 | 3.122 | 106 |
| 39 | Plastikler ve mamulleri | 40.960 | 2.505 | 177.442 | 8.022 |
| 71 | İnciler, kıymetli veya yarı kıymetli taşlar, kıymetli metaller; taklit mücevherci eşyası; metal paralar | 39.437 | 955 | | |
| 48 | Kağıt ve karton; kağıt hamurundan, kağıttan veya kartondan eşya | 31.021 | 1.832 | 24.359 | 1.894 |

Kaynak: T.C. Türkiye İstatistik Kurumu Başkanlığı Bilgi Dağıtım ve İletişim Daire Başkanlığı verileri esas alınarak hazırlanmıştır. (Bkz.:EK-1, EK-2).

Aşağıdaki grafikte de görüldüğü üzere 2011 yılında Türkiye'nin Bangladeş'ten yaptığı ithalat 895.967.134 dolar ile en yüksek seviyede gerçekleşirken 84.809.125 dolar değerinde ithalat havayolu ile gerçekleşmiştir. 2012 yılında ise genel ithalat değerinde meydana gelen azalmaya bağlı olarak havayolu ile ithalat değeri de 61.657.902 dolar seviyesine gerilemiştir.

Şekil 5: Türkiye'nin Bangladeş'e Havayolu İle İthalatı 2002-2012



Kaynak: T.C. Türkiye İstatistik Kurumu Başkanlığı Bilgi Dağıtım ve İletişim Daire Başkanlığı verileri esas alınarak hazırlanmıştır. (Bkz.:EK-1, EK-2).

D. Turizm ve Havayolu Ulaştırması

Aşağıdaki tabloda 2000-2011 yılları arası Türkiye'ye seyahat eden Bangladeş vatandaşlarının sayısı ve ulaşım vasıtaları verilmektedir. T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı, sınır giriş-çıkış istatistiklerine göre Türkiye'ye gelen ziyaretçi sayısı devamlı olarak artış göstermiştir. Buna göre 2000 yılında toplam ziyaretçi sayısı sadece 209 iken 2011 yılı itibariyle 6168 kişiye yükselmiştir. Havayolu taşımacılığına olan talep yıllar itibariyle düzenli olarak artmıştır¹⁷³.

¹⁷³ <http://www.ktbayirimisletmeler.gov.tr/TR,9854/sinir-giris-cikis-istatistikleri.html> (31 Mart 2013).

**Tablo 19: Bangladeş'ten Türkiye'ye Gelen Ziyaretçi Sayısı ve Ulaşım Şekli
2000-2011**

| YIL | TAŞIT ARACI | | | | TOPLAM |
|------|-------------|----------|----------|-----------|--------|
| | HAVAYOLU | KARAYOLU | TRENYOLU | DENİZYOLU | |
| 2000 | 209 | 59 | 1 | 23 | 292 |
| 2001 | 680 | 27 | 2 | 72 | 781 |
| 2002 | 781 | 37 | 4 | 44 | 866 |
| 2003 | 1.979 | 31 | 4 | 41 | 2.055 |
| 2004 | 2.650 | 41 | 1 | 43 | 2.735 |
| 2005 | 2.774 | 33 | 2 | 130 | 2.939 |
| 2006 | 2.985 | 41 | 7 | 95 | 3.128 |
| 2007 | 2.223 | 45 | 1 | 82 | 2.351 |
| 2008 | 2.878 | 26 | 1 | 45 | 2.950 |
| 2009 | 3.475 | 35 | 16 | 73 | 3.599 |
| 2010 | 2.074 | 47 | - | 69 | 2.190 |
| 2011 | 4.640 | 45 | - | 1.483 | 6.168 |

Kaynak: <http://www.ktbayatirimisletmeler.gov.tr/TR,9854/sinir-giris-cikis-istatistikleri.html> (31.03.2013). T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı, Sınır Giriş-Çıkış İstatistikleri esas alınarak hazırlanmıştır.

Türk Hava Yolları, 26 Aralık 2010 tarihi itibarıyla Karaçi aktarmalı İstanbul–Dakka İstanbul seferleri haftada 4 frekans olarak uygulamaya başlamıştır¹⁷⁴. Türkiye ve Bangladeş arasındaki bağlantılar bakımında bu uçuşlar büyük önem arz etmektedir. THY'nin seferleri sadece ekonomik açıdan değil sosyal, turizm ve kültürel açıdan da iki toplumun birbirini tanması ve ilişkilerin geliştirilmesi için büyük katkı sağlayacaktır.

Tablodan da görüleceği üzere 2011 yılında Türkiye'ye gelen ziyaretçi sayısı bir önceki yıla göre %181,6 artış göstermek suretiyle 6168 kişiye ulaşmıştır. 2011 yılı itibarıyla havayolu ise seyahat edenlerin sayısı ise bir önceki yıla göre 2566 kişi artış göstererek 4640 kişiye ulaşmıştır. Turizm Bakanlığı 2012 yılı geçici verilerine göre Türkiye'ye gelen Bangladeş vatandaşı ise 6.652 kişi olarak gerçekleşmiştir.

Türkiye ile Bangladeş arasında 12 Nisan 2012 tarihinde Ankara'da imzalanan anlaşma gereği, geçerli diplomatik, hizmet/resmi ve hususi pasaport hamili her iki ülke vatandaşları, birbirlerinin ülkesine yapacakları son 180 gün içerisinde 90 günü aşmayan

¹⁷⁴Buna göre Türk Hava Yolları; Haftada 4 frekans olarak icra edilen İstanbul–Dakka seferlerini 31 Mart 2013 tarihi itibarıyla 5 frekans, 2 Haziran 2013 tarihi itibarıyla 7 frekans olarak uygulayacaktır.

seyahatleri vizeden muaf tutulmuştur¹⁷⁵. Ekonominin küresel bir boyut kazandığı ve ekonomik ve ticari sınırların kalktığı günümüzde, vize uygulamasının kaldırılması her iki ülke arasında iş hacminin artmasına, ticaretin canlanmasına ve turizm amaçlı ilişkilerin karşılıklı olarak gelişmesine katkıda bulunacaktır.

II. TÜRKİYE-ENDONEZYA TİCARİ İLİŞKİLERİNDE HAVAYOLU TAŞIMACILIĞI

A. Ticari İlişkiler

Endonezya stratejik konumu, tabii ve beşerî potansiyeli gibi özellikleri dolayısıyla Uzakdoğu'nun en büyük ve önemli ülkelerinden biridir. Endonezya, Türkiye'nin de üyesi olduğu D-8 ülkeleri içindedir. Endonezya ile 16.yy da Osmanlı İmparatorluğu'nun Aceh Sultanlığına yardımı ile başlayan ikili ilişkiler 1990'lara kadar belirgin bir varlık gösterememiştir. 1990'lı yıllarda ikili ilişkilerin arttırılmasına yönelik olarak karşılıklı ziyaretler ve paylaşılan ortak değerlere karşın ikili ticari ve ekonomik ilişkiler uzun yıllar var olan potansiyelin çok altında kalmıştır.

Türkiye ile Endonezya arasında 1982 yılında imzalanan Ekonomik ve Teknik İşbirliği Anlaşması ile ekonomik ilişkilerimizdeki yasal temel oluşturulmuştur. Ayrıca, 1997 yılında imzalanan Yatırımların Karşılıklı Teşviki ve Çifte Vergilendirmenin Önlenmesi Anlaşmaları iki ülke arasında ekonomik-ticari ilişkileri kolaylaştırmıştır. İki ülke arasında 1982 yılında Karma Ekonomik Komisyon (KEK) kurulmuş ve ilk toplantısını aynı yıl gerçekleştirmiştir. KEK Toplantılarının sonuncusu olan 6. Toplantı 17-18 Eylül 2008 tarihinde Ankara'da yapılmış ve toplantıların bu yıldan itibaren iki yılda bir düzenli olarak yapılmaya başlanmasına karar verilmiştir.

1995 yılında iki ülke özel sektörleri arasında Türkiye Endonezya İş Konseyi kurulmuştur. Aynı yıl yapılan ilk toplantıdan sonra uzun süre işlevsiz kalan İş Konseyi

¹⁷⁵Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti İle Bangladeş Halk Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Diplomatik, Hizmet/Resmi Ve Hususi Pasaport Hamilleri İçin Vizelerin Karşılıklı Olarak Kaldırılmasına Dair Anlaşma, T.C. **Resmî Gazete**, **Karar Sayısı: 2012/3276**, 28 Haziran 2012 Perşembe.

2006 yılında yeniden canlandırılmış ve 2. toplantı 2006 yılının Ekim ayında Cakarta'da, 3. toplantı ise 17 Eylül 2008 tarihinde İstanbul'da yapılmıştır. İş Konseyi Toplantılarının her yıl düzenli olarak yapılması konusunda mutabakata varılmıştır.

Endonezya'daki Türk yatırımları daha ziyade tekstil ve madencilik alanlarında yoğunlaşmıştır. Buradaki yatırımların toplamı yaklaşık 50 milyon dolardır. Endonezya'nın Türkiye'deki yatırımları ise 150 bin dolar civarında olup, faaliyet gösteren firma sayısı 2'dir. Üst düzeyli devlet yetkilileri ve yatırım uzmanlarından oluşan bir heyet, karşılıklı yatırımların teşvik edilmesi ve Türkiye'deki yatırım olanakları konusunda Endonezya iş çevrelerini bilgilendirmek maksadıyla 2007 Mayıs ayında Endonezya'yı ziyaret etmiştir¹⁷⁶.

İki ülke arasındaki ekonomik ilişkilerin yasal zemini Ticaret Anlaşması (1959), Ekonomik ve Teknik İşbirliği Anlaşması (1982), Çifte Vergilendirmenin Önlenmesi Anlaşması (1997), Yatırımların Karşılıklı Teşviki ve Korunması Anlaşması (1997) dâhil büyük oranda tamamlanmıştır.

Endonezya'nın da içinde bulunduğu Uzakdoğu ülkeleriyle ikili ticaretin geliştirilmesi, ticarete konu olan ürün çeşitliliğinin genişletilmesi ve Türkiye aleyhine seyreden ticaret açığının kapatılmasını sağlamak üzere 2006 yılında Asya Pasifik Ülkeleriyle Ticari ve Ekonomik İlişkilerin Geliştirilmesi Stratejisi benimsenmiştir¹⁷⁷. Söz konusu strateji Dış Ticaret Müsteşarlığı ile ortaklaşa uygulanmaktadır.

Ayrıca Cumhurbaşkanı Sayın Abdullah Gül'ün davetlisi olarak 29 Haziran 2010 tarihinde Endonezya'dan Devlet Başkanı, 10 Bakan ve çok sayıda Endonezyalı yetkilinin ülkemize yaptıkları ziyaret sırasında sekiz önemli anlaşma imzalanmıştır. Endonezya ile imzalanan anlaşmalar şu şekildedir: Teknik İşbirliği Alanında Mutabakat Muhtırası, Savunma Sanayi İşbirliği Anlaşması, Küçük ve Orta Ölçekli İşletmeler Arasında İşbirliğine Dair Mutabakat Muhtırası, Kültür Değişim Programı, Deniz Taşımacılığı Anlaşması, İşgücünün Geliştirilmesine Dair Mutabakat Muhtırası, Yatırım Destek Mutabakat Muhtırası, TRT ile Endonezya Cumhuriyeti Televizyonu arasında

¹⁷⁶ D-8 Bülten, Yeni Bir Dünya, Endonezya, 20 Eylül 2008, <http://www.d8bulten.com> (15 Mart 2013).

¹⁷⁷ Dünya ekonomisinin en önemli ağırlık merkezlerinden biri olan ve uluslararası alanda siyasi etkinliği hızla artan Doğu Asya ve Pasifik bölgesiyle ilişkilerin geliştirilmesi, Türk dış politikasının öncelikli hedefleri arasında yer almaktadır. Türkiye'nin geçtiğimiz yıllarda "Asya-Pasifik bölgesine açılım" adı altında uygulamaya koyduğu politika, son dönemde hız ve derinlik kazanmıştır.

Haber ve Program Değişiminde İşbirliğine Dair Mutabakat Muhtırası. Ayrıca iki ülke arasında vizelerin tamamen kaldırılması yönünde çalışma başlatılması kararı alınmıştır.

B. Hava Ulaştırma Faaliyetleri

Türkiye ve Endonezya Sivil Havacılık Otoriteleri, 18 Haziran 2010 tarihinde Ankara'da bir araya gelerek Havacılık Anlaşması imzalamışlardır. Sivil Havacılık Genel Müdürü Dr. Ali ARIDURU ve Endonezya Sivil Havacılık Otoritesi Hava Ulaştırma Genel Müdürü Tri S. SUNOKO başkanlığında gerçekleştirilen ikili havacılık müzakerelerinde mevcut anlaşma günün koşullarına göre revize edilmiştir. Müzakereler sonunda imzalanan Mutabakat Zaptı ile her iki ülkeden bir havayolunun uçmasına imkân veren eski anlaşma, birden fazla havayolunun uçuşuna olanak verecek şekilde çoklu tayine dönüştürülmüştür.

Anlaşmaya göre¹⁷⁸ Türk havayolu işletmelerine Endonezya'daki mevcut uçuş noktası Jakarta'ya ilave olarak Denpasar (Bali) ile sonradan belirlenecek bir noktaya sefer gerçekleştirme hakkı verilirken, Endonezyalı havayolu işletmelerine de İstanbul'un yanı sıra Ankara ve Antalya'ya tarifeli sefer yapma hakkı tanınmıştır.

Türkiye için Singapur, Bangkok ve sonradan belirlenecek bir nokta ara noktalar olarak belirlenirken, üç öte noktanın daha sonra belirlenmesine karar verilmiştir. Endonezya tarafı için de 3'er ara ve öte noktaların daha sonra belirlenmesi konusunda anlaşma sağlanmıştır.

Türkiye ile Endonezya arasında toplamda haftalık 4 frekans olan tarifeli yolcu seferleri sayısı, her iki ülke tarafından tayin edilen havayolu işletmelerince kullanılmak üzere haftada 14 frekansa yükseltilmiştir. Ayrıca tayin edilen havayollarına belirlenen hatlarda 14 frekans kargo seferi yapma hakkı tanınmıştır.

Taraflar ayrıca, Türk ve Endonezyalı taşıyıcıların ortak uçuşlar yapmasına imkân tanıyan bir metin üzerinde de mutabakata varmışlardır.

Türk Hava Yolları, 20 Temmuz 2009 tarihinden itibaren Endonezya'nın başkenti Cakarta'ya haftanın beş günü sefer düzenlemektedir. Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü

¹⁷⁸ Endonezya ile Türkiye Arasında İkili Havacılık Anlaşması, 2010, http://web.shgm.gov.tr/kurumsal.php?page=haberler&id=1&haber_id=1264 (31 Mart 2013).

tarafından onaylanan uçuş programına göre; daha önce İstanbul-Singapur arasında karşılıklı gerçekleştirilen seferler, 20 Temmuz'dan itibaren İstanbul-Singapur-Cakarta şeklinde düzenlenecek.

Cakarta'ya düzenlenecek seferlerin, Endonezya'nın da içinde bulunduğu D-8 Ülkeleri ile olan ekonomik ve ticari ilişkilere önemli katkı sağlayacağı düşünülmektedir. Zira yeni uçuş noktalarının belirlenmesi, sefer artışı ve çoklu tayinin yanı sıra kargo taşımacılığı, kod paylaşımı, bakım ve eğitim alanında işbirliği yapılmasına dair maddeler de içeren ikili havacılık anlaşmaları, Türkiye'nin bu ülkelerle ekonomik ve ticari ilişkilerinin gelişmesi açısından önem arz etmektedir.

C. Dış Ticaret

Diğer birçok Uzakdoğu ülkesiyle olduğu gibi Endonezya ile olan ticaretinde de ticaret dengesi Türkiye'nin aleyhinde seyretmektedir. Dış Ticaret Müsteşarlığı verilerine göre:¹⁷⁹ iki ülke arasındaki ticaret hacmi istikrarlı bir şekilde artmaktadır. İki ülke arasındaki ticaret hacmi 2002 yılında 355,5 milyon dolar iken Türkiye'nin ticaret dengesi 298,4 milyon dolar seviyesindedir. 2008 yılında ihracatımızdaki yüksek orandaki artış nedeniyle dış ticaret açığımız 2007 yılına göre bir miktar azalarak 1,1 milyar dolar seviyesinde gerçekleşmiştir. 2009 yılında ise küresel kriz nedeniyle hem ihracatımızda hem de ithalatımızda azalma meydana gelmiştir. İthalatımızda daha büyük oranda bir gerileme meydana geldiği için Endonezya ile olan ticaret açığımız 766 milyon dolar seviyesine gerilerken toplam ticaret hacmimiz yaklaşık 1,3 milyar dolara gerilemiştir.

2007 yılında ihracatımız bir önceki yıla göre %104 oranında artarak 173,7 milyon dolara yükselmiştir. Aynı dönemde, ithalatımız ise % 32 oranında artarak 1,3 milyar dolara ulaşmıştır. Söz konusu artış 2008 yılında da devam etmiş, ihracatımız 2007 yılına göre %63,7 oranında artarak 284,4 milyon dolara, ithalat ise %3,5 oranında artarak 1,4 milyar dolara yükselmiştir.

Dünyadaki küresel kriz nedeniyle 2008'in son çeyreğinde karşılıklı ticaretimizdeki artış sınırlı olmuştur. 2009 yılında ise ihracatımız 250,6 milyon dolar seviyesindedir. Geçen yıla göre %11 oranında düşüş göstermiştir. 2009 yılı ithalatımız

¹⁷⁹ <http://tuikapp.tuik.gov.tr/disticaretapp/menu.zul> (02 Nisan 2013).

ise 1,016 milyon dolar olup, geçen senenin aynı dönemine göre % 28 oranında azalmıştır.

2010 yılında ise ihracatımız bir önceki yıla göre aynı kalarak 250,7 milyon dolar olarak gerçekleşmiştir. 2010 yılı ithalatımız ise 1,4 milyar dolar olup, geçen senenin aynı dönemine göre % 45,3 oranında artmıştır.

Son olarak 2012 yılı verilerine göre ihracatımız 243,6 milyon dolar olarak gerçekleşmiş bir önceki yıla göre % 28 artmıştır. İthalatımız ise 1,795 milyon dolar olarak gerçekleşmiş ve bir önceki yıla göre %32 oranında artış göstermiştir.

Tablo 20: Türkiye ile Endonezya Arasındaki Dış Ticaret (Dolar) 2002-2012

| YIL | İHRACAT | İTHALAT | DIŞ TİCARET |
|------|-------------|---------------|---------------|
| 2002 | 28.543.237 | 327.021.231 | 355.564.468 |
| 2003 | 46.970.919 | 450.353.860 | 497.324.779 |
| 2004 | 54.118.661 | 623.420.300 | 677.538.961 |
| 2005 | 80.796.815 | 750.237.615 | 831.034.430 |
| 2006 | 84.948.899 | 1.031.302.884 | 1.116.251.783 |
| 2007 | 173.735.534 | 1.359.927.601 | 1.533.663.135 |
| 2008 | 284.426.332 | 1.408.894.820 | 1.693.321.152 |
| 2009 | 248.791.221 | 1.017.887.914 | 1.266.679.135 |
| 2010 | 250.772.195 | 1.476.658.613 | 1.727.430.808 |
| 2011 | 307.971.265 | 1.931.716.806 | 2.239.688.071 |
| 2012 | 243.617.888 | 1.795.778.178 | 2.039.396.066 |

Kaynak: <http://tuikapp.tuik.gov.tr/disticaretapp/menu.zul> (02.04.2013).

Endonezya, Türkiye'nin Uzakdoğu'da en çok ticaret yaptığı 6. ülke konumundadır. İkili ticaret hacmi 2002 yılından itibaren 5,75 kat artarak 2012 yılında 2,039 milyar dolara yükselmiştir.

Endonezya, Güneydoğu Asya'ya açılmak isteyen firmalar için önemli bir potansiyel oluşturmaktadır. Aynı zamanda Türkiye'de Endonezya için Avrupa ile irtibat için bir köprü oluşmaktadır. Endonezya'da faaliyet gösteren Türk yatırımcı sayısı 14, yapılan yatırımların toplam tutarı ise 70 milyon dolar seviyesindedir. Endonezya'daki Türk yatırımları tekstil ve madencilik alanlarında yoğunlaşmış durumdadır. Bir diğer önemli yatırım alanı ise madenciliktir. Beş Türk firmasınca kömür çıkarılması konusunda yatırım yapılmış bulunmaktadır. Bu firmalar dışında ülkede imalat sanayinde küçük

ölçekli Türk yatırımcılar bulunmaktadır. Yatırımcıların işlenmiş, teknik bilgi gerektiren tarım ve sanayi ürünlerine yönelmesi daha faydalı değerlendirilmektedir. Öte yandan, 2010 yılı itibariyle Türkiye'deki Endonezya menşeli firma sayısı yalnızca 5'tir.

Tablo 21: Türkiye'nin Endonezya'ya İhraç Ettiği Başlıca Ürün Grupları (Dolar)
2010-2012

| NO | FASIL | 2010 | 2011 | 2011 |
|----|---|-------------|-------------|------------|
| 11 | Değirmencilik ürünleri; malt; nişasta; inülin; buğday gluteni | 131.270.145 | 137.586.278 | 73.563.752 |
| 24 | Tütün ve tütün yerine geçen işlenmiş maddeler | 32.581.675 | 41.858.216 | 42.452.168 |
| 84 | Kazanlar, makinalar, mekanik cihazlar ve aletler, nükleer reaktörler; bunların aksam ve parçaları | 10.815.785 | 16.879.976 | 21.575.652 |
| 28 | Anorganik kimyasallar; kıymetli metal, radyoaktif element, metal ve izotopların organik-anorganik bileşikleri | 9.668.062 | 15.567.709 | 12.403.248 |
| 52 | Pamuk | 4.493.055 | 7.520.335 | 10.158.866 |
| 25 | Tuz; kükürt; topraklar ve taşlar; alçılar, kireçler ve çimento | 6.175.628 | 8.861.883 | 10.057.136 |
| 85 | Elektrikli makina ve cihazlar, ses kaydetme-verme, televizyon görüntü-ses kaydetme-verme cihazları; aksam-parça-aksesuarı | 3.686.567 | 7.153.540 | 9.309.212 |
| 68 | Taş, alçı, çimento, amyant, mika veya benzeri maddelerden eşya | 4.142.084 | 5.260.108 | 7.876.809 |
| 87 | Motorlu kara taşıtları, traktörler, bisikletler, motosikletler ve diğer kara taşıtları; bunların aksam, parça, aksesuarı | 3.927.731 | 5.502.957 | 7.193.783 |
| 59 | Emdirilmiş, sıvanmış, kaplanmış veya lamine edilmiş dokunabilir mensucat; dokunabilir maddelerden teknik eşya | 1.569.558 | 4.205.752 | 6.904.312 |
| 57 | Hahılar ve diğer dokumaya elverişli maddelerden yer kaplamaları | 3.614.095 | 5.330.032 | 6.040.485 |
| 73 | Demir veya çelikten eşya | 1.142.989 | 2.100.800 | 4.040.703 |

Kaynak: <http://tuikapp.tuik.gov.tr/disticaretapp/menu.zul> (02.04.2013).

Endonezya'ya ihraç edilen ürünlerin başında, tütün, buğday unu, polyester lifler, pamuk, naylon esaslı mensucat, disodyumtetrobat, alüminyum hidroksit, pamuklu mensucat ürünleri, mermer traverten, demir ve çelikten eşya, feldspat, karayolu dışında kullanılan damperler, halı ve yer kaplamaları yer almaktadır.

Endonezya'ya ihracatta ilk sırada olan buğday unu/mahlût unu son beş yılda hızla ihracat artışı göstererek 116,7 milyon dolara kadar yükselmiştir. Tütün grubunun ihracatı ise 32,5 milyon dolar olmuştur.

Türkiye'nin Endonezya'ya ihracatında buğday unu ve tütün gibi tarım ve gıda ürünlerinin yanı sıra, boratlar, demir çelik ürünleri ve tekstil hammaddeleri olan suni ve sentetik lifler ile kimyasallar ön plana çıkmaktadır.

2010 yılında ihraç edilen ürünlere bakıldığında, buğday ununun 131,2 milyon doları ile ihracat içerisinde %52 oranında pay aldığı görülmektedir. Diğer önemli kalemlere ait ihracat rakamları ve ihracat içerisinde aldıkları paylar ise şöyle sıralanmaktadır. Yaprak ve tütün döküntüleri 32,5 milyon dolar ve %12,9, boratlar 7,3 milyon dolar ve % 3, diğer devamsız sentetik liflerden dokumalar 5,7 milyon dolar ve %2, kâğıt ve karton döküntü ve kırıntıları 4,6 milyon dolar ve % 1,8'dir.

1. Havayolu İle İhracat

Aşağıdaki tabloda Türkiye İstatistik Kurumu Başkanlığı Bilgi Dağıtım ve İletişim Daire Başkanlığı'ndan elde edilen EK-1 ve EK-3'de yer alan Türkiye'nin Endonezya'ya havayoluyla gerçekleşmiş olan Türk ve yabancı bayrak ayrımında mevcut olan 2002-2012 yılları fasıl, miktar ve dolar bazında ihracat bilgileri verilmektedir.

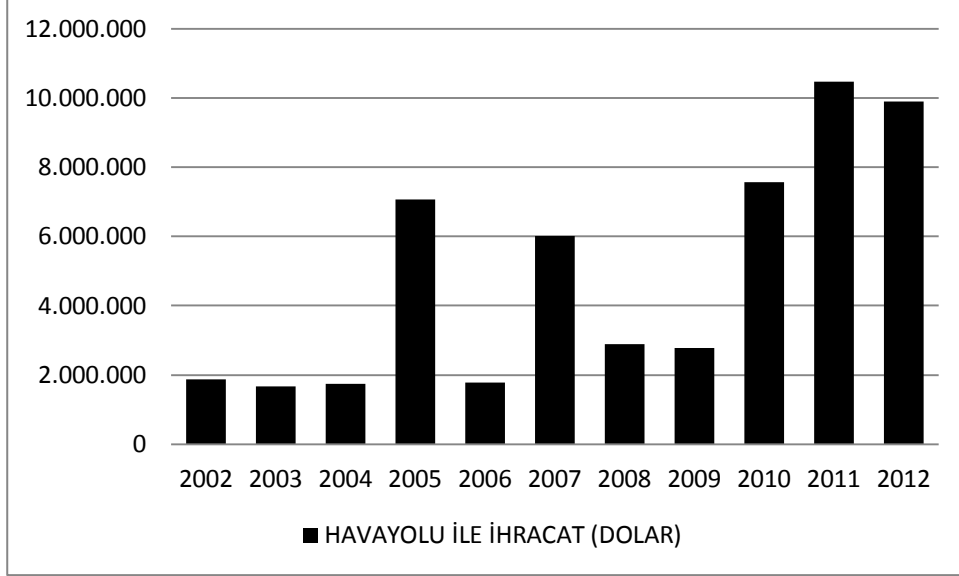
Tablo 22:Türkiye'nin Endonezya'ya Havayolu İle İhracatı 2002-2012

| | İHRACAT DEĞERİ (DOLAR) | | | İHRACAT MİKTARI (KG) | | |
|------|------------------------|-----------|------------|----------------------|---------|---------|
| | TÜRK | YABANCI | TOPLAM | TÜRK | YABANCI | TOPLAM |
| 2002 | 387.309 | 1.476.585 | 1.863.894 | 23.911 | 114.164 | 138.075 |
| 2003 | 365.900 | 1.300.484 | 1.666.384 | 23.151 | 117.229 | 140.380 |
| 2004 | 598.853 | 1.146.383 | 1.745.236 | 5.177 | 87.440 | 92.617 |
| 2005 | 1.050.351 | 6.013.194 | 7.063.545 | 46.590 | 522.120 | 568.710 |
| 2006 | 624.719 | 1.159.368 | 1.784.087 | 27.100 | 152.889 | 179.989 |
| 2007 | 1.381.038 | 4.641.873 | 6.022.911 | 16.085 | 461.620 | 477.705 |
| 2008 | 1.010.388 | 1.887.545 | 2.897.933 | 22.503 | 115.166 | 137.669 |
| 2009 | 879.175 | 1.905.968 | 2.785.143 | 37.935 | 133.415 | 171.350 |
| 2010 | 3.618.602 | 3.953.441 | 7.572.043 | 231.119 | 356.262 | 587.381 |
| 2011 | 5.413.509 | 5.055.673 | 10.469.182 | 304.973 | 373.148 | 678.121 |
| 2012 | 6.759.015 | 3.136.350 | 9.895.365 | 339.169 | 264.378 | 603.547 |

Kaynak: T.C. Türkiye İstatistik Kurumu Başkanlığı Bilgi Dağıtım ve İletişim Daire Başkanlığı verileri esas alınarak hazırlanmıştır. (Bkz.: EK-1, EK-3).

Türkiye İstatistik Kurumu Başkanlığı Bilgi Dağıtım ve İletişim Daire Başkanlığı'ndan elde edilen verilere göre 2002 yılı Türk ve yabancı bayrak taşıyıcılar toplamda 1.863.894 dolar değerinde 138 ton 75 kg ağırlığında ticari yük havayolu ile taşınmıştır. 2002 yılı Türkiye'nin toplam ihracat değerinin 28.543.237 dolar olduğu göz önünde bulundurulduğunda havayolu ile ihracat değeri % 6,5'e tekabül etmektedir. (Bkz.: EK-1, EK-3).

Şekil 6: Türkiye'nin Endonezya'ya Havayolu ile İhracatı 2002-2012



Kaynak: T.C. Türkiye İstatistik Kurumu Başkanlığı Bilgi Dağıtım ve İletişim Daire Başkanlığı verileri esas alınarak hazırlanmıştır. (Bkz.: EK-1, EK-3).

Aşağıdaki tabloda Türkiye'nin Endonezya'dan son üç yıl içerisinde gerçekleştirdiği başlıca ithal ürün grupları karşılaştırmalı olarak verilmiştir

Tablo 23: Türkiye'nin Endonezya'ya İhraç Ettiği Başlıca Ürün Grupları (Dolar)**2010-2012**

| NO | FASIL | 2010 | 2011 | 2012 |
|----|---|-------------|-------------|-------------|
| 54 | Sentetik ve suni filamentler, şeritler ve benzeri sentetik ve suni dokumaya elverişli maddeler | 212.696.429 | 288.945.050 | 346.843.110 |
| 15 | Hayvansal ve bitkisel katı ve sıvı yağlar; yemeklik katı yağlar; hayvansal ve bitkisel mumlar | 185.366.772 | 228.069.770 | 325.782.853 |
| 55 | Sentetik ve suni devamsız lifler | 298.508.052 | 333.562.117 | 268.389.184 |
| 40 | Kauçuk ve kauçuktan eşya | 202.689.564 | 367.081.902 | 229.080.927 |
| 64 | Ayakkabılar, getrler, tozluklar ve benzeri eşya; bunların aksamı | 62.384.849 | 86.107.074 | 77.944.942 |
| 85 | Elektrikli makina ve cihazlar, ses kaydetme-verme, televizyon görüntü-ses kaydetme-verme cihazları; aksam-parça-aksesuarı | 65.061.093 | 69.025.142 | 70.018.229 |
| 38 | Muhtelif kimyasal maddeler (biodizel, yangın söndürme maddeleri, dezenfektanlar, haşarat öldürücüler, vb.) | 33.603.959 | 49.613.241 | 56.603.214 |
| 48 | Kağıt ve karton; kağıt hamurundan, kağıttan veya kartondan eşya | 55.528.959 | 45.247.762 | 47.981.172 |
| 39 | Plastikler ve mamulleri | 27.510.140 | 33.858.187 | 43.620.405 |
| 84 | Kazanlar, makinalar, mekanik cihazlar ve aletler, nükleer reaktörler; bunların aksam ve parçaları | 29.669.835 | 35.095.953 | 39.485.531 |
| 80 | Kalay ve kalaydan eşya | 21.465.588 | 27.076.684 | 25.773.318 |
| 29 | Organik kimyasal ürünler | 18.288.036 | 26.698.306 | 23.614.760 |
| 47 | Odun veya diğer lifli selülozik maddelerin hamurları; geri kazanılmış kağıt veya karton (döküntü, kırıntı ve hurdalar) | 12.730.065 | 19.214.615 | 21.247.039 |
| 62 | Örülmemiş giyim eşyası ve aksesuarı | 25.232.098 | 31.853.726 | 20.904.251 |
| 52 | Pamuk | 32.291.676 | 24.500.025 | 17.235.665 |
| 94 | Mobilyalar, yatak takımları; aydınlatma cihazları; reklam lambaları, ışıklı tabelalar vb; prefabrik yapılar | 19.027.357 | 21.681.648 | 16.487.149 |

Kaynak: <http://tuikapp.tuik.gov.tr/disticaretapp/menu.zul> (02.04.2013).

Türkiye Endonezya'dan hammadde ve ara malı ithalatı gerçekleştirmektedir. Dış Ticaret Müsteşarlığı istatistiklerine göre Endonezya'dan ithal edilen ürünlerin başında palmiye yağı, kauçuk, TV alıcısının katod ışınli renkli resim tüpleri, polivinil klorür, sentetik ve suni devamsız lifler, pamuk, giriş/çıkış birimleri, hava taşıtları, radar, telsiz-uzaktan kumanda cihazı aksam ve parçaları yer almaktadır.

2010 yılı ithal değerleri esas alındığında, belli başlı ithal kalemlerini tabi kauçuk, sentetik iplik, palm yağı ve fraksiyonları, suni devamsız lifler, sentetik lif ipliği, hindistan cevizi, devamsız suni liflerden dokumalar, suni devamsız liften iplikler, ayakkabı, pamuklu dokuma, sıvanmamış kâğıt ve karton, diğer devamsız sentetik liflerden dokumalar ve sentetik devamsız liften iplikler oluşturmaktadır. 2010 yılında ithal edilen ürünlere bakıldığında, ithal kalemlerini tabi kauçuk 179,5 milyon dolar ile ithalat içerisinde %12,1 oranında pay aldığı görülmektedir. Diğer önemli kalemlere ait ithalat rakamları ve ithalat içerisinde aldıkları paylar ise şöyle sıralanmaktadır. Sentetik iplik 127,9 milyon dolar ve %8, palm yağı ve fraksiyonları 115,2 milyon dolar ve %7, suni devamsız lifler 100,1 milyon dolar ve %6, sentetik lif ipliği 84,6 milyon dolar ve %5, hindistan cevizi 63 milyon dolar ve %4'tür¹⁸⁰.

2. Havayolu İle İthalat

Aşağıdaki tabloda Türkiye İstatistik Kurumu Başkanlığı Bilgi Dağıtım ve İletişim Daire Başkanlığı'ndan elde edilen EK-1 ve EK-3'de yer alan Türkiye'nin Endonezya'dan havayoluyla gerçekleşmiş olan Türk ve yabancı bayrak ayrıntısında mevcut olan 2002-2012 yılları fasıl, miktar ve dolar bazında ithalat bilgileri verilmektedir.

¹⁸⁰ Sevilay Bayar, T.C. İhracatı Geliştirme Etüd Merkezi, **Endonezya Ülke Raporu**, Nisan 2011, s.22

Tablo 24: Türkiye'nin Endonezya'dan Havayolu İle İthalatı 2002-2012

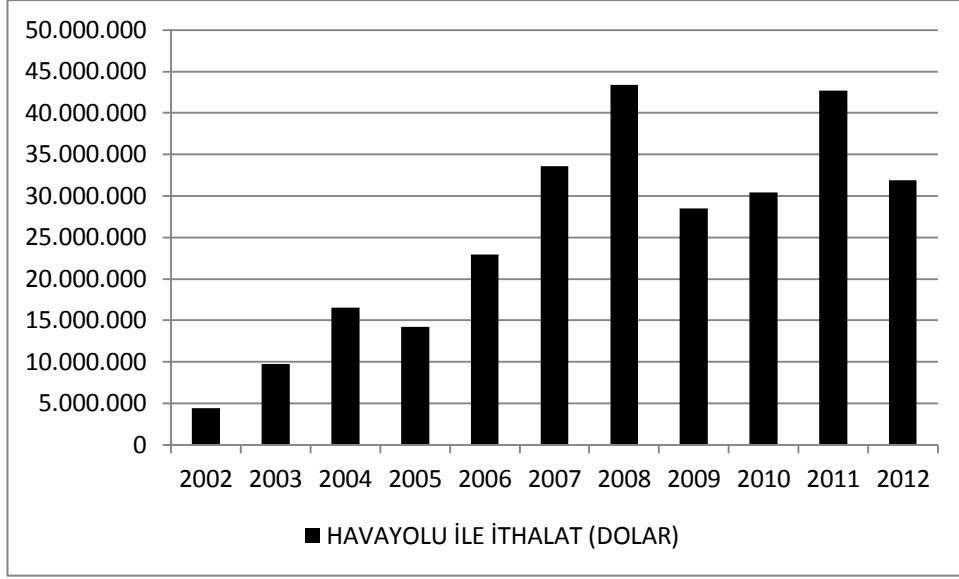
| | İTHALAT DEĞERİ (DOLAR) | | | İTHALAT MİKTARI (KG) | | |
|------|------------------------|------------|------------|----------------------|---------|---------|
| | TÜRK | YABANCI | TOPLAM | TÜRK | YABANCI | TOPLAM |
| 2002 | 3.012.138 | 1.368.706 | 4.380.844 | 47.497 | 47.566 | 95.063 |
| 2003 | 7.065.943 | 2.640.430 | 9.706.373 | 179.112 | 98.579 | 277.691 |
| 2004 | 12.982.696 | 3.575.114 | 16.557.810 | 301.143 | 84.157 | 385.300 |
| 2005 | 9.140.348 | 5.047.022 | 14.187.370 | 191.919 | 119.038 | 310.957 |
| 2006 | 12.079.044 | 10.882.318 | 22.961.362 | 273.715 | 213.610 | 487.325 |
| 2007 | 17.927.385 | 15.681.257 | 33.608.642 | 397.247 | 401.990 | 799.237 |
| 2008 | 23.370.622 | 19.995.335 | 43.365.957 | 221.041 | 693.069 | 914.110 |
| 2009 | 11.094.128 | 17.377.534 | 28.471.662 | 195.200 | 131.824 | 327.024 |
| 2010 | 18.453.046 | 11.978.647 | 30.431.693 | 433.216 | 144.917 | 578.133 |
| 2011 | 23.266.115 | 19.396.255 | 42.662.370 | 384.334 | 412.601 | 796.935 |
| 2012 | 18.677.666 | 13.233.145 | 31.910.811 | 268.935 | 85.246 | 354.181 |

Kaynak: T.C. Türkiye İstatistik Kurumu Başkanlığı Bilgi Dağıtım ve İletişim Daire Başkanlığı verileri esas alınarak hazırlanmıştır. (Bkz.: EK-1, EK-3).

2002 yılı Türkiye'nin havayolu ile ithalatı toplam 4 milyon 380 bin 844 dolar ve 95 ton 63 kg iken 2003 yılında 9 milyon 706 bin 373 dolara ve toplamda 277 ton 691 kg yükselmiştir.

2011 yılında ise havayolu ile ithalat en yüksek seviyeye 42 milyon 662 bin 370 dolara yükselmiştir. 2012 yılına gelindiğinde ise 31 milyon 910 bin 811 dolara gerilemiştir. 2002 yılı ile kıyaslandığında havayolu ile ithalatta toplam 10 katlık bir değer artışı meydana gelmiştir.

Şekil 7: Türkiye'nin Endonezya'dan Havayolu ile İthalat Değeri 2002-2012



Kaynak: T.C. Türkiye İstatistik Kurumu Başkanlığı Bilgi Dağıtım ve İletişim Daire Başkanlığı verileri esas alınarak hazırlanmıştır. (Bkz.: EK-1, EK-3).

Yukarıdaki grafikte Türkiye'nin Endonezya'dan 2002-2012 yılları arası havayolu ile ithalatında Türk ve yabancı bayrak taşıyıcılarının değerleri sunulmuştur. 2002 yılında 4.380.844 dolar değerinde ithalat havayolu ile gerçekleştirilmiştir. İlerleyen yıllarda ise havayolu ile ithalatta sürekli bir artış meydana gelmiştir.

Tablo 25: Endonezya'ya Havayolu İle İthal Edilen Başlıca Ürün Grupları**2011-2012**

| NO | FASIL | 2011 | | 2012 | |
|----|---|---------------|-------------|---------------|-------------|
| | | DEĞER (DOLAR) | MİKTAR (KG) | DEĞER (DOLAR) | MİKTAR (KG) |
| 85 | Elektrikli makina ve cihazlar, ses kaydetme-verme, televizyon görüntü-ses kaydetme-verme cihazları; aksam-parça-aksesuarı | 10.044.646 | 98.324 | 10.098.232 | 93.625 |
| 62 | Örülmemiş giyim eşyası ve aksesuarı | 7.785.081 | 178.175 | 2.036.302 | 40.416 |
| 71 | İnciler, kıymetli veya yarı kıymetli taşlar, kıymetli metaller; taklit mücevherci eşyası; metal paralar | 15.132.213 | 4.448 | 10.167.387 | 1.848 |
| 90 | Optik, fotoğraf, sinema, ölçü, kontrol, ayar, tıbbi, cerrahi alet ve cihazlar; bunların aksam, parça ve aksesuarı | 2.499.137 | 9.553 | 2.407.035 | 12.455 |
| 54 | Sentetik ve suni filamentler, şeritler ve benzeri sentetik ve suni dokumaya elverişli maddeler | 2.058.852 | 110.624 | 666.602 | 37.540 |
| 84 | Kazanlar, makineler, mekanik cihazlar ve aletler, nükleer reaktörler; bunların aksam ve parçaları | 1.291.602 | 14.832 | 1.432.639 | 16.029 |
| 61 | Örme giyim eşyası ve aksesuarı | 598.887 | 13.590 | 396.398 | 6.615 |
| 64 | Ayakkabılar, getrler, tozluklar ve benzeri eşya; bunların aksamı | 394.743 | 7.058 | 953.150 | 23.458 |
| 3 | Balıklar, kabuklu hayvanlar, yumuşakçalar ve suda yaşayan diğer omurgasız hayvanlar | 494.467 | 48.886 | 293.343 | 27.959 |
| 67 | Hazırlanmış ince ve kalın kuş tüyleri ve bunlardan eşya; yapma çiçekler; insan saçından eşya | 204.655 | 3.337 | 477.654 | 7.485 |
| 41 | Ham postlar, deriler (kürkler hariç) ve köseleler | 144.612 | 164 | 756.965 | 1.942 |

Kaynak: T.C. Türkiye İstatistik Kurumu Başkanlığı Bilgi Dağıtım ve İletişim Daire Başkanlığı verileri esas alınarak hazırlanmıştır. (Bkz.: EK-1, EK-3).

Yukarıdaki tabloda Türkiye'nin Endonezya'dan ve 2011 ve 2012 yılı havayolu ile ithalatı fasıllar halinde sunulmuştur. Buna göre 2011 yılında 15.132.213 dolar değerinde “inciler, kıymetli veya yarı kıymetli taşlar, kıymetli metaller; taklit mücevherci eşyası; metal paralar” ile 10.044.646 dolar değerinde elektrikli makina ve cihazlar, ses kaydetme-verme, televizyon görüntü-ses kaydetme-verme cihazları; aksam-parça-aksesuarı ticari mal havayolu ile taşınmıştır. 2012 yılında ise 10.167.387 dolar değerinde inciler, kıymetli veya yarı kıymetli taşlar, kıymetli metaller; taklit mücevherci eşyası; metal paralar havayolu ile nakledilmiştir.

D. Turizm ve Havayolu Taşımacılığı

Türkiye ile Endonezya turizm bakanlıkları arasında 06.10.1993 tarihinde bir “turizm işbirliği mutabakat zaptı” imzalanmıştır. Söz konusu mutabakat zaptında, iki ülke arasında eğitim ve araştırma, tanıtım faaliyetleri, toplantı, kongre, sergi ve fuarlar konularında değişim programları yoluyla işbirliğine gidilmesi ve turizm özel sektör kuruluşları arasında işbirliğinin teşvik edilmesi hususları yer almıştır¹⁸¹.

Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Endonezya Cumhuriyeti Hükümeti arasındaki Ekonomik Ve Teknik İşbirliği Karma Komisyonu Altıncı Dönem Toplantısı Mutabakat Zaptı’nda taraflar, turizm sektörünün her iki ülke ekonomisi için önemli olduğunu belirtmişlerdir. Taraflar, turizm sektöründeki işbirliğini geliştirmek amacıyla, aşağıda belirtilen alanlarda işbirliğine gidilmesi hususunda anlaşmışlardır:¹⁸²

- Turizm araştırmaları konusunda bilgi değişimi,
- Heyet değişimi,
- Turizm sektörünün geliştirilmesi amacıyla, her iki ülkenin burs programları arasında işbirliğinin teşvik edilmesi,
- Her iki ülkenin kamu ve özel sektörlerinin katılımını içeren turizm ürünlerinin araştırılması ve geliştirilmesi yer almaktadır.

Taraflar, turizm sektöründe karşılıklı yatırım yapılması konusunda her iki ülkenin yatırımcılarının teşvik edilmesi hususunda anlaşmışlardır.

240 milyon kişinin yaşadığı Endonezya’dan ülkemizi ziyaret eden kişi sayısı nüfusa oranlandığında çok düşük kalmaktadır.

¹⁸¹ Dış Ekonomik İlişkiler Kurulu, **Türk-Endonezya İş Konseyi Endonezya Ülke Bülteni**, Ankara, Kasım 2011, s.12.

¹⁸² Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Endonezya Cumhuriyeti Hükümeti Arasındaki Ekonomik ve Teknik İşbirliği Karma Komisyonu Altıncı Dönem Toplantısı Mutabakat Zaptı, **T.C. Resmi Gazete, Karar Sayısı: 2009/14561**, 19 Ocak 2009 Pazartesi.

Tablo 26: Endonezya'dan Türkiye'ye Gelen Ziyaretçi Sayısı ve Ulaşım Şekli

2000-2011

| | HAVAYOLU | KARAYOLU | TRENYOLU | DENİZYOLU | TOPLAM |
|------|----------|----------|----------|-----------|--------|
| 2000 | 1.933 | 21 | - | 1.030 | 2.984 |
| 2001 | 5.370 | 193 | 6 | 1.746 | 7.315 |
| 2002 | 7.440 | 386 | 6 | 1.777 | 9.609 |
| 2003 | 5.019 | 211 | 1 | 697 | 5.928 |
| 2004 | 6.207 | 255 | 1 | 620 | 7.083 |
| 2005 | 7.452 | 357 | 5 | 455 | 8.269 |
| 2006 | 7.757 | 339 | 7 | 790 | 8.893 |
| 2007 | 10.293 | 398 | 2 | 1.099 | 11.792 |
| 2008 | 13.203 | 349 | 4 | 2.071 | 15.627 |
| 2009 | 17.798 | 321 | 11 | 5.231 | 23.361 |
| 2010 | 21.265 | 460 | 6 | 2.618 | 24.349 |
| 2011 | 31.755 | 350 | 4 | 8.173 | 40.282 |

Kaynak: <http://www.ktbyatirimisletmeler.gov.tr/TR,9854/sinir-giris-cikis-istatistikleri.html> (03.04.2013). T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı Sınır Giriş-Çıkış İstatistikleri esas alınarak hazırlanmıştır.

Kültür ve Turizm Bakanlığı sınır istatistiklerine göre Türkiye'ye gelen yabancıların milliyetlere ve taşıt araçlarına göre dağılımı dikkate alındığında 2000 yılında Türkiye'ye gelen 2.984 Endonezya vatandaşının 1.933 adedi seyahatini havayolu ile gerçekleştirmiştir. 2001 yılında ise seyahat edenlerin sayısı 7.315 adede yükselmiş ve 5.370 kişi havayolunu tercih etmiştir. 2001 ve 2007 yılları arası ziyaretçi sayısında herhangi bir artış kaydedilmemiştir. Gelişmiş bir havayolu sistemine sahip olan Endonezya'da 179 ticari havaalanı bulunmaktadır. Bunlardan 61 tanesi büyük olarak nitelendiriliyor. Son yıllarda rekabet doğrultusunda ucuzlayan havayolu ulaşımı nedeni ile tren ve feribot yolculuğunda azalma olması dikkat çekmektedir. Ziyaretçilerin büyük çoğunluğu ulaşımını havayolu ile gerçekleştirmektedir.

Çoğunluğu Müslüman olan Endonezya'dan Türkiye'ye gelenler turistler genellikle Umre dönüşü İstanbul'u ziyaret etmektedirler. Son yıllarda Türkiye'nin tanıtımına yönelik olarak Endonezya'da gerçekleştirilen yoğun kültürel etkinlikler ve yapılan yayınlar Türkiye'yi Endonezya kamuoyunda oldukça görünür kılmıştır. Bu çerçevede turizm ilişkilerinde önemli bir gelişme yaşanmış ve Türkiye'yi ziyaret eden Endonezyalı turist sayısı 2007 yılında %33 oranında artarak 11.790'a çıkmıştır. 2011 yılı istatistikî değerleri incelendiğinde Endonezyalı ziyaretçi sayısında 2010 yılı ile

kıyaslandığında %60 artış kaydedilmiştir 2011 yılında gelen ziyaretçilerin 31.755 kişi havayolu ile seyahat ederken, havayolunu 8.173 turist ile denizyolu takip etmiştir. Türk Hava Yollarının, 20 Temmuz 2009 tarihinden itibaren Endonezya'nın başkenti Cakarta'ya haftanın beş günü sefer düzenlemeye başlaması ile birlikte Türkiye'ye gelen Endonezya vatandaşı sayısında kayda değer bir artış yaşanmış ve ilerleyen yıllarda bu sayının karşılıklı sefer sayısının artışı ile birlikte daha da gelişeceği beklenmektedir.

III. TÜRKİYE-İRAN EKONOMİK VE TİCARİ İLİŞKİLERİ VE HAVAYOLU TAŞIMACILIĞI

A. Ticari İlişkiler

İran ve Türkiye gerek taşıdıkları coğrafi konum ve komşuluk nedenleri gerekse sahip oldukları tarihi geçmiş ile uzun zamandan beri çeşitli alanlarda ilişkileri bulunan iki ülkedir. İran'daki kapalı rejimden kaynaklanan sorunlar, yaşanan siyasi krizler, korumacı ekonomi siyaseti ve buna bağlı ithalat-ihracat kontrolü, yüksek tarifeler, tarife dışı engeller, ulaşım ve sınır kapılarındaki yetersizlikler, bankacılık sistemindeki sorunlar, kara yolu ve demir yolları ağlarının yetersizliği, uçak seferlerinin sayısının düşük düzeyde kalması ve sınır kapılarında karşılaşılan sorunlar nedeni ile İran ile ekonomik ve ticari ilişkiler son yıllara kadar sınırlı düzeyde seyretmiştir¹⁸³.

Bölgeyle paylaşılan ortak tarih ve özellikle Türkiye'nin son dönemde benimsediği "Komşu Ülkelerle Sıfır Sorun Politikası" beraberinde Ortadoğu, Körfez ve Kuzey Afrika ülkeleri ile her geçen gün artan işbirliğini de getirmektedir. Bu politikanın ilk aşamasında Irak, İran ve Suriye başta olmak üzere, Ortadoğu ülkelerine odaklanılmış ve bu ülkeler ile ticari ve ekonomik ilişkilerin özel program ve projeler ile desteklenmesi sağlanmıştır. Ekonomik veriler incelendiğinde Türkiye'nin doğusundaki ülkelerin gelişme potansiyelinin daha yüksek olduğu ortaya çıkmaktadır. Petrol ve doğal gaz fiyatlarının artışı İran ve Azerbaycan gibi ülkelerin dünyadaki ekonomik yönden stratejik değerini yükseltmektedir. Türkiye'nin yönelebileceği yükselen pazarlar doğu ve kuzeyindeki ülkeler olup aynı zamanda bu bölge dünyanın en hızlı büyüyen pazarları olan Çin ve Hindistan'a olan yakınlığı nedeniyle ayrı bir önem taşımaktadır.

¹⁸³ T.C. Ekonomi Bakanlığı, Tahran Ticaret Müşavirliği, **İran İslam Cumhuriyeti Ülke Profili**, Aralık 2012,s.16.

Dışa açılmak ve petrol dışı gelirlerini artırmak isteyen İran, komşu ülkeler başta olmak üzere birçok ülke ile ekonomik ilişkilerini geliştirmek; sanayi ve turizm alanları başta olmak üzere tüm sektörlerde iş birliği yapmak istemektedirler. 2002-2012 yılları arasında Türkiye ile İran arasındaki dış ticaret ilişkilerini gösteren tablodan da görüleceği üzere, 1996 yılında gerçekleştirilen doğalgaz anlaşmasının ardından iki ülke arasında mevcut ticaret hacmi oldukça büyümüştür. 2000'li yılların başından itibaren ise ticari ilişkilerin hacmi düzenli bir yükseliş seyretmiştir fakat Türkiye aleyhine büyük bir dengesizlik söz konusudur. İran'ın nükleer meselesinin olumsuz etkisi kendini piyasada gösterse de ticari ilişkilerde bir gerileme olmamıştır.

Türkiye'nin son zamanlarda komşu ülkelerle ekonomik ve ticari konular dâhil tüm ilişkileri geliştirmek konusundaki kararlı tutumu da İran pazarında Türk iş adamlarının varlığının hâkim bir konuma ulaşmasına neden olmuştur.

B. Hava Ulaştırma Faaliyetleri

Her iki ülke arasında sivil havacılık ilişkileri Türkiye Cumhuriyeti hükümeti ile İran İslam Cumhuriyeti hükümeti arasında hava ulaştırma anlaşmasının 20 Ekim 1982 tarihinde Tahran'da imzalanması suretiyle başlamıştır. Hava Ulaştırma Anlaşması 27 Nisan 1988 tarihinde resmi gazetede yayımlanarak yürürlüğe girmiştir. Hava ulaştırma anlaşmasına göre Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ve İran İslam Cumhuriyeti Hükümeti Uluslararası Sivil Havacılık Sözleşmesinin tarafları olarak, kendi ülkeleri, arasında ve ötesinde ticarî hava servisleri kurmak ve işletmek üzere anlaşmaya varmışlardır. Bu itibarla ilk etapta Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ve İran İslam Cumhuriyeti Hükümeti tarafından tayin edilen havayolu işletmesi, İstanbul-Tahran-İstanbul, her iki yönde sefer düzenlemeye yetkili kılınmıştır.

18-21 Şubat 2007 tarihleri arasında Ankara'da gerçekleştirilen Türkiye-İran Karma Ekonomik Komisyonu 19. Dönem Toplantısı'nda, iki ülke arasındaki işbirliğinin artırılması amacıyla gerçekleştirilen heyetler arası görüşmelerde, Türkiye ile İran arasındaki mevcut sivil havacılık ilişkilerinin daha da geliştirilmesi konusunda yapılan

görüşmelerde, her iki ülkenin sivil havacılık otoritelerinin 2007 yılının ikinci yarısında müzakerelere başlaması konusunda mutabakata varılmıştır¹⁸⁴.

Türk ve İran sivil havacılık yetkilileri, 29-30 Nisan 2008 tarihlerinde Ankara'da bir araya gelerek, iki ülke arasındaki uçuşların geliştirilmesi amacıyla Mutabakat Zaptı imzalamışlardır.

Sivil Havacılık Genel Müdürü Dr. Ali ARIDURU ve İran Ulaştırma Bakan Yardımcısı Hossein KHANLARI başkanlığında gerçekleştirilen görüşmelerde; Türkiye ile İran arasındaki uçuşların karşılıklı olarak arttırılması konusunda anlaşma sağlanmıştır. Müzakereler sonunda imzalanan Mutabakat Zaptı'na göre¹⁸⁵ İstanbul Atatürk Havalimanı'ndan Tahran İmam Humeyni Havalimanı'na gerçekleştirilen mevcut 10 sefer sayısı 14'e çıkarılmıştır. 1 Eylül 2008 itibariyle başlayacak bu uçuşların yanı sıra Türkiye'deki tüm uluslararası uçuş noktalarından Mashad ve Şiraz ve ileride belirlenecek üçüncü bir noktaya gerçekleştirilmesi öngörülen sefer sayısı haftalık toplam 15 frekans olarak yeniden belirlenmiştir.

İran'dan Atatürk Havalimanı'na charter uçuş yapılmaması konusunda mutabık kalan taraflar, İran'daki noktalardan Sabiha Gökçen Havalimanı'na ve diğer tarifeli sefer noktalarına haftada 4'er frekans charter sefer yapılması konusunda anlaşmışlardır.

Mutabakat Zaptı ile ayrıca, İstanbul-Tahran hattındaki kargo uçuşlarındaki sefer kısıtlamaların kaldırılmasına da karar verilmiştir. Böylece iki ülke arasındaki kargo uçuşları da tamamen serbestleştirilmiştir.

Türkiye'nin dış hat uçuş ağını genişletmek amacıyla diğer ülkelerle sivil havacılık müzakerelerini sürdüren Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü (SHGM) yetkilileri, Türkiye ile İran arasındaki Hava Ulaşım Anlaşması'nı güncellemek üzere İranlı yetkililerle bir araya gelmişlerdir.

Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü'nün ev sahipliğinde, İran Sivil Havacılık yetkilileri ve Dışişleri Bakanlığı temsilcisinin katılımıyla 30-31 Ocak 2012 tarihlerinde Ankara'da gerçekleştirilen müzakereler sonucunda, sefer sayılarındaki artış başta olmak üzere çeşitli konularda anlaşma sağlanmıştır.

¹⁸⁴ http://web.shgm.gov.tr/kurumsal.php?page=haberler&id=1&haber_id=76 (1 Şubat 2013).

¹⁸⁵ http://web.shgm.gov.tr/kurumsal.php?page=haberler&id=1&haber_id=251 (1 Şubat 2013).

Böylelikle, Türkiye ve İran arasındaki ikili hava ulaştırma anlaşması revize edilerek, iki ülke arasında haftada 39 olan mevcut uçak seferleri 63 frekansa yükseltilmiştir. Söz konusu frekanslar; her iki ülke tarafından tayin edilen havayolu işletmelerince kullanılmak üzere, İstanbul-Tahran hattında haftada 28 frekans, İstanbul-Tebriz hattında haftada 7 frekans, Tahran-Ankara hattında 7 frekans, İstanbul-Meşed ve İstanbul-Şiraz hatlarında 5 frekans ve daha sonra belirlenecek diğer hatlarda 11 frekans olacak şekilde düzenlenmiştir¹⁸⁶.

Ayrıca, Tahran Payam Havaalanı'nın Türk taşıyıcıların kargo seferleri, Sabiha Gökçen Havalimanı'nın ise İranlı taşıyıcıların yolcu seferleri gerçekleştirmeleri için tarifeli sefer noktaları olarak belirlenmiştir.

Tayin edilmiş havayolu işletmelerinin iki ülke arasında nokta kısıtlaması olmaksızın sınırsız tarifeli kargo seferi yapabilme hakkı da, mevcut anlaşmada olduğu gibi aynı şekilde muhafaza edilmiştir. Anlaşma gereği İstanbul-Tahran uçuşlarında kargo sınırlaması kaldırılarak, iki ülke arasında bütün kargo uçuşları serbest bırakılmıştır. Ayrıca, İran ve Türkiye heyetleri arasında Tebriz-Erzurum-Sabiha Gökçen ve Urumiye-Van-Sabiha Gökçen havaalanları arasında uçuşlar yapılması konusunun ele alındığını ve bu konularda da anlaşmaya varılmıştır. Van-Urumiye, Tebriz ve Erzurum kentlerinin sınır kentleri olması dikkate alındığında bu kentler arasında gerçekleşecek uçuşların sınır ticareti çerçevesinde ele alınması gerekmektedir¹⁸⁷.

2012 yılı içinde Türkiye'nin, İran ile yaptığı hava ulaştırma anlaşmanın önümüzdeki dönemlerde ülke turizmine büyük katkı sağlaması beklenmektedir. Zira İranlı turistlerin en çok ilgi gösterdiği ülkelerden biri olan Türkiye, geçtiğimiz yıl 1 milyonun üzerinde İranlı turisti ağırlamıştır. Uçak seferlerindeki artışa paralel olarak, Türkiye'ye ilerleyen zamanlarda çok daha fazla sayıda İranlı vatandaşın ziyaret edeceği beklenmektedir.

¹⁸⁶ Türkiye- İran Uçak Seferlerinde Artış Ve Sınırsız Kargo Anlaşması, 2012, http://web.shgm.gov.tr/kurumsal.php?page=haberler&id=1&haber_id=2066 (31 Mart 2013).

¹⁸⁷ 01 Mart 2013 tarihinde bölgenin coğrafi şartlarına uygun uçaklarla hizmet veren havayolu şirketi Borajet, ilk seferini İran İslam Cumhuriyeti'nin Urmiye kentinden Van'a yapmıştır. Van şehrinin İran ile sınır komşusu olması ve Van'ın yolcu potansiyelinin yüksek olduğu dikkate alındığında kentte turizmin ve sanayinin gelişmesi açısından karşılıklı uçuşların başlaması önemli bir adımdır.

C. Dış Ticaret

Dış Ticaret Müsteşarlığı verilerine göre¹⁸⁸; İran ile 1996 yılında 1 milyar dolar civarında olan dış ticaret hacmi, 2008 yılı itibarıyla 10 milyar doları aşmıştır. Türkiye aleyhinde seyreden dış ticaret dengesi, İran'dan doğal gaz ithalatı ile birlikte son yıllarda daha da artmış ve 2008 yılı itibarıyla 6 milyar doların üzerinde gerçekleşmiştir. 2009 yılında, küresel ekonomik krizin etkisiyle iki ülke ticaret hacminin yaklaşık 5,5 milyar dolara gerilemekle birlikte, kriz etkilerinin hızla atlatıldığı 2010 yılında hacim olarak 10,6 milyar dolar aşılmıştır. 2011 yılında ise 16 milyar dolarlık dış ticaret hacmine ulaşılmasına rağmen iki ülke arasındaki dış ticaret dengesi Türkiye aleyhine ilerlemektedir. 2012'de İran'a yapılan ihracat %176,4 artarak 9,9 milyar dolar seviyesine yükselmiştir. 2012 yılı ihracatında İran %6,5 ile en çok ihracat yapılan ülkeler sıralamasında üçüncü sırada yer almıştır.

Tablo 27: Türkiye-İran Dış Ticaret Hacmi (Dolar) 2002-2012

| YIL | İHRACAT | İTHALAT | DIŞ TİCARET HACMİ |
|------|---------------|----------------|-------------------|
| 2002 | 333.962.009 | 920.971.696 | 1.254.933.705 |
| 2003 | 533.786.239 | 1.860.682.809 | 2.394.469.048 |
| 2004 | 813.031.280 | 1.962.058.691 | 2.775.089.971 |
| 2005 | 912.940.054 | 3.469.705.759 | 4.382.645.813 |
| 2006 | 1.066.901.631 | 5.626.610.156 | 6.693.511.787 |
| 2007 | 1.441.190.094 | 6.615.393.849 | 8.056.583.943 |
| 2008 | 2.029.759.634 | 8.199.688.999 | 10.229.448.633 |
| 2009 | 2.024.546.255 | 3.405.985.565 | 5.430.531.820 |
| 2010 | 3.044.177.151 | 7.645.007.868 | 10.689.185.019 |
| 2011 | 3.589.634.590 | 12.461.532.358 | 16.051.166.948 |
| 2012 | 9.922.579.886 | 11.964.612.626 | 21.887.192.512 |

Kaynak: <http://tuikapp.tuik.gov.tr/disticaretapp/menu.zul> (02.02.2013).

Dışa kapalı ekonomik yapısı, uyguladığı dış ticaret kontrolleri, yüksek gümrük tarifeleri, tarife dışı engeller, bankacılık ve ödemeye ilişkin sorunlar, iki ülke arasındaki ulaşım ağlarının yetersizliği ve sınır kapılarında karşılaşılan sorunlar gibi engeller nedeniyle 2003 yılına kadar İran ile ticari ilişkilerin boyutu istenen düzeyde gerçekleşmemiştir. Benzer sebeplerle İran pazarında Türk firmaları ile rekabet edecek Avrupa firmalarının sayısı da sınırlıdır. Böyle bir ortamda Türkiye'nin İran ile coğrafi

¹⁸⁸ <http://tuikapp.tuik.gov.tr/disticaretapp/menu.zul> (02 Şubat 2013).

ve kültürel bağlarını kullanarak pazarda mevcut Türk malı imajını daha da geliştirmesi ve diğer ülkelere kıyasla rekabet avantajı kazanması mümkün görülmektedir. İran aynı zamanda Türkiye'nin Orta Asya pazarlarına açılan en kısa güzergâh üzerindedir.

Aşağıdaki tabloda Türkiye'nin son üç yıl içerisinde İran'a ihraç ettiği başlıca ürün grupları karşılaştırmalı olarak sunulmaktadır.

Tablo 28: Türkiye'nin İran'a İhraç Ettiği Başlıca Ürün Grupları (Dolar)

2010-2012

| NO | FASIL | 2010 | 2011 | 2012 |
|----|---|-------------|-------------|---------------|
| 71 | İnciler, kıymetli veya yarı kıymetli taşlar, kıymetli metaller; taklit mücevherci eşyası; metal paralar | 83.318.772 | 54.666.369 | 6.540.574.674 |
| 72 | Demir ve çelik | 562.512.690 | 451.713.101 | 615.414.145 |
| 84 | Kazanlar, makinalar, mekanik cihazlar ve aletler, nükleer reaktörler; bunların aksam ve parçaları | 469.300.408 | 641.280.825 | 431.424.192 |
| 39 | Plastikler ve mamulleri | 155.192.374 | 225.042.846 | 227.401.945 |
| 87 | Motorlu kara taşıtları, traktörler, bisikletler, motosikletler ve diğer kara taşıtları; bunların aksam, parça, aksesuarı | 134.886.570 | 188.043.242 | 185.799.305 |
| 85 | Elektrikli makina ve cihazlar, ses kaydetme-verme, televizyon görüntü-ses kaydetme-verme cihazları; aksam-parça-aksesuarı | 134.288.650 | 194.731.894 | 166.917.793 |
| 44 | Ağaç ve ahşap eşya; odun kömürü | 173.048.906 | 190.285.676 | 154.530.223 |
| 55 | Sentetik ve suni devamsız lifler | 68.157.259 | 100.620.017 | 123.150.370 |
| 73 | Demir veya çelikten eşya | 101.594.287 | 165.661.992 | 115.929.358 |
| 48 | Kağıt ve karton; kağıt hamurundan, kağıttan veya kartondan eşya | 50.704.217 | 71.531.728 | 103.368.207 |
| 24 | Tütün ve tütün yerine geçen işlenmiş maddeler | 19.888.912 | 39.823.704 | 101.302.456 |
| 94 | Mobilyalar, yatak takımları; aydınlatma cihazları; reklam lambaları, ışıklı tabelalar vb; prefabrik yapılar | 96.365.248 | 116.345.426 | 75.799.273 |

Kaynak: <http://tuikapp.tuik.gov.tr/disticaretapp/menu.zul> (02.02.2013).

2012 yılında Türkiye'nin İran'a ihracatında önem arz eden başlıca ürün grupları arasında; inciler, kıymetli veya yarı kıymetli taşlar, kıymetli metaller; taklit mücevherci eşyası; metal paralar, demir ve çelik kazanlar, makinalar, mekanik cihazlar ve aletler, nükleer reaktörler; bunların aksam ve parçaları, plastikler ve mamulleri, motorlu kara taşıtları, traktörler, bisikletler, motosikletler ve diğer kara taşıtları;

bunların aksam, parça, aksesuarı, elektrikli makina ve cihazlar, ses kaydetme-verme, televizyon görüntü-ses kaydetme-verme cihazları; aksam-parça-aksesuarı, ağaç ve ahşap eşya; odun kömürü, sentetik ve suni devamsız lifler, demir veya çelikten eşya, kâğıt ve karton; kâğıt hamurundan, kâğıttan veya kartondan eşya, tütün ve tütün yerine geçen işlenmiş maddeler yer almaktadır.

1. Havayolu İle İhracat

Aşağıdaki tabloda Türkiye İstatistik Kurumu Başkanlığı Bilgi Dağıtım ve İletişim Daire Başkanlığı'ndan elde edilen EK-1 ve EK-4'de yer alan Türkiye'nin İran'a havayoluyla gerçekleşmiş olan Türk ve yabancı bayrak ayrımında mevcut olan 2002-2012 yılları fasıl, miktar ve dolar bazında ihracat bilgileri verilmektedir.

Tablo 29: Türkiye'nin İran'a Havayolu İle İhracatı 2002-2012

| | İHRACAT DEĞERİ (DOLAR) | | | İHRACAT MİKTARI (KG) | | |
|------|------------------------|---------------|---------------|----------------------|-----------|-----------|
| | TÜRK | YABANCI | TOPLAM | TÜRK | YABANCI | TOPLAM |
| 2002 | 27.855.164 | 27.214.579 | 55.069.743 | 992.138 | 318.290 | 1.310.428 |
| 2003 | 1.790.354 | 8.473.100 | 10.263.454 | 270.202 | 663.626 | 933.828 |
| 2004 | 2.548.630 | 2.826.095 | 5.374.725 | 75.718 | 119.654 | 195.372 |
| 2005 | 3.081.277 | 6.595.310 | 9.676.587 | 133.743 | 413.299 | 547.042 |
| 2006 | 2.212.685 | 4.376.200 | 6.588.885 | 90.259 | 500.908 | 591.167 |
| 2007 | 11.647.095 | 13.651.588 | 25.298.683 | 1.004.095 | 550.461 | 1.554.556 |
| 2008 | 3.094.459 | 1.593.693 | 4.688.152 | 62.856 | 76.941 | 139.797 |
| 2009 | 6.729.024 | 5.484.174 | 12.213.198 | 150.903 | 442.624 | 593.527 |
| 2010 | 102.040.224 | 10.707.843 | 112.748.067 | 352.052 | 4.200.459 | 4.552.511 |
| 2011 | 51.935.176 | 52.123.046 | 104.058.222 | 413.347 | 6.373.651 | 6.786.998 |
| 2012 | 4.706.936.828 | 1.911.864.934 | 6.618.801.762 | 1.393.022 | 6.655.715 | 8.048.737 |

Kaynak: T.C. Türkiye İstatistik Kurumu Başkanlığı Bilgi Dağıtım ve İletişim Daire Başkanlığı verileri esas alınarak hazırlanmıştır. (Bkz.: EK-1, EK-4).

Türkiye İstatistik Kurumu Başkanlığı Bilgi Dağıtım ve İletişim Daire Başkanlığı verilerine göre 2002 yılında İran'a havayolu ile yapılan ihracat 55 milyon dolar değerinde gerçekleşmiştir. Hava taşıtları, uzay taşıtları ve bunların aksam ve parçaları 21.043.786 dolar, kazanlar, makinalar, mekanik cihazlar ve aletler, nükleer reaktörler; bunların aksam ve parçaları 277.446 dolar değerinde, inciler, kıymetli veya yarı kıymetli taşlar, kıymetli metaller; taklit mücevherci eşyası; metal paralar 161.957 dolar değerinde, elektrikli makina ve cihazlar, ses kaydetme-verme, televizyon görüntü-

ses kaydetme-verme cihazları; aksam-parça-aksesuarı 100.054 dolar değerinde mal havayolu ile taşınmıştır. (Bkz.: EK-1, EK-4).

2002 yılından 2009 yılına kadar havayolu ile yapılan ihracatta kayda değer bir artış yaşanmamıştır. 2010 yılına gelindiğinde ise havayolu ile yapılan ihracat 112 milyon 748 bin dolar değerine çıkmıştır. En önemli ihraç ürünü ise 83.014.969 değerinde inciler, kıymetli veya yarı kıymetli taşlar, kıymetli metaller; taklit mücevherci eşyası; metal paralardır. Aşağıda Türkiye'nin İran'a 2012 yılına ait havayolu ile gerçekleştirdiği belli başlı ihracat kalemleri sırası ile verilmiştir. (Bkz.: EK-1, EK-4).

Tablo 30: 2012 Yılı İran'a Havayolu ile İhraç Edilen Başlıca Ürün Grupları

| FASIL | DEĞER (DOLAR) | MİKTAR (KG) |
|---|---------------|-------------|
| İnciler, kıymetli veya yarı kıymetli taşlar, kıymetli metaller; taklit mücevherci eşyası; metal paralalar | 6.540.490.677 | 126.483 |
| Eczacılık ürünleri | 40.063.243 | 128.632 |
| Optik, fotoğraf, sinema, ölçü, kontrol, ayar, tıbbi, cerrahi alet ve cihazlar; bunların aksam, parça ve aksesuarı | 8.016.333 | 28.523 |
| Kazanlar, makinalar, mekanik cihazlar ve aletler, nükleer reaktörler; bunların aksam ve parçaları | 5.324.273 | 52.614 |
| Hava taşıtları, uzay taşıtları ve bunların aksam ve parçalar | 2.249.640 | 19.972 |
| Anorganik kimyasallar; kıymetli metal, radyoaktif element, metal ve izotopların organik-anorganik bileşikleri | 2.181.889 | 2.356 |
| Elektrikli makina ve cihazlar, ses kaydetme-verme, televizyon görüntü-ses kaydetme-verme cihazları; aksam-parça-aksesuarı | 3.514.612 | 28.377 |
| Mineral yakıtlar, mineral yağlar ve bunların damıtılmasından elde edilen ürünler; bitümenli maddeler; mineral mumlar | 8.111.450 | 7.404.257 |
| Debagatte ve boyacılıkta kullanılan hülasalar; tanenler; boyalar, pigmentler, vb; vernikler, vb; macunlar; mürekkepler | 810.500 | 1.638 |
| Silahlar ve mühimmat; bunların aksam, parça ve aksesuarı | 1.969.983 | 30.490 |
| Demir veya çelikten eşya | 821.697 | 22.538 |

Kaynak: T.C. Türkiye İstatistik Kurumu Başkanlığı Bilgi Dağıtım ve İletişim Daire Başkanlığı verileri esas alınarak hazırlanmıştır. (Bkz.: EK-1, EK-4).

Türkiye İstatistik Kurumundan alınan bilgiye göre, Türkiye'nin 2012 yılında 152.536.653 dolarlık ihracatının 21.785.180 dolarlık kısmı hava yolu ile taşındı. 2011 yılında ise 8.577.891 dolarlık ihracat havayolu ile taşındı. 2011 yılına göre 13 milyar 207 milyon 289 dolar artan ihracatta havayolu kullanımı, böylece yaklaşık olarak 3 katına çıkmıştır. İhracatta söz konusu dönemde hava yolu taşımacılığı, en fazla inciler,

kıymetli veya yarı kıymetli taşlar, kıymetli metaller, taklit mücevherci eşyası, metal paraların nakliyesinde kullanılmıştır. 2012 yılında İran'a ihraç edilen 6.540.574.674 değerindeki 126 ton 483 kg İnciler, kıymetli veya yarı kıymetli taşlar, kıymetli metaller; taklit mücevherci eşyası; metal paralar havayolu ile taşınmıştır¹⁸⁹.

Türkiye'nin İran'a artan altın¹⁹⁰ ihracatını, ABD ve batılı ülkelerin ambargosu nedeniyle İran para biriminin değer yitirmesi ve halkın güvenli liman olarak altına rağbet etmesinin etkili olduğu belirtilmektedir. ABD'nin İran'dan petrol alan ülkelere baskısı ile birlikte, ülkenin karşı karşıya kaldığı örtülü ambargo nedeniyle içeride fiyat artışlarının hızlandığına ve 2012 Nisan ayında yapılan devalüasyonun ardından doların yüzde 60'tan fazla değer kazandığı ve bu durumun altına talebi daha da hızlandırdığına işaret edilmektedir. İran'a ayrıca resmi yollar dışında özellikle Kapalıçarşı üzerinden önemli miktarda kayıt dışı altın ihracatı yapıldığını savunan piyasa çevreleri, dolayısıyla bu ülkeye yönelik toplam altın ihracatının çok daha büyük boyutlarda olduğu görüşü dile getirilmektedir¹⁹¹.

Türkiye'nin İran'dan ithalatında İran'ın genel ihracatına paralel bir durum söz konusudur. Türkiye'nin İran'dan ithalatında ham petrol ve petrol ürünleri en önemli yeri işgal etmektedir. Bunun yanı sıra petrol gazları ve doğalgaz, plastikler, maden cevherleri, demir ve çelik ile metaller, dokumacılık ürünleri diğer önemli ithalat kalemlerini oluşturmaktadır.

Aşağıdaki tabloda Türkiye'nin İran'dan son üç yıl içerisinde gerçekleştirdiği ithalatında başlıca ürün grupları karşılaştırmalı olarak sunulmaktadır.

¹⁸⁹ Havayolu ile ihracatta İran'ı, 4 milyar 728 milyon dolar ile Birleşik Arap Emirliği (BAE) takip etti, BAE'ye 27 bin 478 ton ürün hava yolu ile ihraç edildi. Hava yolu ile en fazla ihracat yapılan üçüncü ülke ise 1 milyar 88 milyon dolar değerinde, 8 bin 871 tonluk ürün ile İsviçre oldu. Söz konusu dönemde İngiltere'ye 795 milyon dolar değerinde, ABD'ye ise 784 milyon dolar değerinde ihraç ürünü havayolu ile taşındı.

¹⁹⁰Altın; inciler, kıymetli veya yarı kıymetli taşlar, kıymetli metaller, taklit mücevherci eşyası ve metal paralardan oluşan 71'inci fasıl kapsamında yer alıyor. Bu fasıl kapsamındaki dış ticarete altın önemli bir yer tutuyor.

¹⁹¹ İran'a altın ihracatı geleneksel tabloyu değiştirdi, www.patronturk.com, 2 Temmuz 2012, Talip Aktaş / DÜNYA

Tablo 31: Türkiye'nin İran'dan İthal Ettiği Başlıca Ürün Grupları (Dolar)**2010-2012**

| NO | FASIL | 2010 | 2011 | 2012 |
|----|--|---------------|----------------|----------------|
| 27 | Mineral yakıtlar, mineral yağlar ve bunların damıtılmasından elde edilen ürünler; bitümenli maddeler; mineral mumlar | 6.711.575.049 | 11.020.140.817 | 10.698.231.559 |
| 39 | Plastikler ve mamulleri | 335.775.991 | 457.346.992 | 471.203.448 |
| 74 | Bakır ve bakırdan eşya | 305.404.573 | 477.834.124 | 248.570.665 |
| 79 | Çinko ve çinkodan eşya | 43.456.505 | 89.322.024 | 112.365.320 |
| 29 | Organik kimyasal ürünler | 38.469.961 | 100.177.980 | 96.684.818 |
| 31 | Gübreler | 269.717 | 27.922.014 | 55.960.953 |
| 76 | Aluminyum ve aluminyumdan eşya | 26.957.619 | 69.985.373 | 46.751.226 |
| 72 | Demir ve çelik | 18.665.221 | 30.780.440 | 32.321.726 |
| 78 | Kurşun ve kurşundan eşya | 19.184.178 | 27.992.846 | 26.389.711 |
| 41 | Ham postlar, deriler (kürkler hariç) ve köseleler | 15.058.230 | 18.432.490 | 19.550.422 |
| 8 | Yenilen meyvalar ve yenilen sert kabuklu meyvalar; turunçgillerin ve kavunların ve karpuzların kabukları | 9.128.862 | 13.813.664 | 17.754.562 |

Kaynak: <http://tuikapp.tuik.gov.tr/disticaretapp/menu.zul> (02.02.2013).

İran'la Türkiye arasında, genel ticari kanallardan gerçekleşen ticarete ilaveten, resmi kayıtlara dayanmayan, yolcu beraberliği (bavul ticareti), sınır pazarları ve diğer yollardan kayıt dışı olarak gerçekleşen önemli bir ticaret hacmi bulunmaktadır. Kayıt dışı olması nedeniyle hacmi tam olarak bilinmemekle birlikte söz konusu ticaretin 150 Milyon dolar seviyesinde olduğu tahmin edilmektedir. Türkiye'den İran'a yönelik gerçekleşen kayıt dışı ihracatın; döşemelik ve perdelik kumaşlar, beyaz eşya, her türlü hazır giyim ve ayakkabı, tekstil ham ve ara maddeleri, temizlik ve gıda maddeleri,

kozmetik ürünler, oto yedek parça ve aksesuarları gibi maddelerden oluştuğu bilinmektedir¹⁹².

2. Havayolu İle İthalat

Aşağıdaki tabloda Türkiye İstatistik Kurumu Başkanlığı Bilgi Dağıtım ve İletişim Daire Başkanlığı'ndan elde edilen EK-1 ve EK-4'de yer alan Türkiye'nin İran'dan havayoluyla gerçekleşmiş olan Türk ve yabancı bayrak ayrımında mevcut olan 2002-2012 yılları fasıl, miktar ve dolar bazında ithalat bilgileri verilmektedir.

Tablo 32: Türkiye'nin İran'dan Havayolu İle İthalatı 2002-2012

| | İTHALAT (DOLAR) | | | İTHALAT MİKTAR (KG) | | |
|------|-----------------|-----------|-----------|---------------------|---------|---------|
| | TÜRK | YABANCI | TOPLAM | TÜRK | YABANCI | TOPLAM |
| 2002 | 840.424 | 436.612 | 1.277.036 | 34.289 | 31.949 | 66.238 |
| 2003 | 1.116.801 | 773.532 | 1.890.333 | 63.443 | 47.950 | 111.393 |
| 2004 | 323.215 | 436.241 | 759.456 | 23.716 | 32.939 | 56.655 |
| 2005 | 482.900 | 764.988 | 1.247.888 | 29.680 | 195.353 | 225.033 |
| 2006 | 848.323 | 749.990 | 1.598.313 | 77.708 | 109.746 | 187.454 |
| 2007 | 1.265.845 | 1.018.498 | 2.284.343 | 96.384 | 401.821 | 498.205 |
| 2008 | 1.382.166 | 2.058.232 | 3.440.398 | 39.987 | 79.631 | 119.618 |
| 2009 | 1.942.114 | 938.613 | 2.880.727 | 47.400 | 100.952 | 148.352 |
| 2010 | 1.177.941 | 1.712.243 | 2.890.184 | 36.842 | 323.222 | 360.064 |
| 2011 | 919.660 | 1.953.316 | 2.872.976 | 48.939 | 208.753 | 257.692 |
| 2012 | 2.284.556 | 1.282.687 | 3.567.243 | 39.092 | 26.946 | 66.038 |

Kaynak: T.C. Türkiye İstatistik Kurumu Başkanlığı Bilgi Dağıtım ve İletişim Daire Başkanlığı verileri esas alınarak hazırlanmıştır. (Bkz.: EK-1, EK-4).

Türkiye İstatistik Kurumu Başkanlığı Bilgi Dağıtım ve İletişim Daire Başkanlığı verilerine göre 2002 yılı verilerine göre Türkiye İran'dan 1.277.036 dolar değerinde 66 ton 238 kg miktarında ürün havayolu ile ithal etmiştir. 2003 yılında ise 1.890.333 dolar değerinde 111 ton 393 kg ham postlar, deriler (kürkler hariç) ve köseleler", halılar ve diğer dokumaya elverişli maddelerden yer kaplamaları vb. havayolu ile nakledilmiştir. 2007 yılından itibaren ise havayolu ile ithalat hem değer ve miktar bakımından hem de ürün grubu bazında artış göstermiştir. 2012 yılına

¹⁹² T.C. Kuzeydoğu Anadolu Kalkınma Ajansı, **İran Pazar Araştırma Raporu**, Erzurum,2011, s.22.

gelindiğinde ise toplam ithalat değeri bir önceki yıla göre %24 oranında bir artış ile 3.567.243 dolara yükselmiştir. (Bkz.: EK-1, EK-4).

Türkiye'nin İran'dan havayolu ile ithalatında İran'ın genel ihracatına paralel bir durum söz konusudur. Türkiye'nin İran'dan havayolu ile ithalatında; halılar ve diğer dokumaya elverişli maddelerden yer kaplamaları, kazanlar, makinalar, mekanik cihazlar ve aletler, nükleer reaktörler; bunların aksam ve parçaları, optik, fotoğraf, sinema, ölçü, kontrol, ayar, tıbbi, cerrahi alet ve cihazlar; bunların aksam, parça ve aksesuarı; elektrikli makina ve cihazlar, ses kaydetme-verme, televizyon görüntü-ses kaydetme-verme cihazları; aksam-parça-aksesuarı; yapağı ve yün, ince veya kaba hayvan kılı; at kılından iplik ve dokunmuş mensucat; İnciler, kıymetli veya yarı kıymetli taşlar, kıymetli metaller; taklit mücevherci eşyası; metal paralar; eczacılık ürünleri yer almaktadır. (Bkz.: EK-1, EK-4).

Aşağıdaki tabloda Türkiye'nin İran'dan 2012 yılına ait havayolu ile ithalatında öne çıkan ürün grupları görülmektedir.

Tablo 33: 2012 Yılı İran'dan Havayolu İle İthal Edilen Başlıca Ürün Grupları

| FASIL | DEĞER (DOLAR) | MİKTAR (KG.) |
|---|--------------------------|-------------------------|
| Elektrikli makina ve cihazlar, ses kaydetme-verme, televizyon görüntü-ses kaydetme-verme cihazları; aksam-parça-aksesuarı | 881.941 | 9.674 |
| Eczacılık ürünleri | 659.735 | 8.216 |
| Halılar ve diğer dokumaya elverişli maddelerden yer kaplamaları | 420.766 | 2.917 |
| Optik, fotoğraf, sinema, ölçü, kontrol, ayar, tıbbi, cerrahi alet ve cihazlar; bunların aksam, parça ve aksesuarı | 397.234 | 5.117 |
| Kazanlar, makinalar, mekanik cihazlar ve aletler, nükleer reaktörler; bunların aksam ve parçaları | 359.570 | 9.257 |
| İnciler, kıymetli veya yarı kıymetli taşlar, kıymetli metaller; taklit mücevherci eşyası; metal paralar | 290.726 | 6 |
| Yapağı ve yün, ince veya kaba hayvan kılı; at kılından iplik ve dokunmuş mensucat | 79.267 | 1.200 |
| Kahve, çay, paraguay çayı ve baharat | 51.678 | 80 |

Kaynak: T.C. Türkiye İstatistik Kurumu Başkanlığı Bilgi Dağıtım ve İletişim Daire Başkanlığı verileri esas alınarak hazırlanmıştır. (Bkz.: EK-1, EK-4).

D. Turizm ve Havayolu Taşımacılığı

İran turizm pazarı Türkiye için son derece önemli ve büyük bir pazar olma niteliğini her zaman korumuştur. İran sosyal, kültürel ve toplumsal yapısı itibariyle, gerek kısa gerekse uzun süreli turistik seyahatlere ilgisi ve merakı olan, gelenek ve görenekler itibariyle insanlarımız arasında benzerlikler bulunan bir ülkedir. Türkiye sahip olduğu doğal güzelliği, modern turistik tesisleri, hizmet kalitesi, kültürel zenginliği ile İran'da en önemli turizm destinasyonu olarak tanınmakta ve bilinmektedir.

Sağlık turizmi başta olmak üzere turizmin bütün kolları dikkate alındığında başta Türkiye'nin tanıtımı ve iki ülke arasındaki turizm işbirliği meselesi her iki ülkenin ekonomik ve ticari ilişkilerine katkıda bulunmaktadır.

Turizm Bakanlığı istatistiki verilerine göre¹⁹³: İran'dan Türkiye'ye gelen ziyaretçi sayısı 2000 yılından bu yana sadece 2001 ve 2006 yıllarında gerilemiştir. Bu iki yıl dışında sürekli yükselen İranlı ziyaretçi sayısı 2009 yılında yüzde 22 oranında artışla 1 milyon 383 bin kişiye ulaşmış. 2000 yılına göre artış oranı yüzde 260 olarak gerçekleşmiştir.

Sınır istatistikleri bazında İran'dan gelenler Türkiye'ye en çok gelen yabancılar arasında 5.sırada yer almaktadır. Bununla beraber, konaklama istatistiklerine göre 2008 yılında İşletme belgeli tesislerimizde konaklayan ve ortalama geceleme süreleri 3 gece olan İranlıların sayısı sadece 188 bin kişidir. TÜRSAB İran Turizm Pazarı Raporunda işletme belgeli tesislerde yapılan konaklamaların payının düşük olmasında İranlı turistlerin ev kiralama yöntemini çok kullanmaları ve Suriye'ye yaptıkları Hac ziyaretlerinde Türkiye'den transit geçmeleri rol oynadığı belirtilmiştir¹⁹⁴.

Aşağıdaki tabloda 2000–2011 yılları arası İran'dan Türkiye'ye gelen ziyaretçi sayısı ve ulaşım türüne göre karşılaştırmalı olarak sayısal değerler verilmektedir.

¹⁹³ <http://www.ktbayirimisletmeler.gov.tr/TR,9854/sinir-giris-cikis-istatistikleri.html> (05 Şubat 2013).

¹⁹⁴ TÜRSAB, İran Turizm Pazarı Raporu, Şubat 2010, <http://www.tursab.org.tr> (1 Nisan 2013).

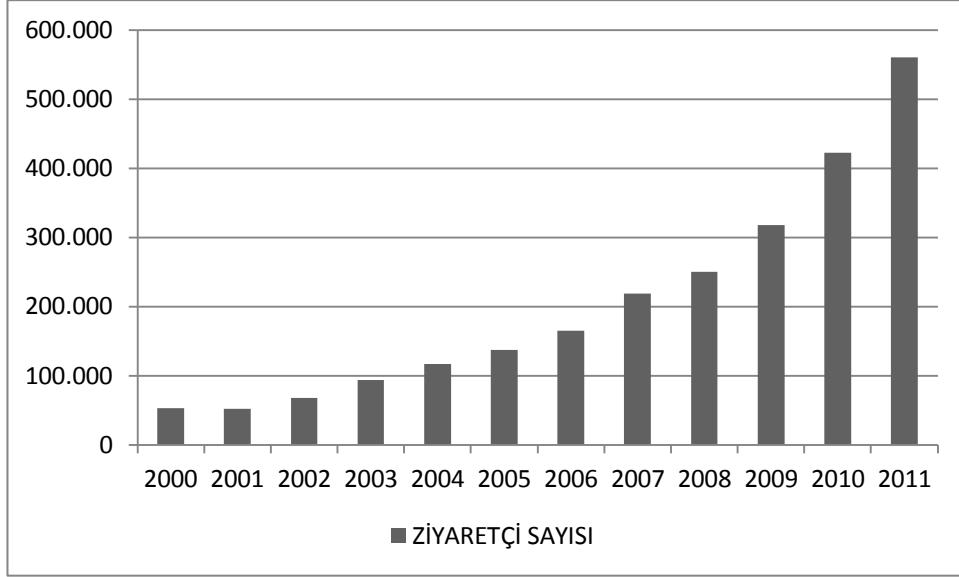
Tablo 34: İran'dan Türkiye'ye Gelen Ziyaretçi Sayısı ve Ulaşım Şekli 2000-2011

| | HAVAYOLU | KARAYOLU | TREN | DENİZYOLU | TOPLAM |
|------|----------|-----------|--------|-----------|-----------|
| 2000 | 53.294 | 325.054 | 391 | 2.138 | 380.877 |
| 2001 | 51.778 | 265.442 | 7.546 | 2.380 | 327.146 |
| 2002 | 67.835 | 356.476 | 5.486 | 2.485 | 432.282 |
| 2003 | 93.851 | 388.926 | 11.243 | 3.262 | 497.282 |
| 2004 | 117.328 | 480.871 | 27.355 | 3.171 | 628.725 |
| 2005 | 136.803 | 795.592 | 22.159 | 2.690 | 957.244 |
| 2006 | 164.792 | 675.368 | 22.610 | 3.171 | 865.941 |
| 2007 | 219.140 | 814.555 | 20.825 | 3.686 | 1.058.206 |
| 2008 | 249.886 | 855.260 | 26.714 | 3.105 | 1.134.965 |
| 2009 | 318.263 | 1.033.298 | 29.656 | 2.044 | 1.383.261 |
| 2010 | 422.551 | 1.430.146 | 30.264 | 2.136 | 1.885.097 |
| 2011 | 560.673 | 1.287.659 | 27.816 | 3.156 | 1.879.304 |

Kaynak: <http://www.ktbyatirimisletmeler.gov.tr/TR,9854/sinir-giris-cikis-istatistikleri.html> (05.02.2013). T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı, Sınır Giriş-Çıkış İstatistikleri esas alınarak hazırlanmıştır.

İran'dan Türkiye gelen turistler ulaşım aracı olarak daha ziyade karayolunu ve havayolunu tercih etmektedir. 2000 yılı istatistiklerine göre 380.877 ziyaretçinin büyük çoğunluğu 325.054 kişi karayolunu tercih etmiştir, havayolu ile seyahat edenlerin sayısı ise sadece 53.294 kişidir. Ancak artan ziyaretçi sayısı ile orantılı olarak havayolunu tercih edenlerin sayısında her geçen yıl düzenli artış meydana gelmiştir. Yukarıdaki tablodan da görüldüğü gibi 2000 yılında havayolu ile taşınan ziyaretçi sayısı toplam seyahat edenlerin yaklaşık %15'ine karşılık gelmiştir. Ancak son yıllarda havayolu taşımacılığı konusunda her iki ülkenin karşılıklı olarak vardıkları mutabakat sonucunda sefer ve frekans artışı beraberinde havayolu ile seyahat edenlerin sayısında da büyük bir artış meydana getirmiştir. 2011 yılına gelindiğinde karayolu ile taşınan yolcu sayısı 1.287.659 kişi iken havayolu ile seyahat edenlerin sayısı 560.673 kişi ile toplam ziyaretçi sayısı %30'a yükselmiştir. Aşağıdaki grafikte 2000- 2011 yılları arasında İran'dan Türkiye'ye havayolu ile seyahat edenlerin sayısında sürekli bir artış göze çarpmaktadır.

Şekil 8: Havayolu İle Seyahat Eden İranlı Ziyaretçi Sayısı 2000-2011



Kaynak: <http://www.ktbyatirimisletmeler.gov.tr/TR,9854/sinir-giris-cikis-istatistikleri.html> (05.02.2013). T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı, Sınır Giriş-Çıkış esas alınarak hazırlanmıştır.

IV. TÜRKİYE-MALEZYA TİCARİ İLİŞKİLERİNDE HAVAYOLU TAŞIMACILIĞI

A. Ticari İlişkiler

Türkiye ile Malezya arasındaki siyasi, ekonomik, ticari ve askeri ilişkiler ikili ziyaretlerde ve BM, İKÖ ve D8 gibi ortak platformlarda ele alınmaktadır. İstikrarı öne çıkaran, komşularla iyi geçinmeyi prensip edinen, ticari ilişkileri çeşitlendirip ekonomik kalkınmayı hedef alan politika öncelikleri her iki ülke için örtüşmektedir.

Türkiye'nin son dönemde Asya Pasifik, Güney ve Güneydoğu Asya bölgelerinde daha aktif bir dış politika izlemesi ve Malezya'nın da özellikle Ortadoğu ve Avrupa'ya olan ilgisinin artması iki ülkenin birbirine yaklaşmasına vesile olmaktadır.

Malezya ve Türkiye arasında ciddi anlamda politik olarak bir sorun olmadığı rahatlıkla söylenebileceği gibi, din birliğinden dolayı iki ülke halkları ve politikacıları birbirlerine hep olumlu ve ılımlı yaklaşmışlardır. Ancak, ticari ilişkiler istenilen düzeyde değildir. Zira Türkiye-Malezya Ekonomik ve Ticaret Ortak Komitesi Birinci Dönem Toplantısı'ndan bu yana ticaret hacminde görülen artış eğilimine rağmen, mevcut ticaret hacminin istenilen düzeyden uzak olduğu kaydedilmiştir. Bunun en önemli nedenleri arasında, Malezya ekonomisinde özel sektöre ilişkin ticaretin genel olarak Çinli Malezya vatandaşlarının kontrolünde olması ve coğrafik olarak Çin'in yakın olması, Malezya ile yapılan ticarete tamamlayıcı alanlardan ziyade Malezya'nın ihraç ürünleri konusunda pazarda yer edinmek zorunda olmamız ve pazara olan mesafenin uzaklığı sayılabilir¹⁹⁵. Buna ek olarak ticaret hacminin her iki ülkenin ekonomik potansiyellerine uygun olarak daha da artırabilecek kullanılmamış fırsatların var olduğu ve özel sektörün ürün çeşidinin daha da artırılması ve çeşitlendirilmesinde mümkün olan her türlü çabayı harcaması gerekmektedir.¹⁹⁶

Türkiye ile Malezya arasında Çifte Vergilendirmenin Önlenmesi Anlaşması, 1994 yılında imzalanmıştır. Genel olarak kurum ve kişilerin Malezya içerisinde veya Malezya üzerinden sağladıkları kazançların tümü vergiye tabidir. Bununla birlikte yurtdışındaki kazançlarının ülkeye transferinden, Çifte Vergilendirmenin Önlenmesi Anlaşmaları doğrultusunda vergi alınmamaktadır.

Türkiye ile Malezya arasında Yatırımların Karşılıklı Teşviki ve Korunması Anlaşması 1994 yılında imzalanmıştır. Ancak iki ülke arasında ciddi anlamda doğrudan veya dolaylı bir yabancı sermaye akışının olduğunu söylemek mümkün değildir İGEME ile Malezya'nın Dış Ticareti Geliştirme Kurumu "MATRADE" arasında 25 Şubat 1998 tarihinde bir Mutabakat Zaptı imzalanmıştır. Söz konusu anlaşma, iki ülke arasındaki ticaretin geliştirilmesi amacıyla karşılıklı bilgi alışverişi ve ihraç potansiyeli olan ürünlerin iş çevrelerine duyurulması, iki ülke ürünleriyle ilgili olarak düzenlenecek seminer ve ticari sergilerde karşılıklı yardımlaşma, kuruluşlar tarafından ticari heyet

¹⁹⁵ T.C. Malezya Büyükelçiliği Kuala Lumpur Ticaret Müşavirliği Ofisi, **Malezya 2009 Yılı Ülke Raporu**, Haziran 2010, s.132.

¹⁹⁶ Türkiye Cumhuriyeti-Malezya Ekonomik ve Ticaret Ortak Komitesi İkinci Dönem Toplantısı Mutabakat Zaptı, **T.C. Resmî Gazete, Karar Sayısı: 2008/13685**, 16 Haziran 2008 Pazartesi.

organize edilmesi ve iki ülke arasında ticaretin geliştirilmesine katkıda bulunacak diğer faaliyetlerin desteklenmesi gibi konuları içermektedir¹⁹⁷.

B. Hava Ulaştırma Faaliyetleri

Malezya ile Türkiye arasında “İkili Hava Ulaştırma Anlaşması” 13.05.1983 tarihinde Ankara’da imzalanmış olup, söz konusu anlaşmanın ara ve ileri noktalarını belirleyen Ek:1 hükümleri de, 16.01.1989 tarihinde tadil edilmiştir ve 5 Haziran 1984 tarih ve 18422 sayılı Resmi Gazetede yayımlanarak yürürlüğe girmiştir.

Yurtdışı uçuşların arttırılması ve yeni dış hat uçuş noktalarının belirlenmesi amacıyla ikili müzakere görüşmeleri yürüten SHGM, 27 Haziran 2008 tarihinde Malezya ile İkili Havacılık Anlaşması imzalamıştır. Sivil Havacılık Genel Müdür Yardımcısı Haydar YALÇIN başkanlığında Malezya'ya giden Türk heyeti ile Malezya Sivil Havacılık yetkilileri arasında gerçekleştirilen müzakereler sonucunda her iki ülke arasındaki mevcut seferlerin artırılması konusunda mutabakata varılmıştır.

Malezya'nın Putrajaya kentinde imzalanan Mutabakat Zaptına göre¹⁹⁸; iki ülke arasında mevcut iki olan sefer sayısının önümüzdeki kış tarife döneminde dörde çıkarılmasına ve 2009-2010 IATA Kış Tarife Dönemi'nden itibaren ise seferlerin haftanın her günü gerçekleştirilmesi konusunda anlaşma sağlanmıştır.

Müzakerelerde, mevcut ikili havacılık anlaşmasının günün koşullarına göre revize edilerek, havacılık emniyeti, uçuş güvenliği ve kod paylaşımı gibi ticari ilişkilere imkân sağlayacak yeni hükümler de anlaşmaya ilave edilmiştir.

Türk ve Malezya sivil havacılık yetkilileri ayrıca, yer hizmetleri, uçak bakım, eğitim, mühendislik ve diğer teknik konularda iki ülke arasında yakın işbirliğinin tesis edilmesi için anlaşmaya varmışlardır. Bununla birlikte taraflar, Türk ve Malezya havacılık otoritelerince verilen sivil havacılık alanındaki lisans ve sertifikaları karşılıklı olarak tanıma konusunda da mutabakata varmışlardır.

Havacılıkta Uzakdoğu açılımı çerçevesinde Malezya ile imzalanan havacılık anlaşmasının, Türkiye'nin son yıllarda ticaret hacminin hızla geliştiği Çin ve Hindistan

¹⁹⁷ Malezya 2009 Yılı Ülke Raporu, s.134.

¹⁹⁸ Malezya İle İkili Havacılık Anlaşması İmzalandı, 2008, http://web.shgm.gov.tr/kurumsal.php?page=haberler&id=1&haber_id=273 (31 Mart 2013).

ile olan ekonomik ilişkilerine de önemli katkı sağlaması planlanmaktadır. Türkiye'nin, Çin, Endonezya, Filipinler, Japonya, Malezya, Singapur, Tayland, Vietnam, Güney Kore, Moğolistan, Hong Kong ve Nepal olmak üzere Uzak Doğu'da 12 ülke ile ikili havacılık anlaşması bulunmaktadır. Türkiye'nin diğer ülkeler ile arasındaki ekonomik ve ticari ilişkilerin de gelişmesinde büyük rol oynayan ikili havacılık anlaşmaları, sadece frekans artışı, yeni uçuş noktalarının belirlenmesi gibi konuları değil aynı zamanda kargo taşımacılığı, kod paylaşımı, bakım ve eğitim alanında işbirliği gibi havayolu işletmeleri için oldukça önemli olan ticari meseleleri de içermektedir. Ayrıca taraflar, ilgili kurum ve kuruluşlarının, ikili ticarete konu olan ürünlerin Türk ve Malezya bayraklı hava araçları ile taşınmasına yönelik yol ve yöntemlerin araştırılması için teşvik edilmesi hususunda anlaşmışlardır.

Bu itibarla, Türk ve Malezya havayolu işletmeleri yetkilileri arasında yürütülen ikili müzakereler neticesinde Türk Hava Yolları (THY) ile Malezya Havayolları (MH) arasında serbest satış esasına dayalı kod paylaşımı anlaşması imzalanmış olup; 01 Temmuz 2009 tarihi itibarıyla haftada iki sefer olmak üzere ortak seferlere başlanmıştır. Bu çerçevede İstanbul-Kuala Lumpur seferleri Malezya Havayolları tarafından icra edilmekte olup; THY söz konusu seferlere kendi kodunu ve uçuş numarasını koyarak satış yapmaktadır. Hâlihazırda Malezya Havayollarının Kuala Lumpur-İstanbul güzergâhında haftalık 4 tarifeli seferi bulunmaktadır. Anlaşma uyarınca, Türkiye ve Malezya yönünde seyahat eden yolcular her iki havayolunun düzenlediği uçuşları da kullanabilmektedir. THY yolcularının kullanabileceği Malezya yönündeki sefer sayısı, 1 Temmuz 2009 tarihinden itibaren yürürlüğe giren anlaşma sayesinde önemli oranda artış kaydetmiştir. Aynı şekilde Malezya Hava Yolları yolcuları da, Türkiye yönünde daha fazla uçuş imkânına sahip olmuşlardır. Ayrıca 14 Mayıs 2011 tarihinde başlayan anlaşmayla birlikte Malezya'nın milli havayolu olan şirket, THY'den ve B & H Airlines'tan sonra TGS'nin hizmet verdiği üçüncü bayrak taşıyıcı havayolu olma özelliği taşıyor.

Malezya'nın Türkiye'de sivil havacılık alanında gerçekleştirmiş olduğu en önemli proje, Sabiha Gökçen Havalimanı Dış Hatlar Terminali projesidir. Malezya devletine ait Malezya Havayolları Holding Bhd (MAHB) Şirketi ile Türk Limak Grup ve Hintli GMR Infrastructure Ltd. Şirketlerinin oluşturduğu şirketler birliği, Sabiha Gökçen Havalimanının dış hatlar terminalinin yapımı ve 20 yıl süreyle işletimi

konusunda 10 Temmuz 2007 tarihinde yapılan ihaleyi 2,7 milyar dolarlık teklifle kazanmıştır. Bu bağlamda, Hazine Müsteşarlığının vermiş olduğu verilere göre söz konusu firma 2008 ve 2009 yıllarında sırasıyla 7,5 ve 11 milyon dolarlık yatırım transferinde bulunmuştur¹⁹⁹.

C. Dış Ticaret

Türkiye Malezya arasındaki dış ticaret genel olarak diğer Güney Asya ülkeleri ile olduğu gibi ithalat ağırlıklı olmakla birlikte Türkiye’den Malezya’ya savunma sanayiinde ihracat gerçekleştirilen yıllarda Türkiye’nin ihracatı artmakta, diğer yıllarda genel seyri takip etmektedir. Dış Ticaret Müsteşarlığı verilerine göre 2010 yılında Türkiye’nin hem ihracatında hem de ithalatında meydana gelen artış ile birlikte dış ticaret hacmi 1,3 milyar doların üzerine çıkmıştır. Ticaret açığı ise yaklaşık 900 milyon dolar seviyesinde gerçekleşmiştir. 2012 yılı ihracat değeri 165,5 milyon dolar iken ithalat değeri ise 1,278 milyon dolar ve ticaret açığı ise 1,113 milyon dolar olarak gerçekleşmiştir.

Tablo 35: Türkiye-Malezya Dış Ticareti 2002-2012 (Dolar)

| YIL | İHRACAT | İTHALAT | DIŞ TİCARET |
|------|-------------|---------------|---------------|
| 2002 | 152.297.968 | 244.940.728 | 397.238.696 |
| 2003 | 227.269.501 | 390.654.479 | 617.923.980 |
| 2004 | 52.452.918 | 646.746.658 | 699.199.576 |
| 2005 | 57.250.321 | 785.562.044 | 842.812.365 |
| 2006 | 59.928.918 | 934.227.336 | 994.156.254 |
| 2007 | 82.810.460 | 1.253.029.751 | 1.335.840.211 |
| 2008 | 98.224.208 | 1.512.361.128 | 1.610.585.336 |
| 2009 | 139.109.723 | 960.938.050 | 1.100.047.773 |
| 2010 | 224.842.788 | 1.124.036.301 | 1.348.879.089 |
| 2011 | 182.587.046 | 1.567.502.649 | 1.750.089.695 |
| 2012 | 165.505.603 | 1.278.252.207 | 1.443.757.810 |

Kaynak: <http://tuikapp.tuik.gov.tr/disticaretapp/menu.zul> (31.03.2013).

¹⁹⁹ Dış Ekonomik İlişkiler Kurulu, **Malezya Ülke Bülteni**, Ankara, Mart 2012, s.15.

Türkiye'nin ihracatında petrol yağları, tanklar, yaprak tütün, halı, borat, demir-çelik, transformator, buğday unu, kara taşıt aksam ve parçaları, en önemli ihrac kalemlerini oluşturmaktadır.

Aşağıdaki tabloda Türkiye'nin Malezya'ya son üç yıllık ihracatında yer alan başlıca ürün grupları sunulmuştur.

Tablo 36: Türkiye'nin Malezya'ya İhrac Ettiği Başlıca Ürün Grupları (Dolar)

2010-2012

| NO | FASIL | 2010 | 2011 | 2012 |
|----|---|------------|------------|------------|
| 72 | Demir ve çelik | 13.581.104 | 23.481.601 | 25.249.197 |
| 28 | Anorganik kimyasallar; kıymetli metal, radyoaktif element, metal ve izotopların organik-anorganik bileşikleri | 10.547.303 | 14.907.295 | 17.150.878 |
| 57 | Halılar ve diğer dokumaya elverişli maddelerden yer kaplamaları | 7.359.623 | 11.408.465 | 16.083.157 |
| 84 | Kazanlar, makineler, mekanik cihazlar ve aletler, nükleer reaktörler; bunların aksam ve parçaları | 6.722.956 | 18.583.432 | 15.104.187 |
| 27 | Mineral yakıtlar, mineral yağlar ve bunların damıtılmasından elde edilen ürünler; bitümenli maddeler; mineral mumlar | 76.108.126 | 41.835.741 | 12.405.281 |
| 87 | Motorlu kara taşıtları, traktörler, bisikletler, motosikletler ve diğer kara taşıtları; bunların aksam, parça, aksesuarı | 59.173.335 | 4.999.560 | 9.878.324 |
| 71 | İnciler, kıymetli veya yarı kıymetli taşlar, kıymetli metaller; taklit mücevherci eşyası; metal paralar | 1.601.298 | 1.868.397 | 8.904.688 |
| 85 | Elektrikli makina ve cihazlar, ses kaydetme-verme, televizyon görüntü-ses kaydetme-verme cihazları; aksam-parça-aksesuarı | 5.937.746 | 6.339.371 | 7.141.755 |
| 25 | Tuz; kükürt; topraklar ve taşlar; alçılar, kireçler ve çimento | 6.031.880 | 6.954.713 | 5.808.308 |
| 8 | Yenilen meyvalar ve yenilen sert kabuklu meyvalar; turunçgillerin ve kavunların ve karpuzların kabukları | 3.943.269 | 4.541.098 | 4.842.465 |
| 20 | Sebzeler, meyvalar, sert kabuklu meyvalar ve bitkilerin diğer kısımlarından elde edilen müstahzarlar | 2.025.637 | 1.927.025 | 4.515.459 |
| 11 | Değirmencilik ürünleri; malt; nişasta; inülin; buğday gluteni | 3.257.394 | 4.143.399 | 3.711.737 |
| 62 | Örülmemiş giyim eşyası ve aksesuarı | 479.869 | 729.984 | 2.608.069 |

Kaynak: <http://tuikapp.tuik.gov.tr/disticaretapp/menu.zul> (31.03.2013).

1. Havayolu İle İhracat

Aşağıdaki tabloda Türkiye İstatistik Kurumu Başkanlığı Bilgi Dağıtım ve İletişim Daire Başkanlığı'ndan elde edilen EK-1 ve EK-5'de yer alan Türkiye'nin Malezya'ya havayoluyla gerçekleşmiş olan Türk ve yabancı bayrak ayrıntısında mevcut olan 2002-2012 yılları fasıl, miktar ve dolar bazında ihracat bilgileri verilmektedir.

Tablo 37: Türkiye'nin Malezya'ya Havayolu İle İhracatı 2002-2012

| | İHRACAT DEĞERİ (DOLAR) | | | İHRACAT MİKTARI (KG) | | |
|------|------------------------|------------|------------|----------------------|------------|------------|
| | TÜRK | YABANCI | TOPLAM | TÜRK | YABANCI | TOPLAM |
| 2002 | 1.284.854 | 1.450.626 | 2.735.480 | 90.651 | 101.979 | 192.630 |
| 2003 | 731.477 | 2.610.982 | 3.342.459 | 39.486 | 198.739 | 238.225 |
| 2004 | 265.240 | 2.254.475 | 2.519.715 | 17.999 | 161.738 | 179.737 |
| 2005 | 2.189.328 | 2.675.845 | 4.865.173 | 13.678 | 134.701 | 148.379 |
| 2006 | 1.402.430 | 1.584.787 | 2.987.217 | 15.864 | 116.586 | 132.450 |
| 2007 | 2.121.665 | 3.357.758 | 5.479.423 | 26.349 | 146.088 | 172.437 |
| 2008 | 1.410.616 | 2.085.813 | 3.496.429 | 22.205 | 69.204 | 91.409 |
| 2009 | 1.208.658 | 2.820.387 | 4.029.045 | 39.837 | 132.373 | 172.210 |
| 2010 | 18.776.78 2 | 2.968.270 | 21.745.052 | 101.229 | 685.586 | 786.815 |
| 2011 | 3.449.821 | 16.555.344 | 20.005.165 | 176.990 | 12.207.501 | 12.384.491 |
| 2012 | 8.325.681 | 21.146.222 | 29.471.903 | 1.895.28 4 | 10.180.973 | 12.076.257 |

Kaynak: T.C. Türkiye İstatistik Kurumu Başkanlığı Bilgi Dağıtım ve İletişim Daire Başkanlığı verileri esas alınarak hazırlanmıştır. (Bkz.: EK-1, EK-5).

Türkiye İstatistik Kurumu Başkanlığı Bilgi Dağıtım ve İletişim Daire Başkanlığı verilerine göre Türkiye'nin Malezya'ya havayolu ile ihracatında başlıca ürün grupları arasında sırası ile örülmemiş giyim eşyası ve aksesuarı, elektrikli makina ve cihazlar, ses kaydetme-verme, televizyon görüntü-ses kaydetme-verme cihazları; aksam-parça-aksesuarı, sentetik ve suni devamsız lifler, kazanlar, makinalar, mekanik cihazlar ve aletler, nükleer reaktörler; bunların aksam ve parçaları, dokunabilir maddelerden hazır eşya; takımlar; kullanılmış giyim ve dokunmuş diğer eşya; paçavralar, eczacılık ürünleri, motorlu kara taşıtları, traktörler, bisikletler, motosikletler ve diğer kara taşıtları; bunların aksam, parça, aksesuarı, optik, fotoğraf, sinema, ölçü,

kontrol, ayar, tıbbi, cerrahi alet ve cihazlar; bunların aksam, parça ve aksesuarı, örülmemiş giyim eşyası ve aksesuarı yer almaktadır. (Bkz.: EK-1, EK-5).

2002 yılında havayolu ile ihracat değeri 2.735.480 dolar iken 2010 yılına gelindiğinde havayolu ile ihracat değeri 21.745.052 dolara yükselmiştir. 2010 yılına gelindiğinde ise sırası ile 13.386.139 dolar değerinde motorlu kara taşıtları, traktörler, bisikletler, motosikletler ve diğer kara taşıtları; bunların aksam, parça, aksesuarı, 2.487.822 dolar değerinde silahlar ve mühimmat; bunların aksam, parça ve aksesuarı, 1.601.298 dolar değerinde inciler, kıymetli veya yarı kıymetli taşlar, kıymetli metaller; taklit mücevherci eşyası; metal paralar başlıca ürün grupları havayolu ile ihraç edilmiştir. (Bkz.: EK-1, EK-5).

2011 yılı havayolu ile ihracat 20.005.165 dolar değerindedir ve 11.832.826 dolar değerinde mineral yakıtlar, mineral yağlar ve bunların damıtılmasından elde edilen ürünler; bitümenli maddeler; mineral mumlar ile en önemli ihraç ürün grubu olarak yer almıştır. (Bkz.: EK-1, EK-5).

2012 yılında havayolu ile ihracat bir önceki yıla göre % 47 artış ile 29.471.903 dolara yükselmiştir. 12.390.751 dolar ile mineral yakıtlar, mineral yağlar ve bunların damıtılmasından elde edilen ürünler; bitümenli maddeler; mineral mumlar ile ilk sırada yer almaktadır. İnciler, kıymetli veya yarı kıymetli taşlar, kıymetli metaller; taklit mücevherci eşyası; metal paralar” ise 8.904.006 dolar değerindedir. Örülmemiş giyim eşyası ve aksesuarı 1.784.104 dolar değerinde olup bu ürün grubunu 1.188.157 dolar değeri ile optik, fotoğraf, sinema, ölçü, kontrol, ayar, tıbbi, cerrahi alet ve cihazlar; bunların aksam, parça ve aksesuarı izlemektedir. (Bkz.: EK-1, EK-5).

Aşağıdaki tabloda son iki yıla ait havayolu ile ihracatta başlıca ürün grupları karşılaştırmalı olarak verilmiştir.

Tablo 38: Türkiye'nin Malezya'ya Havayolu İle İhraç Ettiği Başlıca Ürün Grupları 2011-2012

| NO | FASIL | 2011 | | 2012 | |
|----|---|---------------|-------------|---------------|-------------|
| | | DEĞER (DOLAR) | MİKTAR (KG) | DEĞER (DOLAR) | MİKTAR (KG) |
| 8 | Yenilen meyvalar ve yenilen sert kabuklu meyvalar; turunçgillerin ve kavunların ve karpuzların kabukları | 276.130 | 78.124 | 485.912 | 194.526 |
| 27 | Mineral yakıtlar, mineral yağlar ve bunların damıtılmasından elde edilen ürünler; bitümenli maddeler; mineral mumlar | 11.832.826 | 11.972.557 | 12.390.751 | 11.597.227 |
| 30 | Eczacılık ürünleri | 633.974 | 29.654 | 737.656 | 22.569 |
| 40 | Kauçuk ve kauçuktan eşya | 566.811 | 15.986 | 240.213 | 8.731 |
| 59 | Emdirilmiş, sıvanmış, kaplanmış veya lamine edilmiş dokunabilir mensucat; dokunabilir maddelerden teknik eşya | 285.238 | 55.664 | | |
| 62 | Örülmemiş giyim eşyası ve aksesuarı | 511.064 | 19.154 | 1.784.104 | 56.859 |
| 71 | İnciler, kıymetli veya yarı kıymetli taşlar, kıymetli metaller; taklit mücevherci eşyası; metal paralar | 1.853.363 | 104 | 8.904.006 | 270 |
| 84 | Kazanlar, makinalar, mekanik cihazlar ve aletler, nükleer reaktörler; bunların aksam ve parçaları | 767.537 | 38.296 | 743.924 | 23.511 |
| 85 | Elektrikli makina ve cihazlar, ses kaydetme-verme, televizyon görüntü-ses kaydetme-verme cihazları; aksam-parça-aksesuarı | 918.811 | 42.184 | 853.141 | 42.724 |
| 90 | Optik, fotoğraf, sinema, ölçü, kontrol, ayar, tıbbi, cerrahi alet ve cihazlar; bunların aksam, parça ve aksesuarı | 236.185 | 3.718 | 1.188.157 | 4.500 |
| 98 | Zati eşya, kumanya ve başka yerde belirtilmeyen diğer eşyalar | 641.834 | 19.389 | | |

Kaynak: T.C. Türkiye İstatistik Kurumu Başkanlığı Bilgi Dağıtım ve İletişim Daire Başkanlığı verileri esas alınarak hazırlanmıştır. (Bkz.: EK-1, EK-5).

Türkiye'nin Malezya'dan ithalatında yer alan başlıca ürünler ise palm yağı, elektronik devreler, sentetik lifler, kauçuk ve kauçuk ürünleridir. Türkiye'nin ticari ilişkilerinde gözlenen en önemli sorun, ikili ticaret dengesinde verdiği açıktır.

Türkiye'nin Malezya'dan ithal ettiği başlıca ürün grupları son üç yıllık veriler dikkate alınarak aşağıdaki tabloda sunulmuştur.

Tablo 39: Türkiye'nin Malezya'dan İthal Ettiği Başlıca Ürün Grupları 2010-2012

| NO | FASIL | 2010 | 2011 | 2012 |
|----|---|-------------|-------------|-------------|
| 15 | Hayvansal ve bitkisel katı ve sıvı yağlar; yemeklik katı yağlar; hayvansal ve bitkisel mumlar | 277.768.700 | 455.511.543 | 297.231.329 |
| 85 | Elektrikli makina ve cihazlar, ses kaydetme-verme, televizyon görüntü-ses kaydetme-verme cihazları;aksam-parça-aksesuarı | 207.212.689 | 228.069.926 | 235.160.893 |
| 40 | Kauçuk ve kauçuktan eşya | 132.725.286 | 208.776.182 | 154.539.744 |
| 84 | Kazanlar, makinalar, mekanik cihazlar ve aletler, nükleer reaktörler; bunların aksam ve parçaları | 83.267.558 | 98.361.971 | 113.217.559 |
| 54 | Sentetik ve suni filamentler, şeritler ve benzeri sentetik ve suni dokumaya elverişli maddeler | 125.409.793 | 129.432.128 | 112.034.688 |
| 55 | Sentetik ve suni devamsız lifler | 70.442.524 | 75.475.375 | 63.056.555 |
| 39 | Plastikler ve mamulleri | 43.123.658 | 55.590.688 | 55.244.751 |
| 38 | Muhtelif kimyasal maddeler (biodizel, yangın söndürme maddeleri, dezenfektanlar, haşarat öldürücüler, vb.) | 27.661.683 | 33.743.941 | 30.234.741 |
| 76 | Alüminyum ve alüminyumdan eşya | 466.813 | 10.994.575 | 30.158.418 |
| 73 | Demir veya çelikten eşya | 15.607.067 | 23.392.488 | 22.962.640 |
| 34 | Sabunlar, yüzey-aktif organik maddeler, yıkama-yağlama müstahzarları, mumlar, bakım müstahzarları, dişçilik müstahzarları | 12.801.174 | 27.280.541 | 19.862.775 |
| 90 | Optik, fotoğraf, sinema, ölçü, kontrol, ayar, tıbbi, cerrahi alet ve cihazlar; bunların aksam, parça ve aksesuarı | 14.341.890 | 19.624.367 | 17.457.672 |

Kaynak: <http://tuikapp.tuik.gov.tr/disticaretapp/menu.zul> (15.04.2013).

2. Havayolu ile İthalat

Aşağıdaki tabloda Türkiye İstatistik Kurumu Başkanlığı Bilgi Dağıtım ve İletişim Daire Başkanlığı'ndan elde edilen EK-1 ve EK-5'de yer alan Türkiye'nin Malezya'dan havayoluyla gerçekleşmiş olan Türk ve yabancı bayrak ayrımında mevcut olan 2002-2012 yılları fasıl, miktar ve dolar bazında ithalat bilgileri verilmektedir.

Tablo 40: Türkiye'nin Malezya'dan Havayolu ile İthalatı 2002-2012

| | İTHALAT (DOLAR) | | | İTHALAT (KG) | | |
|------|-----------------|------------|-------------|--------------|---------|-----------|
| | TÜRK | YABANCI | TOPLAM | TÜRK | YABANCI | TOPLAM |
| 2002 | 22.956.553 | 9.951.543 | 32.908.096 | 380.706 | 117.507 | 498.213 |
| 2003 | 30.104.286 | 12.523.902 | 42.628.188 | 548.621 | 103.623 | 652.244 |
| 2004 | 37.212.452 | 23.398.844 | 60.611.296 | 358.401 | 422.888 | 781.289 |
| 2005 | 65.142.517 | 25.224.095 | 90.366.612 | 635.490 | 340.936 | 976.426 |
| 2006 | 106.391.805 | 55.788.489 | 162.180.294 | 683.731 | 580.367 | 1.264.098 |
| 2007 | 156.058.953 | 81.780.498 | 237.839.451 | 941.181 | 498.513 | 1.439.694 |
| 2008 | 141.061.424 | 52.971.117 | 194.032.541 | 711.641 | 469.140 | 1.180.781 |
| 2009 | 110.858.429 | 41.000.140 | 151.858.569 | 553.108 | 458.802 | 1.011.910 |
| 2010 | 126.655.153 | 31.973.691 | 158.628.844 | 455.700 | 293.880 | 749.580 |
| 2011 | 162.009.410 | 32.573.293 | 194.582.703 | 490.553 | 145.363 | 635.916 |
| 2012 | 146.293.728 | 42.417.543 | 188.711.271 | 410.787 | 226.390 | 637.177 |

Kaynak: T.C. Türkiye İstatistik Kurumu Başkanlığı Bilgi Dağıtım ve İletişim Daire Başkanlığı verileri esas alınarak hazırlanmıştır. (Bkz.: EK-1, EK-5).

Türkiye'nin Malezya'dan havayolu ile ithalatı 2002 yılı itibariyle 32.908.906 dolar seviyesinde iken 2003 yılında 42.628.188 dolar mertebesine ulaşmıştır. Türkiye İstatistik Kurumu Başkanlığı Bilgi Dağıtım ve İletişim Daire Başkanlığı verilerine göre 2002 yılı havayolu ile ithalatta en önemli ürün grubu 22.668.751 dolar değerinde elektrikli makina ve cihazlar, ses kaydetme-verme, televizyon görüntü-ses kaydetme-verme cihazları; aksam-parça-aksesuarı yer almıştır. Bu ürün grubunu ise 3.971.025 dolar ithalat değeri ile pamuk takip etmektedir. (Bkz.: EK-1, EK-5).

2003 yılı havayolu ile ithalat değeri bir önceki yıla göre % 30 artış ile 42.628.188 dolar seviyesine ulaşmıştır. 2003 yılında havayolu ile ithalatta sırası ile 27.241.872 dolar değerinde elektrikli makina ve cihazlar, ses kaydetme-verme, televizyon görüntü-ses kaydetme-verme cihazları; aksam-parça-aksesuarı, 6.631.531 dolar değerinde kazanlar, makinalar, mekanik cihazlar ve aletler, nükleer reaktörler; bunların aksam ve parçaları, 6.331.833 dolar değerinde pamuk ve 1.241.653 dolar değerinde optik, fotoğraf, sinema, ölçü, kontrol, ayar, tıbbi, cerrahi alet ve cihazlar; bunların aksam, parça ve aksesuarı başlıca ürün grupları arasında yer almak almaktadır. (Bkz.: EK-1, EK-5).

Türkiye'nin Malezya'dan havayolu ile ithalatı 2007 yılı itibariyle 237.839.451 dolar ile en yüksek değere ulaşmıştır. Bu ithalatın 198.912.365 dolar ile elektrikli makina ve cihazlar, ses kaydetme-verme, televizyon görüntü-ses kaydetme-verme cihazları; aksam-parça-aksesuarı %83'lük pay ile ilk sırada yer almıştır. 24.033.720 dolar kazanlar, makinalar, mekanik cihazlar ve aletler, nükleer reaktörler; bunların aksam ve parçaları ile havayolu ile ithalatın % 10'una tekabül etmiştir. (Bkz.: EK-1, EK-5).

2012 yılı havayolu ile ithalat değeri 188.711.271 dolar ile 2002 yılı havayolu ile ithalat değeri 32.908.096 dolar ile karşılaştırıldığında %575 artış kaydetmiştir. Türkiye'nin 2012 yılı itibariyle Malezya'dan havayolu ile gerçekleştirdiği ithalat değeri, 2012 yılı toplam ithalatının (1.278.252.207 dolar) yaklaşık % 15'ine karşılık gelmektedir. (Bkz.: EK-1, EK-5).

2002-2012 yılları arası, Türkiye'nin havayolu ile gerçekleştirdiği ithalatında başlıca ürün grupları arasında elektrikli makina ve cihazlar, ses kaydetme-verme, televizyon görüntü-ses kaydetme-verme cihazları; aksam-parça-aksesuarı, kazanlar, makinalar, mekanik cihazlar ve aletler, nükleer reaktörler; bunların aksam ve parçaları, optik, fotoğraf, sinema, ölçü, kontrol, ayar, tıbbi, cerrahi alet ve cihazlar; bunların aksam, parça ve aksesuarı, örme giyim eşyası ve aksesuarı yer almaktadır. (Bkz.: EK-1, EK-5).

Tablo 41: 2012 Yılı Malezya'dan Havayolu İle İthal Edilen Başlıca Ürün Grupları

| FASIL | DEĞER (DOLAR) | MİKTAR (KG) |
|--|---------------|-------------|
| Elektrikli makina ve cihazlar, ses kaydetme-verme, televizyon görüntü-ses kaydetme-verme cihazları; aksam-parça-aksesuarı | 158.106.843 | 411.615 |
| Kazanlar, makinalar, mekanik cihazlar ve aletler, nükleer reaktörler; bunların aksam ve parçaları | 18.137.365 | 99.913 |
| Optik, fotoğraf, sinema, ölçü, kontrol, ayar, tıbbi, cerrahi alet ve cihazlar; bunların aksam, parça ve aksesuarı | 7.708.191 | 21.549 |
| Adi metallerden aletler, bıçakçı eşyası ve sofrta takımları; adi metallerden bunların aksam ve parçaları | 880.933 | 3.242 |
| Ham postlar, deriler (kürkler hariç) ve köseleler | 1.067.389 | 2.725 |
| Basılı kitaplar, gazeteler, resimler ve baskı sanayiinin diğer mamulleri; el ve makina yazısı metinler ve planlar | 310.950 | 3.471 |
| Özel dokunmuş mensucat; tuftedilmiş dokunabilir mensucat;dantela;duvar halıları; şeritçi ve kaytancı eşyası; işlemler | 381.909 | 12.557 |
| Muhtelif kimyasal maddeler (biodizel, yangın söndürme maddeleri, dezenfektanlar, haşarat öldürücüler, vb.) | 212.582 | 5.986 |
| Eczacılık ürünleri | 156.413 | 1.509 |
| Plastikler ve mamulleri | 389.057 | 24.785 |
| Mobilyalar, yatak takımları; aydınlatma cihazları; reklam lambaları, ışıklı tabelalar vb; prefabrik yapılar | 152.100 | 5.408 |
| Sabunlar, yüzey-aktif organik maddeler, yıkama-yağlama müstahzarları, muımlar, bakım müstahzarları, dişçilik müstahzarları | 109.261 | 9.007 |
| İnciler, kıymetli veya yarı kıymetli taşlar, kıymetli metallere; taklit mücevherci eşyası; metal paralar | 104.428 | 395 |

Kaynak: T.C. Türkiye İstatistik Kurumu Başkanlığı Bilgi Dağıtım ve İletişim Daire Başkanlığı verileri esas alınarak hazırlanmıştır. (Bkz.: EK-1, EK-5).

D. Turizm ve Havayolu Taşımacılığı

Türkiye, Malezya'nın turizm konusunda hedef ülkelerinden birisidir. Kültür ve Tanıtma Müşavirliğimiz aracılığıyla bu ülkede tanıtım çalışmalarımız yürütülmektedir. Turizm Bakanlığı'nın rakamlarına göre, 1997 ve 2011 yılları arasında Türkiye'ye gelen Malezyalı turist sayısı ve toplam turist sayısına ilişkin tablo aşağıda sunulmaktadır.

Tablo 42: Malezya Turizm Pazarında Türkiye

| | |
|---|---|
| Türkiye'ye Gelen Turist Sayısı 2011 | 36.222 |
| Türkiye'ye Gelen Turist Sayısındaki Yüzdellik Değişim Oranı – 2011/2010 | 11.60 |
| 2012 Yılı İlk 6 Aylık Türkiye'ye Varışlar ve Değişim Oranı | 16.456 (% 7,39) (ilk 5 ay) |
| Ülkenin Türkiye Pazar Payı Sıralamasındaki Yeri (2011) | 0.12 |
| Türkiye'ye Operasyonu Bulunan Ace. ve Tur Ope. Sayısı | 72 seyahat acentası/tur operatörü |
| Türkiye'ye Gelen Turistlerin Tercih Ettikleri Tatil Türü | Tarihi, kültürel ve dini yerleri ziyaret, alışveriş |
| Türkiye'ye Gelen Turistlerin Tatillerini Geçirdikleri Destinasyonlara Göre Dağılımı | İstanbul, Kapadokya, Bursa, Ankara, Konya, Pamukkale, İzmir ve Çanakkale. |

Kaynak: T.C. Turizm Bakanlığı, Pazar Raporları 2013.

<http://www.tanitma.gov.tr/Eklenti/4810,pazar-raporlari-2013.pdf?> (15.04.2013).

Malezya'da havayolu ulaşımı uluslararası seyahatlerde en çok tercih edilen taşımacılık türüdür. Eşya taşımacılığında ise en çok tercih edilen yol ve yöntem ise deniz taşımacılığıdır. Malezya limanlarından Türk limanlarına taşımacılık, gemilerin elverişliliğine bağlı olarak 21-38 gün arasında sürmektedir. Bunun yanı sıra, hafif yüklerde havayolu taşımacılığı da iyi ve hızlı bir imkân olarak görülebilmektedir. Malezya Havayolları, Türk Havayollarıyla ortak olarak, Kuala Lumpur ile İstanbul arasında haftada üç defa doğrudan sefer düzenlemektedir. THY'nin Singapur ve Bangkok'a (Tayland) doğrudan seferleri bulunmaktadır. Bunun haricinde, diğer pek çok havayolu ile tek aktarmalı olarak Türkiye'ye gitmek mümkündür.

Türk vatandaşlarına 3 aya kadar olan ikametleri için vize uygulanmamaktadır. Bununla beraber, Malezya'nın da dâhil olduğu ASEAN ülkelerinin hemen tamamı pasaport geçerlilik sürelerinin en az 6 ay olması koşulunu getirmektedir. Bu çerçevede, Malezya'ya çalışmak için gelen Türk vatandaşları 3 ay içinde "Çalışma Vizesi" başvurusunda bulunmaktadır.

Turist akışının artırılması ve iki ülke arasındaki seyahatlerin özendirilmesi amacıyla bağlantılar kurulması ve daha yakın temasların ilerletilmesinin yanı sıra, işbirliğine yönelik olanakların belirlenmesinde, ilgili bakanlıklarının, kurumlarının ve kuruluşlarının teşvik edilmesi hususunda her iki yetkilileri görüş birliği içerisindedir.

Tablo 43: Malezya'dan Türkiye'ye Gelen Ziyaretçi Sayısı ve Ulaşım Şekli

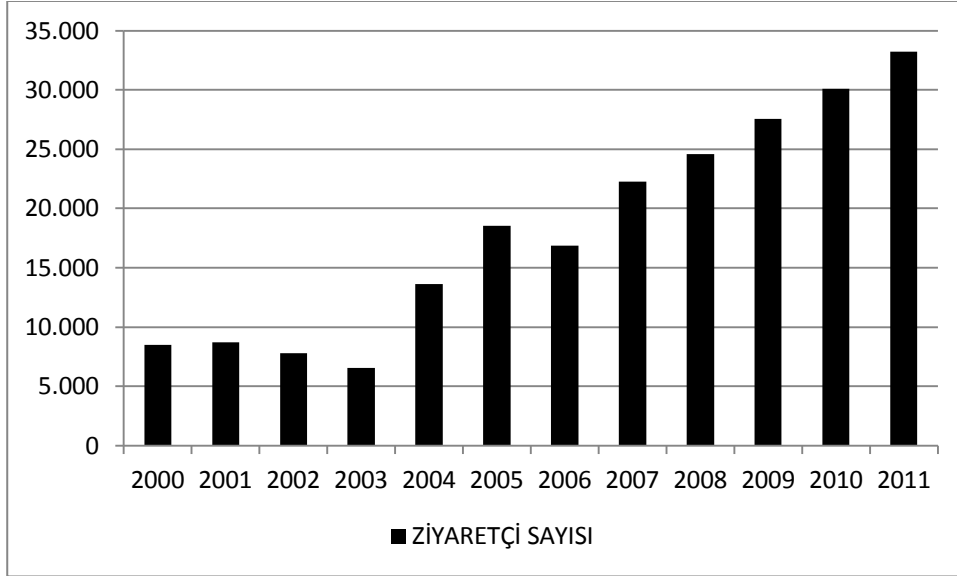
2000-2011

| | HAVAYOLU | KARAYOLU | TRENYOLU | DENİZYOLU | TOPLAM |
|------|-----------------|-----------------|-----------------|------------------|---------------|
| 2000 | 8.504 | 21 | 12 | 332 | 8.869 |
| 2001 | 8.710 | 129 | 6 | 319 | 9.164 |
| 2002 | 7.782 | 144 | 15 | 218 | 8.159 |
| 2003 | 6.547 | 162 | 23 | 243 | 6.975 |
| 2004 | 13.622 | 253 | 36 | 462 | 14.373 |
| 2005 | 18.521 | 262 | 40 | 360 | 19.183 |
| 2006 | 16.884 | 524 | 126 | 550 | 18.084 |
| 2007 | 22.266 | 656 | 170 | 759 | 23.851 |
| 2008 | 24.608 | 781 | 175 | 1.317 | 26.881 |
| 2009 | 27.572 | 815 | 238 | 932 | 29.557 |
| 2010 | 30.121 | 924 | 121 | 1.292 | 32.458 |
| 2011 | 33.213 | 957 | 41 | 2.011 | 36.222 |

Kaynak: <http://www.ktbyatirimisletmeler.gov.tr/TR,9854/sinir-giris-cikis-istatistikleri.html> (15.04.2013). T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı, Sınır Giriş-Çıkış İstatistikleri esas alınarak hazırlanmıştır.

Yukarıdaki tabloya göre Türkiye'ye ziyarete gelen Malezya vatandaşları ağırlıklı olarak havayolu ile ulaşımı tercih etmektedirler. Havayolunun ulaşım aracı olarak tercih edilmesindeki en önemli sebep her iki ülke arasındaki mesafe olup havayolu ile ulaşımın hem süratli hem de emniyetli bir yolculuk imkânı sunmasıdır. İstatistiki verilere bakıldığında 2000 yılında 8.504 ziyaretçinin havayolunu tercih ettiği görülmektedir. İlerleyen yıllarda da Türkiye'ye gelen ziyaretçi sayısının artışı ile birlikte havayolu ile ulaşım gerçekleştirenlerin sayısında da aynı oranda artış gözükmemektedir. Zira 2011 yılında Türkiye'ye gelen 36.222 ziyaretçiden 33.213 kişi havayolu ile intikal etmiştir. Havayolu ile seyahat edenlerin % 91,6 ile en yüksek oranı oluşturmaktadır. Havayolu ile seyahat edenleri %5 ile denizyolu takip etmektedir.

Şekil 9: Havayolu İle Seyahat Eden Malezya Vatandaşları 2000-2011



Kaynak: <http://www.ktbyatirimisletmeler.gov.tr/TR,9854/sinir-giris-cikis-istatistikleri.html> (15.04.2013). T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı, Sınır Giriş-Çıkış İstatistikleri esas alınarak hazırlanmıştır

Yukarıdaki grafikte 2000–2011 yılları arasında Türkiye’ye havayolu ile seyahat eden Malezya vatandaşlarının sayısal artışı dikkat çekmektedir. 2000 yılında havayolu ile seyahat eden ziyaretçi sayısı 8.504 iken 2011 yılına gelindiğinde havayolu ile ulaşımı tercih edenler 33.213 kişiye ulaşmıştır.

V. TÜRKİYE’NİN MİSİR İLE TİCARİ İLİŞKİLERİNDE HAVAYOLU TAŞIMACILIĞI

A. Ticari İlişkiler

Mısır, Türkiye ile ortak tarihe ve benzeri kültürel özelliklere sahip önemli bir D-8 üyesi ülkedir. Coğrafi konumu, tarihsel birikimi, Arap dünyasındaki yeri, nüfus büyüklüğü, uluslararası ilişkilerdeki etkinliği gibi nedenler dikkate alındığında Ortadoğu coğrafyasında hatırı sayılır bir ağırlığa sahiptir.

Türkiye ile Mısır arasındaki ikili siyasi ilişkilerde sorun bulunmamaktadır. Türkiye ile Mısır arasında çeşitli alanlarda imzalanmış toplam 93 anlaşma, her iki ülke arasındaki ilişkilerin hukuki zeminini oluşturmaktadır.

Türkiye ile Mısır arasındaki ticari ilişkiler, 2005 yılı Aralık ayında akdedilen Serbest Ticaret Anlaşması'na (STA) kadar büyük ölçüde 4 Ekim 1996 tarihli Ticaret Anlaşması çerçevesinde sürdürülmüştür. Öte yandan, Türkiye ile Mısır arasında farklı alanlarda işbirliği anlaşmaları da bulunmaktadır. Bunlar arasında, Çifte Vergilendirmenin Önlenmesi, Karşılıklı Yatırımların Teşviki ve Korunması, Ekonomik ve Teknik İşbirliği ile KEK Protokolü yer almaktadır. Bununla beraber, Türkiye gerek AB ile Gümrük Birliği'nden kaynaklanan yükümlülükleri gerekse ticari çıkarları uyarınca ve Mısır ile bir Serbest Ticaret Anlaşması (STA) imzalanmasına atfettiği önem doğrultusunda, 1997 yılından itibaren bu konuda azami gayret göstermiştir. Bu çerçevede, müzakereler 1998 yılı Aralık ayında başlatılmış ve son olarak 2005 yılı Eylül ayında yapılan altıncı tur görüşmeler neticesinde STA tamamlanmıştır. Anlaşma 27 Aralık 2005 tarihinde Kahire'de imzalanmış olup, 1 Mart 2007 tarihinde yürürlüğe girmiştir.

Türkiye ile Mısır arasında Çifte Vergilendirmenin Önlenmesi, Yatırımların Karşılıklı Teşviki ve Korunması, Ekonomik ve Teknik İşbirliği Anlaşmaları ile diğer birçok alanı kapsayan işbirliği anlaşmaları mevcuttur. Bu anlaşmalara Serbest Ticaret Anlaşması'nın ilave edilmesi ile birlikte, Mısır ile olan ticari ve ekonomik ilişkilerin yasal çerçevesi tamamlanmış bulunmaktadır. Anlaşmanın başlıca hedefleri; esas itibariyle taraflar arasındaki ekonomik işbirliğinin artırılması ve güçlendirilmesi, mal ticaretindeki kısıtlamaların kaldırılması, uygun rekabet koşullarının yaratılması, karşılıklı yatırımların teşvik edilmesi, tarafların AB basta olmak üzere üçüncü ülke piyasalarındaki ticaret ve işbirliğinin geliştirilmesidir²⁰⁰.

Diğer taraftan Türkiye ve Mısır, 27 AB üyesi ülke ile 10 Akdeniz ülkesi arasında 2010 yılı itibariyle bir Serbest Ticaret Alanı oluşturulmasını öngören Barcelona Süreci'nin de tarafları olup, iki ülke arasında imzalanan Serbest Ticaret Anlaşması bu alanda da önemli bir adım oluşturmaktadır.

²⁰⁰ T.C. Başbakanlık Kanunlar ve Kararlar Genel Müdürlüğü, **Türkiye Cumhuriyeti İle Mısır Arap Cumhuriyeti Arasında Bir Serbest Ticaret Alanı Tesis Eden Anlaşmanın Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun Tasarısı ve Dışişleri Komisyon Raporu**, Ankara, 19.06.2006.

Türkiye ve Mısır arasındaki ekonomik ilişkiler her geçen yıl gelişmektedir. Türkiye'nin Mısır'daki yatırımlarında büyük artış olmuştur. Yerli firmalarla girilecek ortaklıklar ve İşbirlikleri Türk üreticilerine büyük olanaklar sunmaktadır. 2006 yılı boyunca iki ülke arası yatırım ilişkileri konusunda özellikle Türkiye kaynaklı tekstil ve hazır giyim yatırımcılarının Mısır'daki faaliyetleri nedeniyle, beklentilerin ötesinde bir hareketlilik yaşanmıştır.

Türkiye'nin Mısır'daki yatırımlarında, basta tekstil ve hazır giyim sektörü olmak üzere artış görülmüş olup, Türk firmalarının büyük bir bölümü başkent Kahire ve çevresi ile liman şehri olması nedeniyle İskenderiye ve Bourgel-Arap bölgelerini tercih etmiştir. Söz konusu firmalar tarafından ifade olunan yatırım tutarlarının toplamının, hâlihazırda 100 Milyon dolar seviyelerinde olduğu tahmin edilen Mısır'daki Türk yatırımlarını önümüzdeki 2 yıl içerisinde 1,2 Milyar dolar seviyesine çıkarabileceği öngörülmektedir.

Yeni dönemde Türkiye'nin Mısır makamlarıyla toplu taşımacılık, nehir ulaştırması, katı atık yönetimi, trafik sinyalizasyonu, kara nakil taşıtları üretimi, ulaştırma ve enerji altyapılarının geliştirilmesi, bankacılık, sanayi bölgeleri kurulması, ihracata yönelik tarımsal gıda endüstrilerinde teknoloji paylaşımı, toplu konut yapımı alanlarında ikili ve bölgesel planda işbirliği ve ortaklık projelerine yönelmesi bekleniyor.

B. Hava Ulaştırma Faaliyetleri

12 Ocak 1993 tarihinde Kahire'de imzalanan Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Mısır Arap Cumhuriyeti Hükümeti Arasındaki Hava Taşımacılığı Anlaşması'nın onaylanması ile sivil havacılık faaliyetleri başlamıştır. Türkiye ile Mısır arasında gelişmekte olan ilişkilere katkıda bulunmak ve iki ülke arasındaki ekonomik, kültürel ve turizm alanlarındaki işbirliğinin daha ileri bir düzeye getirilmesini sağlamak amacıyla imzalanan hava ulaştırma anlaşması hava trafiği ile ilgili ulusal kanun ve kurallara uyulmak şartı ile iki ülke arasında hava seferlerinin yapılmasını öngörmektedir.

17-18 Şubat 2009 tarihlerinde iki ülke arasındaki mevcut ikili hava ulaştırma anlaşmasının revize edilmesi için Türk ve Mısır sivil havacılık yetkilileri Ankara'da bir araya gelmiştir. Sivil Havacılık Genel Müdürü Ali Arıdurdu ile Mısır Hava Ulaşım

Müsteşar Yardımcısı Nagy Saleh başkanlığında yürütülen müzakerelerde, uçuş noktası ve seferlerin artırılması konularında anlaşmaya varılmıştır²⁰¹. Türkiye ile Mısır arasında imzalanan mutabakat zaptıyla, iki ülke arasındaki İstanbul ile Kahire uçuş noktalarına Ankara, Antalya, İskenderiye ve Sharm El Sheikh dâhil edilmiştir.

IATA 2009 yaz döneminden itibaren geçerli olmak üzere belirlenen hatlarda her iki taraf taşıyıcılarına 9 frekans ve 1800 koltuk kapasitesi olarak verilen hak, 14 frekans ve 2600 koltuk kapasitesine çıkarılmıştır.

Mısır'ın Türk taşıyıcılarına Mısır'daki 8 havaalanına (Luxor, Hurghada, Aswan, Sharm El-Sheikh, Taba, St. Catherine, Marsa Alam ve El Alamein) sınırsız operasyon hakkı tanıdığı ve belirlenen hatlarda haftada iki frekans kargo uçuşu düzenlenmesi konusunda anlaşmaya varılmıştır.

Havacılık Emniyeti hususunda maddelerin eklendiği yeni anlaşmaya göre taraflar ayrıca, eğitim ve bakım gibi sivil havacılık alanlarında işbirliğini geliştirme konusunda da mutabakat sağlamışlardır.

Türkiye ile Mısır arasında en son 18 Şubat 2009 tarihinde imzalanan Mutabakat Zaptı sonrasında, kapasite sınırlamasının kaldırılması, frekans ve nokta artışı gündem maddeleri kapsamında iki ülke sivil havacılık otoriteleri 23 Mart 2010 tarihinde Kahire'de bir araya gelmişlerdir.

Sivil Havacılık Genel Müdürü Dr. Ali ARIDURU ve Mısır Sivil Havacılık Otoritesi Başkanı Kapt. Sameh El HEFNY başkanlığında gerçekleşen müzakereler sonunda imzalanan Mutabakat Zaptına göre²⁰²; Her iki ülke havayolu işletmeleri için uçak tipi kısıtlaması olmaksızın haftalık toplam tarifeli yolcu uçuş frekans sayısı 14'ten 21'e çıkarılmış olup, Haftada 2600 koltuk olan kapasite sınırlaması İstanbul-Kahire ve tersi hat için 3000 ve diğer noktalar için 3800 koltuk olarak arttırılmıştır. Söz konusu Mutabakat Zaptı ile İstanbul-Kahire ve tersi hat arasında haftalık toplam tarifeli kargo frekans sayısının 2'den 4'e çıkarılması yönünde mutabık kalınmıştır.

²⁰¹ Türkiye İle Mısır Arasında Yeni Uçuş Noktaları, 2009, <http://www.haber7.com/guncel/haber/381879-turkiye-ile-misir-arasinda-yeni-ucus-noktaları> (31 Mart 2013).

²⁰² http://web.shgm.gov.tr/kurumsal.php?page=haberler&id=1&haber_id=1103 (31 Mart 2013).

Son olarak, Türkiye'nin Mısır'a sivil havacılık alanında eğitim ve teknik destek vermesi ve başta D-8 ve T-MAG olmak üzere Türkiye'nin öncülük yaptığı bölgesel işbirliği faaliyetlerine Mısır'ın da aktif katılım sağlaması konusunda telkin ve tavsiyeler Mısır sivil havacılık yetkililerine iletilmiştir.

Bu gelişmeler neticesinde THY'nin Mısır'ın Başkenti Kahire'ye gerçekleştirdiği uçuşların yanı sıra, İskenderiye kentine uçuş gerçekleştirmek için yaptığı başvuru da Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü tarafından onaylanmıştır. 19 Haziran 2010'dan itibaren İskenderiye seferleri haftada 4 gün gerçekleştirilmektedir. İstanbul-Şarm El Şeyh (Mısır) seferleri ise 9 Ekim 2012'den itibaren haftada 4 gün karşılıklı olarak icra edilmektedir. Türk Hava Yolları Mısır'da Kahire, İskenderiye ve Şarm El Şeyh'den sonra uçacağı dördüncü uçuş noktası olan Hurgada'ya 17 Ekim 2012 tarihinden itibaren İstanbul-Hurgada-İstanbul haftada 3 gün karşılıklı olarak icra edilmektedir.

C. Dış Ticaret

D-8 Ekonomik İşbirliği Teşkilatı üyesi Türkiye ve Mısır arasında serbest ticaret anlaşmasının imzalandığı 2007 yılından bu yana Türkiye'nin Mısır'a ihracatı %195 oranında artış göstermiştir. D-8 üyesi Mısır, gelişmekte olan sanayi ve ekonomisi, 80 milyonu aşkın nüfusu ve coğrafi yakınlığı ile Türkiye için ticari anlamda önemli bir ortak aynı zamanda diğer D-8 ülkeleri için önem arz eden aktördür.

Tablo 44: Türkiye-Mısır Dış Ticaret Hacmi (Dolar) 2002-2012

| YIL | İHRACAT | İTHALAT | TİCARET HACMİ |
|------|---------------|---------------|---------------|
| 2002 | 326.389.041 | 118.172.738 | 444.561.779 |
| 2003 | 345.778.773 | 189.396.996 | 535.175.769 |
| 2004 | 473.145.309 | 255.241.798 | 728.387.107 |
| 2005 | 687.299.362 | 267.245.816 | 954.545.178 |
| 2006 | 709.353.121 | 392.523.769 | 1.101.876.890 |
| 2007 | 902.702.916 | 652.987.552 | 1.555.690.468 |
| 2008 | 1.426.449.760 | 886.237.269 | 2.312.687.029 |
| 2009 | 2.599.030.331 | 641.551.791 | 3.240.582.122 |
| 2010 | 2.250.576.879 | 926.476.321 | 3.177.053.200 |
| 2011 | 2.759.311.302 | 1.382.216.480 | 4.141.527.782 |
| 2012 | 3.679.430.891 | 1.342.051.267 | 5.021.482.158 |

Kaynak: <http://tuikapp.tuik.gov.tr/disticaretapp/menu.zul>(03.05.2013).

Mısır ile Türkiye arasındaki ticaret hacmi 2002 yılından beri sürekli artış eğiliminde olup, Türkiye Mısır ilişkilerinde önemli ilerlemeler yaşanmasına rağmen 2008 yılındaki mali krizden Türk iş adamları da etkilenmiş ve ihracatta gerileme yaşanmıştır. Dış Ticaret Müsteşarlığı verilerine göre²⁰³; Türkiye'nin Mısır'a ihracatının seyri incelendiğinde, 2002 yılından bu yana artış trendi yakalandığı gözlemlenmektedir. 2002 yılında ihracat 326 milyon dolar seviyesinde iken, 2003 yılında ise bir önceki yıla göre %5 oranında artarak, 345 milyon dolara ulaşmıştır. 2004 yılında bir önceki yıla göre %36,4 oranında artarak 471 milyon dolardan 471 milyon dolara ve 2005 yılında %45 aratarak 685 milyon dolara ulaşmıştır. 2006 yılı ihracatı 709 milyon dolar iken, 2007 yılı ihracat rakamı 903 milyon dolar olarak kaydedilmiştir.

2007 yılında 902 milyon dolar olan ihracat rakamı 2008 yılında 1 milyar 406 milyon dolar rakama ulaşırken 2009 yılında 2 milyar 618 milyon oldu. Türkiye'nin ithalat rakamları ise 2008 yılında 886 milyon dolar iken, 2009 yılında 641 milyon dolar olarak açıklanmıştır. 2007 yılında yürürlüğe giren Serbest Ticaret Anlaşması ile birlikte 2008 yılında iki ülke arasında ticaret %195 oranında artış göstermiştir.

2012 yılında ise Türkiye'nin İhracatı bir önceki yıla göre 920 milyon dolar artış göstererek 3 milyar 679 milyon dolar seviyesine yükselmiştir. Aynı yıl ithalatı ise

²⁰³ <http://tuikapp.tuik.gov.tr/disticaretapp/menu.zul> (03. Mayıs 2013).

1 milyar 342 milyon dolar olarak gerçekleşmiştir. Böylelikle her iki ülke arasındaki dış ticaret hacmi 5 milyar doların üzerine çıkmıştır.

Türkiye'nin Mısır'a ihracatında yer alan başlıca ihraç ürünleri; otomotiv ve yan sanayi ürünleri, demir-çelik mamulleri, dokumaya elverişli sentetik lifler, meyve, sebze, plastik mamulleri, diğer kimyasallar, metal eşya, çeşitli makineler ve dokumacılık ürünleridir.

1. Havayolu İle İhracat

Aşağıdaki tabloda Türkiye İstatistik Kurumu Başkanlığı Bilgi Dağıtım ve İletişim Daire Başkanlığı'ndan elde edilen EK-1 ve EK-6'de yer alan Türkiye'nin Mısır'a havayoluyla gerçekleşmiş olan Türk ve yabancı bayrak ayrımında mevcut olan 2002-2012 yılları fasıl, miktar ve dolar bazında ihracat bilgileri verilmektedir.

Tablo 45: Türkiye'nin Mısır'a Havayolu İle İhracatı 2002-2012

| | İHRACAT DEĞERİ (DOLAR) | | | İHRACAT MİKTARI (KG) | | |
|------|------------------------|------------|------------|----------------------|-----------|-----------|
| | TÜRK | YABANCI | TOPLAM | TÜRK | YABANCI | TOPLAM |
| 2002 | 2.956.062 | 2.585.394 | 5.541.456 | 215.445 | 299.292 | 514.737 |
| 2003 | 2.275.936 | 4.732.829 | 7.008.765 | 169.147 | 387.169 | 556.316 |
| 2004 | 4.382.634 | 2.672.574 | 7.055.208 | 298.986 | 306.381 | 605.367 |
| 2005 | 8.999.692 | 8.474.569 | 17.474.261 | 497.186 | 485.728 | 982.914 |
| 2006 | 5.926.485 | 5.641.918 | 11.568.403 | 404.409 | 304.856 | 709.265 |
| 2007 | 10.377.983 | 24.024.663 | 34.402.646 | 493.139 | 1.166.286 | 1.659.425 |
| 2008 | 66.739.846 | 17.728.674 | 84.468.520 | 383.395 | 716.392 | 1.099.787 |
| 2009 | 23.260.773 | 18.653.799 | 41.914.572 | 1.408.070 | 852.885 | 2.260.955 |
| 2010 | 30.230.569 | 39.588.556 | 69.819.125 | 1.486.523 | 4.895.998 | 6.382.521 |
| 2011 | 41.693.170 | 19.394.872 | 61.088.042 | 1.722.081 | 3.939.917 | 5.661.998 |
| 2012 | 62.883.312 | 26.741.815 | 89.625.127 | 3.346.112 | 4.141.644 | 7.487.756 |

Kaynak: T.C. Türkiye İstatistik Kurumu Başkanlığı Bilgi Dağıtım ve İletişim Daire Başkanlığı verileri esas alınarak hazırlanmıştır. (Bkz.: EK-1, EK-6).

Dış Ticaret Müsteşarlığı verilerine göre Türkiye'nin Mısır'a 2002 yılı toplam ihracatı 326.389.041 dolardır. 2002 yılı havayolu ile ihracat değeri ise 5.541.456 dolar ve toplam ihracat miktarı ise 514 ton 737 kg'dır. 2002 yılı havayolu ile ihracat fasıllar itibariyle özel dokunmuş mensucat; tuftedilmiş dokunabilir mensucat; dantela; duvar halıları; şeritçi ve kaytancı eşyası; işlemler; basılı kitaplar, gazeteler, resimler ve baskı sanayiinin diğer mamulleri; el ve makina yazısı metinler ve planlar; elektrikli makina ve cihazlar, ses kaydetme-verme, televizyon görüntü-ses kaydetme-verme cihazları;

aksam-parça-aksesuarı; optik, fotoğraf, sinema, ölçü, kontrol, ayar, tıbbi, cerrahi alet ve cihazlar; bunların aksam, parça ve aksesuarı; kağıt ve karton; kağıt hamurundan, kağıttan veya kartondan eşya; kazanlar, makinalar, mekanik cihazlar ve aletler, nükleer reaktörler; bunların aksam ve parçaları örülmemiş giyim eşyası ve aksesuar; çeşitli mamul eşya (hijyenik havlu, bebek bezi, kalem, çakmak, fermuar, fırça vb.); plastikler ve mamulleri vd. (Bkz.: EK-1, EK-6).

2005 yılı havayolu ile ihracatta önemli bir artış kaydedilmiş olup ihracat değeri 17.474.261 dolara ulaşmıştır. 2005 yılı ihracat kalemleri örülmemiş giyim eşyası ve aksesuarı 3.194.317 dolar; örme giyim eşyası ve aksesuarı 953.406 dolar; kazanlar, makinalar, mekanik cihazlar ve aletler, nükleer reaktörler; bunların aksam ve parçaları 744.512 dolar; özel dokunmuş mensucat; tuftedilmiş dokunabilir mensucat; dantela; duvar halıları; şeritçi ve kaytancı eşyası; işlemler 1.473.239 dolar olarak sıralanmıştır. (Bkz.: EK-1, EK-6).

2007 yılından itibaren havayolu ile ihracatta kayda değer bir artış takip edilmektedir. Zira 2007 yılı bir önceki yıla göre yaklaşık üç kat bir artış göstererek 34.402.646 dolar değerinde ve 1.659 ton 425 kg miktarında mal ve eşya havayolu ile taşınmıştır. En önemli ihraç ürünleri örülmemiş giyim eşyası ve aksesuarı; örme giyim eşyası ve aksesuarı; kazanlar, makinalar, mekanik cihazlar ve aletler, nükleer reaktörler; bunların aksam ve parçaları ve elektrikli makina ve cihazlar, ses kaydetme-verme, televizyon görüntü-ses kaydetme-verme cihazları; aksam-parça-aksesuarıdır. (Bkz.: EK-1, EK-6).

2008 yılı havayolu ile ihracat ise artış ile 84.468.520 dolar değerinde gerçekleşmiştir. 58.361.027 dolar değerinde ve 2.255 kg ağırlığında inciler, kıymetli veya yarı kıymetli taşlar, kıymetli metaller; taklit mücevherci eşyası; metal paralar havayolu ile taşınmıştır. (Bkz.: EK-1, EK-6).

İki ülke arasında yatırım ilişkileri konusunda özellikle Türkiye kaynaklı tekstil ve hazır giyim yatırımcılarının Mısır'daki faaliyetleri nedeniyle, beklentilerin ötesinde bir hareketlilik yaşanmıştır. Dolayısıyla Türkiye'nin Mısır'a havayolu ile ihracatında daha ziyade örülmemiş giyim eşyası ve aksesuarı; örme giyim eşyası ve aksesuarı yer almaktadır. Ayrıca kazanlar, makinalar, mekanik cihazlar ve aletler, nükleer reaktörler;

bunların aksam ve parçaları; özel dokunmuş mensucat; tuftedilmiş dokunabilir mensucat; dantela; duvar halıları; şeritçi ve kaytancı eşyası; işlemler havayolu ile ihraç edilenler arasında yer almaktadır.

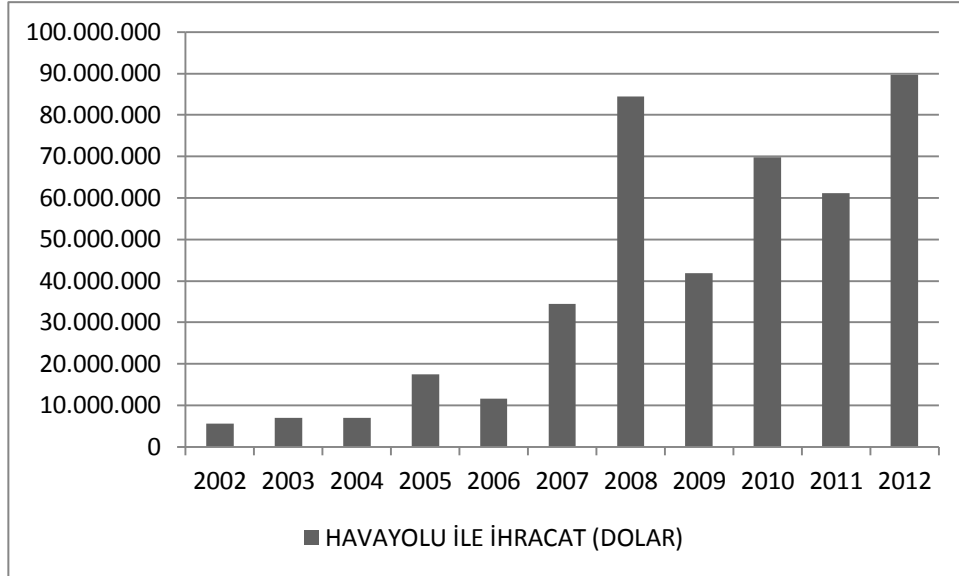
2012 yılı istatistiki verileri ışığında havayolu ile gerçekleşen ihracat değeri bir önceki yıla göre artışla 89.625.127 dolar seviyesine ulaşmıştır. Aşağıdaki tabloda Türkiye'nin 2012 yılında Mısır'a havayolu ile gerçekleştirdiği fasıllar itibariyle başlıca ihracat kalemleri yer almaktadır.

Tablo 46: 2012 Yılı Mısır'a Havayolu İle İhraç Edilen Başlıca Ürün Grupları

| | FASIL | DEĞER (DOLAR) | MİKTAR (KG) |
|----|---|----------------------|--------------------|
| 62 | Örülmemiş giyim eşyası ve aksesuarı | 34.489.244 | 1.690.398 |
| 61 | Örme giyim eşyası ve aksesuarı | 13.921.602 | 679.813 |
| 84 | Kazanlar, makinalar, mekanik cihazlar ve aletler, nükleer reaktörler; bunların aksam ve parçaları | 3.846.754 | 107.020 |
| 32 | Debagatte ve boyacılıkta kullanılan hülâsalar; tanenler; boyalar, pigmentler,vb; vernikler, vb; macunlar; mürekkepler | 2.305.830 | 8.864 |
| 42 | Deri-saraciye eşyası, eyer-koşum takımları; seyahat eşyası, el çantaları vb mahfazalar; hayvan bağırsağından mamul eşya | 4.463.673 | 54.061 |
| 58 | Özel dokunmuş mensucat; tuftedilmiş dokunabilir mensucat;dantela;duvar halıları; şeritçi ve kaytancı eşyası; işlemler | 2.007.923 | 63.791 |
| 90 | Optik, fotoğraf, sinema, ölçü, kontrol, ayar, tıbbi, cerrahi alet ve cihazlar; bunların aksam, parça ve aksesuarı | 1.956.810 | 33.135 |
| 85 | Elektrikli makina ve cihazlar, ses kaydetme-verme, televizyon görüntü-ses kaydetme-verme cihazları; aksam-parça-aksesuarı | 2.086.089 | 58.075 |
| 96 | Çeşitli mamul eşya (hijyenik havlu, bebek bezi, kalem, çakmak, fermuar, fırça vb.) | 1.623.923 | 61.285 |
| 71 | İnciler, kıymetli veya yarı kıymetli taşlar, kıymetli metaller; taklit mücevherci eşyası; metal paralar | 1.502.812 | 4.375 |
| 48 | Kâğıt ve karton; kâğıt hamurundan, kâğıttan veya kartondan eşya | 1.602.321 | 74.189 |

Kaynak: T.C. Türkiye İstatistik Kurumu Başkanlığı Bilgi Dağıtım ve İletişim Daire Başkanlığı verileri esas alınarak hazırlanmıştır. (Bkz.: EK-1, EK-6).

Şekil 10: Türkiye'nin Mısır'a Havayolu İle İhracatı 2002-2012



Kaynak: T.C. Türkiye İstatistik Kurumu Başkanlığı Bilgi Dağıtım ve İletişim Daire Başkanlığı verileri esas alınarak hazırlanmıştır. (Bkz.: EK-1, EK-6).

Türkiye'nin Mısır'dan ithalatı 2002 yılında 118 milyon dolar olarak gerçekleşmiştir. 2003 yılında özellikle petrol ve pirinç ihracatındaki artışlar nedeniyle, ithalatımız ani bir sıçrama ile 189 milyon dolara yükselmiştir. 2004 yılında bir önceki yıla göre Mısır'dan yapılan ithalatımızda %34,3 oranında artış gerçekleşerek, 189 milyon dolardan 255 milyon dolara yükselirken; 2005 yılında sadece %3'lük bir artış ile 267 milyon dolar olarak kaydedilmiştir. 2006 yılı ithalat rakamı ise 393 milyon dolar olarak kaydedilmiştir. 2007 yılı ithalat rakamı 680milyon dolardır.

Mısır'dan ithal edilen başlıca ürünler arasında; pirinç, karbonlar, pamuk, klinker, dokumaya elverişli lifler, petrol ve ürünleri, cam kumu, fosfat, kimyasallar, dokumacılık ürünleri ve elektriksiz makineler bulunmuştur.

2. Havayolu İle İthalat

Aşağıdaki tabloda Türkiye İstatistik Kurumu Başkanlığı Bilgi Dağıtım ve İletişim Daire Başkanlığı'ndan elde edilen EK-1 ve EK-6'de yer alan Türkiye'nin Mısır'dan havayoluyla gerçekleşmiş olan Türk ve yabancı bayrak ayrıntısında mevcut olan 2002-2012 yılları fasıl, miktar ve dolar bazında ithalat bilgileri verilmektedir.

Tablo 47: Türkiye'nin Mısır'dan Havayolu İle İthalatı 2002-2012

| | İTHALAT DEĞER (DOLAR) | | | İTHALAT MİKTAR (KG) | | |
|------|-----------------------|-----------|------------|---------------------|-----------|-----------|
| | TÜRK | YABANCI | TOPLAM | TÜRK | YABANCI | TOPLAM |
| 2002 | 785.613 | 417.912 | 1.203.525 | 28.841 | 31.960 | 60.801 |
| 2003 | 925.285 | 737.784 | 1.663.069 | 54.178 | 20.086 | 74.264 |
| 2004 | 1.933.630 | 659.393 | 2.593.023 | 66.358 | 46.588 | 112.946 |
| 2005 | 1.842.988 | 1.454.566 | 3.297.554 | 92.417 | 41.648 | 134.065 |
| 2006 | 3.946.265 | 1.311.212 | 5.257.477 | 378.957 | 156.138 | 535.095 |
| 2007 | 2.966.072 | 1.875.125 | 4.841.197 | 157.957 | 99.398 | 257.355 |
| 2008 | 4.070.176 | 2.945.427 | 7.015.603 | 191.666 | 126.105 | 317.771 |
| 2009 | 5.370.839 | 1.803.718 | 7.174.557 | 890.861 | 79.906 | 970.767 |
| 2010 | 6.427.443 | 4.628.823 | 11.056.266 | 465.871 | 2.382.259 | 2.848.130 |
| 2011 | 17.540.913 | 6.483.128 | 24.024.041 | 545.000 | 576.207 | 1.121.207 |
| 2012 | 16.829.456 | 9.817.038 | 26.646.494 | 334.595 | 76.599 | 411.194 |

Kaynak: T.C. Türkiye İstatistik Kurumu Başkanlığı Bilgi Dağıtım ve İletişim Daire Başkanlığı verileri esas alınarak hazırlanmıştır. (Bkz.: EK-1, EK-6).

Yukarıdaki tablodan da görüleceği gibi havayolu ile ithalat özellikle son yıllarda büyük bir gelişme kaydetmiştir. 2002 yılı havayolu ile ithalat değeri 1.203.525 dolar seviyesinde iken 2012 yılı havayolu ile ithalat değeri 22 kat artmak suretiyle 26.646.494 dolar olarak gerçekleşmiştir. Aynı dönem içerisinde Türkiye'nin 2002 yılı ithalatı 118.172.738 dolar iken 2012 yılına gelindiğinde toplam ithalat son on yıl içerisinde 11 kat artmak suretiyle 1.342.051.267 dolar seviyesine ulaşmıştır.

Türkiye İstatistik Kurumu Başkanlığı Bilgi Dağıtım ve İletişim Daire Başkanlığı verilerine göre Türkiye'nin yıllar itibariyle Mısır'dan havayolu ile ithalatını incelediğimizde 2002 yılı itibariyle toplam ithalatın 1.203.525 dolar olarak gerçekleşmiştir. Bu yıl içerisinde başlıca ithalat ürünleri olarak 629.383 dolar ile organik kimyasal ürünler ve 254.888 dolar ile eczacılık ürünleri, 65.204 dolar ile optik, fotoğraf, sinema, ölçü, kontrol, ayar, tıbbi, cerrahi alet ve cihazlar; bunların aksam, parça ve aksesuarı havayolu ile taşınmıştır. (Bkz.: EK-1, EK-6).

2004 yılında havayolu ile ithalat bir önceki yıla 1.389.498 dolar artış göstererek 2.593.023 dolar seviyesine yükselmiştir. 2004 yılı itibariyle 897.408 dolar değerinde organik kimyasal ürünler, 304.385 dolar değerinde inciler, kıymetli veya yarı kıymetli taşlar, kıymetli metaller; taklit mücevherci eşyası; metal paralar, 241.422 dolar değerinde çeşitli mamul eşya (hijyenik havlu, bebek bezi, kalem, çakmak, fermuar, fırça

vb.) 239.132 dolar değerinde cam ve cam eşya,128.587 dolar değerinde sentetik ve suni filamentler, şeritler ve benzeri sentetik ve suni dokumaya elverişli maddeler havayolu ile ithali gerçekleşen başlıca ürün gruplarıdır. (Bkz.: EK-1, EK-6).

2005 ve 2006 yıllarında da havayolu ile ithalat artış göstererek sırası ile 3.297.554 dolar ve 5.257.477 dolar olarak gerçekleşmiştir. 2005 yılı itibariyle başlıca ürün grupları örme eşya, organik kimyasal ürünler, inciler, kıymetli veya yarı kıymetli taşlar, kıymetli metaller; taklit mücevherci eşyası; metal paralar, plastikler ve mamulleri, optik, fotoğraf, sinema, ölçü, kontrol, ayar, tıbbi, cerrahi alet ve cihazlar; bunların aksam, parça ve aksesuarı, cam ve cam eşya havayolu ile taşınmıştır. (Bkz.: EK-1, EK-6).

2006 yılında bir önceki yıl havayolu ile ithalattı gerçekleşen ürün gruplarına ilave 1.519.555 dolar değerinde emdirilmiş, sıvanmış, kaplanmış veya lamine edilmiş dokunabilir mensucat; dokunabilir maddelerden teknik eşya havayolu ile taşınmıştır. 2007 yılı itibariyle havayolu ile ithalat bir önceki yıla göre 416.280 dolar değer kaybederek 4.841.197 dolar seviyesine gerilemiştir. (Bkz.: EK-1, EK-6).

2008 ve 2009 yıllarında havayolu ile ithalat artış göstermiş ve sırası ile 7.015.603 dolar ve 7.174.557 dolar olarak gerçekleşmiştir. 2008 yılında 1.471.492 dolar değerinde örülmemiş giyim eşyası ve aksesuarı, 1.069.997 dolar değerinde cam ve cam eşya,944.648 dolar değerinde örme giyim eşyası ve aksesuarı,787.490 dolar değerinde plastikler ve mamulleri havayolu ile ithali yapılan başlıca mamullerdir. 2009 yılında ise 1.145.532 dolar değerinde plastik ve mamulleri, 847.997 dolar değerinde muhtelif kimyasal maddeler (biodizel, yangın söndürme maddeleri, dezenfektanlar, haşarat öldürücüler, vb.), 983.361 dolar değerinde örme giyim eşyası ve aksesuarı, 891.782 dolar cam ve cam eşya, 812.401 dolar değerinde örülmemiş giyim eşyası ve aksesuarı, 768.195 dolar değerinde optik, fotoğraf, sinema, ölçü, kontrol, ayar, tıbbi, cerrahi alet ve cihazlar; bunların aksam, parça ve aksesuarı havayolu ile ithalatta önem arz eden başlıca ürün grupları olmuştur. (Bkz.: EK-1, EK-6).

2010 yılı havayolu ile ithalat bir önceki yıla göre 3.881.709 dolar artış göstererek 11.056.266 dolar seviyesinde gerçekleşmiştir. Bu yıl içerisinde 2.250 ton ağırlığında 2.068.205 dolar değerinde mineral yakıtlar, mineral yağlar ve bunların

damıtılmasından elde edilen ürünler havayolu ile taşınmıştır. Ayrıca 3.117.621 dolar değerinde örme giyim eşyası ve aksesuarı, 1.004.631 dolar değerinde cam ve cam eşya, 866.387 dolar örülmemiş giyim eşyası ve aksesuarı, 824.886 dolar değerinde inciler, kıymetli veya yarı kıymetli taşlar, kıymetli metaller havayolu ile ithali yapılan diğer ürünlerdir. (Bkz.: EK-1, EK-6)

Tablo 48: Mısır'a Havayolu İle İthal Edilen Başlıca Ürün Grupları 2011-2012

| NO | FASIL | 2011 | | 2012 | |
|----|---|---------------|-------------|---------------|-------------|
| | | DEĞER (DOLAR) | MİKTAR (KG) | DEĞER (DOLAR) | MİKTAR (KG) |
| 71 | İnciler, kıymetli veya yarı kıymetli taşlar, kıymetli metaller; taklit mücevherci eşyası; metal paralar | 10.299.073 | 5.271 | 17.288.132 | 11.227 |
| 39 | Plastikler ve mamulleri | 1.136.396 | 39.982 | 1.567.117 | 61.162 |
| 61 | Örme giyim eşyası ve aksesuarı | 2.087.139 | 78.159 | 1.433.957 | 66.315 |
| 85 | Elektrikli makina ve cihazlar, ses kaydetme-verme, televizyon görüntü-ses kaydetme-verme cihazları; aksam-parça-aksesuarı | 920.897 | 30.981 | 1.419.243 | 48.760 |
| 62 | Örülmemiş giyim eşyası ve aksesuarı | 4.559.432 | 193.216 | 1.022.605 | 31.877 |
| 70 | Cam ve cam eşya | 1.295.132 | 38.793 | 884.041 | 35.784 |
| 90 | Optik, fotoğraf, sinema, ölçü, kontrol, ayar, tıbbi, cerrahi alet ve cihazlar; bunların aksam, parça ve aksesuarı | 516.385 | 2.839 | 584.496 | 5.184 |
| 41 | Ham postlar, deriler (kürkler hariç) ve köseleler | 59.302 | 2.778 | 407.577 | 13.771 |
| 54 | Sentetik ve suni filamentler, şeritler ve benzeri sentetik ve suni dokumaya elverişli maddeler | 29.301 | 1.758 | 322.123 | 24.952 |
| 33 | Uçucu yağlar ve rezinoitler; parfümeri, kozmetik veya tuvalet müstahzarları | 268.364 | 1.351 | 214.034 | 2.059 |
| 30 | Eczacılık ürünleri | 82.718 | 3.060 | 111.606 | 1.208 |

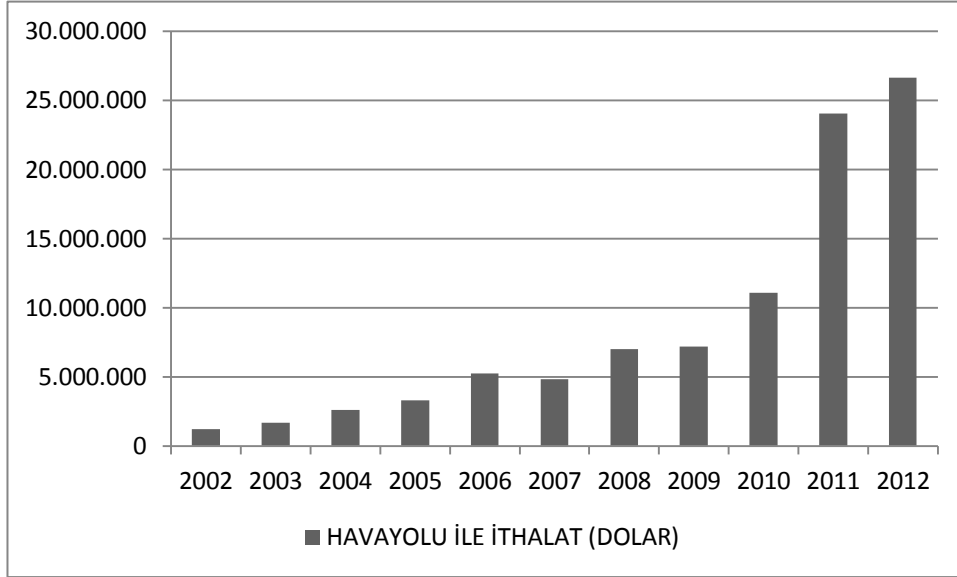
Kaynak: T.C. Türkiye İstatistik Kurumu Başkanlığı Bilgi Dağıtım ve İletişim Daire Başkanlığı verileri esas alınarak hazırlanmıştır. (Bkz.: EK-1, EK-6).

2011 ve 2012 yılında da havayolu ile ithalat artış göstermek suretiyle sırasıyla 24.024.041 dolar ve 26.646.494 dolar seviyesine yükselmiştir. Aşağıdaki tabloda her iki yıl içerisinde havayolu ile ithalatı yapılan başlıca ürün grupları değer ve miktar bazında karşılaştırmalı olarak verilmiştir.

Aşağıdaki grafikte 2002-2012 yılları arası Türkiye'nin Mısır'dan Türk ve yabancı bayrak taşıyıcıları tarafından yapılan havayolu ile ithalat değerleri verilmektedir. Grafikte 2002 yılından itibaren havayolu ile ithalatın düzenli bir şekilde arttığı görülmektedir. Zira havayolu ile ithalat 2002 yılında sadece 1.203.525 dolar seviyesinde iken 2012 yılına gelindiğinde 26.646.494 dolar olarak gerçekleşmiştir. 2012

yılında Türkiye'nin toplam ithalatı 1.342.051.267 dolar değerinde gerçekleşirken toplam ithalatın yaklaşık %2'si havayolu ile yapılmıştır.

Şekil 11: Türkiye'nin Mısır'a Havayolu İle İthalat Değeri 2002-2012



Kaynak: T.C. Türkiye İstatistik Kurumu Başkanlığı Bilgi Dağıtım ve İletişim Daire Başkanlığı verileri esas alınarak hazırlanmıştır. (Bkz.: EK-1, EK-6).

D. Turizm ve Havayolu Taşımacılığı

Turizm, Mısır ve Türkiye ekonomisine sağladığı katkının yanı sıra toplumları da birbirine yakınlaştıran önemli bir iktisadi ve kültürel aktivitedir. Türkiye'nin Mısır ile turizm ilişkileri 1968'de başlamış ve her yıl giderek artmaktadır.

Tablo 49: Mısır Turizm Pazarında Türkiye

| | |
|---|---|
| Türkiye'ye Gelen Turist Sayısı 2011 | 79.665 |
| Türkiye'ye Gelen Turist Sayısındaki Yüzdelerik Değişim Oranı – 2011/2010 | % 17,87 |
| 2012 Yılı Ocak-Mayıs dönemi Türkiye'ye Varışlar ve Değişim Oranı | % 62,57 |
| Ülkenin Türkiye Pazar Payı Sıralamasındaki Yeri (2011) | % 0,40 |
| Paket Tur Sıralaması (2011) | İspanya'dan sonra 2. sırada |
| Türkiye'ye Operasyonu Bulunan Ace. ve Tur Ope. Sayısı | 1176 |
| Türkiye'ye Gelen Turistlerin Tercih Ettikleri Tatil Türü | Alışveriş, Kültür, İnanç ve Deniz Turizmi |
| Türkiye'ye Gelen Turistlerin Tatillerini Geçirdikleri Destinasyonlara Göre Dağılımı | İstanbul, Antalya, Bursa, İzmir ve kısmen Karadeniz |

Kaynak: T.C. Turizm Bakanlığı, Pazar Raporları 2013. <http://www.tanitma.gov.tr/Eklenti/4810,pazar-raporlari-2013.pdf?> (15.04.2013).

Kültür ve Turizm Bakanlığı sınır istatistikleri ülkemize giriş-çıkış yapan yabancı ziyaretçi ve vatandaş sayılarına ilişkin verileri sınır kapılarımızda Emniyet Genel Müdürlüğü'ne bağlı Pasaport Polisi'nin tuttuğu milliyet bazındaki kayıtlardan elde etmektedir. Yabancılara ve vatandaşlarımıza ilişkin tüm ziyaretçi sayılarına gününbirlikçi sayıları da dâhildir.

Tablo 50: Mısır'dan Türkiye'ye Seyahat Eden Ziyaretçi Sayısı ve Ulaşım Şekli**2000-2011**

| YILLAR | TOPLAM | TAŞIT ARACI | | | |
|--------|--------|-------------|----------|----------|-----------|
| | | HAVAYOLU | KARAYOLU | TRENYOLU | DENİZYOLU |
| 2000 | 31.772 | 17.844 | 513 | 9 | 13.406 |
| 2001 | 22.396 | 21.031 | 649 | 19 | 697 |
| 2002 | 21.583 | 20.212 | 757 | 29 | 585 |
| 2003 | 30.556 | 28.588 | 819 | 6 | 1.143 |
| 2004 | 34.454 | 32.412 | 1.156 | 22 | 864 |
| 2005 | 43.149 | 40.997 | 1.301 | 16 | 835 |
| 2006 | 42.686 | 40.751 | 690 | 10 | 1.235 |
| 2007 | 52.946 | 50.995 | 633 | 13 | 1.305 |
| 2008 | 57.994 | 56.105 | 869 | 7 | 1.013 |
| 2009 | 66.912 | 64.363 | 912 | 7 | 1.630 |
| 2010 | 61.560 | 58.910 | 1.010 | 14 | 1.626 |
| 2011 | 79.665 | 76.071 | 636 | 7 | 2.951 |

Kaynak:<http://www.ktbyatirimisletmeler.gov.tr/TR,9854/sinir-giris-cikis-istatistikleri.html> (15.04.2013). T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı, Sınır Giriş-Çıkış İstatistikleri esas alınarak hazırlanmıştır.

2000 yılında Türkiye'ye seyahat eden 31.772 Mısır vatandaşının 17.844 kişi havayolu ile 13.406 kişi ise denizyolu ile ulaşım sağlamıştır. 2001 yılında ise turist sayısı 22.396 gerilemiş olup 21.031 kişi havayolu ile intikal etmiştir. Turist sayısı ilerleyen yıllarda sürekli artış göstermiş ve havayolu ile ulaşım gerçekleştirenlerin sayısı büyük bir çoğunluğu oluşturmuştur. 2011 yılında Türkiye'ye gelen turist sayısı bir önceki yıla göre 18.105 kişi artış göstererek 79.665 kişiye ulaşmıştır. 2011 yılı verilerine göre havayolu ile ulaşım gerçekleştirenlerin sayısı ise 76.071 ile %95,5 diğer ulaşım türlerine göre ağırlığa sahiptir.

Türkiye Cumhuriyeti Kültür ve Turizm Bakanlığı, Mısır Arap Cumhuriyeti Turizm Bakanlığı ve Suriye Arap Cumhuriyeti Turizm Bakanlığı arasında 7 Eylül 2005 tarihinde Kahire'de imzalanan turizm alanında işbirliğine ilişkin Mutabakat Zaptında mevcut iyi ilişkileri göz önünde bulundurarak, ülkeleri arasındaki ilişkileri derinleştirmek amaçlanmıştır. Bu amaç doğrultusunda Çin, Hindistan ve Japonya gibi uzak pazarlardan turist çekmek için bu ülkeler arasında ortak bir ürün sunacaklardır. Bu itibarla taraflar, kamu ve özel sektörü kendi milli hava yolu şirketleri, turizm ve seyahat acenteleri ve tur operatörlerinin işbirliği ile ortak bir ürün oluşturmak hususunda anlaşmışlardır²⁰⁴.

Mısır'ın döviz kazandıran en önemli sektörü turizmdir. Turizm geliri gayri safi milli hasılanın yüzde 11,3'ünü, ülkeye gelen dövizin yüzde 20'sini oluşturuyor. Ayrıca turizm sektöründe çalışanlar, Mısır işgücünün yüzde 12,6'sına denk geliyor. Dünya turizm pastasından pay kapmak isteyen Mısır, 2017 yılında 25 milyar dolarlık turizm geliri bekliyor. 2017'den sonra rakamın 30 milyar dolara ulaşması hedeflenmektedir. Mısır'ın ziyaretçileri arasında Avrupalılar ilk sırada yer alıyor²⁰⁵. Mısır ile Türkiye arasındaki turizm ilişkilerinin önümüzdeki dönemde daha da kuvvetlenecektir.

Ancak sektör ani iniş ve çıkışlara, ülke içindeki ve dışındaki olaylardan doğan güvenlik endişesinden etkilenmeye çok açıktır. Ülkenin iklim yapısı, Akdeniz ve dünyanın doğal akvaryumu olan Kızıldeniz sahilleri ile en önemlisi dünyanın en eski medeniyetlerinden birisi olan firavunlar döneminden kalan piramitler, tapınaklar ve

²⁰⁴ Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti, Mısır Arap Cumhuriyeti Hükümeti ve Suriye Arap Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Turizm Alanında İşbirliğine İlişkin Mutabakat Zaptı, **T.C. Resmi Gazete, Karar Sayısı: 2009/14981**, 14 Mayıs 2009 Perşembe.

²⁰⁵ <http://www.dunya.com/istanbuldan-hurghada-ve-sarm-el-seyhe-direkt-uculacak-167939h-p2.htm> (25 Mayıs 2013).

diğer eserler ülkeyi turistik anlamda cazip kılmaktadır. Bir zamanlar dünyanın en önemli turizm merkezlerinden biri olan ve aldığı turist sayısı ile ülkelere örnek olan Mısır “Arap Baharı” ile düştüğü sıkıntıdan Türkiye’nin desteğiyle çıkış yolları aramaktadır.

Arap Baharı sürecinde turizm geliri 14 milyar dolardan 9 milyar dolara gerileyen Mısır’ın yeni turizm planları ve Türkiye’yle ilgili turizm politikalarında değişiklikler yapılmıştır. Bundan böyle Mısır Türkiye ile birlikte hareket edecektir²⁰⁶.

Önümüzdeki dönemde öncelikli hedefleri arasına dünyanın önde gelen turizm merkezlerinden biri olmayı alan Mısır hükümeti, Türk Hava Yolları ile stratejik bir görüşme gerçekleştirmiştir. Türk Havayolları ile Mısır Turizm Bakanlığı arasında yapılan görüşme neticesinde İstanbul’dan Şarm El-Şeyh’e ve Hurghada’ya direkt uçuşlar öngörülmüştür²⁰⁷. Mısır, uzun mesafeli uçuşlarda THY ile birlikte işbirliği yapmak suretiyle bu destinasyonlara olan tur paketlerini Almanya, Rusya, Japonya, Çin ve Latin Amerika’nın aralarında bulunduğu farklı pazarlara ulaştıracak imkân sunmaktadır. Türk Hava Yolları ile Hurghada ve Şarm El-Şeyh şehirlerine uçuş anlaşması yapan Mısır Turizm Bakanlığı, Mısır’ın turizm pazarlama faaliyetlerini Türkiye ile ortaklaşa yürütmeyi planlamaktadır. THY’nin gerçekleştireceği seferler sayesinde Türkiye ile Mısır arasında karşılıklı turist sayısında da önemli bir artış beklenmektedir. Zira dünyada en çok ülkeye uçan hem de en büyük beşinci uçuş ağına sahip THY, Mısır’ın turizm beldelerini de bu ağa bağlayarak Mısır turizmine katkı sağlayacağı beklenmektedir.

THY ve Mısır Havayolları İstanbul-Kahire hattında sefer sayısının artırılması için girişimlerde bulunmaktadır. 2008 Kasım ayında, Türk Hava Yolları ve Mısır Havayolları yetkilileri arasında gerçekleştirilen toplantıda taraflar, iki Star Alliance taşıyıcısı olarak hem aralarındaki mevcut kod paylaşımı ortaklığının hem de eğitim, teknik konularında yeni işbirliği imkânlarının geliştirilmesi yönünde fikir birliğine varmışlardır. Ayrıca Star Alliance üyesi iki şirket arasındaki mevcut kod paylaşımı ortaklığının İstanbul ve Kahire noktaları ötesini kapsayacak şekilde genişletilmesi de karara bağlanmıştır. Bu kapsamda, THY yolcuları transit nokta olarak Kahire

²⁰⁶ <http://www.forumgazetem.com/2012/10/10/turizmde-turkiye-ve-misir-isbirligi-yapacak/> (31 Mart 2013).

²⁰⁷ Mısır Turizmde Yeni Dönem, 2012, <http://ekonomi.haberturk.com/tatil/haber/783839-misir-turizmde-yeni-donem> (31 Mart 2013).

üzerinden, Mısır Havayolları network imkânlarından faydalanarak Mısır iç hat ve ötesi noktalara uçuş gerçekleştirebilecektir²⁰⁸.

VI. TÜRKİYE-NİJERYA TİCARİ İLİŞKİLERİNDE HAVAYOLU TAŞIMACILIĞI

A. Ticari İlişkiler

Afrika'nın en büyük ham petrol üreticisi dünyanın ise 8. büyük ham petrol ihracatçısı olan Nijerya aynı zamanda zengin doğalgaz rezervlerine sahip olup Güney Afrika Cumhuriyeti'nden sonra Sahra Altı Afrika'nın ikinci büyük ekonomisine sahiptir²⁰⁹.

İKÖ ve D-8 Ekonomik İşbirliği Teşkilatı üyesi ülkeler arasında yer alan Türkiye ve Nijerya arasında, uluslararası kuruluşlar çerçevesinde yakın bir işbirliği vardır. İki ülke arasındaki siyasi ilişkiler iyi düzeyde olup, ilişkilerin mümkün olan her alanda daha ileri taşınması yönünde ortak irade mevcuttur. İki ülke arasında siyasi, askeri, ekonomik, ticari, kültürel ve eğitim alanında imzalanan anlaşmalarla yasal zemin büyük ölçüde tamamlanmıştır.

Nijerya ile ticari ilişkilerin geliştirilmesi için öncelikle hukuki altyapının iyileştirilmesi gerekmektedir. Çifte vergilendirmenin önlenmesi, yatırımların karşılıklı korunması anlaşmalarının imzalanması, bir serbest ticaret anlaşması veya ekonomik işbirliği anlaşmasının akdedilmesi önem arz etmektedir.

Nitekim Nijerya Cumhurbaşkanı Goodluck Jonathan'ın 01-03 Şubat 2011 tarihlerinde Türkiye'ye gerçekleştirdiği ziyaret sırasında, müzakereleri tamamlanarak imzaya hazır hale getirilen Türkiye-Nijerya Yatırımların Karşılıklı Teşviki ve Korunması Anlaşması 2 Şubat 2011 tarihinde Ankara'da imzalanmıştır. Söz konusu

²⁰⁸THY ve Mısır Havayolları'ndan Yeni Adımlar,2009, <http://www.turkishairlines.com/trcy/skylife/2009/ocak/haberler/thy-ve-misir-havayollarindan-yeni-adimlar.aspx> (31 Mart 2013).

²⁰⁹Yücel Akova, **Nijerya Bilgi Notu**, T.C. Ekonomi Bakanlığı İhracat Genel Müdürlüğü, Ankara, Şubat 2012,s.4.

anlaşmanın iki ülke arasındaki yatırım ilişkilerini geliştirmesi ve yatırım hacmini artırması beklenmektedir.

Nijerya Cumhurbaşkanı Jonathan'ın ziyareti sırasında, Türkiye Cumhuriyeti ve Nijerya Federal Cumhuriyeti Hükümeti arasında yatırımların karşılıklı teşviki ve korunmasına ilişkin anlaşma, turizm alanında işbirliği anlaşması, yükseköğrenim alanında işbirliği anlaşması, askeri işbirliği hususunda anlaşma, Türkiye cumhuriyeti ve Nijerya federal cumhuriyeti dışişleri bakanlıkları arasında işbirliği protokolü imzalanmıştır.

Nijerya sahip olduğu coğrafya ve zengin yer altı kaynakları ve 160 milyonu aşan nüfusu ile Afrika'nın en önemli ülkelerinden birisidir. Türkiye'nin Nijerya ile ilişkileri iktisadi önemi haizdir.

Genel olarak Afrika'nın 1,5 trilyon dolarlık dış ticareti, 1 milyar nüfusu, ortalama 1500 dolar kişi başına geliri ve stratejik madenlere sahip olması nedeniyle önemli bir ekonomik bölge olduğu gerçeği Türk müteahhitlerinin bu bölgeden 35 milyar dolarlık iş aldığını, Türk işadamlarının da bölgede 3 milyar dolarlık yatırımı olduğu göz önüne alındığında, iş imkânlarını geliştirmek için Afrika'daki büyükelçi ve ticaret müşaviri sayısının artırılması ve havayolu ile ulaşım imkânlarının geliştirilmesi önem arz etmektedir²¹⁰. Bu doğrultuda THY 2006 yılında ilk defa Nijerya'ya sefer düzenlemeye başlamıştır. Bu tarihten itibaren iki ülke arasındaki dış ticaret hacminin arttığı dikkat çekmektedir.

Türkiye-Nijerya arasında ticari ve ekonomik ilişkiler de hızla gelişmektedir. Türkiye-Nijerya ikili ticaret hacmi, 2004-2010 yılları arasında 3 kattan fazla artarak 865 milyon dolara yükselmiştir. Nijerya 2010 yılı itibarıyla Türkiye'nin SAGA'da ikinci büyük ticaret ortağı durumundadır. Nijerya'da, başta müteahhitlik, imalat ve enerji sektörleri olmak üzere yaklaşık 30 Türk firması faaliyet göstermektedir²¹¹. Ülkede yerleşik ticaret ve üretimle uğraşan Türk işadamı sayısının çok sınırlı olması önemli bir problem olarak değerlendirilmektedir. Muhabir bankacılık ilişkilerinin bulunmaması ve Nijerya'ya yönelik finansman imkânlarının yetersizliği Türk firmalarının Nijerya'da

²¹⁰Sorunlar Aşılırsa, Nijerya'nın Çok Büyük Bir Potansiyeli Var, 2011, <http://www.tim.org.tr/tr/aktuel-timden-haberler-sorunlar-asilirsanijeryanın-cok-buyuk-bir-potansiyeli-var.html> (31 Mart 2013).

²¹¹ Türkiye - Nijerya Cumhuriyeti Siyasi İlişkileri, <http://www.mfa.gov.tr/turkiye-nijerya-federal-cumhuriyeti-siyasi-iliskileri.tr.mfa> (15 Şubat 2013).

daha etkili olmasını engellemektedir. Bu sorunların aşılması halinde her iki ülke arasındaki işbirliği imkânları genişleyecektir. Zira Nijerya üstyapı ve altyapı yatırımları konusunda büyük bir potansiyel söz konusudur.

B. Hava Ulaştırma Faaliyetleri

2002 yılında imzalanan Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Nijerya Hükümeti Arasındaki Hava Taşımacılığı Anlaşmasının onaylanması ile sivil havacılık faaliyetleri başlamıştır. Türkiye ve Nijerya Sivil Havacılık Otoriteleri her iki ülke arasında uçuşların arttırılması, yeni uçuş noktaları oluşturulması ve çoklu tayine geçilmesi amacıyla ikili havacılık anlaşmasını revizyona tabi tutma ihtiyacı hâsıl olmuştur.

Bu itibarla Sivil Havacılık Genel Müdür Yardımcısı Bahri Kesici ve Nijerya Havacılık Bakanlığı Temsilcisi Hassan Musa'nın başkanlığında 03 Aralık 2012 tarihinde İstanbul'da gerçekleştirilen heyetler arası görüşme sonucunda yeni maddeler üzerinde anlaşma sağlanarak Mutabakat Zaptı imzalanmıştır²¹². Mutabakat Zaptı ile daha önce tek bir havayolu işletmesi tarafından gerçekleştirilen seferlerin birden fazla havayolu işletmesi tarafından düzenlenmesine imkân tanıyan çoklu tayine geçilmiş ve uçuş ağının güçlendirilmesi ve böylelikle iki ülke arasındaki ilişkilerinin daha da geliştirilmesi için önceki anlaşmanın tarifelerle ilgili maddesi daha liberal hale getirilerek, havayolu mutabakatı aranması şartının kaldırılmasına karar verilmiştir.

2002 tarihli Hava Ulaştırma Anlaşması kapsamında idari düzeyde uçuş gerçekleştirilen Lagos ile yeni nokta olarak Kano şehri tarifeli sefer noktaları olarak belirlenirken, tayin edilen havayollarının belirlenen noktalarda koterminalizasyon hakkı ile sefer gerçekleştirmesine de imkân sağlanmıştır.

Anlaşmaya çerçevesinde, Türkiye'nin tayin ettiği havayolu işletmelerine yurt içindeki tüm noktalardan Lagos'a haftalık 7 frekans, Kano'ya ise haftalık 5 frekans sefer gerçekleştirme hakkı tanınmıştır. Nijerya'dan tayin edilen havayolu işletmeleri ise Nijerya'daki tüm noktalardan İstanbul ve daha sonra ülkemizde belirlenecek bir noktaya tarifeli yolcu seferleri düzenleyebilecektir.

²¹² http://web.shgm.gov.tr/kurumsal.php?page=haberler&id=1&haber_id=2535 (15 Şubat 2013).

Nijerya ile imzalanan Mutabakat Zaptı ile Türkiye'nin 2012 yılı Aralık Ayı itibariyle Afrika'daki uçuş noktalarının sayısı 55, frekans sayısı ise 476'ya ulaşmıştır. Nijerya Havacılık Bakanlığı ve Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü yetkililerinin yanı sıra yer hizmetleri, havaalanları ve havayolları temsilcilerinden oluşan Nijerya Heyeti, İstanbul ziyareti çerçevesinde ayrıca Türk sivil havacılık sektöründe faaliyet gösteren işletmelerle de bir araya gelerek yatırım ve işbirliği imkânları hakkında görüş alışverişinde bulunmuştur.

Müzakere esnasında, Türk tarafının taleplerini kayıt altına alacak şekilde bir Toplantı Tutanağı imzalanarak, ilişkilerin daha da geliştirilmesine imkân sağlamak üzere, 7-12 Aralık 2012 tarihlerinde Cidde'de gerçekleştirilecek ICAN 2012 Konferansı esnasında tekrar bir araya gelme konusunda mutabakat sağlanmıştır.

Türk Hava Yolları 28 Temmuz 2006 tarihinden itibaren Nijerya'nın önemli bir ticaret limanı olan Lagos'a haftada iki gün karşılıklı sefer gerçekleştirmektedir. Turkish Cargo ise haftada 3 kez yapılan Lagos seferlerini, 21 Aralık 2012 tarihi itibariyle haftada 4 kez olarak yapmaktadır.

C. Dış Ticaret

Türkiye'nin Nijerya ile olan dış ticareti son yıllarda genel olarak gelişme göstermekle birlikte dış ticaret dengesi sürekli olarak Türkiye aleyhine açık vermektedir. Türkiye'nin ihracatı 2003 yılında 66,35 milyon dolar iken ithalatı ise 223,32 milyon dolar seviyesindedir. 2007 yılında 360 milyon dolar olan dış ticaret açığı, 2008 yılında 241 milyon dolara gerilemiş olmakla beraber 2009 yılında tekrar artarak 346 milyon dolara 2010 yılında da 352 milyon dolara yükselmiştir. Türkiye'nin 2008 yılında 281 milyon dolar olarak gerçekleşen ihracatının 2009 yılında 258 milyon dolara 2010 yılında ise 251 milyon dolara gerilemiştir. 2008 yılında 522 milyon dolar olan ithalatı ise 2009 yılında 605 milyon dolara yükselmiş, 2010 yılında ise 603 milyon dolar olarak gerçekleşmiştir. 2009 yılında 257,7 milyon Dolar olarak gerçekleşen ihracatına karşılık, ithalatı 604,7 milyon Dolar olarak gerçekleşmiştir. Söz konusu yılda dış ticaret dengesi ülkemiz aleyhine 346,9 milyon Dolar açık vermiştir. 2010 yılında 251 milyon Dolarlık ihracatımıza karşılık, 603 milyon Dolarlık ithalatımız söz konusudur. Dış ticaret açığı 352 milyon dolardır. Türkiye'nin 2011 yılında ise 394

milyon dolarlık ihracatına karşılık 823 milyon dolarlık ithalatı söz konusudur. 2011 yılında dış ticaret açığı ise 429 milyon dolarla azami düzeyine ulaşmıştır. İki ülke arasında dış ticaret hacmi her geçen yıl artış göstermektedir. Türkiye'nin ithalatında bilhassa 2000 yılından itibaren görülen artış, sıvılaştırılmış doğal gaz ithalatının artmasından kaynaklanmaktadır.

Tablo 51: Türkiye-Nijerya Dış Ticareti (Milyon Dolar) 2003-2011

| YIL | İHRACAT | İTHALAT | HACİM | DENGE |
|------|---------|---------|---------|---------|
| 2003 | 66,35 | 223,32 | 289,67 | -156,97 |
| 2004 | 80,21 | 194,4 | 274,61 | -114,19 |
| 2005 | 98,59 | 234,27 | 332,86 | -135,68 |
| 2006 | 83,01 | 380,21 | 463,22 | -297,20 |
| 2007 | 133,27 | 493,97 | 627,24 | -360,70 |
| 2008 | 280,53 | 521,92 | 802,45 | -241,39 |
| 2009 | 257,73 | 604,68 | 862,41 | -346,95 |
| 2010 | 250,6 | 602,56 | 853,16 | -351,96 |
| 2011 | 394,44 | 823,2 | 1217,64 | -428,76 |

Kaynak: <http://tuikapp.tuik.gov.tr/disticaretapp/menu.zul> (10.05.2013).

Türkiye'nin Nijerya'ya 2010 yılı ihracatında demir ve çelik ürünleri ihracatı %51,7'lik payı ile ilk sırayı almakta, bu ürünü %10,1'lik payı ile elektrik transformatörleri, %6,1'lik payı ile de çimento takip etmektedir. İhracatında az da olsa öneme sahip diğer ürünler iplik üretme makineleri, maden işleme makineleri, bakır teller ve mayalar şeklinde sıralanmaktadır.

Tablo 52: Türkiye'nin Nijerya'ya İhrac Ettiği Başlıca Ürün Grupları (Dolar)**2010-2012**

| | | 2010 | 2011 | 2012 |
|----|--|-------------|-------------|-------------|
| 72 | Demir ve çelik | 48.091.706 | 114.836.240 | 136.275.550 |
| 85 | Elektrikli makina ve cihazlar, ses kaydetme- verme, televizyon görüntü-ses kaydetme- verme cihazları;aksam-parça-aksesuarı | 42.884.973 | 44.435.369 | 56.230.837 |
| 73 | Demir veya çelikten eşya | 17.580.668 | 25.310.558 | 32.351.185 |
| 25 | Tuz; kükürt; topraklar ve taşlar; alçılar, kireçler ve çimento | 19.870.727 | 42.949.451 | 27.340.252 |
| 84 | Kazanlar, makinalar, mekanik cihazlar ve aletler, nükleer reaktörler; bunların aksam ve parçaları | 31.926.822 | 26.228.025 | 27.276.437 |
| 62 | Örülmemiş giyim eşyası ve aksesuarı | 13.118.880 | 17.498.161 | 21.993.830 |
| 96 | Çeşitli mamul eşya (hijyenik havlu, bebek bezi, kalem, çakmak, fermuar, fırça vb.) | 16,893 | 42,365 | 14.582.539 |
| 39 | Plastikler ve mamulleri | 9.537.860 | 12.404.385 | 13.101.129 |
| 27 | Mineral yakıtlar, mineral yağlar ve bunların damıtılmasından elde edilen ürünler; bitümenli maddeler; mineral mumlar | 1.573.520 | 14.609.905 | 12.898.727 |
| 94 | Mobilyalar, yatak takımları; aydınlatma cihazları; reklam lambaları, ışıklı tabelalar vb; prefabrik yapılar | 4.128.656 | 6.893.327 | 10.733.635 |
| 87 | Motorlu kara taşıtları, traktörler, bisikletler, motosikletler ve diğer kara taşıtları; bunların aksam, parça, aksesuarı | 7.026.097 | 18.928.702 | 10.064.224 |
| 89 | Gemiler ve suda yüzen taşıt ve araçlar | 2.525.000 | 1.761.356 | 7.686.908 |

Kaynak: <http://tuikapp.tuik.gov.tr/disticaretapp/menu.zul> (10.05.2013).

Nijerya'da önemli bir hareketlilik yaşanan inşaat sektörü başta olmak üzere tekstil, ağaç, deri, metal, gıda ve plastik gibi alanlarda yatırımlara ihtiyaç duyulmakta olup Nijerya demir ve çelik, mobilya, metal ürünleri, elektrikli makine ve teçhizatları ile sanayi makineleri, kara taşımacılık araçları ve tekstil ürünleri başta olmak üzere Sahra Altı Afrika'da en fazla ihracat yapılan ikinci ülke konumundadır.

Dış Ticaret Müsteşarlığı verilerine göre Türkiye'nin 2012 yılı ihracat kompozisyonu 69.485.840 dolar değerinde yatırım (sermaye) malları 288.296.357 dolar

değerinde hammadde (aramaları), 80.957.027 dolar değerinde tüketim malları ve 27.813 dolar değerinde diğer mallardan meydana gelmektedir.²¹³

1. Havayolu ile İhracat

Aşağıdaki tabloda Türkiye İstatistik Kurumu Başkanlığı Bilgi Dağıtım ve İletişim Daire Başkanlığı'ndan elde edilen EK-1 ve EK-7'de yer alan Türkiye'nin Nijerya'ya havayoluyla gerçekleşmiş olan Türk ve yabancı bayrak ayrıntısında mevcut olan 2002-2012 yılları fasıl, miktar ve dolar bazında ihracat bilgileri verilmektedir.

Tablo 53: Türkiye'nin Nijerya'ya Havayolu İle İhracatı 2002-2012

| | İHRACAT DEĞERİ (DOLAR) | | | İHRACAT MİKTARI (KG) | | |
|------|------------------------|------------|------------|----------------------|-----------|-----------|
| | TÜRK | YABANCI | TOPLAM | TÜRK | YABANCI | TOPLAM |
| 2002 | 196.191 | 2.959.634 | 3.155.825 | 16.928 | 197.440 | 214.368 |
| 2003 | 1.163.284 | 5.506.632 | 6.669.916 | 309.653 | 1.743.903 | 2.053.556 |
| 2004 | 371.698 | 1.988.693 | 2.360.391 | 15.108 | 118.151 | 133.259 |
| 2005 | 1.074.158 | 2.418.494 | 3.492.652 | 31.470 | 159.494 | 190.964 |
| 2006 | 857.181 | 1.448.471 | 2.305.652 | 62.998 | 106.440 | 169.438 |
| 2007 | 3.608.400 | 4.746.307 | 8.354.707 | 189.565 | 231.277 | 420.842 |
| 2008 | 5.013.444 | 1.987.462 | 7.000.906 | 272.787 | 186.009 | 458.796 |
| 2009 | 8.235.946 | 5.674.456 | 13.910.402 | 607.817 | 419.717 | 1.027.534 |
| 2010 | 11.839.151 | 10.733.549 | 22.572.700 | 612.895 | 889.580 | 1.502.475 |
| 2011 | 18.073.532 | 10.780.563 | 28.854.095 | 1.279.249 | 1.126.343 | 2.405.592 |
| 2012 | 30.891.526 | 6.542.228 | 37.433.754 | 2.191.214 | 624.467 | 2.815.681 |

Kaynak: T.C. Türkiye İstatistik Kurumu Başkanlığı Bilgi Dağıtım ve İletişim Daire Başkanlığı verileri esas alınarak hazırlanmıştır. (Bkz.: EK-1, EK-7).

Türkiye İstatistik Kurumu Başkanlığı Bilgi Dağıtım ve İletişim Daire Başkanlığı verilerine göre 2002 yılı Türkiye'nin havayolu ile ihracatı 3.155.825 dolar değerinde olup 214 ton 368 kg ticari meta Türk ve yabancı bayrak taşıyıcı işletmeler tarafından havayolu ile taşınmıştır. 2002 yılında başlıca 1.555.990 değerinde eczacılık ürünleri, 873.392 dolar değerinde örülmemiş giyim eşyası ve aksesuarı, 216.533 dolar değerinde örme giyim eşyası ve aksesuarı, 164.041 dolar değerinde elektrikli makine ve cihazlar havayolu ile taşınmıştır. 2003 yılında havayolu ile ihracat 6.669.916 dolara yükselmiştir. 2003 yılında bir önceki yıla ilave 1.856.695 dolar değerinde demir veya çelikten eşya havayolu ile nakledilmiştir. (Bkz.: EK-1, EK-7).

²¹³ <http://tuikapp.tuik.gov.tr/disticaretapp/menu.zul> (10.05.2013).

2003-2008 yılları arası havayolu ile ihracat değerlerinde kayda değer bir artış yaşanmamıştır. Söz konusu yıllarda havayolu ile taşınan başlıca ürün grupları arasında örülmemiş giyim eşyası ve aksesuarı; eczacılık ürünleri; elektrikli makina ve cihazlar; ses kaydetme-verme, televizyon görüntü-ses kaydetme-verme cihazları; aksam-parça-aksesuarı; örme giyim eşyası ve aksesuarı; kazanlar, makinalar, mekanik cihazlar ve aletler, nükleer reaktörler; bunların aksam ve parçaları, pamuk yer almaktadır. (Bkz.: EK-1, EK-7).

2009 yılında havayolu ile ihracat bir önceki yıla göre yaklaşık 2 kat artarak 13.910.402 dolar seviyesine yükselmiştir. 2009 yılında havayolu ile ihracatta ilk sırada 6.433.664 dolar değerinde örülmemiş giyim eşyası ve aksesuarı yer almaktadır. Bu ürün grubunu 1.508.857 dolar değerinde kazanlar, makinalar, mekanik cihazlar ve aletler, nükleer reaktörler; bunların aksam ve parçaları izlemekte ve 1.044.609 dolar değerinde eczacılık ürünleri üçüncü sırada yer almaktadır. 781.339 dolar değerinde elektrikli makina ve cihazlar, ses kaydetme-verme, televizyon görüntü-ses kaydetme-verme cihazları; aksam-parça-aksesuarı aynı yıl içerisinde havayolu ile ihraç edilmiştir. (Bkz.: EK-1, EK-7).

2010 yılında ise 8.662.298 dolarlık artış ile havayolu ile ihracat değeri 22.572.700 dolar olarak gerçekleşmiştir. 2010 yılında havayolu ile örülmemiş giyim eşyası ve aksesuarı ihracatı bir önceki yıla göre 6.276.856 dolarlık artış ile birlikte 12.710.520 dolar seviyesine ulaşmıştır. (Bkz.: EK-1, EK-7).

2011 ve 2012 yıllarında da havayolu ile ihracat hem değer hem de miktar olarak artış göstermiş ve sırası ile 28.854.095 dolar ve 37.433.754 dolar olarak gerçekleşmiştir. Türkiye'nin 2012 yılı ihracatında yer alan başlıca ürün gruplarından olan 21.993.830 dolar değerinde örülmemiş giyim eşyası ve aksesuarı ihracatının 21.868.128 dolarlık bölümü havayolu ile taşınmıştır. Aşağıda 2011 ve 2012 yıllarında havayolu ile ihracatta yer alan başlıca ürün grupları verilmektedir.

Tablo 54: 2011 Yılı Nijerya'ya Havayolu ile İhraç Edilen Başlıca Ürün Grupları

| | DEĞER (DOLAR) | MİKTAR (KG) |
|---|------------------|----------------|
| Örülmemiş giyim eşyası ve aksesuarı | 16.985.646 | 1.429.586 |
| Örme giyim eşyası ve aksesuarı | 2.382.821 | 221.312 |
| Eczacılık ürünleri | 1.924.741 | 15.552 |
| Kazanlar, makineler, mekanik cihazlar ve aletler, nükleer reaktörler; bunların aksam ve parçaları | 1.651.162 | 94.229 |
| Ayakkabılar, getrler, tozluklar ve benzeri eşya; bunların aksamı | 1.302.128 | 69.423 |
| Elektrikli makina ve cihazlar, ses kaydetme-verme, televizyon görüntü-ses kaydetme-verme cihazları; aksam-parça-aksesuarı | 975.126 | 44.265 |
| Mobilyalar, yatak takımları; aydınlatma cihazları; reklam lambaları, ışıklı tabelalar vb; prefabrik yapılar | 507.635 | 60.117 |
| Kazanlar, makineler, mekanik cihazlar ve aletler, nükleer reaktörler; bunların aksam ve parçaları | 378.364 | 19.478 |
| Örme giyim eşyası ve aksesuarı | 330.016 | 35.828 |
| Optik, fotoğraf, sinema, ölçü, kontrol, ayar, tıbbi, cerrahi alet ve cihazlar; bunların aksam, parça ve aksesuarı | 321.886 | 12.789 |

Kaynak: T.C. Türkiye İstatistik Kurumu Başkanlığı Bilgi Dağıtım ve İletişim Daire Başkanlığı verileri esas alınarak hazırlanmıştır. (Bkz.: EK-1, EK-7).

Tablo 55: 2012 Yılı Nijerya'ya Havayolu ile İhraç Edilen Başlıca Ürün Grupları

| | DEĞER (DOLAR) | MİKTAR (KG) |
|---|------------------|----------------|
| Örülmemiş giyim eşyası ve aksesuarı | 21.868.128 | 1.609.309 |
| Örme giyim eşyası ve aksesuarı | 2.934.466 | 241.096 |
| Eczacılık ürünleri | 2.050.131 | 14.584 |
| Kazanlar, makineler, mekanik cihazlar ve aletler, nükleer reaktörler; bunların aksam ve parçaları | 1.943.212 | 85.358 |
| Elektrikli makina ve cihazlar, ses kaydetme-verme, televizyon görüntü-ses kaydetme-verme cihazları; aksam-parça-aksesuarı | 1.800.816 | 141.812 |
| Ayakkabılar, getrler, tozluklar ve benzeri eşya; bunların aksamı | 1.757.820 | 98.382 |
| Mobilyalar, yatak takımları; aydınlatma cihazları; reklam lambaları, ışıklı tabelalar vb; prefabrik yapılar | 793.296 | 89.507 |
| Demir veya çelikten eşya | 551.790 | 66.410 |
| Optik, fotoğraf, sinema, ölçü, kontrol, ayar, tıbbi, cerrahi alet ve cihazlar; bunların aksam, parça ve aksesuarı | 492.692 | 15.006 |
| Plastikler ve mamulleri | 550.535 | 93.850 |
| Kâğıt ve karton; kâğıt hamurundan, kâğıttan veya kartondan eşya | 222.758 | 47.746 |
| Alüminyum ve alüminyumdan eşya | 232.357 | 22.822 |
| Dokunabilir maddelerden hazır eşya; takımlar; kullanılmış giyim ve dokunmuş diğer eşya; paçavralar | 213.249 | 15.251 |

Kaynak: T.C. Türkiye İstatistik Kurumu Başkanlığı Bilgi Dağıtım ve İletişim Daire Başkanlığı verileri esas alınarak hazırlanmıştır. (Bkz.: EK-1, EK-7).

Türkiye'nin Nijerya'ya 2002 yılı ihracatı 62.511.229 dolar olarak kaydedilmiş ve bu değer 3.155.825 dolarlık bölümü yani Türkiye'nin Nijerya'ya gerçekleştirdiği toplam ihracatın %5'i havayolu ile taşınmıştır. 2012 yılına gelindiğinde ise toplam ihracat 438.767.037 dolar seviyesinde olup bu ihracatın 37.433.754 dolarlık bölümü yani toplam ihracatın %8,5'i havayolu ile gerçekleşmiştir.

Türkiye'nin Nijerya'dan gerçekleştirdiği ithalatında en önemli ürünü %84,5'lik payı ile petrol gazları oluşturmakta, bu ürünü ise %11,3'lük payı ile susam takip etmektedir. Bu ürünlerin dışında Türkiye'nin ithalatında az da olsa önem taşıyan diğer ürünler: hayvan deri ve köseleleri, kakao, tabi kauçuk ve kerestedir.

Türkiye'nin Nijerya'dan ithalatı ise 2010 yılında 603 milyon dolar olarak gerçekleşmiş iken, 2011 yılında 823 milyon dolara gerilemiştir. 2011 yılı itibarıyla Nijerya'dan ithalatında önem arz eden başlıca ürünler petrol gazları ve diğer gazlı hidrokarbonlar, yağlı tohumlar, petrol yağları, koyun ve kuzuların dabalıanmış derileri, etilen polimerleri, diğer hayvanların deri ve köseleleri ve tabi kauçuktur. 2011 yılı ithalatımızda petrol gazlarının payı % 84,6; yağlı tohumların payı ise % 8,9'dur.

Tablo 56: Türkiye'nin Nijerya'dan İthal Ettiği Başlıca Ürün Grupları 2010-2012

| NO | FASIL | 2010 | 2011 | 2012 |
|----|--|-------------|-------------|------------|
| 27 | Mineral yakıtlar, mineral yağlar ve bunların damıtılmasından elde edilen ürünler; bitümenli maddeler; mineral mumlar | 127.253.749 | 263.748.447 | 4.362.506 |
| 12 | Yağlı tohum ve meyvalar; muhtelif tane, tohum ve meyvalar; sanayiide ve tıpta kullanılan bitkiler; saman ve kaba yem | 68.254.225 | 73.535.901 | 82.017.940 |
| 41 | Ham postlar, deriler (kürkler hariç) ve köseleler | 12.780.179 | 16.140.596 | 11.129.336 |
| 52 | Pamuk | 1.378.032 | 0 | 1.565.541 |
| 44 | Ağaç ve ahşap eşya; odun kömürü | 1.276.516 | 1.934.969 | 1.754.122 |
| 40 | Kauçuk ve kauçuktan eşya | 1.212.039 | 4.750.805 | 5.184.028 |

Kaynak: <http://tuikapp.tuik.gov.tr/disticaretapp/menu.zul> (10.05.2013).

2. Havayolu İle İthalat

Aşağıdaki tabloda Türkiye İstatistik Kurumu Başkanlığı Bilgi Dağıtım ve İletişim Daire Başkanlığı'ndan elde edilen EK-1 ve EK-7'de yer alan Türkiye'nin

Nijerya'dan havayoluyla gerçekleşmiş olan Türk ve yabancı bayrak ayrıntısında mevcut olan 2002-2012 yılları fasıl, miktar ve dolar bazında ithalat bilgileri verilmektedir.

Tablo 57: Türkiye'nin Nijerya'dan Havayolu İle İthalatı 2002-2012

| | İTHALAT DEĞER (DOLAR) | | | İTHALAT MİKTAR (KG) | | |
|------|-----------------------|-----------|-----------|---------------------|---------|---------|
| | TÜRK | YABANCI | TOPLAM | TÜRK | YABANCI | TOPLAM |
| 2002 | 452 | 40.247 | 40.699 | 64 | 6.170 | 6.234 |
| 2003 | 161 | 27.051 | 27.212 | 2 | 985 | 987 |
| 2004 | 24.801 | 13.334 | 38.135 | 18.660 | 2.080 | 20.740 |
| 2005 | 207 | 122.563 | 122.770 | 1.000 | 2.440 | 3.440 |
| 2006 | 19.023 | 59.415 | 78.438 | 1.429 | 1.534 | 2.963 |
| 2007 | 82.257 | 49.330 | 131.587 | 1.628 | 1.888 | 3.516 |
| 2008 | 24.195 | 215.968 | 240.163 | 692 | 6.330 | 7.022 |
| 2009 | 1.481.614 | 179.439 | 1.661.053 | 38.516 | 15.483 | 53.999 |
| 2010 | 1.274.467 | 4.937.258 | 6.211.725 | 32.261 | 112.873 | 145.134 |
| 2011 | 1.249.661 | 3.860.998 | 5.110.659 | 25.249 | 79.729 | 104.978 |
| 2012 | 705.236 | 2.890.758 | 3.595.994 | 14.229 | 55.671 | 69.900 |

Kaynak: T.C. Türkiye İstatistik Kurumu Başkanlığı Bilgi Dağıtım ve İletişim Daire Başkanlığı verileri esas alınarak hazırlanmıştır. (Bkz.: EK-1, EK-7).

Türkiye İstatistik Kurumu Başkanlığı Bilgi Dağıtım ve İletişim Daire Başkanlığı verilerine göre Türkiye, Nijerya'dan 2002 yılında havayolu ile 40.699 dolar değerinde ve 6 ton 234 kg ham postlar, deriler (kürkler hariç) ve köseleleri ithal etmiştir. 2003 yılı havayolu ile ithalat değeri ise 27.212 dolar değerinde gerçekleşmiştir. 2005 yılında ise bir önceki yıla göre 84.635 dolar artış göstererek havayolu ile ithalat 122.770 dolara yükselmiştir. 2005 yılında havayolu ile ithalat 4 fasılda gerçekleşmiş ve başlıca iki ürün grubu ise 68.383 dolar değerinde kazanlar, makinalar, mekanik cihazlar ve aletler, nükleer reaktörler; bunların aksam ve parçaları ve 53.540 dolar değerinde ham postlar, deriler (kürkler hariç) ve köseleler havayolu ile taşınmıştır. (Bkz.: EK-1, EK-7).

2008 yılı ile havayolu ile ithalat 215.968 dolar olarak gerçekleşirken, 222.285 dolar değerinde ve 6 ton 457 kg ham postlar, deriler (kürkler hariç) ve köseleler ithal edilmiştir. 2009 yılında havayolu ile ithalat değeri bir önceki yıla göre 1.420.890 dolarlık artış göstererek 1.661.053 dolara yükselmiştir. Havayolu ile ithalat hem değer olarak hem de fasıl bazında ki havayolu ile 11 ürün grubunda havayolu ile ithalat yapılmıştır büyük bir gelişme kat etmiştir. 1.634.096 dolar değeri ile ham postlar, deriler (kürkler hariç) ve köseleler ilk sırada yer almıştır. (Bkz.: EK-1, EK-7).

2010 yılında ise havayolu ile ithalat bir önceki yıla göre %375 artış göstermek suretiyle 6.211.725 dolar ile en yüksek değerine ulaşmıştır. Bu yıl itibariyle 145 ton 134 kg ağırlığında ticari mal havayolu taşınmıştır. 6.178.727 dolar değerinde 142 ton 811 kg ağırlığında ham postlar, deriler (kürkler hariç) ve köseleler havayolu ile ithalatta en önemli ürün grubunu oluşturmuştur. (Bkz.: EK-1, EK-7).

2012 yılında ise havayolu ile ithalat bir önceki yıla göre 1.514.665 dolar azalmak suretiyle 14 ürün grubu bazında 3.595.994 dolar olarak gerçekleşmiştir.

Aşağıdaki tabloda Türkiye'nin Nijerya'dan son iki yıl içerisinde havayolu ile gerçekleştirdiği ithalatında yer alan başlıca ürün grupları karşılaştırmalı olarak verilmektedir.

Tablo 58: Nijerya'dan Havayolu İle İthal Edilen Başlıca Ürün Grupları 2011-2012

| NO | FASIL | 2011 | | 2012 | |
|----|---|---------------|-------------|---------------|-------------|
| | | DEĞER (DOLAR) | MİKTAR (KG) | DEĞER (DOLAR) | MİKTAR (KG) |
| 41 | Ham postlar, deriler (kürkler hariç) ve köseleler | 5.097.736 | 104.536 | 3.562.803 | 68.017 |
| 84 | Kazanlar, makinalar, mekanik cihazlar ve aletler, nükleer reaktörler; bunların aksam ve parçaları | 4.082 | 39 | 1.234 | 73 |
| 85 | Elektrikli makina ve cihazlar, ses kaydetme-verme, televizyon görüntü-ses kaydetme-verme cihazları; aksam-parça-aksesuarı | 3.438 | 91 | 5.333 | 57 |
| 87 | Motorlu kara taşıtları, traktörler, bisikletler, motosikletler ve diğer kara taşıtları; bunların aksam, parça, aksesuarı | 1.282 | 81 | 1.059 | 90 |
| 39 | Plastikler ve mamulleri | 143 | 1 | 4.456 | 202 |

Kaynak: T.C. Türkiye İstatistik Kurumu Başkanlığı Bilgi Dağıtım ve İletişim Daire Başkanlığı verileri esas alınarak hazırlanmıştır. (Bkz.: EK-1, EK-7).

Yukarıdaki tablodan da görüleceği gibi Türkiye'nin Nijerya'dan havayolu ile ağırlıklı olarak ham postlar, deriler (kürkler hariç) ve köseleler ürün grubunun ithal edildiği görülmektedir. Zira ham postlar, deriler (kürkler hariç) ve köseleler; mineral yakıtlar, mineral yağlar ve bunların damıtılmasından elde edilen ürünler; bitümenli maddeler; mineral mumlar ve yağlı tohum ve meyvalar; muhtelif tane, tohum ve meyvalar; sanayiide ve tıpta kullanılan bitkiler; saman ve kaba yem ithalatından sonra yer almaktadır. Türkiye'nin 2012 yılında 11.129.336 dolar değerinde ham postlar,

deriler (kürkler hariç) ve köseleler ithal etmiş ve bunun 3.562.803 dolar değerlik bölümü havayolu ile taşınmıştır.

VII. TÜRKİYE-PAKİSTAN TİCARİ İLİŞKİLERİNDE HAVAYOLU TAŞIMACILIĞI

A. Ticari İlişkiler

Türkiye ile Pakistan arasındaki ilişkiler, Pakistan'ın bağımsız bir devlet olarak kurulduğu 14 Ağustos 1947'den itibaren yakın dostluk ilişkileri temelinde şekillenmiştir. Türkiye ile Pakistan arasındaki örnek teşkil eden yakın dostluk ilişkileri, sadece iki ülke halklarının değil, aynı zamanda bölgesel barış ve istikrarın da sağlanmasına katkıda bulunmaktadır²¹⁴. İki ülke arasında, uluslararası platformlardaki siyasi konularda ve seçimlerde geleneksel olarak karşılıklı destek şeklinde tezahür etmektedir. Pakistan da ülkemizi yakından ilgilendiren uluslararası konularda Türkiye'ye müzahir bir yaklaşım sergilemektedir. İlişkilerin ulaşılmış olduğu düzey, iki ülke arasındaki potansiyel işbirliği alanları için de sağlam bir zemin teşkil etmektedir.

İki ülke arasında son dönemde sıklıkla yüksek düzeyli ziyaretler gerçekleştirilmektedir. 2009-2011 yılları arasında Cumhurbaşkanı düzeyinde karşılıklı resmi ziyaretler yapılmış; Pakistan Cumhurbaşkanı Zardari göreve başlamasından bu yana çeşitli vesilelerle Türkiye'yi dört kez ziyaret etmiştir. T.C. Başbakan Recep Tayyip Erdoğan anılan dönemde biri selden etkilenen bölgeleri inceleme amaçlı olmak üzere iki kez Pakistan'a gelmiştir. Pakistan Başbakanı Gilani ise ülkemize ikinci resmi ziyaretini 2010 yılı Aralık ayında gerçekleştirmiştir.

İki ülke yüksek düzeyli sık ziyaretlerle dostluk ilişkilerini geliştirirken, en zor zamanlarında da birbirlerine destek olmuşlardır. 2005 ve 2008 yıllarında yaşanan depremler sonrasında Türkiye'nin sağladığı yardımlar, Pakistan halkının Türkiye'ye

²¹⁴Bölgesel sorunların çözümü için bölgesel işbirliğinin tesis edilmesinin gerekli olduğuna inanan Türkiye, 29-30 Nisan 2007 tarihlerinde Ankara'da yapılan Zirve Toplantısı'nın ardından yayınlanan Ankara Bildirisi temelinde tesis edilen Türkiye-Pakistan-Afganistan Üçlü Zirve sürecine de büyük önem atfetmektedir. Zirve toplantılarının dördüncüsü 25 Ocak 2010 tarihinde İstanbul'da düzenlenmiştir.

karşı duyduğu kardeşçe hisleri daha da güçlendirmiştir. 2010 yılının Temmuz-Eylül döneminde meydana gelen sel felâketi sonrasında zamanlıca ve felâketzedelerin ihtiyaçları doğrultusunda sağlanan büyük çaplı insani ve nakdî yardımlar, Türkiye'nin Pakistan'a yönelik uluslararası yardım çağrılarında öncü rol alması, Pakistan yönetimi ve halkı tarafından Türkiye'nin gerçek bir kara gün dostu olduğu yönündeki algıyı pekiştirmiştir.

Nitekim Başbakan Recep Tayyip Erdoğan'ın 24-26 Ekim 2009 tarihlerinde Pakistan'a yaptığı ziyaret sırasında, ilişkilerin daha da yoğunlaştırılması amacıyla Başbakanların eş başkanlığında görev yapmak üzere Yüksek Düzeyli İşbirliği Konseyi kurulmuştur. Öte yandan, Cumhurbaşkanı Abdullah Gül'ün 30 Mart-2 Nisan 2010 tarihlerinde Pakistan'a gerçekleştirdiği ziyaretin başlıca bir hedefi de, mükemmel düzeydeki mevcut siyasi ilişkilere paralel olarak ikili ekonomik ve ticari ilişkilerin geliştirilmesi teşkil etmiştir.

Müteahhitlik sektörü, Türkiye ile Pakistan arasında işbirliği yapılabilecek önemli sektörlerden biri olarak ön plana çıkmaktadır. 1990'lı yılların başlarından bu yana, Türk müteahhitlik firmaları Pakistan pazarında faaliyet göstermektedir.

Türkiye Pakistan İş Konseyi Başkanı Ali İrvalı, iki ülke arasında var olan sosyal ve kültürel yakınlığın ekonomik ilişkilere istenilen ölçüde yansımadağını, iki ülkenin hükümetlerinin karşılıklı aldığı kararlarla 2012 yılında ticaret hacminin 2 milyar dolara ulaşacağını beklediklerini söylemiştir. İrvalı, ekim ayı içinde Türkiye'den Pakistan'a iki önemli ziyaretin gerçekleştiğini, bir hafta arayla Devlet Bakanı Mehmet Aydın ve Başbakan Tayyip Erdoğan'la birlikte çok sayıda iş adamının Pakistan'a geldiğini, bu ziyaretler sırasında imzalanan ekonomik ve ticari anlaşmalarla önümüzdeki dönemde ticaret hacminde olumlu yansımaların görüleceğini dile getirmiştir²¹⁵.

Pakistan ile Türkiye arasında ekonomik ilişkiler bakımından oldukça uygun bir zemin vardır. Siyasi ve hukuki altyapıların tamamlanmasıyla yatırımların artacağı, iki ülke arasındaki ilişkilerin ticari boyut kazanacağı ve Türk iş adamlarının finans, enerji,

²¹⁵ Pakistan'la Yol Haritası Çizilecek, http://www.deik.org.tr/496/PAK%C4%B0STAN_LA_YOL_HAR%C4%B0TASI_%C3%87%C4%B0Z%C4%B0LECEK.html (1 Nisan 2013).

madencilik, inşaat, ulaşım, tarım, savunma, turizm, bilim ve teknoloji alanlarında yatırım yapmalarına müsait bir ortam mevcuttur.

İki ülke arasında ticari engellerin başında ulaşım sorunu gelmektedir. Malların taşınmasını sağlayacak direkt bir hattın olmadığı, geçtiğimiz aylarda faaliyete giren İstanbul İslamabad demir yolu hattının düzenli seferlere başlatılmasını istedi. İki ülke yetkililerinin imzaladığı ekonomik anlaşmalarla, devam eden küresel krize rağmen ilerleyen yıllarda Türkiye Pakistan arasında ticaret hacminin 2 milyar dolara ulaşacağı beklenmektedir.

B. Hava Ulaştırma Faaliyetleri

Türkiye, coğrafi durumunu ve uluslararası hava servislerinin ülkesinden geçmesini sağlayacağı çıkarları göz önünde tutularak bütün ülkelerle arasında iktisadî, teknik ve kültürel bağları kuvvetlendirmek ve aynı zamanda millî sivil havacılığı teşvik ve kalkındırmak amacıyla bugüne kadar birçok ülkeyle Hava Ulaştırma Anlaşması imzalamıştır. Bu amaç doğrultusunda Türkiye ile Pakistan Cumhuriyeti arasında gelişen ilişkilerin doğal bir sonucu olarak bu ülke heyeti ile yapılan görüşmeler 3 Temmuz 1973 günü bir anlaşma ile sonuçlanmıştır. Bu anlaşma hükümleri genel olarak Chicago Konferansında saptanan, model anlaşmadan esinlenmiş olup karşılıklılık esasına dayanmaktadır. Söz konusu anlaşma çerçevesinde hava trafiği ile ilgili millî kanun ve nizamla riayet edilmek şartıyla her iki ülke arasında tarifeli ve tarifersiz hava servisleri işletilebilecektir.

Bu anlaşma, iki ülkenin hava yolu işletmeleri arasında işbirliğini geliştirmesi, direkt hava servislerinin işletilmesiyle iki ülke arasındaki seyahat süresinin kısaltılması, Pakistan ile ekonomik ve teknik ilişkilerin gelişmesi bakımlarından faydalı değerlendirilmektedir.

Türkiye ile Pakistan arasındaki havayolu ulaştırması ilişkileri 13 Temmuz 1973 tarihinde imzalanan “İkili Hava Ulaştırma Anlaşması” ile 24 Ekim 1986 tarihinde trafik haklarını yenileyen “Agreed Minutes” çerçevesinde yürütülmektedir.

İki ülke arasında havayolu taşımacılığının ve sivil havacılık ilişkilerinin gelişmesi amacıyla Türk ve Pakistanlı sivil havacılık yetkilileri 28-29 Nisan 2011

tariflerinde mevcut ikili hava ulaştırma anlaşmasını sefer artışları, yeni nokta ilavesi, çoklu tayin, kargo, havacılık güvenliği konularını içerecek şekilde değişikliğe tabi tutmuşlardır.

İki ÷lke arasında havayolu taşımacılığının ve sivil havacılık ilişkilerinin gelişmesi amacıyla Türk ve Pakistanlı sivil havacılık yetkililerinin 28-29 Nisan 2011 tarihlerinde Pakistan'ın Rawalpindi kentinde gerçekteştirdiği müzakereler sonunda anlaşma sađlanmışır²¹⁶. Buna göre Türkiye ve Pakistan arasındaki mevcut ikili hava ulaştırma anlaşması, sefer artışları, yeni nokta ilavesi, çoklu tayin, kargo, havacılık güvenliği konularını içerecek şekilde revize edilmiştir.

Sivil Havacılık Genel Müdürü Bilal EKŞİ ile Pakistan Savunma Bakanlığı Müsteşarı Mir Haider Ali KHAN tarafından imzalanan anlaşma ile her iki ÷lkeden de birden fazla havayolunun sefer yapmasına olanak tanıyan çoklu tayin sistemine geçilmiştir.

Anlaşmaya göre, Türk taşıyıcılar Karaçi ve İşlamabad'a haftada toplam 7 frekans tarifeli yolcu seferleri gerçekteştirebilecektir. Türk taşıyıcılar Türkiye'deki noktalardan Karaçi, İşlamabad ve Lahor noktalarına, Pakistan taşıyıcıları ise Pakistan'daki noktalardan İstanbul, Ankara ve İzmir noktalarına frekans ve uçak tipi kısıtlaması olmaksızın kargo seferleri yapabilecektir. İmzalanan yeni Hava Ulaştırma Anlaşması'na ayrıca, Havacılık Emniyeti ve Havacılık Güvenliği konusunda iki ÷lke arasında yakın işbirliği yapılmasına imkân tanıyacak bir madde de ilave edilmiştir.

C. Dış Ticaret

Türkiye ile Pakistan arasındaki ticari ilişkiler siyasi ilişkilerin düzeyini yansıtmaktan uzaktır. İki ÷lke arasındaki mevcut dış ticaret hacmi var olan potansiyelden çok daha düşük bir seviyededir. Yüksek Düzeyli İşbirliği Konseyi ortak bildirisinde, iki ÷lke arasındaki ticaret hacminin, her iki ÷lke ekonomisinin gerçekte potansiyelini yansıtmadığı, ikili ticaretin teşviki ve çeşitlendirilmesi için ticari malların ulaştırılmasının kolaylaştırılması ve Tercihli Ticaret Anlaşması'nın imzalanması dâhil

²¹⁶ Türkiye ve Pakistan Arasında Havacılıkta Önemli Adım, 2011, http://web.shgm.gov.tr/kurumsal.php?page=haberler&id=1&haber_id=1682 (31 Mart 2013).

mümkün olan tüm imkânların kullanılmasının zaruri olduğu belirtilmiştir²¹⁷. İki ülkenin ilgili Bakanlıkları, ekonomik ve ticari ilişkileri kapsamlı şekilde geliştirmek için üzerinde mutabık kalınmış kolaylaştırıcı çerçeve oluşturmak maksadıyla, iki tarafın müteşebbislerine mukayeseli avantaj sağlayacak kapsamlı bir Tercihli Ticaret Anlaşması'nın sonuçlandırılmasını sağlamak üzere teknik müzakerelerin süratle tamamlanması yönünde yetkili kılınmıştır.

Dış Ticaret Müsteşarlığı verilerine göre²¹⁸; Türkiye'nin Pakistan ile dış ticareti yıllara göre farklılık göstermektedir. Son yıllarda Pakistan ile ticarete sürekli artan oranda Türkiye'nin aleyhine bir dış ticaret açığı söz konusudur. İki ülke arasında ticaret hacmi 2010 yılında yaklaşık 1 milyar Dolara ulaşmıştır. 2000 yılına kadar zaman zaman Türkiye'nin lehine seyreden ikili ticaret bu yıldan sonra aleyhine dönmüş ve 2012 yılında bu ülke ile olan ticareti yaklaşık 278,6 milyon dolar açık vermiştir. Buna göre ticaret hacminin 1 milyar dolar sınırını geçtiği 2011 yılında Türkiye'nin ihracatı 213.672.264 dolar iken ithalatı 873.131.416 dolar olarak gerçekleşmiştir. 2012 yılında dış ticaret hacmi bir önceki yıla göre azalma göstererek 831.388.659 dolar seviyesine gerilemiştir. Söz konusu ticaret hacminin Türkiye'nin bazı ürünlere uyguladığı ek vergi ve kota sebebiyle düştüğü belirtilmektedir²¹⁹.

²¹⁷ Türkiye İle Pakistan Arasında Anlaşma, 2012, <http://www.dunyabulteni.net/?aType=haber&ArticleID=210827> (31 Mart 2013).

²¹⁸ <http://tuikapp.tuik.gov.tr/disticaretapp/menu.zul> (02.04.2013).

²¹⁹ Türkiye-Pakistan Arasındaki Güzel İlişkiler Ekonomiye De Yansımali, 2012, http://www.zaman.com.tr/ekonomi_turkiye-pakistan-arasindaki-guzel-iliskiler-ekonomiye-de-yansimali_2005320.html (1 Nisan 2013).

Tablo 59: Türkiye-Pakistan Dış Ticaret Hacmi (Dolar) 2002-2012

| | İHRACAT | İTHALAT | DIŞ TİCARET |
|------|-------------|-------------|---------------|
| 2002 | 57.457.227 | 117.654.683 | 175.111.910 |
| 2003 | 70.353.952 | 192.027.798 | 262.381.750 |
| 2004 | 86.399.691 | 240.720.072 | 327.119.763 |
| 2005 | 187.554.234 | 315.463.011 | 503.017.245 |
| 2006 | 129.598.254 | 379.641.843 | 509.240.097 |
| 2007 | 157.038.218 | 531.618.210 | 688.656.428 |
| 2008 | 155.065.209 | 586.235.107 | 741.300.316 |
| 2009 | 162.513.659 | 619.218.975 | 781.732.634 |
| 2010 | 248.147.057 | 749.931.328 | 998.078.385 |
| 2011 | 213.672.264 | 873.131.416 | 1.086.803.680 |
| 2012 | 276.344.789 | 555.043.870 | 831.388.659 |

Kaynak: <http://tuikapp.tuik.gov.tr/disticaretapp/menu.zul>
(02.04.2013).

İki ülke arasındaki ticaretin yeterince gelişmemesinin temel nedeni olarak ülkelerin temel ihracat kalemlerinde rekabetçi özellikler taşımaları gösterilmektedir. Nitekim pamuk, tekstil, deri ve bazı tarım ürünleri her iki ülke için de temel ihracat kalemlerini oluşturmaktadır. Bunun yanı sıra Türkiye, bu ülkeye önemli sayılabilecek miktarda dayanıklı tüketim malları, elektronik eşyalar ve otomotiv ürünlerinden oluşan sanayi malları da ihraç etmektedir. Bu alanda, Uzak Doğu kaynaklı ürünlere oranla daha avantajlı olan Türkiye, bu konudaki ticareti geliştirebilir. Buna karşılık Pakistan'dan pirinç ve bazı tekstil kollarında, iç pazarın üretimini karşılayamadığı mallar ithal edilebilir. D-8 gibi küresel bir işbirliğinin sağlayabileceği ticaret avantajları da kuşkusuz ikili ticareti canlandıracaktır. Pakistan'ın 140 milyon civarında bir nüfusu ihtiva etmesi nedeniyle tüketim mallarına duyduğu büyük ihtiyaç, gelişen ve giderek artan oranda ihracata yönelen Türk sanayi için alternatif büyük bir pazar oluşturabilir.

Türkiye'nin Pakistan'a en çok ihraç ettiği ürün grupları telli telefon ve telgraf cihazları, telsiz telefon telgraf cihazları vb. aksamı, hava taşıtları, uzay araçları vb. aksam, parçaları, ateşli harp silahları ve malzemeleri, kâğıt, kâğıt hamuru, karton ver selülozik liflerden mamul eşya, halılar ve diğer yer kaplamaları, rafine edilmiş petrol ürünleri, petrol ürünleri artıkları, diğer plastikler (ilk şekillerde), debagatta kullanılan

boyayıcı hülâsalar ve sentetik boyama müstahzarlar, eşya taşımaya mahsus motorlu taşıtlar, demir, çelik veya alüminyumdan inşaat ve inşaat aksamı, bitkisel sıvı yağlar, sentetik filament demetleri ve sentetik devamlı liflerdir.

Tablo 60: Türkiye'nin Pakistan'a İhraç Ettiği Başlıca Ürün Grupları (Dolar)
2010-2012

| NO | FASIL | 2010 | 2011 | 2012 |
|----|---|------------|------------|------------|
| 85 | Elektrikli makina ve cihazlar, ses kaydetme-verme, televizyon görüntü-ses kaydetme-verme cihazları; aksam-parça-aksesuarı | 6.376.555 | 9.887.102 | 50.533.346 |
| 84 | Kazanlar, makineler, mekanik cihazlar ve aletler, nükleer reaktörler; bunların aksam ve parçaları | 27.782.622 | 24.295.708 | 40.492.015 |
| 39 | Plastikler ve mamulleri | 10.163.618 | 12.093.172 | 19.730.400 |
| 27 | Mineral yakıtlar, mineral yağlar ve bunların damıtılmasından elde edilen ürünler; bitümenli maddeler; mineral mumlar | 6.559.733 | 8.126.225 | 14.292.017 |
| 87 | Motorlu kara taşıtları, traktörler, bisikletler, motosikletler ve diğer kara taşıtları; bunların aksam, parça, aksesuarı | 4.367.715 | 2.548.345 | 11.450.072 |
| 88 | Hava taşıtları, uzay taşıtları ve bunların aksam ve parçaları | 27.089.800 | 233.849 | 10.622.999 |
| 96 | Çeşitli mamul eşya (hijyenik havlu, bebek bezi, kalem, çakmak, fermuar, fırça vb.) | 1.537.453 | 1.727.052 | 9.825.754 |
| 93 | Silahlar ve mühimmat; bunların aksam, parça ve aksesuarı | 12.040.739 | 8.560.243 | 9.244.783 |
| 57 | Halılar ve diğer dokumaya elverişli maddelerden yer kaplamaları | 6.104.527 | 10.336.457 | 9.049.227 |
| 38 | Muhtelif kimyasal maddeler (biodizel, yangın söndürme maddeleri, dezenfektanlar, haşarat öldürücüler, vb.) | 6.679.045 | 7.084.001 | 8.129.419 |
| 32 | Debagatte ve boyacılıkta kullanılan hülâsalar; tanenler; boyalar, pigmentler, vb; vernikler, vb; macunlar; mürekkepler | 6.568.561 | 6.846.789 | 7.989.749 |
| 15 | Hayvansal ve bitkisel katı ve sıvı yağlar; yemeklik katı yağlar; hayvansal ve bitkisel mumlar | 3.813.610 | 5.985.325 | 6.187.464 |
| 73 | Demir veya çelikten eşya | 3.082.210 | 2.484.179 | 5.783.997 |

Kaynak: <http://tuikapp.tuik.gov.tr/disticaretapp/menu.zul> (02.04.2013).

1. Havayolu İle İhracat

Aşağıdaki tabloda Türkiye İstatistik Kurumu Başkanlığı Bilgi Dağıtım ve İletişim Daire Başkanlığı'ndan elde edilen EK-1 ve EK-8'de yer alan Türkiye'nin Pakistan'a havayoluyla gerçekleşmiş olan Türk ve yabancı bayrak ayrıntısında mevcut olan 2002-2012 yılları fasıl, miktar ve dolar bazında ihracat bilgileri verilmektedir.

Tablo 61: Türkiye'nin Pakistan'a Havayolu ile İhracatı 2002-2012

| | İHRACAT DEĞERİ (DOLAR) | | | İHRACAT MİKTARI (KG) | | |
|------|------------------------|------------|------------|----------------------|-----------|-----------|
| | TÜRK | YABANCI | TOPLAM | TÜRK | YABANCI | TOPLAM |
| 2002 | 651.169 | 3.314.640 | 3.965.809 | 28.236 | 107.784 | 136.020 |
| 2003 | 3.909.694 | 4.075.791 | 7.985.485 | 43.510 | 151.152 | 194.662 |
| 2004 | 11.319.035 | 2.897.814 | 14.216.849 | 196.781 | 448.933 | 645.714 |
| 2005 | 16.280.310 | 5.968.508 | 22.248.818 | 235.326 | 540.389 | 775.715 |
| 2006 | 2.829.518 | 2.559.412 | 5.388.930 | 86.677 | 116.021 | 202.698 |
| 2007 | 10.253.158 | 6.699.313 | 16.952.471 | 152.199 | 363.026 | 515.225 |
| 2008 | 7.166.655 | 4.780.322 | 11.946.977 | 127.509 | 190.709 | 318.218 |
| 2009 | 6.750.987 | 6.926.567 | 13.677.554 | 146.120 | 284.329 | 430.449 |
| 2010 | 49.754.473 | 14.086.412 | 63.840.885 | 1.175.476 | 5.615.667 | 6.791.143 |
| 2011 | 15.958.413 | 15.233.142 | 31.191.555 | 522.618 | 5.950.440 | 6.473.058 |
| 2012 | 58.876.575 | 16.994.947 | 75.871.522 | 520.178 | 5.399.988 | 5.920.166 |

Kaynak: T.C. Türkiye İstatistik Kurumu Başkanlığı Bilgi Dağıtım ve İletişim Daire Başkanlığı verileri esas alınarak hazırlanmıştır. (Bkz.: EK-1, EK-8).

Türkiye'nin havayolu ile ihracatı yıldan yıla farklılık gösterse de son on yıllık periyod dikkate alındığında artış eğilimindedir. Zira 2002 yılı havayolu ile ihracatı 3.965.809 dolar seviyesinde iken 2005 yılına kadar artış göstermiş ve 2005 yılına gelindiğinde 22.248.818 dolar olarak gerçekleşmiştir. 2006 yılı havayolu ile ihracat değeri ise 5.388.930 dolar seviyesine gerilemiştir.

Türkiye İstatistik Kurumu Başkanlığı Bilgi Dağıtım ve İletişim Daire Başkanlığı verilerine göre Türkiye'nin Pakistan'a havayolu ile gerçekleştirdiği ihracatında 2002 yılında 1.171.749 dolar değerinde kazanlar, makinalar, mekanik cihazlar ve aletler, nükleer reaktörler; bunların aksam ve parçaları, 702.758 dolar değerinde hava taşıtları, uzay taşıtları ve bunların aksam ve parçaları, 621.013 dolar değerinde elektrikli makina ve cihazlar, ses kaydetme-verme, televizyon görüntü-ses

kaydetme-verme cihazları; aksam-parça-aksesuarı, 530.600 dolar değerinde organik kimyasal ürünler yer almıştır. (Bkz.: EK-1, EK-8).

2003 yılı itibariyle havayolu ile ihracat 7.985.485 dolar seviyesine yükselmiştir ve bu yıl içerisinde 4.008.205 dolar değerinde elektrikli makina ve cihazlar, ses kaydetme-verme, televizyon görüntü-ses kaydetme-verme cihazları; aksam-parça-aksesuarı ilk sırada yer almıştır. Bu ihraç kalemini takiben sırası ile 1.676.765 dolar değerinde kazanlar, makineler, mekanik cihazlar ve aletler, nükleer reaktörler; bunların aksam ve parçaları ve 1.032.639 dolar değerinde hava taşıtları, uzay taşıtları ve bunların aksam ve parçalar havayolu ile taşınmıştır. (Bkz.: EK-1, EK-8).

2004 yılında havayolu ile ihracat bir önceki yıla göre 6.231.364 dolar artış göstererek 14.216.849 dolar olarak gerçekleşmiştir. 2004 yılı havayolu ile ihracatında başlıca ihraç ürünleri olarak 9.555.620 dolar ile elektrikli makina ve cihazlar, ses kaydetme-verme, televizyon görüntü-ses kaydetme-verme cihazları; aksam-parça-aksesuarı, 1.521.885 dolar ile optik, fotoğraf, sinema, ölçü, kontrol, ayar, tıbbi, cerrahi alet ve cihazlar; bunların aksam, parça ve aksesuarı, 1.215.056 dolar ile demir veya çelikten eşya ve 702.940 dolar ile kazanlar, makinalar, mekanik cihazlar ve aletler, nükleer reaktörler; bunların aksam ve parçaları yer almıştır. (Bkz.: EK-1, EK-8).

2005 yılında havayolu ihracat değer olarak artış göstermeye devam etmiş ve 22.248.818 dolar değerinde ihraç malı havayolu ile taşınmıştır. Bu yıl içerisinde ihraç değeri en yüksek olan ürün grubu 13.986.719 dolarlık elektrikli makina ve cihazlar, ses kaydetme-verme, televizyon görüntü-ses kaydetme-verme cihazları; aksam-parça-aksesuarıdır. (Bkz.: EK-1, EK-8).

2006-2009 yılları arası havayolu ile ihracat dalgalı bir seyir takip etmiş ve 2006 yılında 5.388.930 dolarlık değer ile son yıllarda ki en düşük seviyede gerçekleşmiştir. Sonraki yıllarda ise havayolu ile ihracat değerinde artış meydana gelmiş ve 2009 yılı itibariyle 13.677.554 dolar olarak gerçekleşmiştir. Bu yıl içerisinde 3.362.382 dolar değerinde silahlar ve mühimmat; bunların aksam, parça ve aksesuarı, 2.181.624 dolar değerinde elektrikli makina ve cihazlar, ses kaydetme-verme, televizyon görüntü-ses kaydetme-verme cihazları; aksam-parça-aksesuarı, 1.292.440 dolar değerinde kazanlar, makinalar, mekanik cihazlar ve aletler, nükleer reaktörler;

bunların aksam ve parçaları, 1.192.613 dolar değerinde optik, fotoğraf, sinema, ölçü, kontrol, ayar, tıbbi, cerrahi alet ve cihazlar; bunların aksam, parça ve aksesuarı, 1.109.551 dolar değerinde çeşitli mamul eşya (hijyenik havlu, bebek bezi, kalem, çakmak, fermuar, fırça vb.) ihracatı havayolu ile yapılmıştır. (Bkz.: EK-1, EK-8).

2010 yılı havayolu ile ihracat bir önceki yıla göre 4,6 kat artış göstererek 63.840.885 dolar seviyesine yükselmiştir. Aynı yıl içerisinde Türkiye'nin Pakistan'a gerçekleştirdiği ihracat ise 248.147.057 dolar olduğu göz önünde bulundurulduğunda 2010 yılı itibariyle toplam ihracatın %25'lik bölümü havayolu ile gerçekleşmiştir. Bu yıl içerisinde 27.089.800 dolar değerinde gerçekleşen hava taşıtları, uzay taşıtları ve bunların aksam ve parçalar ihracatı, 11.539.101 dolar değerinde silahlar ve mühimmat; bunların aksam, parça ve aksesuarı ihracatı ve 5.131.999 dolar değerinde zati eşya, kumanya ve başka yerde belirtilmeyen diğer eşyaların ihracatı havayolu ile ihracatın artışına neden olan ihracat kalemleri olarak dikkat çekmektedir. (Bkz.: EK-1, EK-8).

2011 ve 2012 yılı havayolu ile ihracat değerleri ise sırası ile 31.191.555 dolar ve 75.871.522 dolar olarak gerçekleşmiştir. Aşağıda 2011 ve 2012 yılı itibariyle havayolu ile ihracatı gerçekleşen başlıca ürün grupları değerleri ve miktarları karşılaştırmalı olarak sunulmaktadır.

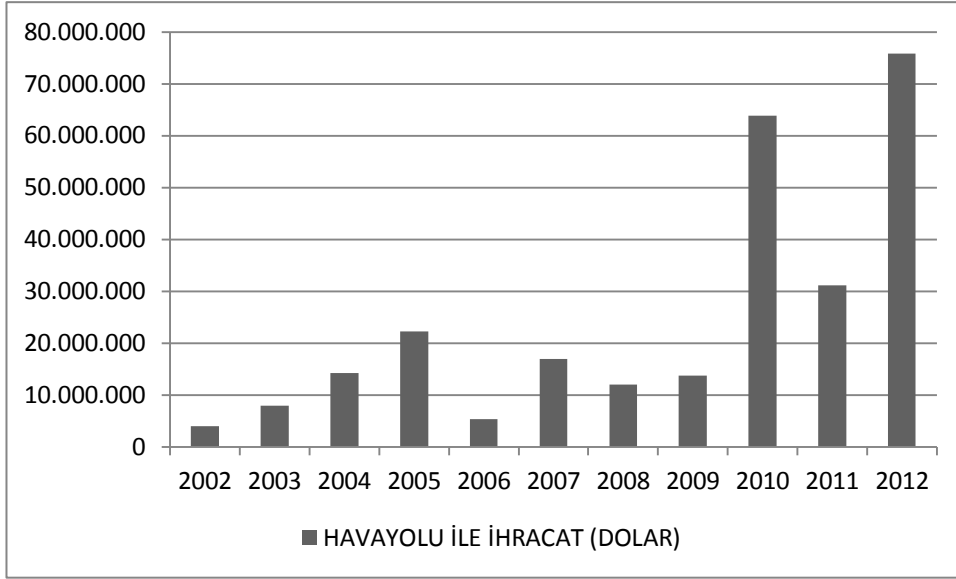
Tablo 62: Pakistan'a Havayolu İle İhrac Edilen Başlıca Ürün Grupları 2011-2012

| NO | FASIL | 2011 | | 2012 | |
|----|---|---------------|-------------|---------------|-------------|
| | | DEĞER (DOLAR) | MİKTAR (KG) | DEĞER (DOLAR) | MİKTAR (KG) |
| 88 | Hava taşıtları, uzay taşıtları ve bunların aksam ve parçalar | 233.849 | 265 | 10.622.999 | 10.034 |
| 93 | Silahlar ve mühimmat; bunların aksam, parça ve aksesuarı | 6.386.218 | 90.496 | 5.157.616 | 89.833 |
| 85 | Elektrikli makina ve cihazlar, ses kaydetme-verme, televizyon görüntü-ses kaydetme-verme cihazları; aksam-parça-aksesuarı | 3.157.703 | 36.884 | 36.314.732 | 136.909 |
| 90 | Optik, fotoğraf, sinema, ölçü, kontrol, ayar, tıbbi, cerrahi alet ve cihazlar; bunların aksam, parça ve aksesuarı | 3.014.687 | 100.166 | 1.211.314 | 13.166 |
| 30 | Eczacılık ürünleri | 1.959.566 | 24.464 | 1.572.980 | 15.521 |
| 84 | Kazanlar, makinalar, mekanik cihazlar ve aletler, nükleer reaktörler; bunların aksam ve parçaları | 1.663.283 | 55.610 | 7.222.690 | 102.505 |
| 12 | Yağlı tohum ve meyvalar; muhtelif tane, tohum ve meyvalar; sanayiide ve tıpta kullanılan bitkiler; saman ve kaba yem | 776.419 | 2.090 | 1.024.510 | 2.604 |
| 48 | Kâğıt ve karton; kağıt hamurundan, kağıttan veya kartondan eşya | 1.260.086 | 101.957 | 441.387 | 19.858 |
| 43 | Kürkler ve taklit kürkleri; bunların mamulleri | 478.663 | 8.256 | 269.186 | 3.508 |
| 96 | Çeşitli mamul eşya (hijyenik havlu, bebek bezi, kalem, çakmak, fermuar, fırça vb.) | 1.678.113 | 62.425 | 1.268.406 | 44.249 |

Kaynak: T.C. Türkiye İstatistik Kurumu Başkanlığı Bilgi Dağıtım ve İletişim Daire Başkanlığı verileri esas alınarak hazırlanmıştır. (Bkz.: EK-1, EK-8).

Aşağıdaki grafikte 2002 ile 2012 yılları arasında Türkiye'nin Pakistan'a havayolu ile gerçekleştirdiği ihracat değerleri görülmektedir. Grafikte 2002 ile 2005 yılları arası havayolu ile ihracatın arttığı görülmektedir. 2002 yılında havayolu ile ihracat 3.965.809 dolar seviyesinde iken 2005 yılında 22.248.818 dolar olarak gerçekleşmiştir. 2006 ila 2009 yılları arası havayolu ile ihracat dalgalı bir seyir takip etmiş ve 2009 yılında 13.677.554 dolar değerinde kaydedilmiştir. 2009 yılından itibaren havayolu ile ihracat iki ülke arasındaki ticari faaliyetlerin ve hava ulaştırma alanında işbirliği ve sefer artışları ile birlikte büyük bir ivme kazanmıştır. 2012 yılı itibariyle havayolu ile ihracat 75.871.522 dolar ile en yüksek seviyede gerçekleşmiştir.

Şekil 12: Türkiye'nin Pakistan'a Havayolu ile İhracatı 2002-2012



Kaynak: T.C. Türkiye İstatistik Kurumu Başkanlığı Bilgi Dağıtım ve İletişim Daire Başkanlığı verileri esas alınarak hazırlanmıştır. (Bkz.: EK-1, EK-8).

Dış Ticaret Müsteşarlığı verilerine göre Türkiye'ye Pakistan'dan yapılan ithalatın çok büyük bir bölümünü pamuklu mensucat, poliasetaller ve diğer polieterler ve epoksi reçineler (ilk şekillerde), tekstil dışında kalan giyim eşyası, şapka vs., tekstil iplikleri, alkoller, fenoller, fenol-alkoller vb. türevleri, Halılar ve diğer yer kaplamaları, işlenmiş deri ve köseleler, Sentetik veya suni filamentler ve devamsız liflerden mensucat, stiren polimerleri (ilk şekillerde), erkek/erkek çocuklar için örülmemiş giyim eşyası ve aksesuarlar, giyim eşyası iç aksesuar ve giyim eşyası parçaları (çorap, mendil, eldiven vb.), dokumaya elverişli maddelerden diğer hazır eşya ve takımlardan meydana gelmektedir²²⁰.

²²⁰ <http://tuikapp.tuik.gov.tr/disticaretapp/menu.zul> (02.05.2013)

Tablo 63: Türkiye'nin Pakistan'dan İthal Ettiği Başlıca Ürün Grupları 2010-2012

| NO | FASIL | 2010 | 2011 | 2012 |
|----|---|-------------|-------------|-------------|
| 52 | Pamuk | 320.396.092 | 386.253.333 | 186.208.662 |
| 39 | Plastikler ve mamulleri | 93.310.628 | 117.864.019 | 111.409.322 |
| 42 | Deri-saraciye eşyası, eyer-koşum takımları; seyahat eşyası, el çantaları vb mahfazalar; hayvan bağırsağından mamul eşya | 79.490.797 | 56.286.091 | 52.394.457 |
| 22 | Meşrubat, alkollü içkiler ve sirke | 37.409.745 | 44.221.240 | 39.476.697 |
| 55 | Sentetik ve suni devamsız lifler | 69.298.603 | 98.778.260 | 37.235.956 |
| 57 | Hahılar ve diğer dokumaya elverişli maddelerden yer kaplamaları | 26.043.532 | 26.308.428 | 21.417.774 |
| 41 | Ham postlar, deriler (kürkler hariç) ve köseleler | 16.959.480 | 22.761.364 | 19.633.740 |
| 62 | Örülmemiş giyim eşyası ve aksesuarı | 45.451.823 | 44.102.435 | 19.325.894 |
| 61 | Örme giyim eşyası ve aksesuarı | 13.445.280 | 16.749.359 | 13.390.933 |
| 63 | Dokunabilir maddelerden hazır eşya; takımlar; kullanılmış giyim ve dokunmuş diğer eşya; paçavralar | 4.460.693 | 10.719.553 | 11.437.643 |
| 27 | Mineral yakıtlar, mineral yağlar ve bunların damıtılmasından elde edilen ürünler; bitümenli maddeler; mineral mumlar | 10.148.363 | 3.370.093 | 8.109.450 |
| 90 | Optik, fotoğraf, sinema, ölçü, kontrol, ayar, tıbbi, cerrahi alet ve cihazlar; bunların aksam, parça ve aksesuarı | 3.132.449 | 4.562.044 | 4.393.610 |
| 95 | Oyuncaklar, oyun ve spor malzemeleri; bunların aksam, parça ve aksesuarı | 3.247.778 | 4.647.135 | 4.147.693 |
| 54 | Sentetik ve suni filamentler, şeritler ve benzeri sentetik ve suni dokumaya elverişli maddeler | 2.507.742 | 4.282.956 | 3.504.832 |
| 12 | Yağlı tohum ve meyvalar; muhtelif tane, tohum ve meyvalar; sanayiide ve tıpta kullanılan bitkiler; saman ve kaba yem | 3.094.396 | 4.005.536 | 3.094.818 |

Kaynak: <http://tuikapp.tuik.gov.tr/disticaretapp/menu.zul> (02.05.2013).

2. Havayolu İle İthalat

Aşağıdaki tabloda Türkiye İstatistik Kurumu Başkanlığı Bilgi Dağıtım ve İletişim Daire Başkanlığı'ndan elde edilen EK-1 ve EK-8'de yer alan Türkiye'nin Pakistan'dan havayoluyla gerçekleşmiş olan Türk ve yabancı bayrak ayrımında mevcut olan 2002-2012 yılları fasıl, miktar ve dolar bazında ithalat bilgileri verilmektedir.

Tablo 64: Türkiye'nin Pakistan'dan Havayolu ile İthalatı 2002-2012

| | İTHALAT DEĞER (DOLAR) | | | İTHALAT MİKTAR (KG) | | |
|------|-----------------------|------------|------------|---------------------|-----------|-----------|
| | TÜRK | YABANCI | TOPLAM | TÜRK | YABANCI | TOPLAM |
| 2002 | 4.075.249 | 11.739.810 | 15.815.059 | 245.038 | 557.664 | 802.702 |
| 2003 | 4.271.445 | 8.617.160 | 12.888.605 | 335.500 | 443.115 | 778.615 |
| 2004 | 6.670.161 | 8.044.435 | 14.714.596 | 358.328 | 1.200.635 | 1.558.963 |
| 2005 | 7.299.600 | 6.043.257 | 13.342.857 | 483.152 | 353.443 | 836.595 |
| 2006 | 12.493.445 | 5.760.806 | 18.254.251 | 607.555 | 299.095 | 906.650 |
| 2007 | 18.681.450 | 9.424.423 | 28.105.873 | 774.725 | 369.582 | 1.144.307 |
| 2008 | 30.343.888 | 8.087.442 | 38.431.330 | 1.053.465 | 318.206 | 1.371.671 |
| 2009 | 22.919.178 | 13.009.453 | 35.928.631 | 953.073 | 685.857 | 1.638.930 |
| 2010 | 30.504.106 | 15.334.852 | 45.838.958 | 991.406 | 637.073 | 1.628.479 |
| 2011 | 26.840.717 | 14.188.555 | 41.029.272 | 655.487 | 447.961 | 1.103.448 |
| 2012 | 21.716.690 | 10.062.352 | 31.779.042 | 561.005 | 424.072 | 985.077 |

Kaynak: T.C. Türkiye İstatistik Kurumu Başkanlığı Bilgi Dağıtım ve İletişim Daire Başkanlığı verileri esas alınarak hazırlanmıştır. (Bkz.: EK-1, EK-8).

Tablodan görüleceği üzere 2002-2012 yılları arası havayolu ile ithalat genel itibariyle artış eğilimindedir. 2002 yılı havayolu ile ithalat değeri 15.815.059 dolar seviyesinde iken 2010 yılında bu değer 45.838.958 dolar ile en yüksek seviyede gerçekleşmiştir. 2012 yılı itibariyle ise havayolu ile ithalat 31.779.042 dolar olarak gerçekleşmiştir. Türkiye İstatistik Kurumu Başkanlığı Bilgi Dağıtım ve İletişim Daire Başkanlığı verilerine göre Türkiye havayolu ile genel olarak deri-saraciye eşyası, eyer-koşum takımları; seyahat eşyası, el çantaları vb mahfazalar; örülmemiş giyim eşyası ve aksesuarı; halılar ve diğer dokumaya elverişli maddelerden yer kaplamaları; ham postlar, deriler (kürkler hariç) ve köseleler; optik, fotoğraf, sinema, ölçü, kontrol, ayar, tıbbi, cerrahi alet ve cihazlar; bunların aksam, parça ve aksesuarı; pamuk; örme giyim eşyası ve aksesuarı ithal etmektedir. (Bkz.: EK-1, EK-8).

Türkiye'nin havayolu ile ithalatının mahiyetini incelediğimizde 2002 yılı itibariyle 117.654.683 dolar tutarında gerçekleşen ithalatın 15.815.059 dolar değerindeki bölümü havayolu ile gerçekleşmiştir. 2002 yılı içerisinde 6.763.371 dolar değerinde deri-saraciye eşyası, eyer-koşum takımları; seyahat eşyası, el çantaları vb mahfazalar; hayvan bağırsağından mamul eşya, 4.099.119 dolar değerinde ham postlar, deriler (kürkler hariç) ve köseleler, 2.125.389 dolar değerinde halılar ve diğer dokumaya elverişli maddelerden yer kaplamaları, 675.400 dolar değerinde pamuk, 595.694 dolar değerinde optik, fotoğraf, sinema, ölçü, kontrol, ayar, tıbbi, cerrahi alet ve cihazlar; bunların aksam, parça ve aksesuarı havayolu ile ithal edilen başlıca ürün gruplarıdır. (Bkz.: EK-1, EK-8).

2006 yılında havayolu ile ithalat bir önceki yıla göre 4.911.394 dolar artış göstererek 18.254.251 dolar olarak gerçekleşmiştir. Bu yıl içerisinde havayolu ile ithal edilen başlıca ürün grupları sırası ile 6.169.304 dolar değerinde ham postlar, deriler (kürkler hariç) ve köseleler, 2.350.296 dolar değerinde halılar ve diğer dokumaya elverişli maddelerden yer kaplamaları, 2.117.344 dolar değerinde örülmemiş giyim eşyası ve aksesuarı, 1.730.348 dolar değerinde deri-saraciye eşyası, eyer-koşum takımları; seyahat eşyası, el çantaları vb mahfazalar; hayvan bağırsağından mamul eşya, 1.508.004 dolar değerinde pamuk, 881.547 dolar değerinde optik, fotoğraf, sinema, ölçü, kontrol, ayar, tıbbi, cerrahi alet ve cihazlar; bunların aksam, parça ve aksesuarı ve 868.333 dolar değerinde örme giyim eşyası ve aksesuarıdır. (Bkz.: EK-1, EK-8).

2007 yılında havayolu ile ithalat 28.105.873 dolar olarak gerçekleşmiştir. Havayolu ile ithali yapılan en önemli ürün grubu 7.081.627 dolar ile ham postlar, deriler (kürkler hariç) ve köseleler ile 6.904.362 dolar ile örülmemiş giyim eşyası ve aksesuarı olarak yer almıştır. (Bkz.: EK-1, EK-8).

2008 yılında da havayolu ile ithalat hem değer hem de miktar bazında artış göstermek suretiyle 38.431.330 dolar seviyesine yükselmiştir. 2008 yılı itibariyle geçmiş yıllarda olduğu gibi başı çeken başlıca ürünler 10.444.135 dolar ile ham postlar, deriler (kürkler hariç) ve köseleler; 6.830.300 dolar ile deri-saraciye eşyası, eyer-koşum takımları; seyahat eşyası, el çantaları vb mahfazalar; hayvan bağırsağından mamul eşya; 6.184.045 dolar ile Halılar ve diğer dokumaya elverişli maddelerden yer kaplamaları; 2.524.240 dolar ile pamuk; 6.483.547 dolar ile örülmemiş giyim eşyası ve

aksesuarı; 2.454.854 optik, fotoğraf, sinema, ölçü, kontrol, ayar, tıbbi, cerrahi alet ve cihazlar; bunların aksam, parça ve aksesuarı ve 1.333.172 dolar ile örme giyim eşyası ve aksesuarıdır. (Bkz.: EK-1, EK-8).

2010 yılı itibariyle havayolu ile ithalat bir önceki yıla göre 9.910.377 dolar artış göstermek suretiyle 45.838.958 dolar ile en yüksek seviyeye ulaşmıştır. Aynı yıl içerisinde gerçekleşen toplam ithalat tutarı ise 749.931.328 dolardır. Bu itibarla 2010 yılında Türkiye'nin Pakistan'dan gerçekleştirdiği ithalatın %6'sı havayolu ile yapılmıştır. Havayolu ile ithalatta 12.073.777 dolar değerinde deri-saraciye eşyası, eyer-koşum takımları; seyahat eşyası, el çantaları vb mahfazalar; hayvan bağırsağından mamul eşya ilk sırada yer almıştır. Bu ürün grubunu sırası ile 9.652.281 dolar değerinde örülmemiş giyim eşyası ve aksesuarı, 6.864.067 dolar değerinde halılar ve diğer dokumaya elverişli maddelerden yer kaplamaları, 6.854.766 dolar değerinde ham postlar, deriler (kürkler hariç) ve köseleler, 4.040.551 dolar değerinde pamuk ve 2.500.979 dolar değerinde optik, fotoğraf, sinema, ölçü, kontrol, ayar, tıbbi, cerrahi alet ve cihazlar; bunların aksam, parça ve aksesuarı takip etmiştir. (Bkz.: EK-1, EK-8).

2011 ve 2012 yılı havayolu ile ithalat değerleri sırası ile 41.029.272 dolar ve 31.779.042 dolar olarak gerçekleşmiştir. Aşağıda her iki yıla ait havayolu ile ithali yapılan başlıca ürün grupları hem değer hem de miktar bazında karşılaştırmalı olarak sunulmaktadır.

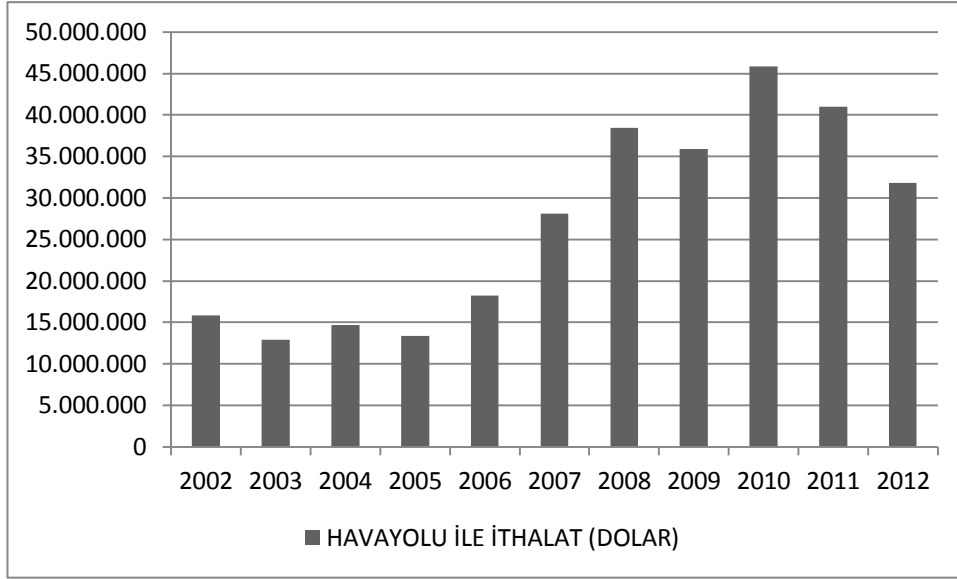
Tablo 65: Pakistan'dan Havayolu İle İthal Edilen Başlıca Ürün Grupları**2011-2012**

| NO | FASIL | 2011 | | 2012 | |
|----|--|---------------|-------------|---------------|-------------|
| | | DEĞER (DOLAR) | MİKTAR (KG) | DEĞER (DOLAR) | MİKTAR (KG) |
| 42 | Deri-saraciye eşyası, eyer-koşum takımları; seyahat eşyası, el çantaları vb mahfazalar; hayvan bağırsağından mamul eşya | 13.273.477 | 95.281 | 7.943.424 | 27.180 |
| 62 | Örülmemiş giyim eşyası ve aksesuarı | 6.420.263 | 284.600 | 2.507.782 | 84.602 |
| 57 | Halılar ve diğer dokumaya elverişli maddelerden yer kaplamaları | 6.145.764 | 113.161 | 5.461.853 | 100.798 |
| 41 | Ham postlar, deriler (kürkler hariç) ve köseleler | 4.992.342 | 144.062 | 3.664.038 | 108.979 |
| 90 | Optik, fotoğraf, sinema, ölçü, kontrol, ayar, tıbbi, cerrahi alet ve cihazlar; bunların aksam, parça ve aksesuarı | 3.707.790 | 75.314 | 3.609.341 | 78.031 |
| 52 | Pamuk | 2.437.242 | 221.191 | 3.020.018 | 273.718 |
| 61 | Örme giyim eşyası ve aksesuarı | 936.351 | 27.441 | 842.313 | 24.147 |
| 82 | Adi metallerden aletler, bıçakçı eşyası ve sofa takımları; adi metallerden bunların aksam ve parçaları | 465.560 | 14.068 | 485.711 | 16.360 |
| 55 | Sentetik ve suni devamsız lifler | 403.386 | 29.993 | 117.361 | 7.328 |
| 58 | Özel dokunmuş mensucat; tuft edilmiş dokunabilir mensucat; dantela; duvar halıları; şeritçi ve kaytancı eşyası; işlemler | 344.760 | 2.218 | 130.423 | 1.567 |
| 95 | Oyuncaklar, oyun ve spor malzemeleri; bunların aksam, parça ve aksesuarı | 175.897 | 11.109 | 193.254 | 11.305 |
| 63 | Dokunabilir maddelerden hazır eşya; takımlar; kullanılmış giyim ve dokunmuş diğer eşya; paçavralar | 59.972 | 1.097 | 1.504.151 | 144.155 |

Kaynak: T.C. Türkiye İstatistik Kurumu Başkanlığı Bilgi Dağıtım ve İletişim Daire Başkanlığı verileri esas alınarak hazırlanmıştır. (Bkz.: EK-1, EK-8).

Aşağıdaki grafikte Türkiye'nin Pakistan'dan 2002-2012 yılları arası Türk ve yabancı bayrak taşıyıcı işletmeler tarafından gerçekleştirdiği havayolu ile ithalat değerleri sunulmaktadır. Grafikten de görüleceği üzere 2002 -2012 yılları arası havayolu ile ithalat genel itibariyle artış eğilimindedir. 2002 yılı havayolu ile ithalat değeri 15.815.059 dolar seviyesinde iken 2010 yılında bu değer 45.838.958 dolar ile en yüksek seviyede gerçekleşmiştir. 2012 yılı itibariyle ise havayolu ile ithalat 31.779.042 dolar olarak gerçekleşmiştir.

Şekil 13: Türkiye'nin Pakistan'dan Havayolu İle İthalat Değeri 2002-2012



Kaynak: T.C. Türkiye İstatistik Kurumu Başkanlığı Bilgi Dağıtım ve İletişim Daire Başkanlığı verileri esas alınarak hazırlanmıştır. (Bkz.: EK-1, EK-8).

D. Turizm ve Havayolu Taşımacılığı

Türkiye ile Pakistan arasında 18 Şubat 1989 tarihinde Islamabad'da imzalanan Turizm Alanında İşbirliği Anlaşması uyarınca; Türkiye-Pakistan Turizm Karma Komisyonu III. Dönem Toplantısı 23 Şubat 2006 tarihinde İstanbul'da gerçekleştirilmiştir. Türkiye-Pakistan Turizm Karma Komisyonu III. dönem toplantısı protokolünde; iki ülke arasında mevcut olan dostluk ve ortak anlayış bağlarını göz önüne alarak, Turizm Karma Komisyonu her iki ülke arasında karşılıklı turist akışının kolaylaştırılması ve artırılması için gerekli tedbirleri alacağı ve her iki ülkede faaliyet gösteren seyahat acentaları birlikleri ile diğer turizm meslek kuruluşları ve birlikleri arasında işbirliğini teşvik edecekleri belirtilmektedir²²¹.

Her iki ülke, turizm sektöründe işbirliğinin artırılması amacıyla, hava ulaştırması, trafik hakları, frekanslar ve kapasite konularında iki ülke Sivil Havacılık Makamları ile Milli Havayollarının ikili müzakerelere başlamasını kararlaştırmış ve tarafların teknik işbirliğine girmesine de mutabakat sağlamışlardır.

²²¹ Türkiye-Pakistan Turizm Karma Komisyonu, III. Dönem Toplantısı Protokolü, 14 Aralık 2006 Perşembe, T.C. Resmî Gazete Karar Sayısı: 2006/11287, 14 Aralık 2006 Perşembe.

Aşağıdaki tabloda 2000-2011 yılları arası Türkiye'ye gelen Pakistan vatandaşlarının sayısı ve taşıt vasıtası verilmektedir. 2000 yılı itibariyle Türkiye'ye gelen 7.913 ziyaretçinin 7.000 adedi havayolu ile seyahat etmiştir. Havayolu ile seyahat edenlerin sayısı toplam ziyaretçi sayısında meydana gelen artışla doğru orantılı bir şekilde her yıl düzenli olarak artmaktadır. 2001 yılı hariç Türkiye'ye gelen ziyaretçi sayısı devamlı olarak artış göstermiştir. Türk Hava Yolları 05 Haziran 2005 tarihinden itibaren haftada 2 gün icra ettiği İstanbul-Karaçi seferlerini haftada 4 sefer olarak uygulamaya başlamıştır. Tablodan da görüleceği üzere 2005 yılından itibaren ziyaretçi sayısında kayda değer bir artış yaşanmıştır. Zira 2006 yılında bir önceki yıla göre 2.979 adet ziyaretçi sayısında artış ile birlikte 14.700 kişi Türkiye'ye seyahat etmiştir. 2006 yılı itibariyle ziyaretçi sayısının neredeyse tamamı 14.238 adet turist havayolu ile ulaşım gerçekleştirmiştir.

2011 yılında Türkiye'ye ziyaret eden turist sayısı bir önceki yıla göre yaklaşık %20 artış göstererek 26.735 kişiye yükselmiştir. Havayolu ile seyahat edenlerin sayısı ise bir önceki yıla göre artış göstermek suretiyle 25.418 yükselmiştir. 2011 yılında ziyaretçi sayısının önemli bir oranda artmasında THY'nin, 21 Temmuz 2011 tarihi itibariyle haftada 3 frekans olmak üzere İstanbul-İslamabad-İstanbul seferlerine başlaması etkili olmuştur. İki ülke arasında sefer sayısındaki artış ve yeni uçuş noktası tayini ile havayolu taşımacılığı Pakistan ile Türkiye arasındaki turizm faaliyetlerinin gelişmesinde önemli bir görev ifa etmektedir.

**Tablo 66: Pakistan'dan Türkiye'ye Gelen Ziyaretçi Sayısı ve Ulaşım Şekli
2000-2011**

| | TAŞIT ARACI | | | | TOPLAM |
|------|-------------|----------|----------|-----------|--------|
| | HAVAYOLU | KARAYOLU | TRENYOLU | DENİZYOLU | |
| 2000 | 7.000 | 487 | 1 | 425 | 7.913 |
| 2001 | 6.412 | 294 | 27 | 535 | 7.268 |
| 2002 | 7.568 | 328 | 24 | 433 | 8.353 |
| 2003 | 9.314 | 486 | 19 | 278 | 10.097 |
| 2004 | 9.759 | 241 | 10 | 280 | 10.290 |
| 2005 | 11.259 | 278 | 17 | 201 | 11.755 |
| 2006 | 14.238 | 184 | 18 | 260 | 14.700 |
| 2007 | 20.730 | 159 | 18 | 400 | 21.307 |
| 2008 | 21.313 | 187 | 10 | 963 | 22.473 |
| 2009 | 23.194 | 251 | 359 | 200 | 24.004 |
| 2010 | 21.889 | 309 | 18 | 324 | 22.540 |
| 2011 | 25.418 | 257 | 1 | 1 059 | 26.735 |

Kaynak: <http://www.ktbyatirimisletmeler.gov.tr/TR,9854/sinir-giris-cikis-istatistikleri.html> (31.03.2013). T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı, Sınır Giriş-Çıkış İstatistikleri esas alınarak hazırlanmıştır.

Turizm Bakanlığı'ndan alınan geçici verilere göre; 2012 yılında Türkiye'yi ziyaret eden Pakistan Vatandaşı sayısı geçen yıla göre %11'lik bir artışla 28.394 olmuştur²²².

²²² <http://www.ktbyatirimisletmeler.gov.tr/TR,9854/sinir-giris-cikis-istatistikleri.html> (31 Mart 2013).

BEŞİNCİ BÖLÜM

KÜRESEL EKONOMİK GELİŞMELER ÇERÇEVESİNDE

D-8 ÜLKELERİ ULAŞTIRMA PERSPEKTİFİ

I. D-8 ÜLKELERİ ULAŞTIRMA PERFORMANS DEĞERLENDİRMESİ

A. D-8 Ülkeleri Lojistik Performansı

Lojistik sektörü bir ülkenin dış ticaretteki rekabet gücü bakımından büyük önem taşımaktadır. Dünya lojistik sektörünün ülkeler arasındaki karşılaştırmalı durumunu ortaya koyan önemli bir çalışma olan ve Dünya Bankası tarafından düzenlenen “Rekabet İçin Bağlanma: Küresel Ekonomide Dış Ticaret Lojistiği” adı altında geliştirilen Lojistik Performans Endeksi (LPE), lojistik konusunda değerlendirme yapmada yararlanılabilecek önemli bir ölçüt olarak değerlendirilmektedir²²³.

Küresel Lojistik Performans Endeksinin Hesaplanması Dünya Bankası tarafından 2007 yılında yayımlanan Küresel Lojistik Performans Endeksi, taşımacılık sektöründe faaliyet gösteren 800’den fazla uluslararası firma yöneticisinin katılımıyla, web-tabanlı ankete dayalı araştırma sonuçlarından elde edilmiştir. Ülkelerin küresel lojistik performansı 6 kıstas esas alınarak ölçülmüştür. Bu araştırma için belirlenen 6 performans alanı şunlardır:²²⁴

1. Gümrüklerin ve diğer sınır kuruluşlarının yaptıkları işlemlerin verimliliği,
2. Ticaret ve ulaştırma altyapısının lojistik açıdan kalitesi,

²²³ Bu ölçümde 1 en düşük puanı, 5 ise en yüksek puanı ifade etmektedir. 5 üzerinden bir puanlama ile değerlendirilen Endeks, lojistik performansın altı alanının ağırlıklı ortalamasının toplamı şeklinde hazırlanmış olup; söz konusu 6 alanın sadece birinde veya ikisinde söz konusu olan kötü performans, ilgili ülkenin genel lojistik performansını olumsuz yönde etkilemektedir.

²²⁴ The World Bank, Connecting to Compete Trade Logistics in the Global Economy, Washington, 2012, <http://www.worldbank.org> (1 Nisan 2013).

3. Uluslararası sevkiyatların düzenlenmesinin kolaylık ve maliyetine katlanılabilirlik düzeyi,
4. Lojistik hizmetleri kalitesi ve lojistik yetkinlik
5. Uluslararası sevkiyatları izleyebilme kabiliyeti,
6. Sevkiyatların varış yerine zamanında ulaşabilirliği.

Dünya Bankası'nın "Rekabet İçin Bağlanmak-2012: Küresel Ekonomide Ticaret Lojistiği" başlıklı raporunun bir parçası olarak hazırlanan LPE göstergelerine göre, lojistik performans sıralamasının en üst sıralarında yüksek gelirli ülkeler yer alırken, en kötü performansa sahip ekonomiler, aynı zamanda genellikle denize kıyısı olmayan kara ülkeleri, küçük adalar veya çatışma sonrası ülkeler olarak nitelendirilebilecek en az gelişmiş ülkeler yer almıştır.

Sıralamanın en altında basta Afrika ve Orta Asya'da denize kıyısı olmayan ülkeler olmak üzere düşük gelir grubundaki ülkeler yer almıştır. Bunun nedeni bu ülkelerin; coğrafik dezavantajlardan kaynaklı yüksek taşımacılık maliyetleri ile malın teslim süresinin uzunluğunun yanında, lojistik hizmetler sektöründeki yetersizlikleri ve bu konuda transit ülkelere bağımlı olmaları gibi sorunlardan kaynaklanmaktadır.

Küresel lojistik performans ölçümü, malların uluslararası piyasaya ne ölçüde rahat ve düşük maliyetle çıkabildiğini belirlemektedir. "Malların uluslararası pazara ulaştırılma kapasitesi" ya da "ticaret lojistiği"; gelişmekte olan ülkeler açısından rekabet gücünün iyileşmesi, küreselleşmenin sağladığı avantajlardan yararlanma ve giderek entegre hale gelen dünyada yoksullukla mücadele için yaşamsal önem taşımaktadır.

Dış ticaret yapan firmalar açısından tedarik zincirinin bütününe güvenilirliliğinin, maliyet ve zaman faktörlerinin bile önüne geçtiğini, lojistik zincirindeki belirsizliklerin maliyetleri arttırdığını ortaya koyan rapor kapsamında; Türkiye'nin, küresel lojistik performans endeksinde 155 ekonomi içerisinde Türkiye % 80.3 performans ve 3.51 puan ile 155 ülke arasında 27. sırada yer almıştır. Bu sıralamaya göre Türkiye, genel lojistik performansı konusunda Macaristan, Slovenya, Çek Cumhuriyeti, Polonya, Letonya, Litvanya, Estonya, Slovak Cumhuriyeti, Kıbrıs Rum Kesimi, Romanya ve Bulgaristan olmak üzere AB'ye yeni üye olmuş tüm ülkeleri geride bırakmış ve Doğu Avrupa'da bu alanda bir numaraya yükselmiş bulunmaktadır.

Lojistik sektörü ulusal ticaret boyutunun yanı sıra, ağırlıklı olarak uluslararası ticaret yönüyle kendini göstermektedir. Bu şekilde bakıldığında gümrüklerdeki etkinlik ve gümrük işlemlerinin gerçekleştirilme süresi, sınır giriş ve çıkış işlemlerinin hızı ve süresi lojistik şirketlerinin performansını etkilemektedir.

Yabancı sermayenin yatırım kararlarını etkileyen en önemli kıstas lojistik altyapıdır. Sektörde yabancı ağırlığının artması çok arzu edilen bir durum olmasa da bu gelişmeden uzak durmak mümkün değildir. Lojistik açıdan elverişli ülkeler küresel değer zincirine daha iyi entegre olmakta ve ihracata yönelik doğrudan yabancı yatırımı çekebilmektedir. Dış ticaret ve doğrudan yabancı yatırım, uluslararası bilgi yayılımı için temel kanallar olduğundan, kötü lojistik performans, yeni teknolojilere ve knowhow'a ulaşmayı engelleyebilmekte ve üretkenlik artış hızını düşürebilmektedir. Diğer bir ifadeyle, artan ticaret; lojistik performansa yönelik talebi artırabilmekte, reformları hızlandırabilmekte ve modern hizmetler için piyasayı sürdürülebilir kılabilmektedir²²⁵.

Bulduğu konum itibarıyla Asya ve Avrupa arasındaki ticaretin tam ortasında yer alan Türkiye, özellikle 2023 yılında 500 milyar dolar ihracat hedefi lojistik sektörünün gelişmesine katkıda bulunmaktadır. Lojistik merkezler projesi, dünyanın en büyük 10 limanından birine sahip olmak gibi hedefler doğrultusunda hareket eden Türkiye'nin yakın gelecekte endeksin ilk 10-15 arasına girmesi hedeflenmektedir.

Diğer önemli bir hususun da demiryolu taşımacılığı olduğunu, iç taşımacılıkta %5,1 ve uluslararası taşımacılıkta yüzde sıfıra yakın pay alan bu taşıma modunun payının artırılmasına yönelik çalışmaların hızlandırılması gerekmektedir. Yapılması gereken en önemli değişikliklerden birinin de yük trafiğinin geçtiği yerlerde o bölgenin dış ticaret, iç tüketim ihtiyacına paralel olarak, hava, kara, demiryolu, liman bağlantılarının ve içerisinde gümrük idaresinin olduğu lojistik merkezlerin planlanmasıdır.

Türkiye'nin özellikle lojistik hizmetlerinin kalitesi ve rekabetçiliği arzu edilen performans artışını kolaylaştıracak piyasa koşullarının sağlanması ve teknoloji kullanımının etkin teşvikler ile yaygınlaştırılması gerekmektedir. Türkiye'nin

²²⁵ The World Bank, Connecting to Compete Trade Logistics in the Global Economy,,s.9.

gümrüklerin performansı dikkate alındığında, ticaretin sınır kapılarında ve gümrük süreçleri esnasında daha da kolaylaştırılmalıdır.

Türkiye'nin coğrafi avantajlarının katkısı göz ardı edilemez. Gelecek yıllarda da dünya ticaret hacminin gelişmekte olan doğu ekonomilerine doğru kayacağı öngörülmektedir. Bu öngöründe Türkiye, Asya'yı Avrupa'ya bağlayan önemli bir konum teşkil etmektedir. Türkiye coğrafi konumu itibariyle sahip olduğu avantajı doğru kullandığı takdirde Ortadoğu-Asya-Avrupa üçgeninde önemli bir üs haline gelebilecek potansiyele sahiptir. Türkiye'nin bölgesinde önemli bir lojistik üs ve dağıtım merkezi olması için makroekonomik ve uluslararası stratejiler oluşturulması ve buna yönelik sınır ötesi işbirliği politikaları geliştirilmesi çok önemlidir. Bu çerçevede D-8 Ülkeleri jeopolitik konumları büyük önem arz etmektedir. Mısır üzerinden Afrika'ya, Ortadoğu üzerinden Hint Okyanusu'na ve Orta Asya üzerinden Çin'e uzanan yeni ticaret yollarının bir an önce canlandırılması başta bizatihi Türkiye olmak üzere D-8 ülkeleri lojistik performansına olumlu katkıda bulunacaktır.

Tablo 67: D-8 Ülkeleri 2012 Yılı Lojistik Performans Endeksi

| D-8 ÜLKELERİ | LPE SIRALAMA | LPE PUANI | GÜMRÜKLER | ALTYAPI | ULUSLARARASI SEVKİYAT | LOJİSTİK YETKİNLİK | LOJİSTİK TAKİP VE İZLEME | ZAMANLAMA |
|--------------|--------------|-----------|-----------|---------|-----------------------|--------------------|--------------------------|-----------|
| TÜRKİYE | 27 | 3,51 | 3,16 | 3,62 | 3,38 | 3,52 | 3,54 | 3,87 |
| MALEZYA | 29 | 3,49 | 3,28 | 3,43 | 3,4 | 3,45 | 3,54 | 3,86 |
| MISIR | 57 | 2,98 | 2,6 | 3,07 | 3 | 2,95 | 2,86 | 3,39 |
| ENDONEZYA | 59 | 2,94 | 2,53 | 2,54 | 2,97 | 2,85 | 3,12 | 3,61 |
| PAKİSTAN | 71 | 2,83 | 2,85 | 2,69 | 2,86 | 2,77 | 2,61 | 3,14 |
| İRAN | 112 | 2,49 | 2,19 | 2,42 | 2,49 | 2,66 | 2,49 | 2,66 |
| BANGLADEŞ | 87 | 2,47 | 2 | 2,29 | 2,46 | 2,33 | 2,46 | 3,33 |
| NİJERYA | 121 | 2,45 | 1,97 | 2,27 | 2,6 | 2,52 | 2,35 | 2,92 |

Kaynak: <http://data.worldbank.org/indicator/LP.LPI.OVRL.XQ> (20.05.2013).

D-8 ülkelerinin lojistik performans endeksi içerisindeki sıralaması incelendiğinde Malezya'nın Türkiye'nin gerisinde genel sıralama içerisinde 29.sırada yer aldığı görülmektedir. Malezya Güneydoğu Asya'da ekvatorun hemen kuzeyinde

bulunmakta ve 13 eyalet ve 3 federal bölgeden oluşmakta olup, ülke; Asya Pasifik bölgesinde ekonomik pazarlar içinde merkezi bir konuma sahiptir. Malezya’da yönetimde sürekliliğin getirdiği siyasi istikrar, ülkenin kısa zamanda süratli bir ekonomik kalkınma sağlaması açısından faydalı olmuştur. Ülkedeki hızlı sanayileşmeye bağlı olarak Malezya, 1970’lerin ortalarından 1990’lara kadar dünyanın en hızlı gelişen ekonomilerinden biri olmuştur. Malezya’nın ulaşım altyapısı, bölgede bulunan diğer ülkelerle karşılaştırıldığında çok daha iyi bir konumdadır. Malezya Hükümetinin 2006-2010 yıllarını kapsayan dokuzuncu Endüstriyel Mastır Planı kapsamında da yine altyapıyı geliştirmek adına gerekli yatırımlar yapılmaktadır. Malezya’da bugün 7 adet uluslararası ve 8 adet iç liman bulunmaktadır. Zira Malezya ticaretinin %95’i de deniz yolu ile bu limanlardan gerçekleştirilmektedir.

Malezya’nın en önemli limanları arasında Port Klang, Penang Port, Johor Port, Tamjung Petepas Port, Kuantan Port, Kemaman Port, Bintulu Port bulunmaktadır. 2008 yılında deniz taşımacılığı alanında gerçekleştirilen ihracat %7,1 artarak, 2,7 Milyar dolara ulaşmıştır. İthalat ise %1,5’lik büyüme ile 9,9 Milyar dolara yükselmiştir. Klang, Bintulu ve Johor limanları, 2008 yılında en çok ticaret hacmine sahip limanlar olmuşlardır. Malezya limanlarının yük taşıma kapasitesi, 2000 yılından 2005’e kadar %64 artarak 363 milyon tona çıkmıştır. 2008 yılında bir önceki yıla göre %17 azalan yük taşımacılığı, 460,5 milyon tona gerilemiştir²²⁶.

D-8 ülkelerinden Mısır Arap Cumhuriyeti Lojistik Performans Endeksi’nde 2,98 puan ile 57’nci sırada yer almaktadır. Mısır, son çeyrek yüzyılda, her yıl ortalama % 4,5-5 oranında istikrarlı bir ekonomik büyüme sağlamıştır. Bu başarının, planlı ekonomik reform çalışmaları ve serbest pazar ekonomisi uygulama stratejisi sayesinde sağlandığı belirtilmektedir. Mısır stratejik konumundan dolayı ulaştırma ve lojistik alanlarında büyüme fırsatları bakımından, geçmişte ve günümüzde önemli bir ulaşım merkezi konumundadır. Dünya deniz ticaretinin %8’inin geçtiği Süveyş Kanalı²²⁷ ülkenin turizm ile birlikte en büyük döviz kaynağını oluşturmaktadır. Açılışından bu yana 1 milyonu aşkın geminin ve 12 milyar tondan fazla yükün geçiş yaptığı kanal, 30,5

²²⁶ T.C. Malezya Büyükelçiliği Kuala Lumpur Ticaret Müşavirliği Ofisi, **Malezya 2008 Yılı Ülke Raporu**, Temmuz 2009, s.66.

²²⁷ Mısır topraklarında bulunan ve Akdeniz ile Kızıldeniz’i birleştiren 161 km uzunluğunda yapay suyoludur. Kanalın genişliği 70-125 m arasında değişmektedir. Süveyş Kanalı Hint Okyanusu ve ötesine bağlantıyı sağladığı gibi karadan da Afrika ile Asya’yı birbirine bağlar.

milyar Amerikan Doları gelir sağlamıştır. 1870-1966 arasında yılda ortalama 500 gemi geçerken, bugün bu sayı 25.000'i aşmış bulunmaktadır. Bu artışın başlıca sebebi de petrol sevkiyatıdır. Halen toplam dünya ticaretinin %14'ü Süveyş Kanalı üzerinden yapılıyor. Petrol nakliyatına ise %26 gibi bir oranla hizmet veriyor. Arap Yarımadasındaki limanlara ulaşan toplam yük ve kargonun ise %41'i buradan geçiyor. Tam kapasite kullanılmamakla birlikte Nil Nehri ülkenin önemli şehir merkezlerinin birçoğundan geçmektedir ve ülkeyi güney komşusu Sudan'a bağlar²²⁸.

Ulaştırma sektörünün Mısır'daki ana avantajları hem Akdeniz'e, hem de Kızıl Deniz'e erişimi, ekonomik aktivitelerin Nil Nehri çevresinde yoğunlaşması dolayısı ile ekonomik merkezler arasındaki göreceli kısa mesafeler ve Süveyş Kanalı'ndan kaynaklı lojistik fırsatlar olarak değerlendirilmektedir. Hükümet Süveyş Kanalı'nı büyük bir uluslararası lojistik ve üretim merkezine dönüştürmek üzere uzun vadeli bir proje yürütmektedir, bu da sektördeki firmalara daha fazla fırsatları gündeme getirecektir. Önceki hükümetin başlatmış olduğu Süveyş Kanalı Kalkınma Projesi halen tüm büyük politik aktörler tarafından desteklenmektedir. Bu, Süveyş Kanalı bölgesini dünyanın en önemli lojistik merkezlerinden biri ve Doğu Port Said limanının ikinci büyük Akdeniz limanı haline dönüştürmeyi amaçlayan bir projedir²²⁹.

Bu itibarla ulaştırma ve lojistik sektörleri Mısır için büyük önem taşımakta ve önemli ölçüde büyüme potansiyeli taşımaktadır. Özellikle de üçüncü taraflarca verilecek lojistik hizmetlerinin yanı sıra, lojistik merkezlerinin inşaatı ve yönetimi konularında Türk ve AB firmaları çok ihtiyaç duyulan nakliye ve karayolu taşımacılığı hizmetlerini geliştirebilir, lojistik merkezleri ve sanayi bölgeleri bağlamında lojistik ve altyapı hizmetleri temin edebilir. Kara taşımacılığı sistemi az gelişmiş olup, büyük şirketlerin güvenilir hizmet alabilmek için kendi lojistik bölümleri vardır. Demiryolları ve ülke içerisindeki suyollarından yeterince faydalanılmamaktadır. Mısır içerisindeki dâhili taşımacılığın yalnızca %0,8'i demiryolları ve %1,8'i gemiler ile yapılmaktadır. Sektör çok büyük altyapı sorunları ile karşı karşıyadır. Diğer sorunlu bir alan ise Mısır'ın 121 ülkenin gerisinde kaldığı gümrüklerdir. Mısır'ın gümrük mevzuatı ithalatçılara yaşatılan sıkıntıların benzerini ihracatçılara da yaşatmaktadır. Gümrüklerde

²²⁸Diplomat Atlas. "Dünyayı Değiştiren Kanal Süveyş Kanalı", Sayı 11, Mart 2011, s.29.

²²⁹ AB-Türkiye Küresel İş Koprüleri Girişimi 2013 (Mısır, Tunus, ve Filistin Pazarları üzerine AB-Türkiye İş Bağlantıları)http://businessbridges.tobb.org.tr/docs/GBBI_Sirket%20Davetivesi%20ve%20bilgi%20seti-Ulastirma%20ve%20Lojistik-REV-TR.doc (1 Mayıs 2013).

otomasyon eksikliği, karmaşık ve ihracatı teşvik eden bir mevzuat olmadığı yetkili kişilerce ifade edilmektedir. İhracatın teşviki ile ilgili İhracatı Teşvik Yasası mali yetersizlik nedeniyle ihracatın desteklenmesi konusunda etkili bir katkı yapamamaktadır.

Endonezya Lojistik Performans Endeksi'nde 2,94 puan ile genel sıralama içerisinde 59.sırada yer almaktadır. Endonezya stratejik konumu, doğal ve beşerî potansiyeli gibi özellikleri dolayısıyla Uzakdoğu'nun en büyük ve önemli ülkelerinden biridir. Asya, Avusturalya kıtaları ile Pasifik ve Hint okyanusları arasında yer alan Endonezya'nın komşuları Malezya, Doğu Timor ve Papua Yeni Gine'dir. Endonezya ekonomisi 240 milyonluk nüfusu, doğusundan batısına beş bin kilometreyi bulan geniş coğrafi dağılımı, sahip olduğu zengin yeraltı ve yerüstü kaynakları ile dünyanın en büyük 20 ekonomisi arasında yer almayı başarmıştır. Endonezya, Güneydoğu Asya'nın en büyük ekonomisi olup aynı zamanda Güneydoğu Asya bölgesinde bulunan tek G-20 ülkesidir. Endonezya ekonomisi 2011 yılında %6,5 oranında büyümüştür ve bu büyüme 1996 yılından bu yana kaydedilen en hızlı büyümedir. Ülke ekonomisinin büyümesinde yatırımlar ve iç talepteki güçlü artış etkili olmuştur²³⁰.

Endonezya yatırım için büyük potansiyel arz eden ülkelerin içinde önemli bir yere sahiptir. Genç ve teknik özelliklere sahip iş gücü (ülke nüfusunun %50'si 29 yaşın altında), büyümekte olan pazarı ve doğalgaz, petrol gibi önemli kaynaklara sahip olması bakımından avantajlı konumdadır. Ayrıca Çin, Hindistan ve Malezya gibi ülkeler arasında en ucuz iş gücüne sahip olması ve coğrafi olarak deniz taşımacılığının yolları üstünde olması da Endonezya'yı yatırım için elverişli hale getirmektedir²³¹.

İhracatı Geliştirme Etüd Merkezi Endonezya Ülke Raporunda (2011) Endonezya'nın karayolları ağı gelişmişlik düzeyi bakımından bölgelerarası farklılık gösteren bir yapıya sahip olduğu belirtilmiştir. Raporda Sumatra, Bali ve Madura adalarındaki yolların oldukça iyi durumda olmasına rağmen Sulawesi, Kalimantan ve Iriyan Jaya'dakiler yetersiz olduğu kaydedilmiştir. Ayrıca raporda karayolu yapımı ile ilgili olarak planlanan yatırımlar ekonomik krizden olumsuz etkilenmiş olup 2009 yılı

²³⁰ Endonezya, 15 Yılın Büyüme Rekorunu Kırdı, 2012, <http://www.milliyet.com.tr/Ekonomi/SonDakika.aspx?aType=SonDakika&ArticleID=1498609&Date=27.07.2012&Kategori=ekonomi&b=Endonezya,%2015%20yilin%20buyume%20rekorunu%20kirdi> (31 Mart 2013).

²³¹ Dış Ekonomik İlişkiler Kurulu, Türk-Endonezya İş Konseyi, **Endonezya Ülke Bülteni**. Ankara, Kasım 2011, s.5.

itibariyle krizin etkileri azalmaya başlamış ve tekrar yolların modernizasyonuna başlanmış olduğu ifade edilmiştir²³².

Demiryolları Endonezya'da karayolları ile kıyaslandığında yetersizdir. Toplam 65.000 km olan demiryolu sistemi hem yük hem de yolcu taşımacılığında kullanılmaktadır. Demiryolları devlet tekelindedir. Gelişmiş bir havayolu sistemine sahip olan Endonezya'da 179 ticari havaalanı bulunmaktadır. Bunlardan 21 tanesi uluslararası uçuşlarda kullanılmaktadır²³³.

Ulaşım ve iletişim sektöründe yabancı yatırımcılara karşı uygulanan kısıtlamaların 1994 yılında kaldırılmasıyla birlikte bu alanda pek çok proje uygulamaya konulmuştur. Söz konusu projeler özellikle iletişim sisteminin genişletilmesi ile otoyol ve havaalanları inşasında yoğunlaşmaktadır. 1997 Asya krizi sonrasında altyapı yatırımları büyük darbe yemiştir ve yetersiz altyapı da Endonezya'nın muhtemel ekonomik büyümesinin önündeki büyük bir engeldir²³⁴.

Ülkenin son dönemde yatırıma açık sektörleri; limanlar, havaalanları, tren yolları ve altyapı yatırımları, finansal kuruluşlar, petrol ve doğalgaz, enerji üretimi, yenilenebilir enerji ve madencilik olarak göze çarpmaktadır. Ülkedeki en büyük yatırıma sahip ülkeler ise; Singapur, İngiltere, Japonya, Güney Kore ve Hollanda olmuştur.

Türk – Endonezya İş Konseyi Dış Ekonomik İlişkiler Kurulu Endonezya Ülke Bülteninde (2011), 7000'den fazla adaya sahip Endonezya'da 5 yıl içerisinde ülke içi iyileşme ve ulaşım ağının sağlanabilmesi adına karayolu, liman, havaalanı ve yeraltı enerji aktarımı gibi altyapı gelişimlerine 150 milyon Amerikan Dolar gibi bir bütçe ayrılmış olduğu belirtilmiştir. Raporda böylelikle 20000 km yol, 50000 km yeraltı enerji aktarım kaynakları döşenecek olup 5 yıl içerisinde 50 milyon Amerikan Doları hükümet yapılanmasına, 100 milyon Amerikan Doları ise özel yapılanmaya harcanacak olduğu kaydedilmiştir²³⁵. Bu anlamda, Türk iş adamlarının bölgeye altyapı ve inşaat konusunda yatırımları değerlendirmesi beklenmektedir.

²³² Sevilay Bayar, T.C. İhracatı Geliştirme Etüd Merkezi, **Endonezya Ülke Raporu**, Ankara, Nisan 2011, s.9

²³³ A.g.e., s.9.

²³⁴ A.g.e., s.9.

²³⁵ DEİK, **Türk-Endonezya İş Konseyi Endonezya Ülke Bülteni**, Kasım 2011, s.15.

Pakistan Lojistik Performans Endeksi'nde 2,83 puan ile 71. sırada yer almaktadır. Pakistan Güney Asya'da yer almakta olup, doğusunda Hindistan, güneyinde Hint Okyanusu, güneybatısında İran, batı ve kuzeyinde Afganistan ile çevrilidir. Pakistan dünyanın en kalabalık altıncı ülkesidir. Endonezya'dan sonra en kalabalık ülke konumundadır. Nüfus artış hızı oldukça yüksek olup 2020 yılında ülke nüfusunun 200 milyonu geçmesi beklenmektedir. Pakistan, 155 milyon nüfusu ile oldukça gelişmiş bir ulaşım altyapısı vardır. Karayolu taşımacılığı Pakistan ulaşım sisteminin bel kemiğini oluşturmaktadır. Pakistan'ın karayolu ağının toplam uzunluğu 2007 yılı itibariyle 259,758 km olup, bu yolların %60'ını stabilize yollar oluşturmaktadır. Yük taşımacılığının %96'sı, yolcu taşımacılığının %91'i karayolları ile yapılmaktadır. 2007 yılı itibariyle ülkedeki otopanların uzunluğu 10,525 km'dir²³⁶.

Karayolu ile yük taşımacılığındaki artış sebeplerinden biri de Pakistan demiryollarının göreceli olarak daha yavaş büyümesidir. Ülkenin toplam demiryolu uzunluğu 7 791 km'dir ve 1988 yılından bu yana yeni demiryolu inşa edilmemiştir. Demiryolu ile yük taşımacılığı 2006/2007 döneminde küçük oranda bir artış göstermiş, fakat 1990'ların sonundaki rakamın altında kalmıştır. Demiryolu yük taşımacılığı karayolu taşımacılığına göre oldukça zayıf kalmaktadır. Eski hükümet tarafından açıklanan Pakistan ve Çin'i birbirine bağlayacak demiryolu inşa planında hiçbir ilerleme bulunmamaktadır. Hesaplanan maliyetlere göre bu projenin kısa vadede hayata geçirilmesi muhtemel gözükmemektedir²³⁷.

Pakistan gemicilik sektöründe de söz sahibi olmayı hedeflemektedir. Pakistan'ın dış ticaretinin %95'inin gemi yoluyla yapıldığı düşünülürse, bunun Pakistan için ne kadar önemli olduğu kolayca anlaşılabilir. Ortalama yıllık 2 milyar dolar nakliye harcaması yapan Pakistan'da hazırlanan yeni vergi sistemiyle ve kolaylaştırılmış prosedürüyle en az 5 veya 6 yabancı bandıralı gemiyi Pakistan menşesine geçirmeyi hedeflemiştir²³⁸.

2012 lojistik performans endeksi sıralamasında alt-orta gelirli ülkeler arasında bulunan İran İslam Cumhuriyeti ise 2,49 puan ile 112. sırada yer almaktadır. Tarihi İpek

²³⁶ The World Bank, Transport in South Asia, Pakistan Transport Sector, <http://web.worldbank.org> (1 Mayıs 2013).

²³⁷ T.C. Başbakanlık Dış Ticaret Müsteşarlığı İhracatı Geliştirme Etüd Merkezi, **Pakistan Ülke Raporu**, Ankara - Şubat, 2011, s.7.

²³⁸ Dış Ekonomik İlişkiler, Pakistan Ülke Bülteni, s.12.

Yolu sayesinde eski çağlardan bu yana Avrupa ve Asya'nın kesişme noktasında yer alan İran'ın stratejik konumu, ülkede petrolün keşfi ile daha da önemli hale gelmiştir. İran Orta Asya, Hazar Denizi Havzası ve Orta Doğu üçgeninin tam ortasında yer almaktadır. Bu bölge enerji kaynakları bakımından dünyanın ana merkezi ya da dünyanın enerji yönünden hammadde kaynağını teşkil etmektedir. Bu sebepten dolayı İran sadece kendi enerji kaynaklarıyla değil çevresindeki enerji kaynaklarıyla da ön plana çıkmaktadır. Coğrafi konumu itibariyle de, İran'ın sadece enerji kaynaklarının bulunduğu bölgeleri değil, bunların uluslararası pazarlara ulaşım yollarını kontrol ettiğini görülmektedir. Hürmüz Boğazı'na yakın olması körfez petrolünün ulaşım ağına yakın olması anlamına gelmektedir.

İran'ın ulaştırma ve haberleşme altyapısı, mevcut gereksinimi karşılayacak düzeydedir. Karayolları ve havayolları en gelişmiş ulaştırma alt sektörleridir. Ülkenin önemli bir bölümünün karayolu yapımına elverişli bir topografyaya sahip olması ile birlikte karayolu yapımında kullanılan petrol türevlerinin ucuza mal edilmesi sonucunda karayolları gelişmiştir.

Kuzeydoğu Anadolu Kalkınma Ajansı TRA 1 Düzey 2 Bölgesi İçin İran Pazar Araştırma Raporunda İran'ın ulaştırma ve haberleşme altyapısı hakkında şu bilgiler kaydedilmiştir: Ülkede 2009 yılı itibarıyla 331 adet havaalanı bulunmaktadır. Devlete ait İran Havayolları, yurt içinin yanı sıra Körfez, Asya ve Türkiye'de dâhil olmak üzere Avrupa ülkelerine uçuşlar gerçekleştirmektedir. İran'ın toplam 8.442 km uzunluğundaki demiryolu altyapısı bulunmakta olup, Türkiye ile İran arasında demiryolu ile yolcu taşımacılığı, İstanbul-Tahran-İstanbul arasında haftada bir gün çalışan Trans Asya treni ve Van-Tebriz-Van arasında haftada bir gün çalışan tren ile sağlanmaktadır²³⁹.

Türkiye ve İran arasında, coğrafi yakınlık nedeniyle demiryolu ile yük taşımacılığı ucuz ve güvenli bir yol olabilecek iken; mevcut demiryolu altyapısının ve hizmetlerinin yetersiz olması nedeniyle vagon taşımacılığı gelişmemiştir. Ülkenin başlıca limanları Bandar Abbas, İmam Humeyni ve Assaluyeh'dir. İran'ın güney bölgelerini kalkındırma amacıyla güney limanlarında uygulanan gümrük oranları diğer gümrük kapılarına göre daha düşüktür. Bu nedenle Türk firmaları deniz yoluyla güney limanlarına sevkiyat yapmak zorunda kalmaktadır. Buna karşılık iki ülke arasında

²³⁹ Kuzeydoğu Anadolu Kalkınma Ajansı, **TRA 1 Düzey 2 Bölgesi İçin İran Pazar Araştırma Raporu**, 2011,s.13.

doğrudan denizyolu taşımacılığı olmaması nedeniyle yüksek navlunlar ödenmek zorunda kalınmaktadır. Bu da İran piyasasında rekabeti düşüren bir unsurdur²⁴⁰.

Karayolu taşımacılığında Türkiye ve İran, birbiri için de hem ikili hem de transit taşımalarda son derece önemli konuma sahip iki ülkedir. İran, Orta Asya Cumhuriyetleri ile olan ticaret ve taşımacılık ilişkilerimizde ülkemizin ana rakibidir. Orta Asya Cumhuriyetlerinin uluslararası taşımacılarının zayıf olması, pazarda filo ve coğrafi konum itibarıyla daha güçlü olan Türk ve İranlı nakliyecilerinin baskın çıkmasına sebep olmuştur. İhracatın %46,3'ü tır ve kamyonlarla yapılmakta, %39,4'lük bölümü ise Basra Körfezi üzerinden deniz yolu ile gerçekleştirilmektedir.

Nijerya ise D-8 ülkeleri arasında en geride sıralamada 2,45 puan ve 121. sırada yer almaktadır. Nijerya Federal Cumhuriyeti, ekonomisinin temeli petrole dayanan, batısında Benin, doğusunda Kamerun ve Çad, kuzeyinde ise Nijer'in bulunduğu ve 923.773 km² yüzölçümüne sahip bir Batı Afrika ülkesidir. Diğer taraftan, Nijerya 155,2 Milyon nüfusu ile Afrika'nın en kalabalık ve Güney Afrika'dan sonra Sahra Altı Afrika'nın ikinci büyük ekonomisidir. Nijerya'nın fiziki altyapısı genel görünüm itibarıyla oldukça sınırlı düzeydedir. Ulaşım, enerji ve iletişim hizmetleri yetersizdir. Bu durum ekonominin gelişimini engellemiştir. Geçmiş hükümetler altyapı çalışmaları için bütçeden önemli miktarlarda kaynak ayırmış olmalarına rağmen teknolojik yetersizlikler, plansızlık ve yönetim yetersizliği gibi nedenlerden dolayı büyük bir başarı sağlanamamıştır. İktidardaki hükümet bu sorunları kamu özel sektör işbirliği ile çözeceğini vaat etmiştir. Ancak bugün için Nijerya'da hem ulaştırma hem de haberleşme sektörleri yeterli düzeyde gelişmemiş olup, yüksek miktarlarda yatırıma ihtiyaç duyulmaktadır. Nijerya'da altyapı yetersizliği ekonomik gelişmeyi engelleyici rol oynamakta ve nüfusun önemli bir kısmının da modern hayata geçişini engellemektedir. Nijerya'da ürünlerin dağıtımında karayolları önemli bir yer tutmakla birlikte, karayolu ağının durumu oldukça kötü durumdadır. T.C. Ekonomi Bakanlığı İhracat Genel Müdürlüğü Nijerya Bilgi Notunda Nijerya'nın ulaştırma altyapısı hakkında şu bilgiler yer almıştır: Toplam 200 bin km'lik yol ağının yaklaşık yarısı oldukça kötü durumdadır ve ülkede demiryolları ihmal edilmiş olup, 3.500 km'lik bir hatta sahiptir²⁴¹. Bilgi notunda 1964 yılından beri demiryolu ağında önemli bir gelişme

²⁴⁰ Ümit Ateşagaoglu, **İran Ülke Raporu**, SERKA Kalkınma Ajansı, Ankara, Mayıs, 2002, s.23.

²⁴¹ Yücel Akova, **Nijerya Bilgi Notu**, T.C. Ekonomi Bakanlığı İhracat Genel Müdürlüğü, Ankara, Şubat 2012,s.9

kaydedilmemiş olup 2006 yılında, 25 yıllık bir modernizasyon planı yapılmış ve China Civil Engineering Constructon Corporation ile modernizasyon planı çerçevesinde 8,3 milyar dolarlık sözleşme imzalanmış, ancak önemli bir ilerleme kaydedilememiş olduğu belirtilmiştir. Limanlar 1970'lerdeki ithalat artışı ile beraber önemli ölçüde genişletilmiştir. Fakat bakım eksikliği nedeniyle çoğu liman teçhizatı çalışmamakta, yükleme/boşaltmada otomasyon yetersiz kalmakta ve gecikmeler olmaktadır.

Petrol ve gaz ihracatı çok uluslu şirketlerce işletilen kıyıdaki terminallerden yapılmaktadır. Bonny terminali Shell tarafından, Qua Iboe terminali Exxon Mobil tarafından, Brass terminali Agip tarafından işletilmekte olup, diğer terminallerden daha verimlidir. Ülkede 21 havalimanı olup, uluslararası havalimanları işletme ve güvenlik açısından dünyada iyi bir imaja sahip değildir. Lokal havaalanları oldukça geri düzeydedir. Yerel hava limanları ise daha kötü durumdadır²⁴².

Bangladeş Lojistik Performans Endeksi'nde 2,47 puan ile 87. sırada yer almaktadır, coğrafi konumu itibariyle, uluslararası deniz ve hava yollarına kolay erişim sağlanabilmekte bu da küresel ticaret için ideal bir ortam sunmaktadır. Ülkede işgücü maliyetlerinin düşük olması, doğal gaz rezervlerinin ve verimli arazilerin bulunması ülkedeki altyapı yetersizliklerinin giderilmesi halinde bölgeye yabancı yatırımların artacağı düşünülmektedir. Bangladeş ticarete ve piyasaya dayalı gelişmekte olan bir ekonomiye sahiptir. Uluslararası Para Fonu (IMF) verilerine göre 2010 yılında, Bangladeş dünyada satın alma gücü paritesine göre 43. en büyük ekonomiye sahip ülkedir. Bangladeş ekonomisi son yıllarda ortalama yaklaşık olarak %6-7 oranında büyümektedir. GSYİH'nın yarısından fazlası hizmet sektörüne aittir.

B. ULAŞTIRMA STRATEJİ VE VİZYONU

Bilim ve teknolojide meydana gelen gelişmeler, bölgesel kalkınma stratejilerinin uygulanması, altyapı imkânlarının iyileştirilmesi, ticaretin küresel bir boyut kazanması, düzenleyici otoritelerin belirlediği kurallar, ticari hizmet anlayışında kalitenin ve müşteri memnuniyetinin önem kazanması ulaştırma sektöründe hızlı gelişmelere yol açmıştır. Ülkelerin sürdürülebilir kalkınma sürecini yakalamalarında ulaştırma sistemi, oluşturduğu ağ ile bölgeler ve ülkeler arası bütünleşmeye katkıda

²⁴² A.g.e., s.9.

bulunmaktadır. Buna bağlı olarak, ulaştırma sektörünün etkin, verimli, kaliteli, güvenli, esnek, ucuz ve hızlı hizmet sağlayamadığı durumlarda ulusal, bölgesel veya uluslararası düzeyde gelişmenin gerçekleşmesi ve başarı elde edilmesi mümkün olamamaktadır.

Son yıllarda bilhassa Asya ülkelerinde yaşanan ekonomik, sosyal ve siyasal gelişmeler, bu ülkeleri gelişmiş ülkeler için daha çekici hale getirmiştir. Asya pazarlarından yararlanmak isteyen Batı Avrupa ülkeleri ulaştırma ağlarını bu yöne doğru genişletme kararı almış ve Asya-Avrupa ulaştırma koridorları oluşturulmuştur. Uluslararası ulaştırma koridorları, üzerinden geçtiği ülkelere ekonomik, sosyal ve politik açılardan önemli katkılar sağladığı için ülkelerin koridorlar üzerinde pay elde edebilmek amacıyla rekabet içinde olmaları kaçınılmaz olarak değerlendirilmektedir.

Hindistan ve Çin'in yakın gelecekte tamamen dünya üretim merkezine dönüşeceği öngörülmektedir. Pasifik koridorunda üretilen endüstriyel ürünler; Asya, Avrupa ve Amerika ekonomik pazarlarına taşınacaktır. Bu durum, kara ve demiryollarında Anadolu'yu kavşak ülkesi yaparken aynı zamanda doğal liman ve havaalanı konumuna sahip olduğunun da açık bir göstergesidir. Türkiye; 21. yüzyılda dünyada stratejik ve ekonomik ağrılığı giderek artacak olan Avrasya Bölgesi'nde merkezi bir konumda yer almaktadır. Bu da bilhassa D-8 ülkelerinin de yer aldığı Asya-Pasifik ve Türkiye'nin gerek ekonomik büyüme potansiyelini ortaya koyması ve gerekse önümüzdeki dönemde daha etkin bir güç odağı haline gelmesi için önemli fırsatlar sunmaktadır. Bu çerçevede, üye ülkeler arasında müşterek ulaştırma stratejisinin belirlenmesi ve bu istikamette bugüne kadar çok taraflı müzakereler çerçevesinde yürütölen işbirliğinde somut adımların atılması büyük önem taşımaktadır. Zira üye ülkelerin refah seviyesinin yükselmesi; milli gelirin istikrarlı bir şekilde artışına ve bunun da adilane bir şekilde paylaşımına bağlıdır. Zenginliğin adil bir şekilde bölüşölmesi veya tabana yayılmasını sağlayan en önemli araçlardan biri de haberleşme ve ulaştırma altyapısıdır. Gelişmiş ekonomileri daha az gelişmiş ekonomilerden ayıran temel özellik etkin bir ulaştırma alt yapısıdır. Bu itibarla etkin bir uluslararası ulaştırma altyapısı ve sistemi, küreselleşme ve ekonomik büyümenin temel unsurlarından biri olarak kabul edilmektedir.

Küresel bir işbirliği teşkilatı olan D-8 üye ülkelerinin coğrafî konumunun sunduğu potansiyelden ekonomik, siyasî ve kültürel alanlarda kazanç sağlayabilmesi,

ulaştırma alanında da aktif bir politika izlenmesini, bu sahada yürütülen çok taraflı görüşmelerin ortak menfaatler çerçevesinde yönlendirilmesini zaruri kılmaktadır. Nitekim D-8 Teşkilatı ortak ulaştırma politikası ve işbirliği çerçevesinde başta sivil havacılık olmak üzere denizcilik ve diğer taşıma alanlarında, çok sayıda ikili, bölgesel ve uluslararası anlaşmalar çerçevesinde ulaştırma ilişkilerini geliştirmeye çalışmaktadır. Bu itibarla Türkiye'nin inisiyatifi ile D-8 ülkeleri arasında müşterek bir ulaştırma politikası oluşturulması ekonomik gelişmeler çerçevesinde önem arz etmekte ve bölge ülkelerinin uluslar arası sistem ile entegrasyonu bakımından hayati bir fonksiyon icra etmektedir. Türkiye dünyanın ekonomik merkezleri ile hammadde kaynakları arasındaki güzergâh üzerinde bir kavşak konumundadır. Bu coğrafi avantajdan yararlanabildiği ölçüde, stratejik öneminin daha da artacağı ve ekonomik, siyasi ve kültürel bakımdan bölgedeki merkezi rolünün güçleneceği öngörülmektedir.

Son küresel kriz ile birlikte gelişmiş ekonomiler ve gelişmekte olan ekonomiler arasında ciddi bir ayrışma yaşanmaktadır. Gelişmekte olan ekonomilerin birçoğunda toparlanma görece hızlı ve istikrarlı biçimde gerçekleşmekte ve bu ekonomiler belirli bir büyüme istidadı göstermektedir. Buna mukabil küresel ekonomik krizin çıkış noktası olan gelişmiş ekonomiler ise yavaş ve kırılğan bir toparlanma süreciyle mücadele etmeye devam etmektedirler. İçinde bulunduğumuz dönemde küresel krizin yönetimi açısından gelişmekte olan ülkelerin yetenekleri, üretim potansiyelleri ve dünya ekonomisine katkıları kritik hale gelmiş durumdadır. Bu itibarla, zor zamanlarda daha fazla küresel işbirliği, daha fazla uluslararası platformda istişare ihtiyacı doğduğu gerçeği de dikkate alındığında, D-8 yapılanması gelişen ekonomilerden oluşması nedeniyle dikkat çekmektedir. D-8'in önemli bir başka özelliği, acil ortaya çıkan bir ihtiyaca dayalı olarak değil, uzun vadeli bir vizyonun sonucu olmasıdır. Diğer ayırt edici özelliği ise üye ülkelerin fiziksel konumları itibarıyla da anlaşılacağı üzere bölgesel işbirliğinin ötesinde küresel bir işbirliği imkânı sunmaktadır. Bu temel 3 özellik, bugün daha çok ihtiyaç duyulan küresel işbirliği için büyük anlam ifade etmektedir ve bu özellikler, geniş bir coğrafyayı, büyük bir nüfusu ve önemli bir ekonomik büyüklüğü temsil gücüne sahip olan D-8'in gücünü ve anlamlılığını arttırmaktadır.

2005 yılından itibaren D-8 ülkelerinin ekonomik gelişmelerine göz atıldığında kişi başına düşen milli gelir artış hızı ortalamasının yüzde 33 gibi oldukça yüksek bir

oranda gerçekleşmekte ve yine aynı dönemde D-8 üyesi ülkelerin toplam GSYH'sında % 87'lik ciddi bir artış görülmektedir. Oysa bu oran, tüm dünya ekonomisi için bu dönemde sadece % 66 olarak gerçekleşmiştir. Söz konusu GSYH büyümelerinde özellikle geçtiğimiz yıl başta Türkiye olmak üzere Bangladeş, Mısır, İran ve Malezya'da üretim ve sanayinin büyümesinin önemli bir payı olmuştur. Bu verilerin bütünü, kalkınmada sanayi gelişiminin büyük bir rolü olduğunu açık olarak göstermektedir. D-8 ülkelerinin toplamda 900 milyonu aşkın nüfusu ve sahip olduğu doğal kaynaklar da dikkate alındığında dünya ekonomisinde önemli bir paya sahip olmaları gerektiği ve bu potansiyelin henüz yeterince kullanılmadığı, üye ülkelerin dünya GSYH'ı içindeki payının 2005'te % 3,4 iken, 2010'da ancak yüzde 3,8 seviyesine çıkabildiğini, dünya ticareti içindeki payının da halen %5 civarında bulunduğu da bir gerçekliktir. Buna karşın D-8'in ikinci 10 yılını devireceği 2017 yılında bu payın en az yüzde 15 civarında olması hedeflenmektedir. Bu hedefe ulaşabilmek ve dünya ekonomisinde daha iyi bir yer edinebilmek için ulaştırma alanında işbirliğine gitmek elzemdir. Ekonomik kaynaklarının iyi bir şekilde işletilmesi, dış ticaretinin geliştirilmesi ancak, düzenli bir ulaştırma ağı ile mümkündür. Bunu başarabilmek için de bir an önce ortak projeleri hayata geçirmek gerekmektedir. Bu projelerin de temel amaçları ulaştırma alt yapısını geliştirmek, bu çerçevede üyeler arasında daha sıkı bir bağ kurmak, gerek D-8 üyelerinden, gerekse D-8 dışındaki ülkelere yatırım çekmek olmalıdır. Özellikle ulaşım teknolojileri alanında araştırma ve geliştirmeye, teknoloji ve inovasyona öncelik vermek ve böylelikle rekabetçi politikalar geliştirmek ana hedefler arasında yer almalıdır. Bu sayede D-8 ülkeleri arasındaki ekonomik ve ticari ilişkilerin gelişmesi sonucunda halkların sosyal ve kültürel bakımdan birbirine yaklaşmasını ve doğal bir güvenlik ve istikrar ortamının oluşmasına da temel teşkil edecektir.

Önümüzdeki dönemde önceliklerin, ekonomi politikalarının uyumlu hale getirilmesi, yatırım ortamının iyileştirilmesi ve ilişkilerin çok boyutlu ortaklıklara imkân verecek şekilde geliştirilmesi olmalıdır. Uluslararası pazarlarda, etkinliklerinin daha da arttırılması için ülkeler arasında işbirliği mekanizmalarının da güçlendirilmesi gerekmektedir. Ayrıca D-8 üyelerinin dünya ekonomisi içindeki konumlarını iyileştirmeyi, ticari ilişkilerini çeşitlendirmeyi ve geliştirmeyi, paylaşım düzeninin daha adil ve hakça bir düzenlemeye dönüştürülebilmesi için karar mekanizmalarına güçlü bir biçimde katılma konusunda irade ortaya koyması gerekmektedir.

D-8, üye ülkelerin ekonomik ve sosyal politikalarının uyumlaştırılması amacıyla çeşitli alanlarda ortak politikalar belirlemiştir. D-8 teşkilatının sanayi, madencilik, tarım, enerji ve ulaştırma alanında işbirliği olmak üzere 5 öncelikli çalışma alanının bulunmaktadır. D-8'in kurumsal yapısını güçlendirmeye yönelik D-8 Şartı, Küresel Vizyon Belgesi, idari düzenlemeler ve personel yönetimine ilişkin yeni belgeler, sınır geçişleri ve ticareti kolaylaştırıcı politikaların iyileştirilmesi, gümrüklerin modernleştirilmesi vb. gibi konular bir ortak ulaştırma politikası oluşturma ihtiyacını kaçınılmaz kılmıştır.

Ortak ulaştırma politikasının temelini taşımacılık türlerinin teknik ve ekonomik açıdan etkin oldukları alanlarda kullanılması oluşturmalıdır. Taşımacılık sistemlerinin her biri için taşıma mesafesi ve yükün ağırlığı esas alınarak maliyet analizi yöntemi ile sektörlerin önceliği ve önemi ortaya çıkarılmalıdır. Karayolu taşımacılığına verilen önceliğin demiryolu ve denizyoluna kaydırılması, özellikle uzun mesafeli ve kitlesel yük taşımacılığının kombine taşımacılık sistemi ile gerçekleştirilmesine öncelik verilmelidir. Bu bağlamda üye devletlerin taşımacılık sektörleri olarak uluslararası pazarlara açılabilmesi için en ekonomik, en etkin ve en verimli taşımacılık modelinin tercih edilerek alternatif taşımacılık sistemlerini benimsemesi en akılcı çözüm olacaktır. Bunun için sektörde yönetim ve hizmet anlayışında değişime öncelik verilmesi ve alt yapı yatırımlarına yeterli kaynak ayrılması, yatırımların artırılması gerekmektedir. Her türlü ulaşım şeklini içeren, günümüz ve gelecekteki yük ve yolcu trafiği göz önünde bulunduran çok yönlü ulaşım ağları oluşturulmalı ve ulaşım altyapısı stratejisi bu amaç doğrultusunda belirlenmelidir.

Sonuç olarak üye devletlerde sürdürülebilir ekonomik kalkınmanın gerçekleştirilmesi için ticari engellerinin aşamalı olarak kaldırılması, iç ticaretin teşvik edilmesi, dünya ekonomisi ile üye ülkelerin ekonomilerinin kademeli olarak entegrasyonunun sağlanması, üye ülkeleri birbirlerine ve dış dünyaya bağlayan ulaşım ve iletişim altyapısının geliştirilmesi, üye ülkelerin hammadde ve nihai ürünleri pazarlayabilecekleri bölgesi dışındaki pazarlara daha kolay erişebilmelerini sağlamak için ortak çaba gösterilmesi gerekmektedir.

Bu itibarla üye ülkeler arasında sosyal uyumun sağlanmasına ve ekonomik açıdan kalkınma için büyük önem taşıyan ortak bir ulaştırma politikasına dair genel

esaslar belirlenmelidir. Ulaştırma alanında ortak politikalar izlenmesi üye ülkelerin ulaştırma politikalarındaki tüm ayrıcalıklı uygulamaların kaldırılması ve ulaştırma hizmetlerinde ortak bir pazar yaratılması ile mümkündür. Ulaştırma sektöründe taşımacılık hizmetleri ile ilgili pazarların ve kurumların geliştirilmesi; alt yapılarının çağdaş hale getirilerek ulaştırma vizyonunun belirlenmesi ve bu vizyona yönelik hedeflerinin ortaya konması gerekmektedir. Ulaştırma sektörü için ortaya konacak hedeflerin, uygulanacak politikaların, izlenecek yöntemlerin ve yapılacak çalışmaların bütünlük taşıması ve etkin olarak sürdürülmesi halinde mevcut sorunlar çözümlenebilecektir. Ulaştırma alanında gerçekleştirilen her proje, ticaret hacmini ve millî geliri artırmasının yanı sıra üye ülkelerin sosyal ve ekonomik etkileşimine de katkıda bulunacaktır.

II. D-8 ÜLKELERİ HAVAYOLU TAŞIMACILIĞI ÖNGÖRÜLERİ

A. D-8 Ülkeleri Havayolu Taşımacılığı Projeksiyonu

20. yüzyılın son çeyreğinde ulaştırma sektöründe ortaya çıkan önemli teknolojik ilerlemelerin uluslararası ticaretteki etkinliği de artırdığı ve dünya ticaret modelinde ciddiye alınması gereken bir yapısal değişimin olduğu görülmektedir. Öyle ki, ulaştırma ve küreselleşme süreçlerinin etkileşimi uluslararası ulaştırmanın coğrafyasını da değiştirip ulusal sınırların önemini azaltmıştır. Ulaştırmadaki gelişmelerle dünya ticaretindeki gelişmeler, sürekli bir etkileşim içinde birbirlerinin büyüme ve gelişme sürecini beslemişlerdir. Küreselleşme sürecinde başarılı bir bütünleşmeyi etkin ve doğru oluşturulmuş bir ulaşım ağı/ağları olmaksızın düşünmek anlamsızdır.

Ulaşım, bir ülkenin siyasi, sosyal, kültürel ve özellikle ekonomik yaşamını etkileyen önemli bir unsurdur. Ekonomik kaynakların işletilmesi, tarım, ticaret ve sanayinin gelişmesi düzenli bir ulaşım ağı ile mümkündür. Ayrıca sosyal ve kültürel bütünlüğün sağlanması bakımından da ulaşımın rolü önemlidir. Ulaşım imkânları ülkelerin erişmiş oldukları gelişmişlik seviyesinin de göstergesidir.

Havayolu taşımacılığı ülkeleri, kıtaları, toplumları birbirine bir ağ gibi saran havayolu ağıyla bağlamakta, ticaretin ve ekonominin gelişmesi için gerekli olan fırsatları sunmakta, hizmet verdiği yerlerde beraberinde refah ve kalkınmayı getirmektedir. Havayolu ulaştırması toplumun her kesiminden insana hizmet vermektedir. Havayolu ulaştırması dünyanın her kesiminden insanı iş, kişisel ziyaretler, turizm vb. faaliyetleri nedeniyle dünyayı bir ağ gibi saran yapısıyla, milyarlarca yolcu ve milyonlarca ton kargoyu istenilen yere taşıyarak dünyanın küreselleşmesine en büyük katkıyı sağlayan sektörlerden biridir.

Bunun yanı sıra havayolu taşımacılığı ekonomik ve sosyal kalkınmayı destekleyen yenilikçi bir yapıya sahiptir. Kültürleri, insanları, kıtaları ve ülkeleri birbirine bağlar, küresel pazarlara ulaşımı sağlar, ticaret ve turizmin gelişmesinin en önemli unsurlarından birisidir, gelişmiş ve gelişmekte olan ülkeler arasında bağlantı sağlayarak gelişmişlik farklarının azaltılmasında rol oynar.

Kıtalar arasında yolcu ve yük hareketinin en kısa süre içerisinde taşınabilmesi sadece havayolu ile mümkündür. Aynı şekilde dünyanın bir ucundaki bir işletmenin diğer ucundaki farklı pazarlara ulaşabilmesi ve ürününü pazarlayabilmesi yine büyük ölçüde havayolu ile gerçekleştirilebilir. Bir bölgede yeni iş olanaklarının yaratılmasında, sanayi ve ticaretin gelişmesinde, yabancı yatırımcıların bölgeye daha kolay ulaşmasında, rekabetin ve pazar hacminin artırılmasında havayolu taşımacılığının payı oldukça büyüktür. Havacılık alt yapısı gelişmeyen veya yeterince havayolu taşımacılığı hizmeti alamayan bölgelerin ekonomik gelişimi her zaman belirli sınırlar içinde kalmaktadır. Havayolu taşımacılığı bir bölgenin ekonomik kalkınmasının gelişmesinde en önemli araçlardan biridir. Örneğin İsveç, Norveç ve Finlandiya gibi nüfusun son derece dağınık yerleştiği İskandinav ülkelerinde havayolu taşımacılığı uluslararası ticaretin vazgeçilmez unsuru durumundadır. Bu ülkelerin refah seviyelerinin önemli bir bölümü uluslararası ticarete dayandığı dikkate alındığında, havayolu taşımacılığının önemi daha iyi anlaşılmaktadır²⁴³.

Küreselleşen bir toplumda ve pazarda havayolu taşımacılığı milyonlarca insanın ve milyarlarca dolar değerindeki malların tüm dünya pazarında hızlı hareketini sağlamaktadır. Dünya ekonomisinin her sektöründen ve dünya nüfusunun her

²⁴³ Cavcar, s.179.

kesiminden müşterilere hitap eden havayolu sektörü için havalimanları, bu sistemin en önemli elemanları olarak ortaya çıkmaktadır.

Havayolu taşımacılığı dünya genelinde özellikle son on yılda diğer ulaşım türlerine göre daha hızlı bir gelişim göstermektedir. Dünya ticaret hacmindeki ve turizm sektöründeki büyümeler, küreselleşme, ayrıca insanların daha hızlı ve daha konforlu yolculuğu tercihleri gibi sebepler, tüm dünyada havayolu taşımacılığının diğer taşımacılık türlerine göre daha hızlı gelişmesinin nedenleri arasındadır. Bunda uzun ve kıtalararası mesafelerde havayolu ulaşımının çok büyük bir avantaja sahip olmasının da rolü büyüktür. Uluslararası kurumların yaptığı tahminler, havayolu taşımacılığının gelişim eğiliminin devam edeceğini işaret etmektedir.

Bu bağlamda IATA tarafından yayımlanan 2010 yılı Talep İstatistikleri²⁴⁴ sonucuna göre uluslararası yolcu taleplerindeki artış D-8 Ekonomik İşbirliği Teşkilatı üyesi olan Endonezya, Malezya, Pakistan ve Bangladeş'in de yer aldığı Asya- Pasifik Taşıyıcıları için %9, Avrupalı Taşıyıcılar için %5,1 (%20 büyüyen Türk Havacılık sektörü bu artış yüzdesindeki en büyük paya sahiptir), Kuzey Amerika Taşıyıcıları için %7,4, Mısır ve İran'ın da yer aldığı Orta Doğu Taşıyıcıları için %17,8, Latin Amerikalı Taşıyıcılar için %8,2 ve D-8 üyesi Nijerya'nın da bulunduğu Afrikalı Taşıyıcılar için %12,9'dur. 2010 yılında uluslararası yük taleplerindeki artış Asya- Pasifik Taşıyıcıları için %24, Avrupalı Taşıyıcılar için %10, Kuzey Amerika Taşıyıcıları için %21,8, Orta Doğu Taşıyıcıları için %26,7, Latin Amerikalı Taşıyıcılar için %29,1 ve Afrikalı Taşıyıcılar için %23,8'dir.

ICAO, 2005-2025 dönemi için dünyada ekonomik büyümenin (GSYH) reel anlamda yıllık ortalama % 3,5 oranında olacağı ve tarifeli yolcu trafiğinin yolcu-kilometre bazında %4.6; uluslararası %5.3 ve yurtiçi trafiğin ise %3.4 oranında artacağını öngörmektedir. Avrupa ve Kuzey Amerika bölgelerinde büyümenin dünya ortalamasının altında gerçekleşeceği tahmin ediliyor. En büyük gelişme ise başta D-8 ülkelerinin de yer aldığı Ortadoğu ve Asya-Pasifik Bölgesi'nde yaşanması bekleniyor. ICAO, 2005-2025 döneminde dünyadaki tarifeli kargo trafiğinde ton-kilometre bazında yıllık ortalama %6,6 oranında ve uluslararası kargo trafiğinde %6,9, yurtiçi kargo trafiğinde ise % 4,5 oranında artış bekliyor. Kargo trafiğinde en yüksek yıllık büyüme

²⁴⁴ IATA, World Airline Transport Statistics (WATTS) 2010, 2011, <http://www.iata.org> (10 Mart 2013).

oranları ise Asya-Pasifik bölgesi (% 8) ve Ortadoğu bölgesinde (%7,8) gerçekleşeceği tahmin ediliyor.

Havacılık sektörü, sınır aşan niteliği gereği uluslararası mevzuat ve uygulamaların intibakını gerekli kılmaktadır. SHGM tarafından havayolu işletmelerinin yurtdışına sefer düzenlemeleri ve yabancı işletmelerin Türkiye’de uçuş yapabilmelerine yönelik olarak ikili ve çok taraflı anlaşmalar imzalanmaktadır. Son yıllarda uluslararası ilişkilerde yaşanan hareketlilik çerçevesinde, gerek ikili gerekse çoklu müzakere sayılarında önemli artışlar sağlanmış ve müzakerelerin sonucunda bir taraftan hava ulaştırma anlaşmaları günün şartlarına uyumlu hale getirilirken bir taraftan da yeni ulaştırma anlaşmaları imzalanmıştır.

Türkiye ülkeler ile arasındaki ekonomik ve ticari ilişkilerin de gelişmesinde büyük rol oynayan ikili havacılık anlaşmaları²⁴⁵, sadece frekans artışı, yeni uçuş noktalarının belirlenmesi gibi konuları değil aynı zamanda kargo taşımacılığı, kod paylaşımı, bakım ve eğitim alanında işbirliği gibi havayolu işletmeleri için oldukça önemli olan ticari maddeleri de içermektedir. Son yıllarda gerçekleştirilen ikili ve çoklu ülke sayısı Hava Ulaşım Anlaşmaları ile 2003 yılında 81 olan ikili anlaşma sayısı 2012 yılı itibariyle %73 oranında artarak 140’a yükselmiştir.

²⁴⁵ Hava Ulaştırma Anlaşmalarında; Tanımlar, Trafik Hakları, Tayin Edilme ve İşletme Yetkileri, İşletme Yetkilerinin İptali veya Askıya Alınması, Gümrükten ve Diğer Yükümlülüklerden ve Vergilerden Muafiyet, Ulusal Kanun ve Yönetmeliklerin Uygulanması, Temsilcilik, Sertifika ve Lisansların Tanınması, Finansal Hükümler, Kullanıcı Ücretleri, Kapasite Hükümleri, Havacılık Güvenliği, Ücret Tarifelerinin Belirlenmesi, Havacılık Emniyeti, İstatistik, İstisna ve Değişiklikler, Çok Taraflı Anlaşmalara Uyuma, Uyuşmazlıkların Çözümü, Sona Erme, Anlaşmanın Tescili, Yürürlüğe Giriş gibi konular düzenlenmektedir. Parafe edilen HUA’lar genellikle Dışişleri Bakanlığının da onuru alınarak, iki ülke arasındaki üst düzey ziyaretler esnasında genellikle Ulaştırma Bakanları ve Sivil Havacılık Genel Müdürleri bazen de Cumhurbaşkanları, Başbakanlar veya Dışişleri Bakanları tarafından İngilizce, Türkçe ve gerekiyorsa karşı tarafın dilinde hazırlanarak imzalanmaktadır. İki ülke arasında tarifeli sefer gerçekleştirmek isteyen havayolu işletmeleri tarafından anlaşmada yer alan hükümlere uygun olarak sivil havacılık makamlarına tayan başvurusunda bulunmaktadır.

Tablo 68: Sivil Havacılık Müzakereleri 2003-2012

| | İKİLİ MÜZAKERE SAYISI | ÇOKLU MÜZAKERE SAYISI | HAVA ULAŞTIRMA ANLAŞMASI BULUNAN ÜLKE SAYISI |
|------|--------------------------------------|--------------------------------------|---|
| 2003 | 7 | 0 | 81 |
| 2004 | 11 | 1 | 81 |
| 2005 | 11 | 1 | 84 |
| 2006 | 7 | 2 | 86 |
| 2007 | 13 | 5 | 88 |
| 2008 | 16 | 6 | 90 |
| 2009 | 58 | 6 | 107 |
| 2010 | 29 | 4 | 111 |
| 2011 | 51 | 1 | 122 |
| 2012 | 42 | 0 | 140 |

01.11.2012 tarihi itibariyledir.

Kaynak:http://www.ubak.gov.tr/BLSM_WIYS/UBAK/tr/dokuman_ust_menu/projeler_faaliyetler/20130319_101736_204_1_64.pdf
(25.05.2013).

Türkiye ekonomisinde önemli bir yere sahip olan ulaştırma sektörü son 5 yıl içinde ülke gayrisafi yurt içi hâsılasına ortalama %14 katkıda bulunmuştur. Ulaştırma sektöründeki talep ise yaklaşık %8 gibi önemli oranda artmıştır. Bu büyümenin içinde karayolu için talep yıllık %7,6, demiryolu taşımacılığı talebi yıllık %2, denizyolu taşımacılığı %5 artış gösterirken, hava taşımacılığındaki talep yıllık %16'dan fazla bir artış göstermiştir. Bu artış, hava yolu taşımacılığının, öncelikli olarak Türkiye'nin ticari faaliyetlerinde önemli bir rol oynadığının ve dünya çapında en hızlı gelişen pazarlar arasında yer aldığı bir göstergesidir²⁴⁶.

Türkiye'nin 2007 yılına kadar D-8 üyesi ülkeler ile ticari ilişkilerinde havayolu taşımacılığı türü diğer ulaşım türlerine göre payı oldukça yetersiz kalmıştır. D-8 ülkeleri arasında bu tarihe kadar havayolu taşımacılığı başta olmak üzere havacılık sektörünün diğer alanlarının geliştirilmesi konusunda ortak bir anlayış geliştirilmemiştir. Türkiye'nin D-8 ülkeleri arasında ticari ve ekonomik ilişkilerinin gelişmesi önünde en önemli sorun başta Pakistan, Nijerya, Bangladeş, Malezya ve Endonezya ile doğrudan bir havayolu ile ulaşım imkanının olmaması idi. Bunun yanında Mısır ve İran ile de

²⁴⁶ TÜBİTAK, Vizyon 2023 Ulaştırma ve Turizm Paneli Rapor, ,s.82.

havayolu taşımacılığı alanında var olan seferlerin yetersiz olması başta turistik amaçlı yolcu taşımacılığı ve kargo taşımacılığının önünde en büyük engel olarak yer almıştır.

Bu bağlamda Türkiye öncülüğünde D-8 ülkeleri ile ticari, ekonomik, sosyal ve kültürel ilişkilerin geliştirilmesi için önemli çalışmalar yapılmış ve girişimlerde bulunulmuştur. Bu amaç doğrultusunda D-8 ülkeleri arasında sivil havacılık alanında işbirliği konusunda bir takım toplantılar tertip edilmiş ve üye ülke sivil havacılık otoriteleri nezdinde ortak bir platform tesis edilmiştir. Türk Sivil Havacılık Otoritesi D-8 ülkeleri ile ikili ve çok taraflı anlaşmalarla uçulan nokta sayısı ve uçuş ağını genişletmek ve sefer artışları yapmak suretiyle Türk Havayolu taşıyıcılarının bu pazarda yer almasını sağlamış ve D-8 ülkeleri ile ticari ve ekonomik ilişkilerin gelişmesine uygun bir zemin hazırlamıştır.

Türkiye, havayolu ile ulaşım sağladığı ülkeler ile olan dış ticaretinde kayda değer artış gerçekleşmektedir. Bu nedenle Türkiye sivil havacılık alanında uluslararası uçuş ağını artırmaya büyük önem vermektedir. Son yıllarda başta D-8 ülkeleri ile olan ticaretin artışında da havayolu ağının gelişiminin büyük katkısı olmuştur. Bu ülkeler ile hem ticari hem de sosyal ilişkileri geliştirmek amacıyla ikili havacılık anlaşmalarında daha önce sefer gerçekleştirilmemiş ülkelere öncelik verilmiştir. Ayrıca sivil havacılıkta işbirliğini öngören Mutabakat Zaptı üye ülkelere onaylanmış, bunun somut bir sonucu olarak özel sektör bu alana yoğun bir şekilde dâhil olmuştur. Örneğin İstanbul'dan üye ülkelerin başkentlerine direkt uçuşlar başlatılmıştır. Ayrıca bu anlaşmalar neticesinde ticaret rakamlarında da önemli gelişmeler yaşanmıştır. Türkiye ile D-8 ülkeleri arasındaki ticari ilişkiler son on yılda yaklaşık 12 kat artış kaydetmiştir. 2002 yılında 2,741 milyar dolar olan ticaret hacmi 2012 yılında ise 32,754 milyar dolar olarak gerçekleşmiştir. Bunun yanı sıra havayolu ile dış ticaret devamlı olarak artış göstermiş, bu ülkelerle icra edilen tarifeli yolcu seferleri sayısı arttırılmış ve birçok ülke ile de tarifeli kargo seferlerinin frekans, kapasite ve nokta kısıtlaması olmaksızın yapılmasına başlanmıştır.

Tablo 69: Türkiye'nin D-8 Ülkeleri ile Toplam Ticareti (Dolar)

| | İHRACAT | İTHALAT | TİCARET HACMİ |
|------|----------------|----------------|----------------|
| 2002 | 976.608.415 | 1.765.079.037 | 2.741.687.452 |
| 2003 | 1.330.839.259 | 3.144.570.702 | 4.475.409.961 |
| 2004 | 1.592.489.591 | 3.845.600.876 | 5.438.090.467 |
| 2005 | 2.115.125.384 | 5.719.664.992 | 7.834.790.376 |
| 2006 | 2.225.731.861 | 8.620.201.578 | 10.845.933.439 |
| 2007 | 2.953.762.792 | 10.806.059.720 | 13.759.822.512 |
| 2008 | 4.343.981.015 | 13.120.313.507 | 17.464.294.522 |
| 2009 | 5.565.291.383 | 7.316.021.664 | 12.881.313.047 |
| 2010 | 6.438.640.155 | 12.987.316.669 | 19.425.956.824 |
| 2011 | 7.579.213.553 | 19.477.616.303 | 27.056.829.856 |
| 2012 | 14.939.290.561 | 17.815.422.745 | 32.754.713.306 |

Kaynak: <http://tuikapp.tuik.gov.tr/disticaretapp/menu.zul> (25.05.2013).

Türk Sivil Havacılık Otoritesi tarafından son 10 yılda yapılan 64 anlaşmanın 38'inin Afrika ülkeleri ile olduğu dikkat çekmektedir²⁴⁷. Küresel iktisadi gelişmeler neticesinde Afrika Kıtası hızlı gelişmekte ve ekonomik pazar sürekli olarak gelişme kaydetmektedir. Afrika Kalkınma Bankası'nın tahminlerine göre 2020 yılında kıta GSYH'sinin 2,5 trilyon doları, kıtanın toplam dış ticaret hacminin ise 1,5 trilyon doları aşması ön görülmektedir. Bu noktada D-8 Ekonomik İşbirliği Teşkilatının muhtemel genişleme sahasına dahil edilen ve Afrika kıtasının en büyük nüfus ve ekonomik potansiyeline sahip olduğu Mısır ve Nijerya'nın da yer aldığı Afrika ile ticari ve ekonomik ilişkilerin gelişmesi için Türk Müteşebbis ve İşadamlarının Afrika'ya kolay bir şekilde ulaşım sağlamasının imkanları oluşturulmaktadır.

Türkiye'nin 2023 yılı ekonomik hedefleri yakalaması açısından Afrika ülkeleri ile arasındaki ticaretin gelişmesi önem arz etmektedir. Zira bugün itibarıyla 2002 yılı öncesinde neredeyse hiçbir ekonomik etkinliğin olmadığı ya da çok düşük olduğu birçok ülke hava ulaştırma anlaşması ile uçuş ağına dâhil edildikten sonra Türkiye ile olan ticari faaliyetlerin kayda değer artışlar gerçekleşmektedir. Bu uçuşlar neticesinde 2002 yılında Türkiye'nin 1 milyon 200 bin dolarlık ekonomik faaliyet gösterdiği

²⁴⁷ Afrika Sivil Havacılık Konferansı 29 Mayıs – 2 Haziran 2012 tarihleri arasında İzmir'de gerçekleşmiş ve bu konferans sonucunda 13 ülke ile yeni hava ulaştırma anlaşması imzalanarak 2 nokta eklenmiş ve toplamda 175 frekans uçuş ağına kazandırılmıştır.

Uganda ile dış ticaret hacmi 21,4 kat gibi azımsanmayacak oranda artış göstererek, 26 milyon doların üstüne çıkmıştır. Bu oran 7 milyon 668 bin dolardan 156 milyon doların üstüne çıktığı Tanzanya'da 20,4 kat olmuştur. Kenya ile olan dış ticaret hacmi ise 10 milyon dolardan 155 milyon doların üstüne çıkarak 15,4 kat artış göstermiştir. Uçuş ağına dâhil edilen Gana ile olan ticaret 8,5 kat, Senegal ile 6,7 kat, Sudan'la ise 4 kat artış göstermiştir²⁴⁸.

Doğu, Orta, Kuzey, Güney ve Batı olmak üzere 5 bölgeye ayrılan Afrika; toplam 30,221.53 km²'lik bir coğrafyada 1 milyarın üzerinde nüfusa sahiptir. Birleşmiş Milletler Dünya Turizm Organizasyonu'nun verilerine göre; 2009 yılında turizm alanında büyüme gösteren tek kıta AFRİKA olmuştur. Diğer kıtalar turizm potansiyeli açısından eksi göstergelere inmişlerdir. Afrika %5'lik bir büyüme yaşarken, Avrupa % 6 ve Amerika % 5'lik düşüş yaşamışlardır. Afrika gelişen ve son dönemlerde cazibe merkezi olan bir pazardır. Dünyadaki gelişmiş ülkeler yeni yatırımlarını Afrika'ya yönlendirmektedir. Bu yeni gelişen pazarda, Türk havacılık sektörünün yerini alması gerekmektedir. Türkiye 2005 yılında başlatmış olduğu Afrika açılımı kapsamında gerçekleştirilen faaliyetler sonucunda Afrika'da 14 ülkede 17 noktaya uçuş yapılmaktadır²⁴⁹.

Hava ulaşım pazarının beklentiler doğrultusunda Asya-Pasifik alanlarında yoğunlaşacağı değerlendirilmektedir. Türkiye hava ulaşımında, bu pazarlarda etkin olmak amacıyla "Havacılıkta Uzakdoğu Açılımı" çerçevesinde Çin, Endonezya, Filipinler, Japonya, Malezya, Singapur, Tayland, Vietnam, Güney Kore, Moğolistan, Hong Kong ve Nepal olmak üzere Uzak Doğu'da 12 ülke ile ikili havacılık anlaşması imzalamıştır. Havacılık anlaşmalarının Türkiye'nin son yıllarda ticaret hacminin hızla genişlediği Çin ve Hindistan ile olan ekonomik ilişkilerine de önemli katkıda bulunması öngörülmektedir.

Türkiye'nin bu ülkeler ile arasındaki ekonomik ve ticari ilişkilerin de gelişmesinde büyük rol oynayan ikili havacılık anlaşmaları, sadece frekans artışı, yeni uçuş noktalarının belirlenmesi gibi konuları değil aynı zamanda kargo taşımacılığı, kod

²⁴⁸ T.C. Ekonomi Bakanlığı, Dış Ticaret İstatistikleri Veri Sorgulaması, <http://tuikapp.tuik.gov.tr/disticaretapp/menu.zul> (1 Mart 2013)

²⁴⁹ SHGM, 2010 Yılı Faaliyet Raporu, s.71.

paylaşımı, bakım ve eğitim alanında işbirliği gibi havayolu işletmeleri için oldukça önemli olan ticari maddeleri de içermektedir.

Bu gelişmeler doğrultusunda Türk sivil havacılık sektörü Afrika, Asya ve Ortadoğu gibi gelişmekte olan bölgelerde varlığını hissettirmeye başlamıştır. 2011 yılında toplamda 185 noktaya (150 dış ve 35 iç hat) uçuş yaparken 2012 yılında toplam 217 noktaya (181 dış, 36 iç hat) uçuş gerçekleştirmiştir. Afrika'da 33 noktaya, Uzakdoğu'da 26 noktaya, Amerika Kıtası'nda 7 noktaya, Ortadoğu'da ise 32 noktaya uçuş gerçekleştirmektedir. Tüm bu yatırımlar ve gelişmeler başta Türk Hava Yolları olmak üzere milli havayolu şirketleri dünyanın en fazla ülkesine uçan havayolu konumuna yükseltmiştir. Özellikle gelişmekte olan pazarlara yönelik yatırımlar ve uçuş seferlerinin, ekonomik olduğu kadar sosyal sonuçlar da ortaya koymuştur. Nitekim bilhassa Türkiye'nin uçuş gerçekleştirdiği ülkelerin dünyayla bağlantısını sağlamak, bu bölgedeki insanları ekonomik ve sosyal açıdan küresel dünyanın bir parçası haline getirmek, sosyal sorumluluk açısından da önemli kazanımlar elde etmesini sağlamıştır. Tüm bu yatırımlar sayesinde dıştan dışa transfer yolcu sayısı %44'lük artışla 9 milyona çıkmıştır. Hava ulaşım faaliyetleri yılda ortalama %10'lara varan gelişimle, her geçen gün daha da önemli bir katkı sağlamakta olup bu artış, sivil havacılığın öncelikli olarak Türkiye'nin ticari faaliyetlerinde önemli bir rol oynadığının ve dünya çapında en hızlı gelişen pazarlar arasında yer aldığı bir göstergesidir.

Havayolu taşımacılığı küresel ve yerel ekonomileri etkisi altına alabilmektedir. Bu etkilerden doğrudan ekonomik etkisi havayolu şirketlerinin, havalimanlarının ve havalimanında bulunan iş kollarının faaliyetleri sonucu yaratılan değer ölçülmesi ile sağlanır. Havalimanları toplumların, bölgelerin ve ülkelerin başlıca ekonomik gelirlerini sağlayan ana kaynaklardandır. Doğrudan ekonomik fayda yaratmalarının en açık kanıtı havalimanlarında ve yakın çevresinde yaratılan iş gücü istihdamıdır. Havalimanında ve yakın çevresinde yaratılan istihdam gücü genellikle üzerinde en fazla çalışılan ve en kolay ölçülebilen etkidir.

Türkiye, Asya ile Avrupa arasında milyarlarca dolarlık yük hareketinin geçiş noktasında yer almakta ve dünyanın lojistik üssü olabilecek bir potansiyeli barındırması bakımından stratejik önemi haizdir. Sahip olduğu uluslararası filo yapısı, güçlü teknik altyapısı ve son yıllarda sivil havacılık alanında yaşanan hızlı gelişmeler Türkiye'nin bu

anlamda tüm dünyanın ilgi odağı haline gelmesine neden olmuştur. Havayolu taşımacılığı Türkiye'nin dışa açılma politikası, gelişen ihracat, turizm ve coğrafi konumu itibari ile yoğunlaşan uluslararası ilişkilerin gerçekleşmesini sağlayan en önemli unsurlardan bir tanesidir. Sivil havacılık sektörü, ekonomik krizlerin de yaşandığı bu dönemde, iyi fırsat değerlendirmeleriyle havalimanları-terminal tesisleri ve işletmeciliği, yer hizmetleri, ikram hizmetleri, bakım-onarım-yenileme hizmetleri, tasarım/imalat ve eğitim alanlarında önemli düzeyde gelişme göstermiş, bölgemizde sağlıklı, hızlı ve istikrarlı bir büyüme yakalanmıştır.

Havayolu taşımacılığı küresel bir ağ ile insanları, ülkeleri ve kültürleri birbirine bağlayan gelişim ve bütünleşme için yegâne ulaşım türüdür. Havayolu taşımacılığı iç ve dış hat bağlantılar sağlayarak turizmin ve ekonominin gelişmesine katkıda bulunur.²⁵⁰ Türkiye İstatistik Kurumunca yayınlanan 2011 yılı verilerine göre, Türkiye'ye giriş yapan yabancıların yaklaşık %69,3'ü havayolu ile gelmiştir²⁵¹. Turizm ve havayolu ulaşımı sektörü birbirlerini tamamlamaktadırlar. Turizm ulaşım bakımından getirdiği turistler için, havayolu ulaşımı da verdiği hizmete talep olması için turizm hizmetlerine bağımlıdır. Turizmdeki bir büyüme doğrudan havayolu ulaşımını da etkiler. Ulaşım olanakları turizmdeki büyümenin nedenlerinden birisidir ve turizmdeki büyümeyi doğrudan etkiler. Ulaşım olanaklarının kolaylaşması turizmi geliştireceği gibi, turizm de taşımacılığı geliştirir. Turizmde ulaşılabilirlik çok önemlidir. Havayolu ulaşımı özellikle uluslararası turizm için ana ulaşım türüdür. Bu itibarla havayolu taşımacılığı turizmin gelişmesine katkıda bulunarak fakirliğin önlenmesinde ve yaşam standartlarının arttırılmasında önemli bir yer tutar. Dolayısıyla turizm sektörü ve havayolu taşımacılığı gelişmekte olan ve az gelişmiş ülkeler için ekonomik büyüme, döviz girişi, gelir ve işgücü açısından çok önemlidir.

Bununla birlikte yabancı ülkelere uçuş ağının artmasıyla Türkiye'ye olan yabancı yatırımcı ile birlikte, gerek iş gerekse tatil amaçlı turizmi de arttırmaktadır. 2011 yılında Türkiye'ye 30 milyon civarında turist gelmiştir. Yabancı turistlerin Türkiye ekonomisine her yıl yaklaşık 30 milyar TL katkı sağlamaktadır. Bu turistlerin

²⁵⁰ Havacılık sektörü turizmin vazgeçilmez bir unsurudur. Özellikle gelişmekte olan ekonomiler için havacılık sektörü ekonomik büyümede katalizör görevi yapmaktadır. Uluslararası turist seyahatlerinin %35'i havayolu ile yapılmaktadır. Havacılık endüstrisinin dünya ekonomisine katkısı yaklaşık 2,2 trilyon dolardır. Dünyada 1,500 havayolu, yaklaşık 24,000 uçak ve 4,000 havaalanı ve 190 hava seyrüsefer desteği sağlayıcısı bulunmaktadır ve 34,5 milyonun üzerinde kişi havacılık ve turizm sektöründe istihdam edilmektedir.

²⁵¹ TÜİK, **Turizm İstatistikleri 2011**, Ankara: Türkiye İstatistik Kurumu Matbaası, Haziran 2012, s7.

yaklaşık 3/4'ünün havayolu ile seyahat ettiği dikkate alındığında havayolu yolcusunun Türkiye ekonomisine katkısı yaklaşık 22,5 milyar TL seviyesindedir²⁵². Bu katkıda, sivil havacılık sektörünün de payı olduğu göz ardı edilmemelidir. Görüldüğü üzere havayolu taşımacılığı özellikle dünya ticareti içinde çok önemli bir paya sahiptir ve uluslararası turizmin temelini havayolu ile gerçekleştiren seyahatler oluşturmaktadır.

IATA verilerine göre 2016 yılına dek uluslararası yolcu sayısında 331 milyonluk bir artış olacağı öngörülmektedir. Bu artışın ana eksenleri, gelişmekte olan ülkelerden geçecektir. Türkiye gerek transfer yolculara yönelik stratejisi gerekse uçuş ağı ve coğrafi konumunun avantajını bu potansiyeli etkin bir şekilde kullanmak suretiyle elde edeceği öngörülmektedir.

IATA beklentilerine göre 2016 yılına kadar olumlu ve gelişmelere açık bir küresel pazar yapısı söz konusu olacaktır. Buna, Türkiye'nin son yıllarda yakaladığı müspet ekonomik performansı sürdürme kararlılığı dâhil edildiğinde, karşılaşılabilecek fırsatın boyutu daha da açık bir şekilde ortaya çıkmaktadır. Başta Türk Hava Yolları ve diğer milli havayolu taşıyıcıları olarak bu pazarda sağlıklı büyümeye, ekonomik değer oluşturmaya ve fırsatları değerlendirmeye hazır bir konjunktür söz konusudur.²⁵³

Havayolu taşımacılığı ekonomik ve sosyal kalkınmayı destekleyen yenilikçi bir sektördür. Kültürleri, insanları, kıtaları ve ülkeleri birbirine bağlar, küresel pazarlara ulaşımı sağlar, ticaret ve turizmin gelişmesinin en önemli unsurlarından birisidir. Gelişmiş ve gelişmekte olan ülkeler arasında bağlantı sağlayarak gelişmişlik farklarının azaltılmasında rol oynar. Havayolu taşımacılığı ülkeleri, kıtaları, toplumları birbirine bir ağ gibi saran havayolu ağıyla bağlamakta, ticaretin ve ekonominin gelişmesi için gerekli olan fırsatları sunmakta, hizmet verdiği yerlerde beraberinde refah ve kalkınmayı getirmektedir.

B. GENEL DEĞERLENDİRME VE ÖNERİLER

Türkiye coğrafi konumu itibariyle doğunun batıya, batının doğuya, kuzeyin güneye ve güneyin de kuzeye açıldığı stratejik önemi haiz bir ülkedir. Bütün ticaret yollarının, göç yollarının kesiştiği doğu-batı kuzey-güney koridorlarının en önemli

²⁵² TÜİK Turizm Verileri, (Aktaran: TOBB, Türkiye Sivil Havacılık Meclisi Sektör Raporu 2011,s.50.)

²⁵³ Türk Hava Yolları, **Yıllık Rapor 2012**, 2013, <http://www.turkishairlines.com> (1Nisan 2013), s.16.

ülkesi durumundadır. Gerek karayolu ve demiryolu ve gerekse denizyolu koridorları, Asya-Avrupa bağlantısının en önemli ulaşım seçenekleri de yine bu topraklar üzerinden geçmektedir. İki saatlik uçuş neticesinde 52 ülkeye havadan erişilebilen bir coğrafyada yer almaktadır. Hava ulaşımında temel amaç; uluslararası anlaşmaların öngördüğü koşullar altında güvenli ve hizmet kalitesi yüksek bir taşımacılığın yapılmasıdır. Bunun yanında, bir kısım havaalanlarımızın daha verimli kullanılmaları, yolculuk talebini arttıracak, turizm sektörünün gelişmesini destekleyecek bir işletme düzeninin kurulması da önde gelen amaçlar arasındadır.

D-8 Sivil Havacılık Çalışma Grubu yeniden yapılandırılmalıdır. Bu sırada, tüm havacılık hizmetlerini bünyesinde toplayan, idari, teknik ve ekonomik uygulamalarda yaptırım gücü olan, özel statülü (özerk) bir havacılık yönetimi esas alınmalıdır. Hava Seyrüsefer Hizmetleri Yönetimi, Sivil Havacılık Otoritesi'nin denetiminde olmak üzere ayrı bir kamu organizasyonu olarak yeniden yapılandırılmalıdır.

D-8 ülkeleri mevcut havaalanlarının geliştirilmesi ve ülke genelindeki trafiğin %95'ni oluşturan ve uluslararası trafiğe de açık olan hava liman ve alanlarının fiziki altyapıları ile işletme ve hava seyrüsefer sistemlerinin idame, yenileme ve modernizasyonları gecikilmeksizin yapılmalıdır. Ekonomik olmadıkları için kapatılmış, ya da düşük verim ile hizmet sürdüren bir kısım havaalanları bölgesel taşıma teşvik edilerek ve uygun kapasiteli uçaklar çalıştırılmak suretiyle ekonomiye kazandırılmalıdır.

Özellikle turizm sektöründeki hızlı gelişmelere hazırlıklı olunmalı, bu kapsamda olmak üzere başta turistik, hac-umre ziyaretleri olmak üzere havaalanları için gelişme planları şimdiden hazırlanmalıdır. D-8 ülkeleri arasında havayolu ile ticari faaliyetlerin yürütüldüğü hava liman ve alanlarında kargo taşımacılığına yönelik fiziki iyileştirmeler yapılmalıdır.

Dünyadaki hava taşımacılığı pazarından daha çok pay alabilmek için D-8 ülkesi ile olan mevcut ikili hava ulaştırma anlaşmalarının gözden geçirilerek daha liberal hale getirilmesi ve bu bağlamda çoklu tayin, frekans artırımı, uçulan meydan sayısının artırılması ilişkilerin geliştirilmesi ve ticaret hacminin artması bakımından büyük önem arz etmektedir. Ayrıca mevcut ikili hava ulaştırma anlaşmalarının

sayılarının artırılması, havacılık güvenliğinin en üst seviyede temini açısından gerekli altyapı ve yasal düzenlemelerin tamamlanması gerekmektedir.

Başarılı örnekleri bulunan Yap-İşlet-Devret modeli veya başka finansman modelleri ile özellikle kara tarafındaki yatırımlarda olmak üzere havaalanı yatırımlarında özel sektörün teşvik edilmesi gerekmektedir. Uçak teknolojisindeki gelişmelere, bu arada bazı ülkelerde hizmete sokulmak üzere olan A 380 gibi büyük kapasiteli uçaklar için bazı havaalanlarında altyapı hazırlıkları yapılmalıdır.

D-8 ülkeleri arasında başta havayolu taşımacılığı olmak üzere karayolu, demiryolu ve varsa denizyolu taşımaları arasında kombine taşımacılığın geliştirilmesi açısından altyapı, mevzuat, otomasyon, vb. konularda gerekli iyileştirmeler yapılmalıdır.

Planlanan kapasite artırımlarına göre yeterli sayıda pilot ve diğer teknik personelin yurtiçinde yetiştirilmeleri yönünde özel sektörün katkısı da sağlanarak gereken yatırımlar yapılmalıdır. D-8 Sivil Havacılık Çalışma Grubu bünyesinde eğitimi planlayıp denetleyecek bir eğitim şubesi oluşturulmalıdır. Hava trafik kontrolörü, bakım ve denetim personeli gibi özellik taşıyan kritik personelin özlük haklarını ve çalışma koşullarını uluslararası standartlara uygun olacak şekilde iyileştirecek düzenlemeler yapılmalıdır.

D-8 ülkeleri sivil havacılık mevzuatının uyumlaştırılması, liberalleştirme ve harmonizasyon, çok türlü ulaştırmanın geliştirilmesi, altyapının geliştirilmesi ve entegrasyonu, yolcu taşımacılığında toplu taşımanın yaygınlaştırılması, akıllı ulaştırma sistemlerinin geliştirilmesi, sınır geçişlerindeki işlemlerin iyileştirilerek transit geçişlerin kolaylaştırılması gibi çalışmalara ağırlık verilmelidir. Ulaştırma pazarlarının entegrasyonu ve tekellerin kaldırılmasının desteklenmesi, adil olmayan uygulamalardan kaçınılması, sınır geçişlerini kolaylaştıracak etkin lojistik ve çalışma imkanları yaratarak, kişilerin, malların, işleticilerin ve müşterilerin ulaşımına, dolayısıyla ekonomik ve sosyal refaha katkıda bulunarak D-8 ülkeleri genelinde ulaşımın etkinliğini artırılması sağlanmalıdır.

Sektöre ilişkin verilerin uluslararası standartlara uygun, farklı amaçlara hizmet edebilecek, detaylı ve karşılaştırılabilir bir şekilde tutulması ile kolay erişilebilir hale

getirilmesi, hava aracı tasarım ve imalat sanayinin geliştirilmesi, havacılık yan sanayinin bilinçlendirilmesi, detay teknolojilere yönelik sertifikasyon sisteminin geliştirilmesi gerekmektedir.

Sonuç olarak, Türk sivil havacılığı, gerek yolcu ve yük taşımacılığı, gerekse eğitim, bakım-onarım-yenileme ve imalat sanayi olarak bölgede ve dünyada önemli bir yerde olmaya ve daha da gelişerek mevcut konumunu güçlendirecektir.

İhracatçı ve müteşebbislerin dış pazarlardaki ticari ilişkilerinde karşılaştıkları en önemli engeller arasında yer alan vize sorunları ve ulaşım sorunlarından bahisle, Türkiye'nin D-8 üyesi ülkeler (Mısır, İran, Malezya, Pakistan, Endonezya, Nijerya, Bangladeş) ile ticari ve ekonomik ilişkilerinin her geçen yıl artış gösterdiği ve bu kapsamda işadamlarının bu ülkelere yönelik ticari faaliyetlerinde vize kolaylığından yararlanmaları önem arz etmektedir. Vize, gümrük ve ticaret anlaşmalarının uygulamaya konmasıyla birlikte üye ülkeler arasında ticaretin daha fazla artması beklenmektedir. Hâlihazırda bazı D-8 üyesi ülkeler birbirine vize uygulamamaktadır. İran ile Türkiye arasında, Malezya ile Türkiye, Pakistan ile İran, Endonezya ile Malezya arasında vize uygulanmıyor ancak bu uygulamaları daha sistemli bir hale getirerek, üye ülkeler arasında vizelerin tamamen kaldırılması gerekmektedir.

Türkiye ve İran ile birlikte D-8 içerisinde aktif bir Mısır'ın hem ekonomik gelişmeye hem de bölgede yaşanan istikrarsızlığın çözümüne katkı sağlayacağı beklenmektedir. Bölgenin bu üç önemli gücü olan, birbirleri ile tarihi bağlara sahip bu ülkeler arasında ilişkilerin gelişmesi ve işbirliğinin artması bölge halkının refah ve huzuruna da katkı sağlayacaktır. Bu itibarla D-8 ülkelerinin işgücü, üretim ve ulaşım sorunlarının çözümüne odaklanması gerektiği, oluşumun bölgesel barış ve huzur için de büyük önem taşıdığı aşikardır.

SONUÇ

Küreselleşme ile birlikte dünya ticaret hacminin hızla artması, ulaşım sektörünü, bugün dünya ekonomisinin en önemli unsurlarından biri haline getirmiştir. Ulaştırmanın ulaştığı en ileri boyut ise tartışmasız havayolu taşımacılığı olmuştur. Havayolu taşımacılığı sağladığı konfor, hız ve emniyet ile kitle taşımacılığında en önemli taşımacılık türü olmuştur.

Havayolu taşımacılığı, çok hızlı teknolojik ve yapısal değişiklikler gösteren bir sektördür. Bir yandan büyük kapasiteli, yakıt tasarrufu sağlayan, düşük gürültü ve emisyon seviyesine sahip yeni nesil uçaklar geliştirilirken, diğer yandan bölgesel taşımacılığa daha uygun olan küçük kapasiteli uçakların imalatı da hızla devam etmektedir. Ayrıca, serbestleşme ve özelleştirme ile sektörün daha ticari bir yapıya dönüştürülmesi ve işbirliklerinin oluşması, sektörün yapısını değiştirerek tüketicilerin hâkim olduğu bir piyasa yapısı ortaya çıkmıştır. Bu yapısal değişiklikler arasında yer alan özelleştirme uygulamaları bugün birçok gelişmiş ve gelişmekte olan ülkede büyük ölçüde benimsenerek ve uygulanmaktadır.

Küresel ölçekte yaşanan tüm bu gelişmeler, Türkiye’de sektörün hızla büyümesini beraberinde getirmiş, sivil havacılık politikaları dünyanın birçok ülkesinde olduğu gibi, ülkemizin de temel politikalarından biri haline gelmiştir.

Özel sektör kuruluşlarına havaalanı ve havayolu işletmeciliği haklarının verilmesiyle, sivil havacılık sektöründe gelişim belirgin bir şekilde hızlanmıştır. Havaalanları ve terminal tesislerinin Yap-İşlet Devret Modeli kapsamında yaptırılması ve işletilmesi ile kiralama yöntemini uygulayarak özel hukuk tüzel kişilerine devredilmesi, havaalanları ve terminal tesisleri altyapısının gelişimi açısından önemli bir itici güç olmuştur. İç hatlarda çok merkezli çapraz uçuşların başlatılmasıyla birlikte uçuş ve yolcu sayılarında önemli düzeyde artış sağlanmıştır. Yurt dışında birçok noktaya sefer yapılmaya başlanması ve uçuş frekanslarında sağlanan gelişmeler sonucunda dış hat yolcu sayısında kayda değer bir artış sağlanmıştır. Yük trafiğinin de büyük ölçüde dış ticaretle ilgili gelişmelere ve talep gelişmelerine bağlı olarak gelişme kaydetmiştir. Sivil havacılığın öncelikli olarak Türkiye’nin ticari faaliyetlerinde önemli

bir rol oynadığının ve dünya çapında en hızlı gelişen pazarlar arasında yer aldığının bir göstergesidir.

Türk sivil havacılık otoritesi son yıllarda uluslararası alanda sivil havacılık faaliyetlerinin geliştirilmesi çalışmalarında yer almaktadır. Türkiye'yi bölgesinde lider, dünyada global bir role ulaştırma potansiyeli taşıyan D-8 Ekonomik İşbirliği Teşkilatı üye ülkeleri arasında sivil havacılık alanında işbirliğinin sağlanması önem taşımaktadır.

Bölgesel sivil havacılık hedefleri doğrultusunda Türkiye'nin önderliğinde ve D-8 Havacılık Çalışma Grubu Başkanlığı üye ülkeleri arasında gerçekleştirilen toplantılar üye ülkelerin mevcut potansiyellerinin tanıtılması ve somut işbirliği alanlarının oluşturulması bakımından önem taşımaktadır. Sadece ülkelerin sivil havacılık otoritelerinin değil havacılık sektörlerinde faaliyet gösteren işletmelerin temsilcilerinin de katılımı ile gerçekleştirilen bu toplantılarda, Türkiye'nin bakım ve eğitim alanındaki potansiyelinin uluslararası tanıtımına ilave; havaalanları, yer hizmetleri gibi diğer alanlarda yerli işletmelerine bu ülkelerle işbirliği imkânları oluşturulmuştur. Sivil Havacılık Genel Müdürlüğünün düzenlediği bu toplantılar sayesinde özel sektörümüzün bu pazarda yer alması sağlanmıştır.

Türkiye'nin ihracat potansiyeli ve üye ülke hükümetleri ve halkları arasındaki yakın dostluk ilişkileri dikkate alındığında üye ülkeler arasındaki ticari faaliyetlerin potansiyelin altında kaldığı görülmektedir. Bu bakımdan D-8 ülkeleri ile yeni uçuş noktalarının belirlenmesi, sefer artışı ve çoklu tayinin yanı sıra kargo taşımacılığı, kod paylaşımı, bakım ve eğitim alanında işbirliği yapılması, ikili ticaretin geliştirilmesi, ticarete konu olan ürün çeşitliliğinin genişletilmesi ve Türkiye aleyhine seyreden ticaret açığının kapatılmasını sağlamak üzere ticari ve ekonomik ilişkilerin geliştirilmesi bakımından önem taşımaktadır. Zira havayolu taşımacılığı ekonomik ve sosyal kalkınmayı destekleyen yenilikçi bir yapıya sahip olup kültürleri, insanları, kıtaları ve ülkeleri birbirine bağlar, küresel pazarlara erişimi sağlar, ticaret ve turizmin gelişmesinin en önemli unsurlarından birisidir.

Türk havayolu işletmelerinin D-8 ülkelerine düzenlenen sefer sayısındaki artışa paralel olarak havayolu ile taşınan yolcu sayısı ve yük miktarında yaşanan artış, sivil havacılık sektöründe hızlı büyümeyi açıkça gözler önüne sermektedir. Bu artış

önümüzdeki dönemlerde bu ülkeler arasında karşılıklı ticaret hacminde kaydedilmesi beklenen artışlarda yansımalarını bulacağı gibi, sosyal alanda halklar arasındaki dostluk ilişkilerinin daha da pekiştirilmesine katkı sağlayacaktır.

20. yüzyılın son çeyreğinde ulaştırma sektöründe ortaya çıkan önemli teknolojik ilerlemelerin uluslararası ticaretteki etkinliği de artırdığı ve dünya ticaretinde ciddiye alınması gereken bir yapısal değişimin olduğu görülmektedir. Öyle ki, ulaştırma ve küreselleşme süreçlerinin etkileşimi uluslararası ulaştırmanın coğrafyasını da değiştirip ulusal sınırların önemini azaltmıştır. Ulaştırmadaki gelişmelerle dünya ticaretindeki gelişmeler, sürekli bir etkileşim içinde birbirlerinin büyüme ve gelişme sürecini beslemişlerdir. Küreselleşme sürecinde başarılı bir bütünleşmeyi etkin ve doğru oluşturulmuş bir ulaşım ağı olmaksızın düşünmek anlamsızdır.

Uluslararası ticaretin önemli ölçüde liberal hale geldiği, girdi temini ve pazarlamanın evrenselleştiği bir dünyada lojistik kabiliyetleri, hızı ve fiyatları, dış ticarete her zamankinden daha fazla belirleyici bir unsur olmaya başlamıştır. Gelecek yıllarda da dünya ticaret hacminin gelişmekte olan doğu ekonomilerine doğru kayacağı öngörülmektedir. Bu öngörü sonucunda Türkiye Asya'yı Avrupa'ya bağlayan en önemli bir konuma getiriyor. Türkiye coğrafi konumu itibarıyla sahip olduğu avantajı doğru kullandığı takdirde Ortadoğu-Asya-Avrupa ekseninde önemli bir merkez haline gelebilir. Türkiye'nin bölgesinde önemli bir lojistik üs ve dağıtım merkezi olması için makroekonomik ve uluslararası stratejiler oluşturulması ve buna yönelik sınır ötesi işbirliği politikaları geliştirilmesi gerekmektedir. Bu bağlamda D-8 ülkeleri jeopolitik konumları büyük önem arz etmektedir. Mısır üzerinden Afrika'ya, Ortadoğu üzerinden Hint Okyanusu'na ve Orta Asya üzerinden Çin'e uzanan yeni ticaret yollarının bir an önce canlandırılması başta bizatihi Türkiye olmak üzere D-8 ülkeleri lojistik performansına olumlu katkıda bulunacaktır.

D-8 ülkelerinin 900 milyonu aşkın nüfusu ve sahip olduğu doğal kaynaklar da dikkate alındığında dünya ekonomisinde önemli bir paya sahip olması gerekmektedir. Ancak bu potansiyelin henüz yeterince kullanılmadığı anlaşılmaktadır. D-8'lerin dünya ekonomisinde daha iyi bir yer edinebilmesi için ulaştırma alanında ortak hareket etmek gerekmektedir. Zira ekonomik kaynaklarının iyi bir şekilde işletilmesi, dış ticaretinin geliştirilmesi ancak, düzenli bir ulaşım ağı ile mümkündür. Bunu başarabilmek için

de bir an önce ulaştırma alanında ortak projeleri hayata geçirmek gerekmektedir. Bu projelerin de temel amaçları ulaştırma alt yapısını geliştirmek, bu çerçevede üye ülkeler arasında daha sıkı bir bağ kurmak ve diğer ülkelerden yatırım çekmek olmalıdır. Özellikle ulaşım teknolojileri alanında araştırma ve geliştirmeye, teknoloji ve inovasyona öncelik vermek ve böylelikle rekabetçi politikalar geliştirmek ana hedefler arasında yer almalıdır. D-8 lkeleri arasındaki ekonomik ve ticari ilişkilerin gelişmesi sonucunda halkların sosyal ve kültürel bakımdan birbirine yakınlamaşması ve doğal bir güvenlik ve istikrar ortamının oluşmasına imkan sağlanmış olacaktır.

EKLER

| | Sayfa No |
|--|-----------------|
| EK-1 : Dış Ticaret İstatistikleri HS2(Fasıl) Sınıflamasına Göre Dış Ticaret | 248 |
| EK-2 : Türkiye'nin Bangladeş'e Havayoluyla Gerçekleşmiş Olan Türk ve Yabancı Bayrak Ayrıntısında Mevcut Olan 2002-2012 Yılları Fasıl, Miktar ve Dolar Bazında İhracat ve İthalat Bilgileri | 252 |
| EK-3 : Türkiye'nin Endonezya'ya Havayoluyla Gerçekleşmiş Olan Türk ve Yabancı Bayrak Ayrıntısında Mevcut Olan 2002-2012 Yılları Fasıl, Miktar ve Dolar Bazında İhracat ve İthalat Bilgileri | 261 |
| EK-4 : Türkiye'nin İran'a Havayoluyla Gerçekleşmiş Olan Türk ve Yabancı Bayrak Ayrıntısında Mevcut Olan 2002-2012 Yılları Fasıl, Miktar ve Dolar Bazında İhracat ve İthalat Bilgileri | 276 |
| EK-5 : Türkiye'nin Malezya'ya Havayoluyla Gerçekleşmiş Olan Türk ve Yabancı Bayrak Ayrıntısında Mevcut Olan 2002-2012 Yılları Fasıl, Miktar ve Dolar Bazında İhracat ve İthalat Bilgileri | 291 |
| EK-6 : Türkiye'nin Mısır'a Havayoluyla Gerçekleşmiş Olan Türk ve Yabancı Bayrak Ayrıntısında Mevcut Olan 2002-2012 Yılları Fasıl, Miktar ve Dolar Bazında İhracat ve İthalat Bilgileri | 306 |
| EK-7 : Türkiye'nin Nijerya'ya Havayoluyla Gerçekleşmiş Olan Türk ve Yabancı Bayrak Ayrıntısında Mevcut Olan 2002-2012 Yılları Fasıl, Miktar ve Dolar Bazında İhracat ve İthalat Bilgileri | 323 |
| EK-8 : Türkiye'nin Pakistan'a Havayoluyla Gerçekleşmiş Olan Türk ve Yabancı Bayrak Ayrıntısında Mevcut Olan 2002-2012 Yılları Fasıl, Miktar ve Dolar Bazında İhracat ve İthalat Bilgileri | 332 |

EK-1: Dış Ticaret İstatistikleri HS2(Fasıl) Sınıflamasına Göre Dış Ticaret

| NO | FASIL ADI |
|-----------|--|
| 1 | Canlı hayvanlar |
| 2 | Etler ve yenilen sakatat |
| 3 | Balıklar, kabuklu hayvanlar, yumuşakçalar ve suda yaşayan diğer omurgasız hayvanlar |
| 4 | Süt ürünleri; yumurtalar; tabii bal; diğer yenilebilir hayvansal menşeli ürünler |
| 5 | Diğer hayvansal menşeli ürünler (kıl, kemik, boynuz, fildişi, mercan, bağırsak, vb.) |
| 6 | Canlı ağaçlar ve diğer bitkiler; yumrular, kökler ve benzerleri; kesme çiçekler ve süs yaprakları |
| 7 | Yenilen sebzeler ve bazı kök ve yumrular |
| 8 | Yenilen meyvalar ve yenilen sert kabuklu meyvalar; turunçgillerin ve kavunların ve karpuzların kabukları |
| 9 | Kahve, çay, paraguay çayı ve baharat |
| 10 | Hububat |
| 11 | Değirmencilik ürünleri; malt; nişasta; inülin; buğday gluteni |
| 12 | Yağlı tohum ve meyvalar; muhtelif tane, tohum ve meyvalar; sanayiide ve tıpta kullanılan bitkiler; saman ve kaba yem |
| 13 | Lak; sakız, reçine ve diğer bitkisel özsu ve hülasalar |
| 14 | Örölmeye elverişli bitkisel maddeler; tarifinin başka yerinde belirtilmeyen veya yer almayan bitkisel ürünler |
| 15 | Hayvansal ve bitkisel katı ve sıvı yağlar; yemeklik katı yağlar; hayvansal ve bitkisel mumlar |
| 16 | Et, balık, kabuklu hayvanlar, yumuşakçalar veya diğer su omurgasızlarının müstahzarları |
| 17 | Şeker ve şeker mamulleri |
| 18 | Kakao ve kakao müstahzarları |
| 19 | Hububat, un, nişasta veya süt müstahzarları; pastacılık ürünleri |
| 20 | Sebzeler, meyvalar, sert kabuklu meyvalar ve bitkilerin diğer kısımlarından elde edilen müstahzarlar |
| 21 | Yenilen çeşitli gıda müstahzarları (kahve hülasaları, çay hülasaları, mayalar, soslar, diyet mamaları, vb.) |
| 22 | Meşrubat, alkollü içkiler ve sirke |
| 23 | Gıda sanayiinin kalıntı ve döküntüleri; hayvanlar için hazırlanmış kaba yemler |
| 24 | Tütün ve tütün yerine geçen işlenmiş maddeler |
| 25 | Tuz; kükürt; topraklar ve taşlar; alçılar, kireçler ve çimento |
| 26 | Metal cevherleri, cüruf ve kül |

| | |
|----|--|
| 27 | Mineral yakıtlar, mineral yağlar ve bunların damıtılmasından elde edilen ürünler; bitümenli maddeler; mineral mumlar |
| 28 | Anorganik kimyasallar; kıymetli metal, radyoaktif element, metal ve izotopların organik-anorganik bileşikleri |
| 29 | Organik kimyasal ürünler |
| 30 | Eczacılık ürünleri |
| 31 | Gübreler |
| 32 | Debagatte ve boyacılıkta kullanılan hülusalalar; tanenler; boyalar, pigmentler,vb; vernikler, vb; macunlar; mürekkepler |
| 33 | Uçucu yağlar ve rezinoitler; parfümeri, kozmetik veya tuvalet müstahzarları |
| 34 | Sabunlar, yüzey-aktif organik maddeler, yıkama-yağlama müstahzarları, mumlar,bakım müstahzarları, dişçilik müstahzarları |
| 35 | Albüminoid maddeler; değişikliğe uğramış nişasta esaslı ürünler; tutkallar; enzimler |
| 36 | Barut ve patlayıcı maddeler; pirotekni mamulleri; kibritler; piroforik alaşımlar; ateş alıcı maddeler |
| 37 | Fotoğrafçılıkta veya sinemacılıkta kullanılan eşya |
| 38 | Muhtelif kimyasal maddeler (biodizel, yangın söndürme maddeleri, dezenfektanlar, haşarat öldürücüler, vb.) |
| 39 | Plastikler ve mamulleri |
| 40 | Kauçuk ve kauçuktan eşya |
| 41 | Ham postlar, deriler (kürkler hariç) ve köseleler |
| 42 | Deri-saraciye eşyası, eyer-koşum takımları; seyahat eşyası, el çantaları vb mahfazalar; hayvan bağırsağından mamul eşya |
| 43 | Kürkler ve taklit kürkleri; bunların mamulleri |
| 44 | Ağaç ve ahşap eşya; odun kömürü |
| 45 | Mantar ve mantardan eşya |
| 46 | Hasırdan, sazdan veya örülmeye elverişli diğer maddelerden mamuller; sepetçi ve hasırcı eşyası |
| 47 | Odun veya diğer lifli selülozik maddelerin hamurları; geri kazanılmış kağıt veya karton (döküntü, kırpıntı ve hurdalar) |
| 48 | Kağıt ve karton; kağıt hamurundan, kağıttan veya kartondan eşya |
| 49 | Basılı kitaplar, gazeteler, resimler ve baskı sanayiinin diğer mamulleri; el ve makina yazısı metinler ve planlar |
| 50 | İpek |
| 51 | Yapağı ve yün, ince veya kaba hayvan kılı; at kılından iplik ve dokunmuş mensucat |
| 52 | Pamuk |
| 53 | Dokumaya elverişli diğer bitkisel lifler; kağıt ipliği ve kağıt ipliğinden |
| 54 | Sentetik ve suni filamentler, şeritler ve benzeri sentetik ve suni dokumaya elverişli maddeler |
| 55 | Sentetik ve suni devamsız lifler |

| | |
|-----------|---|
| 56 | Vatka, keçe ve dokunmamış mensucat; özel iplikler; sicim, kordon, ip, halat ve bunlardan mamul eşya |
| 57 | Halılar ve diğer dokumaya elverişli maddelerden yer kaplamaları |
| 58 | Özel dokunmuş mensucat; tuftedilmiş dokunabilir mensucat;dantela;duvar halıları; şeritçi ve kaytancı eşyası; işlemler |
| 59 | Emdirilmiş, sıvanmış, kaplanmış veya lamine edilmiş dokunabilir mensucat; dokunabilir maddelerden teknik eşya |
| 60 | Örme eşya |
| 61 | Örme giyim eşyası ve aksesuarı |
| 62 | Örülmemiş giyim eşyası ve aksesuarı |
| 63 | Dokunabilir maddelerden hazır eşya; takımlar; kullanılmış giyim ve dokunmuş diğer eşya; paçavralar |
| 64 | Ayakkabılar, getrler, tozluklar ve benzeri eşya; bunların aksamı |
| 65 | Başlıklar ve aksamı (şapka, kasket, koruyucu başlıklar vb.) |
| 66 | Şemsiyeler, güneş şemsiyeleri, bastonlar, iskemle bastonlar, kamçılar, kırbaçlar ve bunların aksamı |
| 67 | Hazırlanmış ince ve kalın kuş tüyleri ve bunlardan eşya; yapma çiçekler; insan saçından eşya |
| 68 | Taş, alçı, çimento, amyant, mika veya benzeri maddelerden eşya |
| 69 | Seramik mamulleri |
| 70 | Cam ve cam eşya |
| 71 | İnciler, kıymetli veya yarı kıymetli taşlar, kıymetli metaller; taklit mücevherci eşyası; metal paralar |
| 72 | Demir ve çelik |
| 73 | Demir veya çelikten eşya |
| 74 | Bakır ve bakırdan eşya |
| 75 | Nikel ve nikelden eşya |
| 76 | Aluminyum ve alüminyumdan eşya |
| 77 | (ileride kullanılabilir,yeri muhafaza edilecek) |
| 78 | Kurşun ve kurşundan eşya |
| 79 | Çinko ve çinkodan eşya |
| 80 | Kalay ve kalaydan eşya |
| 81 | Diğer adi metaller (tungsten, molibden, tantal, magnezyum, kobalt, bizmut, kadmiyum, vb.); sermetler; bunlardan eşya |
| 82 | Adi metallere aletler, bıçakçı eşyası ve sofrta takımları; adi metallere bunların aksam ve parçaları |
| 83 | Adi metallere çeşitli eşya (kilit, kasa, mobilya tertibatı, vb.) |
| 84 | Kazanlar, makinalar, mekanik cihazlar ve aletler, nükleer reaktörler; bunların aksam ve parçaları |

| | |
|-----------|--|
| 85 | Elektrikli makina ve cihazlar, ses kaydetme-verme, televizyon görüntü-ses kaydetme-verme cihazları;aksam-parça-aksesuarı |
| 86 | Demiryolu vb hatlara ait taşıtlar ve malzemeler, bunların aksam-parçaları; mekanik trafik sinyalizasyon cihazları |
| 87 | Motorlu kara taşıtları, traktörler, bisikletler, motosikletler ve diğer kara taşıtları; bunların aksam, parça, aksesuarı |
| 88 | Hava taşıtları, uzay taşıtları ve bunların aksam ve parçalar |
| 89 | Gemiler ve suda yüzen taşıt ve araçlar |
| 90 | Optik, fotoğraf, sinema, ölçü, kontrol, ayar, tıbbi, cerrahi alet ve cihazlar; bunların aksam, parça ve aksesuarı |
| 91 | Saatler ve bunların aksam ve parçaları |
| 92 | Müzik aletleri; bunların aksam, parça ve aksesuarı |
| 93 | Silahlar ve mühimmat; bunların aksam, parça ve aksesuarı |
| 94 | Mobilyalar, yatak takımları; aydınlatma cihazları; reklam lambaları, ışıklı tabelalar vb; prefabrik yapılar |
| 95 | Oyuncaklar, oyun ve spor malzemeleri; bunların aksam, parça ve aksesuarı |
| 96 | Çeşitli mamul eşya (hijyenik havlu, bebek bezi, kalem, çakmak, fermuar, fırça vb.) |
| 97 | Sanat eserleri, koleksiyon eşyası ve antikalar |
| 98 | Zati eşya, kumanya ve başka yerde belirtilmeyen diğer eşyalar |
| 99 | Kişisel eşyalar, deniz ve hava taşıtlarına verilen kumanya ve malzeme (yakıtlar hariç) |

EK-2: Türkiye'nin Bangladeş'e Havayoluyla Gerçekleşmiş Olan Türk ve Yabancı Bayrak Ayrıntısında Mevcut Olan 2002-2012 Yılları

Fasıl, Miktar ve Dolar Bazında İhracat ve İthalat Bilgileri

| TÜRK BAYRAK AYRINTISINDA MEVCUT OLAN 2002-2012 YILLARI FASIL MİKTAR VE DOLAR BAZINDA İHRACAT BİLGİLERİ | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|--|---------|---------|-------|---------|---------|-------|---------|---------|-------|---------|---------|-------|---------|---------|-------|---------|---------|
| 2002 | | | 2003 | | | 2004 | | | 2005 | | | 2006 | | | 2007 | | |
| FASIL | İHRACAT | İHRACAT | FASIL | İHRACAT | İHRACAT | FASIL | İHRACAT | İHRACAT | FASIL | İHRACAT | İHRACAT | FASIL | İHRACAT | İHRACAT | FASIL | İHRACAT | İHRACAT |
| NO | DOLAR | KG | NO | DOLAR | KG | NO | DOLAR | KG | NO | DOLAR | KG | NO | DOLAR | KG | NO | DOLAR | KG |
| 32 | 402 | 101 | 37 | 744 | 48 | 48 | 3.256 | 55 | 48 | 12.098 | 649 | 39 | 2.585 | 115 | 32 | 21.199 | 38 |
| 39 | 151 | 5 | 40 | 191 | 63 | 52 | 33.632 | 1.549 | 52 | 67.709 | 7.235 | 48 | 25.177 | 947 | 39 | 297 | 19 |
| 58 | 200 | 23 | 51 | 77.772 | 2.291 | 58 | 3.634 | 25 | 58 | 34.064 | 401 | 52 | 4.018 | 100 | 48 | 129.132 | 4.526 |
| 60 | 202 | 420 | 52 | 33.157 | 3.788 | 62 | 29.877 | 2.554 | 84 | 99.776 | 8.217 | 55 | 11.548 | 1.329 | 52 | 21.687 | 1.751 |
| 70 | 523 | 18 | 54 | 1.887 | 257 | 69 | 191 | 60 | 85 | 55.377 | 6.009 | 58 | 10.282 | 2.841 | 55 | 51.384 | 9.229 |
| 83 | 112 | 7 | 62 | 2.394 | 185 | 84 | 2.612 | 85 | 90 | 867 | 304 | 68 | 5.735 | 710 | 58 | 149.798 | 3.365 |
| 84 | 645 | 427 | 70 | 712 | 28 | 85 | 33.421 | 946 | 96 | 12.445 | 346 | 73 | 6.384 | 4.928 | 83 | 882 | 40 |
| 87 | 2.416 | 410 | 73 | 498 | 175 | 96 | 4.143 | 138 | | | | 84 | 189.611 | 8.932 | 84 | 228.213 | 8.624 |
| | | | 74 | 218 | 21 | 98 | 1.108 | 97 | | | | 85 | 27.298 | 1.677 | 85 | 3.962 | 391 |
| | | | 84 | 12.311 | 454 | | | | | | | 90 | 10.197 | 1.319 | 90 | 35.497 | 370 |
| | | | 85 | 205.833 | 2.144 | | | | | | | | | | 96 | 9.964 | 334 |
| | | | 87 | 2.416 | 410 | | | | | | | | | | | | |
| | | | 96 | 6.996 | 384 | | | | | | | | | | | | |
| 2008 | | | 2009 | | | 2010 | | | 2011 | | | 2012 | | | | | |
| FASIL | İHRACAT | İHRACAT | FASIL | İHRACAT | İHRACAT | FASIL | İHRACAT | İHRACAT | FASIL | İHRACAT | İHRACAT | FASIL | İHRACAT | İHRACAT | | | |
| NO | DOLAR | KG | NO | DOLAR | KG | NO | DOLAR | KG | NO | DOLAR | KG | NO | DOLAR | KG | | | |
| 38 | 3.294 | 241 | 28 | 27.672 | 9 | 28 | 195.184 | 74 | 28 | 150.039 | 66 | 4 | 391 | 50 | | | |
| 39 | 32.792 | 1.112 | 34 | 170 | 78 | 30 | 21.801 | 42 | 30 | 217.551 | 651 | 9 | 293 | 50 | | | |
| 40 | 2.524 | 411 | 35 | 130 | 60 | 32 | 115.524 | 938 | 32 | 61.569 | 211 | 16 | 423 | 11 | | | |
| 48 | 59.214 | 1.926 | 38 | 12.421 | 1.171 | 38 | 29.488 | 11.718 | 33 | 8.127 | 505 | 28 | 196.843 | 69 | | | |
| 52 | 924 | 23 | 39 | 48.216 | 6.136 | 39 | 65.436 | 4.701 | 35 | 144 | 270 | 29 | 449 | 62 | | | |

| | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|----|---------|-------|----|--------|-------|----|---------|--------|----|-----------|--------|----|-----------|---------|--|--|--|
| 55 | 3.428 | 118 | 40 | 29.665 | 4.891 | 40 | 32.975 | 4.001 | 38 | 48.481 | 16.049 | 30 | 579.635 | 3.457 | | | |
| 56 | 1.101 | 73 | 42 | 2.465 | 32 | 42 | 225.728 | 3.376 | 39 | 75.228 | 4.948 | 32 | 595.318 | 3.412 | | | |
| 58 | 533 | 57 | 48 | 19.603 | 752 | 48 | 170.266 | 5.787 | 40 | 53.413 | 7.533 | 33 | 95.124 | 9.316 | | | |
| 83 | 1.321 | 42 | 49 | 2.475 | 120 | 49 | 4.401 | 790 | 42 | 289.606 | 3.926 | 34 | 2.138 | 902 | | | |
| 84 | 123.961 | 4.245 | 52 | 286 | 39 | 52 | 167.543 | 866 | 48 | 411.052 | 21.658 | 38 | 2.418 | 3.446 | | | |
| 85 | 42.038 | 866 | 53 | 389 | 6 | 54 | 2.766 | 488 | 49 | 14.347 | 7.133 | 39 | 170.624 | 14.044 | | | |
| 90 | 600 | 12 | 55 | 2.093 | 740 | 55 | 7.101 | 217 | 51 | 100 | 28 | 40 | 32.389 | 2.208 | | | |
| 93 | 1.502 | 74 | 56 | 6.228 | 229 | 56 | 2.924 | 419 | 52 | 437.976 | 33.596 | 42 | 2.136.222 | 30.112 | | | |
| 96 | 1.859 | 63 | 58 | 1.218 | 292 | 58 | 48.386 | 878 | 54 | 21.509 | 1.557 | 48 | 547.778 | 19.553 | | | |
| | | | 59 | 3.675 | 34 | 60 | 501 | 341 | 55 | 13.875 | 9.577 | 49 | 15.205 | 4.359 | | | |
| | | | 60 | 50.307 | 5.422 | 61 | 416 | 329 | 56 | 6.892 | 1.016 | 52 | 3.713.451 | 306.903 | | | |
| | | | 70 | 5.707 | 171 | 69 | 148 | 24 | 57 | 230 | 200 | 54 | 14.015 | 11.123 | | | |
| | | | 83 | 3.087 | 135 | 70 | 12.203 | 1.137 | 58 | 241.866 | 6.769 | 55 | 122.792 | 7.727 | | | |
| | | | 84 | 81.934 | 3.673 | 73 | 20.417 | 2.474 | 59 | 497 | 8 | 56 | 19.635 | 919 | | | |
| | | | 85 | 19.245 | 1.222 | 76 | 3.395 | 423 | 60 | 5.105 | 246 | 57 | 1.142 | 316 | | | |
| | | | 87 | 538 | 220 | 79 | 2.939 | 192 | 62 | 17.085 | 700 | 58 | 179.433 | 4.366 | | | |
| | | | 88 | 2.825 | 10 | 83 | 6.724 | 971 | 63 | 819 | 99 | 59 | 290 | 3 | | | |
| | | | 90 | 14.669 | 289 | 84 | 334.079 | 6.025 | 68 | 273 | 4 | 60 | 191.775 | 9.263 | | | |
| | | | 93 | 8.212 | 304 | 85 | 559.842 | 12.386 | 70 | 3.652 | 86 | 61 | 2.603 | 252 | | | |
| | | | 96 | 79.623 | 2.163 | 90 | 26.512 | 319 | 71 | 40.048 | 2.007 | 62 | 359.006 | 10.305 | | | |
| | | | | | | 93 | 27.011 | 2.906 | 73 | 4.296 | 265 | 63 | 475 | 62 | | | |
| | | | | | | 96 | 79.278 | 1.832 | 74 | 6.869 | 1.003 | 68 | 4.309 | 56 | | | |
| | | | | | | 98 | 567 | 759 | 79 | 1.457 | 960 | 69 | 299 | 106 | | | |
| | | | | | | | | | 82 | 11.829 | 471 | 70 | 12.758 | 750 | | | |
| | | | | | | | | | 83 | 23.576 | 1.241 | 73 | 74.804 | 7.624 | | | |
| | | | | | | | | | 84 | 457.817 | 12.342 | 74 | 179.759 | 2.455 | | | |
| | | | | | | | | | 85 | 1.102.744 | 21.587 | 76 | 71.747 | 352 | | | |

| | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|--|--|--|--|--|--|--|--|--|----|---------|--------|----|-----------|--------|--|--|--|
| | | | | | | | | | 87 | 16.991 | 585 | 82 | 1.137 | 12 | | | |
| | | | | | | | | | 90 | 44.009 | 1.211 | 83 | 311.048 | 11.168 | | | |
| | | | | | | | | | 93 | 488.939 | 32.337 | 84 | 982.324 | 35.415 | | | |
| | | | | | | | | | 94 | 6.109 | 351 | 85 | 564.345 | 17.222 | | | |
| | | | | | | | | | 96 | 141.792 | 4.037 | 87 | 96.676 | 2.843 | | | |
| | | | | | | | | | | | | 90 | 297.928 | 2.861 | | | |
| | | | | | | | | | | | | 93 | 1.046.153 | 36.026 | | | |
| | | | | | | | | | | | | 94 | 138 | 605 | | | |
| | | | | | | | | | | | | 96 | 900.958 | 35.294 | | | |

YABANCI BAYRAK AYRINTISINDA MEVCUT OLAN 2002-2012 YILLARI FASIL MİKTAR VE DOLAR BAZINDA İHRACAT BİLGİLERİ

| 2002 | | | 2003 | | | 2004 | | | 2005 | | | 2006 | | | 2007 | | |
|-------|---------|---------|-------|---------|---------|-------|---------|---------|-------|---------|---------|-------|---------|---------|-------|---------|---------|
| FASIL | İHRACAT | İHRACAT | FASIL | İHRACAT | İHRACAT | FASIL | İHRACAT | İHRACAT | FASIL | İHRACAT | İHRACAT | FASIL | İHRACAT | İHRACAT | FASIL | İHRACAT | İHRACAT |
| NO | DOLAR | KG | NO | DOLAR | KG | NO | DOLAR | KG | NO | DOLAR | KG | NO | DOLAR | KG | NO | DOLAR | KG |
| 30 | 23.041 | 1.335 | 32 | 8.296 | 1.236 | 33 | 3.371 | 324 | 4 | 1.177 | 290 | 4 | 1.161 | 289 | 18 | 101 | 112 |
| 32 | 655 | 429 | 38 | 2.249 | 48 | 38 | 2.718 | 130 | 33 | 279 | 35 | 21 | 125 | 1 | 20 | 173 | 192 |
| 38 | 263 | 19 | 39 | 25.923 | 1.972 | 39 | 3.913 | 673 | 39 | 366 | 500 | 32 | 5.273 | 361 | 21 | 775 | 636 |
| 39 | 4.479 | 719 | 48 | 115 | 110 | 40 | 854 | 13 | 40 | 649 | 156 | 39 | 66.794 | 1.719 | 30 | 940 | 2 |
| 49 | 100 | 9 | 49 | 185 | 41 | 42 | 3.882 | 21 | 42 | 215 | 27 | 40 | 10.209 | 1.028 | 32 | 270.592 | 1.269 |
| 51 | 157.711 | 8.253 | 51 | 478.869 | 12.744 | 43 | 177.938 | 1.446 | 48 | 54.992 | 3.132 | 48 | 62.982 | 4.379 | 38 | 12.327 | 797 |
| 52 | 2.558 | 123 | 52 | 39.849 | 2.831 | 48 | 15.763 | 451 | 49 | 347 | 50 | 52 | 5.682 | 1.657 | 39 | 23.522 | 1.389 |
| 55 | 131.824 | 11.248 | 54 | 79.673 | 6.011 | 51 | 337.612 | 10.931 | 52 | 195.157 | 20.816 | 54 | 221 | 11 | 40 | 10.799 | 555 |
| 58 | 7.133 | 506 | 55 | 20.648 | 25.152 | 52 | 19.096 | 1.098 | 54 | 15.621 | 2.343 | 58 | 119.359 | 3.176 | 43 | 4.587 | 145 |
| 70 | 8.548 | 306 | 58 | 7.543 | 168 | 54 | 7.549 | 385 | 55 | 68.939 | 7.216 | 60 | 554 | 32 | 48 | 172.734 | 10.434 |
| 82 | 5.195 | 460 | 70 | 3.989 | 231 | 58 | 1.626 | 625 | 58 | 81.286 | 3.107 | 61 | 3.626 | 62 | 49 | 402 | 99 |
| 84 | 69.245 | 5.038 | 73 | 360 | 44 | 62 | 130.055 | 11.039 | 61 | 123 | 17 | 62 | 51.004 | 3.762 | 52 | 496.097 | 61.252 |
| 85 | 110.346 | 9.559 | 74 | 464 | 44 | 70 | 3.525 | 123 | 62 | 173.611 | 11.437 | 70 | 4.712 | 117 | 53 | 1.943 | 88 |
| 87 | 522 | 251 | 82 | 1.688 | 180 | 73 | 1.068 | 279 | 70 | 7.863 | 237 | 71 | 273 | 90 | 54 | 13.065 | 1.415 |

| | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|--------------|----------------|----------------|--------------|----------------|----------------|--------------|----------------|----------------|--------------|----------------|----------------|--------------|----------------|----------------|----|-----------|--------|
| 90 | 34.959 | 793 | 83 | 1.083 | 41 | 82 | 1.679 | 250 | 73 | 4.498 | 320 | 73 | 3.643 | 359 | 55 | 8.306 | 758 |
| 93 | 100 | 4 | 84 | 69.184 | 4.774 | 83 | 4.739 | 572 | 82 | 5.064 | 510 | 82 | 409 | 6 | 56 | 2.817 | 214 |
| 94 | 5.394 | 1.514 | 85 | 180.078 | 4.648 | 84 | 58.887 | 3.457 | 83 | 4.979 | 235 | 83 | 10.473 | 4.593 | 58 | 347.645 | 742 |
| 96 | 2.098 | 104 | 87 | 960 | 145 | 85 | 514.212 | 9.982 | 84 | 92.338 | 48 | 84 | 157.606 | 4.473 | 62 | 12.786 | 610 |
| | | | 90 | 7.213 | 401 | 87 | 7.953 | 185 | 85 | 805.157 | 5.652 | 85 | 65.285 | 9.545 | 70 | 2.582 | 575 |
| | | | 94 | 305 | 21 | 90 | 2.007 | 228 | 90 | 6.042 | 847 | 94 | 5.748 | 310 | 73 | 4.419 | 498 |
| | | | 96 | 19.722 | 785 | 93 | 300 | 11 | 96 | 34.454 | 1.448 | 96 | 160.752 | 648 | 82 | 1.397 | 16 |
| | | | | | | 96 | 33.175 | 1.277 | | | | | | | 83 | 112.757 | 3.411 |
| | | | | | | 98 | 38.514 | 70.154 | | | | | | | 84 | 334.454 | 12.666 |
| | | | | | | | | | | | | | | | 85 | 1.262.782 | 1.956 |
| | | | | | | | | | | | | | | | 87 | 794 | 96 |
| | | | | | | | | | | | | | | | 90 | 40.441 | 797 |
| | | | | | | | | | | | | | | | 93 | 6.512 | 263 |
| | | | | | | | | | | | | | | | 94 | 423 | 39 |
| | | | | | | | | | | | | | | | 96 | 143.157 | 5.487 |
| 2008 | | | 2009 | | | 2010 | | | 2011 | | | 2012 | | | | | |
| FASIL | İHRACAT | İHRACAT | FASIL | İHRACAT | İHRACAT | FASIL | İHRACAT | İHRACAT | FASIL | İHRACAT | İHRACAT | FASIL | İHRACAT | İHRACAT | | | |
| NO | DOLAR | KG | NO | DOLAR | KG | NO | DOLAR | KG | NO | DOLAR | KG | NO | DOLAR | KG | | | |
| 30 | 1.878 | 3 | 27 | 100 | 10 | 27 | 153.322 | 227.935 | 27 | 40.858 | 38.948 | 27 | 102.551 | 87.655 | | | |
| 32 | 150.485 | 137 | 30 | 331 | 5 | 28 | 5.051 | 507 | 29 | 230 | 6 | 30 | 112.867 | 442 | | | |
| 34 | 221 | 600 | 32 | 6.395 | 2.078 | 30 | 24.405 | 258 | 30 | 17.055 | 28 | 32 | 14.841 | 113 | | | |
| 38 | 689 | 142 | 34 | 3.078 | 1.365 | 32 | 3.264 | 900 | 32 | 5.129 | 735 | 34 | 6.753 | 276 | | | |
| 39 | 35.575 | 949 | 35 | 1.117 | 460 | 38 | 65.051 | 1.411 | 34 | 646 | 24 | 38 | 13.648 | 588 | | | |
| 40 | 12.786 | 960 | 38 | 18.498 | 3.743 | 39 | 63.342 | 54.847 | 38 | 15.219 | 830 | 39 | 43.901 | 3.814 | | | |
| 42 | 19.405 | 653 | 39 | 24.562 | 2.541 | 40 | 7.135 | 644 | 39 | 162.636 | 9.392 | 40 | 6.287 | 541 | | | |
| 48 | 14.365 | 6.808 | 40 | 23.657 | 5.037 | 42 | 922.916 | 10.828 | 40 | 8.724 | 1.473 | 42 | 317.262 | 4.613 | | | |
| 52 | 12.972 | 1.347 | 42 | 610.144 | 8.228 | 48 | 413.963 | 16.512 | 42 | 1.183.412 | 18.617 | 48 | 160.859 | 12.783 | | | |

| | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|----|---------|-------|----|---------|--------|----|---------|--------|----|---------|--------|----|---------|--------|--|--|--|
| 54 | 8.908 | 430 | 48 | 228.053 | 10.789 | 50 | 9.901 | 531 | 48 | 45.237 | 17.283 | 49 | 2.469 | 143 | | | |
| 55 | 26.903 | 2.151 | 52 | 91.399 | 10.464 | 52 | 5.281 | 537 | 49 | 1.415 | 94 | 52 | 58.944 | 472 | | | |
| 56 | 43 | 161 | 54 | 486 | 419 | 54 | 11.558 | 1.116 | 52 | 153.711 | 11.385 | 54 | 105.534 | 8.772 | | | |
| 58 | 427.695 | 6.221 | 56 | 5.932 | 190 | 55 | 4.888 | 235 | 54 | 140.867 | 11.192 | 55 | 53.913 | 3.609 | | | |
| 70 | 12.264 | 484 | 58 | 171.803 | 3.327 | 56 | 2.625 | 152 | 55 | 102.472 | 5.754 | 56 | 104 | 3 | | | |
| 83 | 11.391 | 3.583 | 59 | 955 | 30 | 58 | 77.638 | 2.049 | 56 | 1.658 | 511 | 58 | 9.092 | 476 | | | |
| 84 | 120.168 | 443 | 60 | 19 | 172 | 60 | 11.915 | 307 | 58 | 11.369 | 2.576 | 59 | 165 | 17 | | | |
| 85 | 492.783 | 4.553 | 61 | 2.122 | 82 | 70 | 31.306 | 188 | 59 | 163 | 1 | 62 | 115.762 | 402 | | | |
| 88 | 2.912 | 12 | 69 | 643 | 129 | 76 | 41.048 | 1.752 | 60 | 1.685 | 50 | 70 | 31.589 | 833 | | | |
| 90 | 224 | 686 | 70 | 42.892 | 1.525 | 82 | 7.081 | 328 | 62 | 1.037 | 3.115 | 71 | 189 | 50 | | | |
| 96 | 14.473 | 4.755 | 71 | 128 | 26 | 83 | 212.075 | 9.777 | 63 | 2.967 | 554 | 73 | 9.116 | 1.185 | | | |
| | | | 73 | 2.841 | 193 | 84 | 20.164 | 7.093 | 68 | 9.536 | 562 | 74 | 717 | 93 | | | |
| | | | 76 | 33.449 | 1.503 | 85 | 149.255 | 2.244 | 70 | 42.457 | 1.225 | 76 | 70.923 | 3.305 | | | |
| | | | 83 | 175.542 | 7.516 | 90 | 427 | 109 | 73 | 5.609 | 418 | 82 | 3.433 | 155 | | | |
| | | | 84 | 176.549 | 7.003 | 93 | 64.073 | 2.998 | 74 | 26.922 | 3.931 | 83 | 137.558 | 608 | | | |
| | | | 85 | 117.822 | 804 | 94 | 2.946 | 778 | 76 | 14.545 | 640 | 84 | 176.858 | 5.688 | | | |
| | | | 88 | 950 | 268 | 96 | 50.195 | 20.219 | 82 | 2.164 | 1.909 | 85 | 46.763 | 1.923 | | | |
| | | | 90 | 2.613 | 90 | | | | 83 | 135.714 | 5.236 | 87 | 7.894 | 383 | | | |
| | | | 93 | 132.377 | 1.695 | | | | 84 | 166.893 | 4.209 | 90 | 13.251 | 591 | | | |
| | | | 94 | 42.445 | 2.545 | | | | 85 | 170.269 | 6.275 | 96 | 593.681 | 28.551 | | | |
| | | | 96 | 276.862 | 11.308 | | | | 87 | 7.809 | 1.146 | 99 | 15.569 | 93 | | | |
| | | | | | | | | | 90 | 1.293 | 127 | | | | | | |
| | | | | | | | | | 93 | 45.861 | 2.822 | | | | | | |
| | | | | | | | | | 96 | 336.887 | 13.896 | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | |

TÜRK BAYRAK AYRINTISINDA MEVCUT OLAN 2002-2012 YILLARI FASIL MİKTAR VE DOLAR BAZINDA İTHALAT BİLGİLERİ

| 2002 | | | 2003 | | | 2004 | | | 2005 | | | 2006 | | | 2007 | | |
|-------|---------|---------|-------|---------|---------|-------|---------|---------|-------|-----------|---------|-------|-----------|---------|-------|-----------|---------|
| FASIL | İTHALAT | İTHALAT | FASIL | İTHALAT | İTHALAT | FASIL | İTHALAT | İTHALAT | FASIL | İTHALAT | İTHALAT | FASIL | İTHALAT | İTHALAT | FASIL | İTHALAT | İTHALAT |
| NO | DOLAR | KG | NO | DOLAR | KG | NO | DOLAR | KG | NO | DOLAR | KG | NO | DOLAR | KG | NO | DOLAR | KG |
| 40 | 162 | 20 | 65 | 577 | 8 | 49 | 1.453 | 21 | 41 | 19.721 | 662 | 3 | 294 | 20 | 29 | 238 | 7 |
| 41 | 66.276 | 16.125 | 83 | 127 | 13 | 61 | 901.370 | 28.468 | 48 | 3.040 | 178 | 42 | 2.132 | 104 | 41 | 81.355 | 2.758 |
| 48 | 142 | 7 | 85 | 149.029 | 765 | 62 | 691.599 | 35.209 | 61 | 658.942 | 31.810 | 48 | 1.101 | 63 | 49 | 792 | 27 |
| 58 | 147 | 4 | 41 | 128.653 | 3.986 | 65 | 304 | 3 | 62 | 1.862.607 | 89.324 | 49 | 5.297 | 43 | 53 | 4.478 | 1.000 |
| 61 | 160.568 | 14.323 | 48 | 1.558 | 120 | 85 | 515.848 | 4.537 | 63 | 5.433 | 501 | 61 | 5.832.141 | 300.255 | 60 | 461 | 14 |
| 62 | 1.797 | 39 | 58 | 901 | 74 | 90 | 17.246 | 601 | 65 | 114 | 2 | 62 | 2.818.169 | 136.156 | 61 | 7.069.211 | 311.970 |
| | | | 61 | 151.414 | 8.061 | 91 | 1.083 | 38 | 82 | 10.704 | 955 | 65 | 640 | 13 | 62 | 2.344.679 | 109.699 |
| | | | 62 | 29.076 | 2.260 | | | | 84 | 2.910 | 70 | 82 | 4.837 | 25 | 63 | 225 | 16 |
| | | | 65 | 165 | 2 | | | | 85 | 127.744 | 666 | 84 | 1.138 | 160 | 65 | 26.971 | 485 |
| | | | 84 | 1.275 | 230 | | | | 90 | 329 | 60 | 90 | 126.910 | 359 | 73 | 418 | 29 |
| | | | 85 | 238.095 | 2.208 | | | | 96 | 318 | 36 | | | | 83 | 1.846 | 220 |
| | | | | | | | | | | | | | | | 84 | 289 | 1 |
| | | | | | | | | | | | | | | | 87 | 1.318 | 12 |
| | | | | | | | | | | | | | | | 90 | 56.244 | 183 |
| 2008 | | | 2009 | | | 2010 | | | 2011 | | | 2012 | | | | | |
| FASIL | İTHALAT | İTHALAT | FASIL | İTHALAT | İTHALAT | FASIL | İTHALAT | İTHALAT | FASIL | İTHALAT | İTHALAT | FASIL | İTHALAT | İTHALAT | | | |
| NO | DOLAR | KG | NO | DOLAR | KG | NO | DOLAR | KG | NO | DOLAR | KG | NO | DOLAR | KG | | | |
| 39 | 1.651 | 98 | 24 | 137 | 4 | 30 | 60.677 | 138 | 24 | 671 | 22 | 25 | 335 | 25 | | | |
| 42 | 435 | 11 | 39 | 19.213 | 512 | 39 | 17.176 | 1.357 | 30 | 75.952 | 1.080 | 30 | 3.094 | 71 | | | |
| 48 | 1.713 | 59 | 40 | 459 | 23 | 41 | 454.051 | 21.521 | 33 | 8.200 | 703 | 32 | 331 | 30 | | | |
| 49 | 996 | 40 | 41 | 806.780 | 33.890 | 42 | 4.655 | 39 | 39 | 39.931 | 2.442 | 39 | 175.572 | 7.904 | | | |
| 52 | 3.834 | 80 | 42 | 3.202 | 57 | 48 | 4.513 | 304 | 41 | 673.897 | 23.890 | 41 | 681.957 | 27.017 | | | |
| 57 | 84.660 | 3.096 | 48 | 11.252 | 559 | 49 | 474 | 16 | 42 | 6.349 | 52 | 42 | 9.523 | 108 | | | |

| | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|----|------------|---------|----|------------|-----------|----|------------|-----------|----|------------|-----------|----|------------|-----------|--|--|--|
| 60 | 14.930 | 408 | 49 | 221 | 8 | 52 | 894 | 19 | 46 | 169 | 20 | 48 | 16.335 | 1.046 | | | |
| 61 | 21.127.660 | 893.415 | 52 | 2.314 | 90 | 55 | 2.922 | 185 | 48 | 18.134 | 1.021 | 49 | 430 | 27 | | | |
| 62 | 17.298.671 | 713.776 | 55 | 1.274 | 107 | 58 | 4.156 | 12 | 49 | 674 | 110 | 52 | 43.769 | 2.886 | | | |
| 63 | 965 | 126 | 58 | 1.798 | 53 | 61 | 30.450.963 | 1.275.959 | 52 | 2.581 | 297 | 53 | 262 | 18 | | | |
| 65 | 8.198 | 433 | 59 | 1.060 | 160 | 62 | 25.002.771 | 930.485 | 53 | 1.970 | 103 | 55 | 1.540 | 62 | | | |
| 71 | 544 | 10 | 60 | 932 | 59 | 63 | 11.853 | 471 | 56 | 1.328 | 109 | 58 | 2.381 | 65 | | | |
| 73 | 3.400 | 508 | 61 | 24.109.669 | 1.003.535 | 64 | 130 | 4 | 58 | 2.816 | 53 | 60 | 770 | 32 | | | |
| 84 | 200 | 5 | 62 | 20.547.630 | 771.775 | 65 | 12.454 | 239 | 61 | 24.780.903 | 969.057 | 61 | 12.279.111 | 448.665 | | | |
| 90 | 73.289 | 243 | 63 | 644 | 46 | 85 | 387 | 2 | 62 | 40.689.797 | 1.489.536 | 62 | 38.081.634 | 1.375.500 | | | |
| | | | 64 | 954 | 29 | 90 | 106.805 | 421 | 63 | 1.401 | 44 | 63 | 1.960 | 50 | | | |
| | | | 65 | 12.394 | 142 | | | | 64 | 68.422 | 2.428 | 64 | 2.856 | 91 | | | |
| | | | 73 | 3.068 | 20 | | | | 65 | 2.468 | 65 | 65 | 19.573 | 227 | | | |
| | | | 87 | 479 | 13 | | | | 69 | 511 | 15 | 69 | 708 | 50 | | | |
| | | | 90 | 40.269 | 151 | | | | 71 | 37.437 | 908 | 73 | 2.264 | 19 | | | |
| | | | 95 | 3.482 | 64 | | | | 87 | 608 | 15 | 84 | 12.457 | 337 | | | |
| | | | | | | | | | 90 | 71.975 | 251 | 85 | 6.269 | 124 | | | |
| | | | | | | | | | 96 | 1.099 | 59 | 90 | 103.548 | 354 | | | |
| | | | | | | | | | | | | 95 | 5.204 | 117 | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | |

YABANCI BAYRAK AYRINTISINDA MEVCUT OLAN 2002-2012 YILLARI FASIL MİKTAR VE DOLAR BAZINDA İTHALAT BİLGİLERİ

| 2002 | | | 2003 | | | 2004 | | | 2005 | | | 2006 | | | 2007 | | |
|-------|---------|---------|-------|---------|---------|-------|---------|---------|-------|-----------|---------|-------|---------|---------|-------|---------|---------|
| FASIL | İTHALAT | İTHALAT | FASIL | İTHALAT | İTHALAT | FASIL | İTHALAT | İTHALAT | FASIL | İTHALAT | İTHALAT | FASIL | İTHALAT | İTHALAT | FASIL | İTHALAT | İTHALAT |
| NO | DOLAR | KG | NO | DOLAR | KG | NO | DOLAR | KG | NO | DOLAR | KG | NO | DOLAR | KG | NO | DOLAR | KG |
| 48 | 210 | 4 | 39 | 2.871 | 670 | 52 | 340 | 49 | 41 | 32.888 | 1.080 | 39 | 29.993 | 5.805 | 39 | 295 | 26 |
| 58 | 129 | 5 | 48 | 453 | 40 | 61 | 100.856 | 5.346 | 48 | 784 | 26 | 41 | 1.230 | 94 | 49 | 391 | 7 |
| 61 | 47.856 | 1.725 | 53 | 546 | 50 | 62 | 433.367 | 21.919 | 61 | 1.824.640 | 112.594 | 42 | 105 | 5 | 55 | 422 | 18 |

| | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|--------------|----------------|----------------|--------------|----------------|----------------|--------------|----------------|----------------|--------------|----------------|----------------|--------------|----------------|----------------|----|-----------|---------|
| 62 | 15.828 | 578 | 61 | 230.014 | 10.258 | 65 | 110 | 1 | 62 | 382.825 | 20.056 | 49 | 641 | 91 | 61 | 4.960.763 | 195.241 |
| 84 | 3.311 | 474 | 62 | 14.623 | 2.175 | | | | 96 | 101.739 | 2.963 | 61 | 6.132.751 | 312.907 | 62 | 2.516.996 | 106.981 |
| | | | 64 | 1.660 | 29 | | | | | | | 62 | 1.461.168 | 67.021 | 63 | 1.288 | 34 |
| | | | 95 | 189 | 3 | | | | | | | 63 | 824 | 13 | 65 | 712 | 12 |
| | | | | | | | | | | | | 65 | 17.077 | 548 | 84 | 13.729 | 17 |
| | | | | | | | | | | | | 71 | 5.834 | 153 | 85 | 741.384 | 6.248 |
| | | | | | | | | | | | | 84 | 11.283 | 25 | 90 | 3.175 | 4 |
| | | | | | | | | | | | | 85 | 393.958 | 3.459 | | | |
| 2008 | | | 2009 | | | 2010 | | | 2011 | | | 2012 | | | | | |
| FASIL | İTHALAT | İTHALAT | FASIL | İTHALAT | İTHALAT | FASIL | İTHALAT | İTHALAT | FASIL | İTHALAT | İTHALAT | FASIL | İTHALAT | İTHALAT | | | |
| NO | DOLAR | KG | NO | DOLAR | KG | NO | DOLAR | KG | NO | DOLAR | KG | NO | DOLAR | KG | | | |
| 39 | 4.163 | 333 | 39 | 2.237 | 43 | 39 | 8.942 | 891 | 39 | 1.029 | 63 | 32 | 5.162 | 46 | | | |
| 44 | 3.330 | 3.840 | 41 | 68.219 | 3.200 | 41 | 13.841 | 542 | 41 | 29.433 | 1.177 | 39 | 1.870 | 118 | | | |
| 46 | 351 | 50 | 42 | 1.874 | 39 | 42 | 130 | 1 | 42 | 9.402 | 70 | 40 | 280 | 25 | | | |
| 48 | 509 | 20 | 46 | 647 | 115 | 48 | 1.612 | 73 | 48 | 12.887 | 811 | 41 | 33.803 | 1.428 | | | |
| 52 | 227 | 7 | 48 | 963 | 35 | 49 | 314 | 2 | 49 | 764 | 6 | 42 | 46.706 | 293 | | | |
| 61 | 7.649.403 | 269.910 | 49 | 6.088 | 761 | 52 | 3.319 | 218 | 52 | 3.886 | 231 | 48 | 8.024 | 848 | | | |
| 62 | 5.001.816 | 172.657 | 52 | 461 | 16 | 58 | 101 | 1 | 58 | 581 | 19 | 52 | 5.158 | 138 | | | |
| 65 | 4.796 | 103 | 61 | 7.092.211 | 263.879 | 61 | 12.128.715 | 492.731 | 61 | 8.649.776 | 307.337 | 56 | 1.953 | 25 | | | |
| 71 | 179 | 3 | 62 | 6.761.847 | 257.203 | 62 | 6.705.466 | 259.889 | 62 | 9.591.788 | 363.819 | 58 | 2.225 | 15 | | | |
| 73 | 288 | 8 | 65 | 5.994 | 103 | 63 | 28.417 | 52.640 | 63 | 361 | 11 | 61 | 3.231.151 | 124.780 | | | |
| 85 | 139.244 | 111 | 69 | 284 | 6 | 64 | 215 | 1 | 64 | 321 | 25 | 62 | 6.862.356 | 271.417 | | | |
| 87 | 2.215 | 133 | 84 | 1.126 | 1 | 65 | 4.780 | 68 | 65 | 5.794 | 79 | 63 | 1.083 | 28 | | | |
| 90 | 741 | 8 | 85 | 77.576 | 37 | 70 | 306 | 20 | 71 | 2.000 | 47 | 64 | 266 | 15 | | | |
| 96 | 127 | 5 | | | | 84 | 447 | 18 | 90 | 13.810 | 47 | 65 | 1.417 | 42 | | | |
| | | | | | | 85 | 113 | 1 | | | | 69 | 146 | 13 | | | |
| | | | | | | | | | | | | 73 | 154 | 5 | | | |

| | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|----|-------|----|--|--|--|
| | | | | | | | | | | | | 87 | 512 | 37 | | | |
| | | | | | | | | | | | | 90 | 3.649 | 13 | | | |
| | | | | | | | | | | | | 96 | 104 | 1 | | | |

Kaynak: T.C. Türkiye İstatistik Kurumu Başkanlığı Bilgi Dağıtım ve İletişim Daire Başkanlığı(bilgi@tuik.gov.tr), D-8 üyesi ülkelerden, havayoluyla gerçekleşmiş olan Türk ve yabancı bayrak ayrımında mevcut olan 2002-2012 yılları ithalat, ihracat bilgileri fasıl, miktar ve dolar bazında elektronik ortamda istatistiki bilgi talebi, Ali İbrahim Murat Aşkın'a kişisel e-posta (murataskin@gmail.com). (20 Mart 2013).

EK-3: Türkiye'nin Endonezya'ya Havayoluyla Gerçekleşmiş Olan Türk ve Yabancı Bayrak Ayrıntısında Mevcut Olan 2002-2012 Yılları Fasil, Miktar ve Dolar Bazında İhracat ve İthalat Bilgileri

| TÜRK BAYRAK AYRINTISINDA MEVCUT OLAN 2002-2012 YILLARI FASIL MİKTAR VE DOLAR BAZINDA İHRACAT BİLGİLERİ | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|--|-----------|---------|-------|---------|---------|-------|-----------|---------|-------|---------|---------|-------|-----------|---------|-------|-----------|---------|
| 2002 | | | 2003 | | | 2004 | | | 2005 | | | 2006 | | | 2007 | | |
| FASIL | İHRACAT | İHRACAT | FASIL | İHRACAT | İHRACAT | FASIL | İHRACAT | İHRACAT | FASIL | İHRACAT | İHRACAT | FASIL | İHRACAT | İHRACAT | FASIL | İHRACAT | İHRACAT |
| NO | DOLAR | KG | NO | DOLAR | KG | NO | DOLAR | KG | NO | DOLAR | KG | NO | DOLAR | KG | NO | DOLAR | KG |
| 29 | 433 | 50 | 3 | 1.228 | 105 | 3 | 7.375 | 440 | 3 | 2.676 | 292 | 3 | 16.234 | 1.802 | 3 | 13.685 | 380 |
| 32 | 29.753 | 2.375 | 28 | 371 | 500 | 32 | 174.522 | 15.405 | 15 | 696 | 200 | 29 | 12.513 | 17.177 | 19 | 757 | 100 |
| 40 | 1.867 | 63 | 32 | 4.182 | 240 | 35 | 406 | 500 | 25 | 286 | 1.000 | 32 | 213.875 | 20.402 | 29 | 47.628 | 44.617 |
| 42 | 5.341 | 150 | 35 | 3.733 | 500 | 39 | 13.232 | 747 | 27 | 0 | 2.000 | 34 | 7.768 | 635 | 30 | 839.400 | 2.970 |
| 48 | 15.511 | 1.601 | 39 | 3.417 | 298 | 40 | 4.450 | 228 | 28 | 500 | 200 | 39 | 25.548 | 1.678 | 32 | 97.561 | 9.706 |
| 49 | 1.036 | 137 | 40 | 7.633 | 227 | 41 | 19.208 | 111 | 32 | 46.196 | 2.757 | 40 | 14.246 | 517 | 33 | 731 | 53 |
| 52 | 11.183 | 1.164 | 41 | 171 | 1 | 42 | 70.868 | 1.615 | 39 | 5.002 | 198 | 41 | 53.703 | 106 | 38 | 1.309 | 80 |
| 54 | 15.916 | 1.460 | 42 | 7.571 | 426 | 44 | 7.231 | 1.692 | 40 | 2.548 | 138 | 42 | 5.937 | 170 | 39 | 14.088 | 835 |
| 55 | 4.912 | 446 | 44 | 788 | 690 | 46 | 4.937 | 643 | 41 | 73.758 | 224 | 43 | 1.643 | 5 | 40 | 6.369 | 232 |
| 58 | 6.774 | 387 | 48 | 1.435 | 169 | 48 | 5.049 | 308 | 42 | 23.062 | 591 | 44 | 5.947 | 295 | 41 | 156.276 | 377 |
| 60 | 7.274 | 621 | 49 | 442 | 50 | 49 | 10.060 | 1.362 | 44 | 15.472 | 13.555 | 48 | 19.599 | 1.267 | 42 | 15.716 | 438 |
| 61 | 12.118 | 224 | 50 | 139 | 1 | 52 | 235.283 | 11.726 | 46 | 673 | 15 | 49 | 2.407 | 217 | 44 | 6.082 | 833 |
| 62 | 30.719 | 550 | 52 | 83.587 | 7.835 | 54 | 129.054 | 5.910 | 48 | 5.067 | 522 | 52 | 51.255 | 3.829 | 48 | 39.201 | 2.642 |
| 64 | 36.325 | 898 | 54 | 107.254 | 12.114 | 55 | 17.776 | 3.451 | 49 | 6.235 | 704 | 54 | 72.010 | 5.438 | 49 | 307 | 10 |
| 65 | 564 | 25 | 55 | 57.262 | 21.385 | 58 | 31.857 | 408 | 52 | 90.686 | 8.427 | 55 | 88.471 | 24.805 | 52 | 33.063 | 1.848 |
| 67 | 4.729 | 21 | 57 | 15.769 | 474 | 60 | 3.833 | 188 | 54 | 140.027 | 8.586 | 56 | 373.322 | 14.502 | 54 | 177.553 | 11.982 |
| 68 | 682 | 1 | 58 | 16.284 | 605 | 61 | 1.292.061 | 36.160 | 55 | 72.260 | 15.397 | 58 | 34.123 | 1.513 | 55 | 22.978 | 2.255 |
| 71 | 24.196 | 138 | 59 | 4.198 | 222 | 62 | 133.138 | 4.235 | 56 | 110.618 | 4.605 | 59 | 8.748 | 1.095 | 56 | 12.547 | 238 |
| 82 | 4.300 | 161 | 61 | 117.359 | 3.670 | 64 | 43.727 | 1.596 | 57 | 701 | 39 | 61 | 837.920 | 19.143 | 58 | 26.536 | 769 |
| 84 | 108.499 | 1.876 | 62 | 54.331 | 2.724 | 65 | 634 | 13 | 58 | 14.443 | 164 | 62 | 1.550.692 | 51.944 | 60 | 3.765 | 199 |
| 85 | 1.117.489 | 29.454 | 63 | 412 | 10 | 68 | 9.913 | 224 | 59 | 556 | 47 | 64 | 38.210 | 814 | 61 | 429.694 | 9.188 |
| 87 | 254 | 79 | 64 | 40.941 | 732 | 69 | 15.624 | 1.382 | 60 | 60.291 | 1.196 | 65 | 3.040 | 56 | 62 | 1.411.588 | 44.840 |

| | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|--------------|----------------|----------------|--------------|----------------|----------------|--------------|----------------|----------------|--------------|----------------|----------------|--------------|----------------|----------------|----|-----------|---------|--|
| 90 | 667.068 | 4.531 | 68 | 3.621 | 9 | 70 | 3.196 | 13 | 61 | 186.611 | 5.533 | 67 | 1.706 | 9 | 63 | 161 | 13 | |
| 92 | 8.007 | 380 | 69 | 119 | 10 | 71 | 208.622 | 936 | 62 | 173.518 | 3.931 | 68 | 21.462 | 55 | 64 | 245.562 | 14.061 | |
| 94 | 7.482 | 145 | 71 | 36.865 | 177 | 72 | 2.694 | 4.000 | 63 | 6.087 | 565 | 69 | 41.484 | 2.785 | 65 | 31.909 | 901 | |
| 98 | 889.706 | 560 | 73 | 2.224 | 94 | 73 | 6.928 | 222 | 64 | 21.178 | 503 | 70 | 3.047 | 300 | 67 | 17.882 | 133 | |
| | | | 82 | 4.676 | 187 | 76 | 5.269 | 144 | 65 | 21.556 | 414 | 71 | 398.411 | 1.687 | 68 | 42.483 | 242 | |
| | | | 83 | 3.118 | 38 | 78 | 597 | 90 | 67 | 12.099 | 67 | 73 | 17.832 | 348 | 69 | 119.930 | 5.220 | |
| | | | 84 | 673.790 | 13.983 | 83 | 165 | 34 | 68 | 13.696 | 73 | 82 | 28.327 | 697 | 70 | 2.264 | 45 | |
| | | | 85 | 4.678.617 | 102.252 | 84 | 952.689 | 15.514 | 69 | 129.691 | 10.873 | 84 | 1.435.158 | 21.297 | 71 | 2.573.322 | 2.386 | |
| | | | 87 | 21.271 | 691 | 85 | 7.939.721 | 183.111 | 70 | 2.413 | 85 | 85 | 4.370.735 | 67.446 | 73 | 867 | 6 | |
| | | | 90 | 561.562 | 7.852 | 87 | 11.483 | 433 | 71 | 321.996 | 1.321 | 87 | 61.633 | 4.223 | 76 | 4.524 | 105 | |
| | | | 94 | 5.104 | 303 | 90 | 1.014.083 | 6.067 | 73 | 17.618 | 604 | 88 | 677 | 10 | 82 | 28.918 | 475 | |
| | | | 95 | 1.397 | 35 | 91 | 823 | 35 | 82 | 5.331 | 81 | 90 | 1.288.729 | 5.344 | 83 | 1.587 | 75 | |
| | | | 96 | 2.666 | 53 | 92 | 15.148 | 859 | 83 | 2.261 | 230 | 92 | 3.474 | 179 | 84 | 1.926.966 | 33.054 | |
| | | | 98 | 542.406 | 450 | 94 | 11.657 | 557 | 84 | 1.073.964 | 19.260 | 94 | 7.475 | 285 | 85 | 6.979.793 | 158.809 | |
| | | | | | | 95 | 10.349 | 320 | 85 | 5.014.568 | 71.332 | 95 | 488 | 23 | 87 | 54.755 | 1.889 | |
| | | | | | | 96 | 3.902 | 196 | 87 | 98.624 | 7.669 | 96 | 36.566 | 1.040 | 90 | 1.546.719 | 6.069 | |
| | | | | | | 97 | 3.452 | 29 | 90 | 1.182.592 | 5.984 | 98 | 924.629 | 577 | 91 | 379 | 3 | |
| | | | | | | 98 | 561.680 | 239 | 94 | 53.782 | 2.350 | | | | 92 | 6.765 | 246 | |
| | | | | | | | | | 95 | 2.468 | 91 | | | | 94 | 427.724 | 38.488 | |
| | | | | | | | | | 96 | 1.284 | 43 | | | | 95 | 1.154 | 58 | |
| | | | | | | | | | 98 | 127.258 | 53 | | | | 96 | 21.727 | 305 | |
| | | | | | | | | | | | | | | | 98 | 535.160 | 72 | |
| 2008 | | | 2009 | | | 2010 | | | 2011 | | | 2012 | | | | | | |
| FASIL | İHRACAT | İHRACAT | FASIL | İHRACAT | İHRACAT | FASIL | İHRACAT | İHRACAT | FASIL | İHRACAT | İHRACAT | FASIL | İHRACAT | İHRACAT | | | | |
| NO | DOLAR | KG | NO | DOLAR | KG | NO | DOLAR | KG | NO | DOLAR | KG | NO | DOLAR | KG | | | | |
| 3 | 5.034 | 470 | 3 | 40.141 | 3.490 | 3 | 207.272 | 21.368 | 3 | 336.012 | 32.250 | 3 | 186.744 | 18.447 | | | | |
| 24 | 83.905 | 1.549 | 15 | 34.025 | 141 | 6 | 1.657 | 79 | 5 | 1.346 | 27 | 5 | 25.910 | 525 | | | | |
| 27 | 0 | 585 | 24 | 45.321 | 854 | 9 | 2.409 | 95 | 6 | 3.713 | 145 | 6 | 17.523 | 783 | | | | |
| 29 | 895 | 13 | 29 | 202 | 3 | 12 | 10.728 | 5 | 12 | 890 | 1 | 9 | 2.742 | 200 | | | | |

| | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|----|-----------|--------|----|-----------|--------|----|-----------|--------|----|-----------|---------|----|-----------|--------|--|--|--|
| 30 | 559.600 | 1.980 | 30 | 285.000 | 1.003 | 13 | 20.110 | 1.000 | 18 | 519 | 26 | 12 | 23.762 | 35 | | | |
| 32 | 85.027 | 6.873 | 32 | 81.953 | 6.266 | 15 | 68.187 | 185 | 20 | 1.863 | 56 | 21 | 236.681 | 3.779 | | | |
| 33 | 24.197 | 200 | 33 | 3.591 | 26 | 21 | 5.040 | 260 | 25 | 830 | 1.257 | 24 | 13.630 | 602 | | | |
| 38 | 103 | 1 | 35 | 371 | 3 | 24 | 68.696 | 892 | 28 | 601 | 10 | 29 | 9.574 | 312 | | | |
| 39 | 19.090 | 501 | 38 | 20.641 | 590 | 32 | 34.225 | 1.760 | 29 | 210 | 3 | 30 | 128.465 | 3.819 | | | |
| 40 | 10.230 | 239 | 39 | 47.480 | 2.579 | 33 | 14.995 | 432 | 32 | 38.646 | 2.274 | 32 | 75.413 | 4.790 | | | |
| 41 | 58.879 | 102 | 40 | 32.734 | 2.045 | 35 | 1.207 | 45 | 33 | 45.055 | 1.036 | 33 | 70.236 | 1.257 | | | |
| 42 | 58.597 | 1.566 | 41 | 37.794 | 113 | 38 | 29.534 | 623 | 35 | 14.991 | 182 | 34 | 854 | 12 | | | |
| 44 | 1.294 | 35 | 42 | 46.927 | 1.243 | 39 | 142.737 | 3.572 | 39 | 80.301 | 1.352 | 35 | 5.028 | 94 | | | |
| 46 | 1.144 | 35 | 44 | 62.905 | 6.315 | 40 | 28.750 | 878 | 40 | 25.610 | 933 | 37 | 853 | 1 | | | |
| 48 | 16.086 | 806 | 46 | 607 | 58 | 41 | 71.902 | 167 | 41 | 83.151 | 111 | 38 | 28.990 | 372 | | | |
| 49 | 4.817 | 96 | 48 | 31.766 | 645 | 42 | 19.820 | 672 | 42 | 126.866 | 4.777 | 39 | 30.149 | 1.050 | | | |
| 52 | 178.127 | 7.977 | 49 | 2.968 | 317 | 44 | 19.158 | 1.039 | 44 | 32.074 | 2.571 | 40 | 36.874 | 875 | | | |
| 54 | 375.773 | 27.676 | 52 | 125.967 | 4.670 | 46 | 3.278 | 95 | 46 | 7.296 | 419 | 41 | 707.236 | 1.815 | | | |
| 55 | 9.140 | 631 | 53 | 802 | 27 | 48 | 117.976 | 2.187 | 48 | 22.016 | 2.216 | 42 | 26.861 | 582 | | | |
| 56 | 101.799 | 3.272 | 54 | 506.337 | 43.179 | 50 | 280 | 3 | 49 | 400 | 48 | 43 | 407 | 16 | | | |
| 58 | 8.398 | 318 | 55 | 56.908 | 3.382 | 52 | 193.905 | 9.055 | 52 | 66.411 | 2.264 | 44 | 19.304 | 2.070 | | | |
| 61 | 749.460 | 21.209 | 56 | 476.593 | 17.634 | 53 | 1.915 | 203 | 54 | 1.519.291 | 79.964 | 46 | 2.368 | 94 | | | |
| 62 | 1.596.629 | 32.447 | 58 | 29.431 | 1.889 | 54 | 1.013.244 | 89.381 | 55 | 8.545 | 514 | 48 | 11.146 | 848 | | | |
| 63 | 3.920 | 91 | 61 | 565.263 | 16.228 | 55 | 148.764 | 21.878 | 57 | 276 | 17 | 49 | 2.991 | 213 | | | |
| 64 | 373.602 | 11.462 | 62 | 1.196.776 | 27.906 | 56 | 196.672 | 7.333 | 58 | 68.562 | 3.053 | 52 | 2.839 | 161 | | | |
| 65 | 9.450 | 123 | 63 | 922 | 56 | 57 | 1.903 | 67 | 59 | 5.568 | 20 | 54 | 499.118 | 28.728 | | | |
| 66 | 217 | 10 | 64 | 168.716 | 3.041 | 58 | 123.712 | 6.137 | 60 | 28.701 | 1.368 | 55 | 69.376 | 6.389 | | | |
| 67 | 10.761 | 157 | 65 | 23.750 | 566 | 60 | 225 | 10 | 61 | 466.572 | 10.519 | 58 | 165.256 | 14.156 | | | |
| 68 | 16.081 | 28 | 67 | 2.269 | 36 | 61 | 509.887 | 12.291 | 62 | 4.877.299 | 112.367 | 59 | 39.113 | 149 | | | |
| 69 | 74.074 | 3.985 | 68 | 15.695 | 110 | 62 | 2.631.750 | 64.138 | 63 | 14.168 | 193 | 60 | 32.553 | 2.063 | | | |
| 70 | 2.927 | 111 | 70 | 301 | 5 | 63 | 565 | 7 | 64 | 361.286 | 6.454 | 61 | 336.408 | 5.280 | | | |
| 71 | 9.824.820 | 2.270 | 71 | 928.415 | 991 | 64 | 1.156.014 | 44.813 | 65 | 6.262 | 96 | 62 | 1.419.618 | 28.422 | | | |
| 73 | 7.991 | 359 | 73 | 1.954 | 30 | 65 | 7.814 | 140 | 67 | 147.058 | 2.285 | 63 | 3.295 | 47 | | | |

| | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|----|-----------|--------|----|-----------|--------|----|-----------|--------|----|-----------|--------|----|-----------|--------|--|--|--|
| 76 | 2.033 | 20 | 82 | 10.909 | 57 | 67 | 44.985 | 840 | 68 | 20.088 | 154 | 64 | 914.667 | 22.897 | | | |
| 82 | 5.728 | 61 | 84 | 767.010 | 10.153 | 68 | 32.284 | 123 | 69 | 78.434 | 3.876 | 67 | 404.249 | 6.172 | | | |
| 83 | 5.446 | 21 | 85 | 3.537.915 | 32.305 | 69 | 292 | 5 | 70 | 16.664 | 180 | 68 | 48.568 | 298 | | | |
| 84 | 1.786.388 | 34.368 | 87 | 7.253 | 216 | 70 | 34.191 | 21.889 | 71 | 2.693.921 | 2.747 | 69 | 9.662 | 158 | | | |
| 85 | 5.062.552 | 47.705 | 90 | 1.860.706 | 6.176 | 71 | 1.688.951 | 954 | 72 | 8.851 | 807 | 70 | 23.666 | 478 | | | |
| 87 | 53.937 | 2.089 | 92 | 7.852 | 92 | 73 | 20.706 | 233 | 73 | 10.852 | 232 | 71 | 172.913 | 1.163 | | | |
| 90 | 1.799.263 | 6.673 | 94 | 18.021 | 709 | 82 | 45.702 | 391 | 76 | 667 | 15 | 73 | 6.148 | 106 | | | |
| 91 | 158 | 1 | 95 | 940 | 20 | 83 | 313 | 5 | 82 | 10.792 | 119 | 76 | 1.399 | 214 | | | |
| 92 | 881 | 24 | 96 | 1.197 | 28 | 84 | 1.235.934 | 18.676 | 83 | 350 | 7 | 82 | 1.980 | 54 | | | |
| 94 | 24.641 | 2.201 | 98 | 7.800 | 3 | 85 | 5.924.451 | 82.503 | 84 | 1.029.661 | 11.207 | 83 | 1.440 | 17 | | | |
| 95 | 230 | 6 | | | | 87 | 7.831 | 188 | 85 | 8.346.636 | 81.636 | 84 | 1.277.129 | 13.741 | | | |
| 96 | 2.518 | 130 | | | | 90 | 2.279.629 | 11.314 | 87 | 30.378 | 1.781 | 85 | 9.268.710 | 82.266 | | | |
| 98 | 354.780 | 565 | | | | 91 | 196 | 1 | 90 | 2.423.275 | 8.536 | 87 | 23.187 | 776 | | | |
| | | | | | | 92 | 3.312 | 50 | 91 | 12.449 | 336 | 88 | 3.803 | 3 | | | |
| | | | | | | 94 | 37.281 | 1.924 | 92 | 25.160 | 1.227 | 90 | 2.237.590 | 11.088 | | | |
| | | | | | | 95 | 1.251 | 30 | 94 | 13.756 | 688 | 92 | 16.551 | 151 | | | |
| | | | | | | 96 | 51.692 | 3.059 | 95 | 4.865 | 143 | 94 | 7.227 | 289 | | | |
| | | | | | | 98 | 189.714 | 221 | 96 | 40.095 | 1.768 | 95 | 528 | 9 | | | |
| | | | | | | | | | 97 | 6.432 | 42 | 96 | 26.932 | 1.069 | | | |
| | | | | | | | | | 98 | 100.400 | 25 | | | | | | |

YABANCI BAYRAK AYRINTISINDA MEVCUT OLAN 2002-2012 YILLARI FASIL MİKTAR VE DOLAR BAZINDA İHRACAT BİLGİLERİ

| 2002 | | | 2003 | | | 2004 | | | 2005 | | | 2006 | | | 2007 | | |
|-------|---------|---------|-------|---------|---------|-------|---------|---------|-------|---------|---------|-------|---------|---------|-------|---------|---------|
| FASIL | İHRACAT | İHRACAT | FASIL | İHRACAT | İHRACAT | FASIL | İHRACAT | İHRACAT | FASIL | İHRACAT | İHRACAT | FASIL | İHRACAT | İHRACAT | FASIL | İHRACAT | İHRACAT |
| NO | DOLAR | KG | NO | DOLAR | KG | NO | DOLAR | KG | NO | DOLAR | KG | NO | DOLAR | KG | NO | DOLAR | KG |
| 32 | 36.625 | 2.678 | 6 | 1.039 | 40 | 3 | 7.576 | 1.440 | 3 | 9.665 | 555 | 3 | 21.915 | 1.250 | 3 | 41.570 | 4.579 |
| 34 | 249 | 3 | 29 | 742 | 70 | 17 | 19.686 | 2.722 | 6 | 385 | 24 | 29 | 322 | 3 | 9 | 4.290 | 150 |
| 39 | 3.208 | 121 | 32 | 111.391 | 9.568 | 29 | 10.880 | 17.000 | 9 | 3.407 | 200 | 32 | 54.082 | 3.047 | 11 | 745 | 100 |
| 44 | 39.145 | 12.888 | 33 | 818 | 28 | 30 | 10.650 | 30 | 32 | 30.686 | 2.072 | 34 | 157 | 3 | 28 | 162 | 1 |
| 46 | 460 | 32 | 34 | 112 | 90 | 32 | 50.879 | 3.152 | 38 | 12.290 | 17.025 | 39 | 42.706 | 3.373 | 29 | 156 | 1 |

| | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|----|---------|-------|----|---------|--------|----|-----------|--------|----|-----------|--------|----|-----------|---------|----|-----------|---------|
| 48 | 6.710 | 813 | 38 | 2.274 | 306 | 34 | 987 | 50 | 39 | 52.127 | 3.436 | 40 | 660 | 32 | 32 | 6.823 | 174 |
| 52 | 4.417 | 490 | 39 | 14.098 | 1.452 | 39 | 27.127 | 1.008 | 40 | 3.831 | 144 | 41 | 9.758 | 25 | 33 | 3.353 | 100 |
| 54 | 54.640 | 6.141 | 40 | 8.871 | 990 | 40 | 342 | 40 | 41 | 292.912 | 427 | 42 | 2.671 | 86 | 38 | 17.770 | 35.315 |
| 55 | 36.348 | 3.541 | 42 | 956 | 10 | 41 | 2.221 | 5 | 42 | 31.691 | 1.524 | 44 | 18.697 | 2.134 | 39 | 33.701 | 3.005 |
| 58 | 152.989 | 6.709 | 44 | 545 | 18 | 42 | 9.563 | 355 | 44 | 9.910 | 1.216 | 46 | 1.217 | 43 | 40 | 39.679 | 12.287 |
| 59 | 14.766 | 1.400 | 46 | 965 | 33 | 44 | 1.391 | 560 | 46 | 2.475 | 96 | 48 | 5.099 | 634 | 41 | 3.926 | 8 |
| 61 | 35.263 | 1.080 | 48 | 1.150 | 116 | 48 | 1.522 | 309 | 48 | 4.702 | 843 | 49 | 301 | 10 | 42 | 10.058 | 452 |
| 62 | 87.532 | 2.206 | 49 | 8.237 | 90 | 52 | 35.480 | 2.787 | 52 | 7.017 | 402 | 52 | 16.733 | 2.698 | 44 | 6.313 | 580 |
| 64 | 61.393 | 1.437 | 52 | 34.120 | 2.728 | 54 | 30.568 | 1.444 | 54 | 90.346 | 5.755 | 54 | 103.622 | 6.161 | 46 | 3.278 | 206 |
| 65 | 309 | 7 | 53 | 169.197 | 10.000 | 55 | 312 | 30 | 55 | 17.204 | 1.738 | 55 | 2.953 | 418 | 48 | 5.377 | 539 |
| 67 | 177 | 2 | 54 | 52.931 | 4.454 | 58 | 83.837 | 914 | 58 | 18.500 | 117 | 58 | 53.254 | 2.534 | 51 | 134.681 | 9.090 |
| 68 | 624 | 1 | 55 | 5.391 | 567 | 59 | 238 | 22 | 59 | 593 | 65 | 59 | 422 | 30 | 52 | 12.897 | 791 |
| 73 | 455 | 39 | 58 | 33.103 | 2.084 | 60 | 13.249 | 1.125 | 60 | 5.134 | 243 | 61 | 460.189 | 12.887 | 53 | 255 | 18 |
| 84 | 280.734 | 3.777 | 59 | 295 | 190 | 61 | 344.437 | 10.729 | 61 | 136.255 | 4.058 | 62 | 716.467 | 20.859 | 54 | 189.546 | 12.209 |
| 85 | 526.533 | 3.188 | 61 | 740.874 | 32.934 | 62 | 130.983 | 3.879 | 62 | 269.844 | 10.479 | 63 | 160 | 2 | 55 | 200.928 | 127.691 |
| 87 | 8.172 | 322 | 62 | 49.385 | 4.211 | 63 | 422 | 20 | 64 | 34.431 | 749 | 64 | 2.058 | 80 | 58 | 8.239 | 235 |
| 90 | 6.308 | 22 | 64 | 76.972 | 2.316 | 64 | 37.644 | 710 | 65 | 493 | 6 | 65 | 1.409 | 31 | 59 | 18.617 | 1.504 |
| 91 | 2.051 | 6 | 65 | 996 | 18 | 65 | 109 | 1 | 68 | 517 | 2 | 68 | 3.447 | 6 | 60 | 13.499 | 733 |
| 94 | 6.140 | 630 | 67 | 1.736 | 28 | 68 | 5.094 | 20 | 70 | 26.774 | 491 | 69 | 1.107 | 36 | 61 | 1.537.003 | 37.894 |
| 95 | 1.273 | 10 | 68 | 1.575 | 5 | 70 | 6.973 | 250 | 71 | 136.791 | 267 | 70 | 4.847 | 147 | 62 | 1.800.839 | 48.519 |
| 96 | 2.185 | 23 | 69 | 2.522 | 156 | 71 | 80.549 | 299 | 73 | 928 | 47 | 71 | 1.744.030 | 3.779 | 63 | 1.541 | 26 |
| | | | 71 | 121.379 | 599 | 73 | 1.139 | 50 | 76 | 3.633 | 70 | 73 | 3.064 | 140 | 64 | 49.485 | 1.120 |
| | | | 82 | 4.934 | 107 | 76 | 24.302 | 221 | 83 | 175 | 12 | 76 | 986 | 6 | 65 | 6.458 | 151 |
| | | | 83 | 463 | 3 | 84 | 761.275 | 6.669 | 84 | 473.720 | 5.762 | 82 | 3.165 | 45 | 68 | 1.306 | 1 |
| | | | 84 | 204.768 | 2.995 | 85 | 1.728.613 | 22.195 | 85 | 2.863.461 | 44.593 | 84 | 863.107 | 9.295 | 70 | 1.229 | 49 |
| | | | 85 | 867.120 | 14.387 | 87 | 20.356 | 1.222 | 87 | 13.872 | 565 | 85 | 6.646.019 | 136.402 | 71 | 4.330.165 | 3.154 |
| | | | 90 | 63.066 | 4.944 | 90 | 14.647 | 33 | 90 | 298.316 | 2.488 | 87 | 11.484 | 427 | 73 | 10.406 | 363 |
| | | | 94 | 2.731 | 206 | 94 | 75.946 | 4.233 | 91 | 161 | 5 | 90 | 39.658 | 1.027 | 82 | 2.250 | 19 |
| | | | 95 | 3.363 | 71 | 96 | 7.844 | 627 | 92 | 1.269 | 17 | 92 | 2.676 | 29 | 84 | 572.254 | 9.883 |

| | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|--------------|----------------|----------------|--------------|----------------|----------------|--------------|----------------|----------------|--------------|----------------|----------------|--------------|----------------|----------------|----|-----------|--------|
| | | | 96 | 52.311 | 2.765 | 98 | 28.273 | 6 | 94 | 139.895 | 10.895 | 94 | 2.678 | 69 | 85 | 6.460.939 | 84.749 |
| | | | | | | | | | 96 | 53.612 | 2.650 | 95 | 684 | 29 | 87 | 22.761 | 2.343 |
| | | | | | | | | | | | | 96 | 35.468 | 5.831 | 90 | 24.198 | 368 |
| | | | | | | | | | | | | 97 | 5.046 | 2 | 91 | 307 | 2 |
| | | | | | | | | | | | | | | | 92 | 1.816 | 25 |
| | | | | | | | | | | | | | | | 94 | 16.789 | 777 |
| | | | | | | | | | | | | | | | 95 | 2.222 | 54 |
| | | | | | | | | | | | | | | | 96 | 67.089 | 2.018 |
| | | | | | | | | | | | | | | | 97 | 15.207 | 705 |
| | | | | | | | | | | | | | | | 98 | 1.130 | 2 |
| 2008 | | | 2009 | | | 2010 | | | 2011 | | | 2012 | | | | | |
| FASIL | İHRACAT | İHRACAT | FASIL | İHRACAT | İHRACAT | FASIL | İHRACAT | İHRACAT | FASIL | İHRACAT | İHRACAT | FASIL | İHRACAT | İHRACAT | | | |
| NO | DOLAR | KG | NO | DOLAR | KG | NO | DOLAR | KG | NO | DOLAR | KG | NO | DOLAR | KG | | | |
| 3 | 29.146 | 2.923 | 3 | 53.626 | 3.612 | 3 | 48.130 | 5.528 | 3 | 158.455 | 16.636 | 3 | 106.599 | 9.512 | | | |
| 21 | 768 | 11 | 9 | 6.936 | 175 | 13 | 1.921 | 60 | 15 | 1.913 | 150 | 9 | 100 | 37 | | | |
| 29 | 38.019 | 20.000 | 21 | 3.261 | 224 | 18 | 166.636 | 50.000 | 21 | 792 | 7 | 21 | 840 | 20 | | | |
| 32 | 740 | 37 | 24 | 8.676 | 163 | 24 | 13.560 | 640 | 24 | 9.320 | 1.000 | 25 | 352 | 45 | | | |
| 33 | 2.107 | 29 | 28 | 8.869 | 2 | 28 | 353 | 3 | 25 | 945 | 250 | 29 | 338 | 3 | | | |
| 38 | 36.363 | 32.000 | 29 | 166 | 4 | 32 | 54.586 | 3.000 | 29 | 2.094 | 80 | 30 | 150.850 | 4.069 | | | |
| 39 | 27.908 | 2.740 | 30 | 285.000 | 1.123 | 33 | 22.029 | 261 | 32 | 76.308 | 3.676 | 32 | 154.081 | 7.750 | | | |
| 40 | 4.372 | 144 | 32 | 2.301 | 250 | 34 | 1.290 | 43 | 33 | 34.349 | 342 | 33 | 98.134 | 2.225 | | | |
| 41 | 1.701 | 4 | 33 | 10.594 | 205 | 38 | 58.918 | 1.255 | 34 | 607 | 17 | 34 | 12.203 | 720 | | | |
| 42 | 17.312 | 462 | 34 | 358 | 40 | 39 | 63.609 | 1.889 | 35 | 31.106 | 650 | 35 | 360 | 7 | | | |
| 44 | 13.090 | 1.496 | 38 | 401 | 1 | 40 | 7.907 | 329 | 39 | 64.819 | 4.908 | 37 | 7.753 | 200 | | | |
| 46 | 17.044 | 1.206 | 39 | 63.312 | 1.009 | 42 | 14.906 | 697 | 40 | 32.438 | 835 | 38 | 33.436 | 1.758 | | | |
| 48 | 377.635 | 319.019 | 40 | 5.418 | 217 | 44 | 7.364 | 621 | 41 | 61.461 | 53 | 39 | 11.308 | 475 | | | |
| 49 | 792 | 18 | 41 | 1.246 | 5 | 46 | 8.999 | 613 | 42 | 18.800 | 457 | 40 | 4.270 | 141 | | | |
| 52 | 106.192 | 4.445 | 42 | 28.543 | 1.065 | 48 | 8.945 | 784 | 44 | 6.664 | 131 | 41 | 49.729 | 127 | | | |
| 54 | 174.769 | 19.328 | 44 | 3.943 | 193 | 52 | 13.046 | 905 | 46 | 1.606 | 85 | 42 | 3.944 | 70 | | | |

| | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|----|------------|---------|----|-----------|--------|----|-----------|--------|----|------------|---------|----|-----------|--------|--|--|--|
| 55 | 305.675 | 117.312 | 46 | 7.127 | 632 | 54 | 190.225 | 11.531 | 48 | 14.689 | 743 | 44 | 1.457 | 40 | | | |
| 57 | 5.590 | 500 | 48 | 11.217 | 689 | 55 | 11.625 | 990 | 49 | 169 | 3 | 46 | 2.033 | 43 | | | |
| 58 | 20.832 | 968 | 49 | 720 | 28 | 56 | 5.907 | 131 | 52 | 13.858 | 611 | 48 | 15.407 | 1.334 | | | |
| 61 | 694.530 | 12.270 | 52 | 6.408 | 312 | 58 | 21.622 | 810 | 54 | 539.561 | 30.660 | 49 | 518 | 31 | | | |
| 62 | 2.417.941 | 61.776 | 53 | 2.976 | 154 | 59 | 13.847 | 1.314 | 55 | 502.784 | 252.241 | 52 | 3.093 | 244 | | | |
| 63 | 529 | 19 | 54 | 35.328 | 2.051 | 61 | 59.220 | 1.078 | 56 | 98.288 | 3.606 | 54 | 167.484 | 8.812 | | | |
| 64 | 25.321 | 563 | 55 | 40.286 | 2.872 | 62 | 1.382.873 | 33.931 | 58 | 3.069 | 63 | 55 | 2.110 | 127 | | | |
| 65 | 2.851 | 133 | 56 | 146 | 1 | 63 | 2.066 | 65 | 60 | 355 | 9 | 57 | 45.611 | 332 | | | |
| 68 | 3.930 | 195 | 58 | 79.898 | 3.081 | 64 | 35.050 | 609 | 61 | 132.315 | 3.071 | 58 | 126.712 | 5.007 | | | |
| 69 | 3.523 | 67 | 61 | 26.598 | 517 | 65 | 507 | 9 | 62 | 2.907.782 | 65.808 | 59 | 5.191 | 298 | | | |
| 70 | 1.553 | 54 | 62 | 1.073.643 | 28.471 | 66 | 580 | 4 | 63 | 6.198 | 45 | 61 | 59.990 | 1.335 | | | |
| 71 | 3.774.715 | 1.621 | 63 | 1.944 | 77 | 67 | 2.685 | 15 | 64 | 33.457 | 604 | 62 | 616.684 | 11.994 | | | |
| 73 | 1.408 | 325 | 64 | 170.053 | 6.539 | 68 | 23.702 | 171 | 66 | 3.499 | 18 | 63 | 1.434 | 43 | | | |
| 76 | 8.839 | 12 | 65 | 487 | 11 | 69 | 845 | 121 | 67 | 57.597 | 1.052 | 64 | 38.483 | 561 | | | |
| 82 | 9.710 | 115 | 68 | 13.148 | 177 | 70 | 9.575 | 545 | 68 | 27.019 | 116 | 67 | 73.405 | 1.313 | | | |
| 83 | 2.194 | 66 | 69 | 7.542 | 635 | 71 | 7.119.950 | 741 | 69 | 2.181 | 125 | 68 | 37.999 | 180 | | | |
| 84 | 463.239 | 2.980 | 70 | 155 | 6 | 73 | 2.448 | 67 | 70 | 470 | 13 | 69 | 1.186 | 222 | | | |
| 85 | 11.297.964 | 88.105 | 71 | 8.934.591 | 1.338 | 76 | 556 | 1 | 71 | 12.438.292 | 1.701 | 71 | 9.994.474 | 685 | | | |
| 87 | 9.422 | 387 | 73 | 22.928 | 637 | 82 | 2.547 | 122 | 73 | 1.638 | 108 | 73 | 14.220 | 180 | | | |
| 90 | 45.216 | 738 | 76 | 1.621 | 22 | 83 | 1.328 | 182 | 74 | 10.219 | 215 | 74 | 861 | 1 | | | |
| 91 | 6.055 | 2 | 82 | 13.691 | 257 | 84 | 190.646 | 2.218 | 76 | 1.529 | 44 | 82 | 1.480 | 11 | | | |
| 92 | 12.150 | 252 | 83 | 1.420 | 121 | 85 | 2.241.944 | 16.963 | 82 | 32.518 | 116 | 83 | 1.786 | 6 | | | |
| 94 | 25.989 | 626 | 84 | 721.073 | 7.015 | 87 | 9.952 | 167 | 84 | 261.941 | 3.625 | 84 | 155.510 | 2.288 | | | |
| 95 | 617 | 8 | 85 | 5.615.960 | 63.616 | 90 | 63.770 | 387 | 85 | 1.698.010 | 16.688 | 85 | 829.522 | 11.359 | | | |
| 96 | 6.915 | 84 | 87 | 6.701 | 61 | 94 | 7.960 | 473 | 87 | 5.019 | 179 | 87 | 6.998 | 228 | | | |
| 97 | 669 | 29 | 90 | 45.756 | 746 | 95 | 501 | 20 | 90 | 75.862 | 1.017 | 88 | 26.026 | 6 | | | |
| | | | 91 | 117 | 1 | 96 | 84.517 | 5.624 | 91 | 3.648 | 90 | 90 | 169.445 | 1.367 | | | |
| | | | 92 | 16.119 | 1.055 | | | | 92 | 17.266 | 642 | 91 | 23.303 | 40 | | | |
| | | | 94 | 10.893 | 356 | | | | 94 | 150 | 4 | 92 | 381 | 7 | | | |

| | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|----------------|----------------|--------------|----------------|----------------|--------------|----------------|----------------|--------------|----------------|----------------|--------------|----------------|----------------|--------------|----------------|----------------|
| | | | 96 | 26.163 | 2.041 | | | | 95 | 362 | 7 | 94 | 23.009 | 819 | | | |
| | | | 97 | 175 | 17 | | | | 96 | 4.833 | 100 | 95 | 372 | 8 | | | |
| | | | | | | | | | | | | 96 | 152.664 | 9.166 | | | |
| TÜRK BAYRAK AYRINTISINDA MEVCUT OLAN 2002-2012 YILLARI FASIL MİKTAR VE DOLAR BAZINDA İTHALAT BİLGİLERİ | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2002 | | | 2003 | | | 2004 | | | 2005 | | | 2006 | | | 2007 | | |
| FASIL | İTHALAT | İTHALAT | FASIL | İTHALAT | İTHALAT | FASIL | İTHALAT | İTHALAT | FASIL | İTHALAT | İTHALAT | FASIL | İTHALAT | İTHALAT | FASIL | İTHALAT | İTHALAT |
| NO | DOLAR | KG | NO | DOLAR | KG | NO | DOLAR | KG | NO | DOLAR | KG | NO | DOLAR | KG | NO | DOLAR | KG |
| 29 | 433 | 50 | 3 | 1.228 | 105 | 3 | 7.375 | 440 | 3 | 2.676 | 292 | 3 | 16.234 | 1.802 | 3 | 13.685 | 380 |
| 32 | 29.753 | 2.375 | 28 | 371 | 500 | 32 | 174.522 | 15.405 | 15 | 696 | 200 | 29 | 12.513 | 17.177 | 19 | 757 | 100 |
| 40 | 1.867 | 63 | 32 | 4.182 | 240 | 35 | 406 | 500 | 25 | 286 | 1.000 | 32 | 213.875 | 20.402 | 29 | 47.628 | 44.617 |
| 42 | 5.341 | 150 | 35 | 3.733 | 500 | 39 | 13.232 | 747 | 27 | 0 | 2.000 | 34 | 7.768 | 635 | 30 | 839.400 | 2.970 |
| 48 | 15.511 | 1.601 | 39 | 3.417 | 298 | 40 | 4.450 | 228 | 28 | 500 | 200 | 39 | 25.548 | 1.678 | 32 | 97.561 | 9.706 |
| 49 | 1.036 | 137 | 40 | 7.633 | 227 | 41 | 19.208 | 111 | 32 | 46.196 | 2.757 | 40 | 14.246 | 517 | 33 | 731 | 53 |
| 52 | 11.183 | 1.164 | 41 | 171 | 1 | 42 | 70.868 | 1.615 | 39 | 5.002 | 198 | 41 | 53.703 | 106 | 38 | 1.309 | 80 |
| 54 | 15.916 | 1.460 | 42 | 7.571 | 426 | 44 | 7.231 | 1.692 | 40 | 2.548 | 138 | 42 | 5.937 | 170 | 39 | 14.088 | 835 |
| 55 | 4.912 | 446 | 44 | 788 | 690 | 46 | 4.937 | 643 | 41 | 73.758 | 224 | 43 | 1.643 | 5 | 40 | 6.369 | 232 |
| 58 | 6.774 | 387 | 48 | 1.435 | 169 | 48 | 5.049 | 308 | 42 | 23.062 | 591 | 44 | 5.947 | 295 | 41 | 156.276 | 377 |
| 60 | 7.274 | 621 | 49 | 442 | 50 | 49 | 10.060 | 1.362 | 44 | 15.472 | 13.555 | 48 | 19.599 | 1.267 | 42 | 15.716 | 438 |
| 61 | 12.118 | 224 | 50 | 139 | 1 | 52 | 235.283 | 11.726 | 46 | 673 | 15 | 49 | 2.407 | 217 | 44 | 6.082 | 833 |
| 62 | 30.719 | 550 | 52 | 83.587 | 7.835 | 54 | 129.054 | 5.910 | 48 | 5.067 | 522 | 52 | 51.255 | 3.829 | 48 | 39.201 | 2.642 |
| 64 | 36.325 | 898 | 54 | 107.254 | 12.114 | 55 | 17.776 | 3.451 | 49 | 6.235 | 704 | 54 | 72.010 | 5.438 | 49 | 307 | 10 |
| 65 | 564 | 25 | 55 | 57.262 | 21.385 | 58 | 31.857 | 408 | 52 | 90.686 | 8.427 | 55 | 88.471 | 24.805 | 52 | 33.063 | 1.848 |
| 67 | 4.729 | 21 | 57 | 15.769 | 474 | 60 | 3.833 | 188 | 54 | 140.027 | 8.586 | 56 | 373.322 | 14.502 | 54 | 177.553 | 11.982 |
| 68 | 682 | 1 | 58 | 16.284 | 605 | 61 | 1.292.061 | 36.160 | 55 | 72.260 | 15.397 | 58 | 34.123 | 1.513 | 55 | 22.978 | 2.255 |
| 71 | 24.196 | 138 | 59 | 4.198 | 222 | 62 | 133.138 | 4.235 | 56 | 110.618 | 4.605 | 59 | 8.748 | 1.095 | 56 | 12.547 | 238 |
| 82 | 4.300 | 161 | 61 | 117.359 | 3.670 | 64 | 43.727 | 1.596 | 57 | 701 | 39 | 61 | 837.920 | 19.143 | 58 | 26.536 | 769 |
| 84 | 108.499 | 1.876 | 62 | 54.331 | 2.724 | 65 | 634 | 13 | 58 | 14.443 | 164 | 62 | 1.550.692 | 51.944 | 60 | 3.765 | 199 |
| 85 | 1.117.489 | 29.454 | 63 | 412 | 10 | 68 | 9.913 | 224 | 59 | 556 | 47 | 64 | 38.210 | 814 | 61 | 429.694 | 9.188 |
| 87 | 254 | 79 | 64 | 40.941 | 732 | 69 | 15.624 | 1.382 | 60 | 60.291 | 1.196 | 65 | 3.040 | 56 | 62 | 1.411.588 | 44.840 |

| | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|--------------|----------------|----------------|--------------|----------------|----------------|--------------|----------------|----------------|--------------|----------------|----------------|--------------|----------------|----------------|----|-----------|---------|--|
| 90 | 667.068 | 4.531 | 68 | 3.621 | 9 | 70 | 3.196 | 13 | 61 | 186.611 | 5.533 | 67 | 1.706 | 9 | 63 | 161 | 13 | |
| 92 | 8.007 | 380 | 69 | 119 | 10 | 71 | 208.622 | 936 | 62 | 173.518 | 3.931 | 68 | 21.462 | 55 | 64 | 245.562 | 14.061 | |
| 94 | 7.482 | 145 | 71 | 36.865 | 177 | 72 | 2.694 | 4.000 | 63 | 6.087 | 565 | 69 | 41.484 | 2.785 | 65 | 31.909 | 901 | |
| 98 | 889.706 | 560 | 73 | 2.224 | 94 | 73 | 6.928 | 222 | 64 | 21.178 | 503 | 70 | 3.047 | 300 | 67 | 17.882 | 133 | |
| | | | 82 | 4.676 | 187 | 76 | 5.269 | 144 | 65 | 21.556 | 414 | 71 | 398.411 | 1.687 | 68 | 42.483 | 242 | |
| | | | 83 | 3.118 | 38 | 78 | 597 | 90 | 67 | 12.099 | 67 | 73 | 17.832 | 348 | 69 | 119.930 | 5.220 | |
| | | | 84 | 673.790 | 13.983 | 83 | 165 | 34 | 68 | 13.696 | 73 | 82 | 28.327 | 697 | 70 | 2.264 | 45 | |
| | | | 85 | 4.678.617 | 102.252 | 84 | 952.689 | 15.514 | 69 | 129.691 | 10.873 | 84 | 1.435.158 | 21.297 | 71 | 2.573.322 | 2.386 | |
| | | | 87 | 21.271 | 691 | 85 | 7.939.721 | 183.111 | 70 | 2.413 | 85 | 85 | 4.370.735 | 67.446 | 73 | 867 | 6 | |
| | | | 90 | 561.562 | 7.852 | 87 | 11.483 | 433 | 71 | 321.996 | 1.321 | 87 | 61.633 | 4.223 | 76 | 4.524 | 105 | |
| | | | 94 | 5.104 | 303 | 90 | 1.014.083 | 6.067 | 73 | 17.618 | 604 | 88 | 677 | 10 | 82 | 28.918 | 475 | |
| | | | 95 | 1.397 | 35 | 91 | 823 | 35 | 82 | 5.331 | 81 | 90 | 1.288.729 | 5.344 | 83 | 1.587 | 75 | |
| | | | 96 | 2.666 | 53 | 92 | 15.148 | 859 | 83 | 2.261 | 230 | 92 | 3.474 | 179 | 84 | 1.926.966 | 33.054 | |
| | | | 98 | 542.406 | 450 | 94 | 11.657 | 557 | 84 | 1.073.964 | 19.260 | 94 | 7.475 | 285 | 85 | 6.979.793 | 158.809 | |
| | | | | | | 95 | 10.349 | 320 | 85 | 5.014.568 | 71.332 | 95 | 488 | 23 | 87 | 54.755 | 1.889 | |
| | | | | | | 96 | 3.902 | 196 | 87 | 98.624 | 7.669 | 96 | 36.566 | 1.040 | 90 | 1.546.719 | 6.069 | |
| | | | | | | 97 | 3.452 | 29 | 90 | 1.182.592 | 5.984 | 98 | 924.629 | 577 | 91 | 379 | 3 | |
| | | | | | | 98 | 561.680 | 239 | 94 | 53.782 | 2.350 | | | | 92 | 6.765 | 246 | |
| | | | | | | | | | 95 | 2.468 | 91 | | | | 94 | 427.724 | 38.488 | |
| | | | | | | | | | 96 | 1.284 | 43 | | | | 95 | 1.154 | 58 | |
| | | | | | | | | | 98 | 127.258 | 53 | | | | 96 | 21.727 | 305 | |
| | | | | | | | | | | | | | | | 98 | 535.160 | 72 | |
| 2008 | | | 2009 | | | 2010 | | | 2011 | | | 2012 | | | | | | |
| FASIL | İTHALAT | İTHALAT | FASIL | İTHALAT | İTHALAT | FASIL | İTHALAT | İTHALAT | FASIL | İTHALAT | İTHALAT | FASIL | İTHALAT | İTHALAT | | | | |
| NO | DOLAR | KG | NO | DOLAR | KG | NO | DOLAR | KG | NO | DOLAR | KG | NO | DOLAR | KG | | | | |
| 3 | 5.034 | 470 | 3 | 40.141 | 3.490 | 3 | 207.272 | 21.368 | 3 | 336.012 | 32.250 | 3 | 186.744 | 18.447 | | | | |
| 24 | 83.905 | 1.549 | 15 | 34.025 | 141 | 6 | 1.657 | 79 | 5 | 1.346 | 27 | 5 | 25.910 | 525 | | | | |
| 27 | 0 | 585 | 24 | 45.321 | 854 | 9 | 2.409 | 95 | 6 | 3.713 | 145 | 6 | 17.523 | 783 | | | | |
| 29 | 895 | 13 | 29 | 202 | 3 | 12 | 10.728 | 5 | 12 | 890 | 1 | 9 | 2.742 | 200 | | | | |

| | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|----|-----------|--------|----|-----------|--------|----|-----------|--------|----|-----------|---------|----|-----------|--------|--|--|--|
| 30 | 559.600 | 1.980 | 30 | 285.000 | 1.003 | 13 | 20.110 | 1.000 | 18 | 519 | 26 | 12 | 23.762 | 35 | | | |
| 32 | 85.027 | 6.873 | 32 | 81.953 | 6.266 | 15 | 68.187 | 185 | 20 | 1.863 | 56 | 21 | 236.681 | 3.779 | | | |
| 33 | 24.197 | 200 | 33 | 3.591 | 26 | 21 | 5.040 | 260 | 25 | 830 | 1.257 | 24 | 13.630 | 602 | | | |
| 38 | 103 | 1 | 35 | 371 | 3 | 24 | 68.696 | 892 | 28 | 601 | 10 | 29 | 9.574 | 312 | | | |
| 39 | 19.090 | 501 | 38 | 20.641 | 590 | 32 | 34.225 | 1.760 | 29 | 210 | 3 | 30 | 128.465 | 3.819 | | | |
| 40 | 10.230 | 239 | 39 | 47.480 | 2.579 | 33 | 14.995 | 432 | 32 | 38.646 | 2.274 | 32 | 75.413 | 4.790 | | | |
| 41 | 58.879 | 102 | 40 | 32.734 | 2.045 | 35 | 1.207 | 45 | 33 | 45.055 | 1.036 | 33 | 70.236 | 1.257 | | | |
| 42 | 58.597 | 1.566 | 41 | 37.794 | 113 | 38 | 29.534 | 623 | 35 | 14.991 | 182 | 34 | 854 | 12 | | | |
| 44 | 1.294 | 35 | 42 | 46.927 | 1.243 | 39 | 142.737 | 3.572 | 39 | 80.301 | 1.352 | 35 | 5.028 | 94 | | | |
| 46 | 1.144 | 35 | 44 | 62.905 | 6.315 | 40 | 28.750 | 878 | 40 | 25.610 | 933 | 37 | 853 | 1 | | | |
| 48 | 16.086 | 806 | 46 | 607 | 58 | 41 | 71.902 | 167 | 41 | 83.151 | 111 | 38 | 28.990 | 372 | | | |
| 49 | 4.817 | 96 | 48 | 31.766 | 645 | 42 | 19.820 | 672 | 42 | 126.866 | 4.777 | 39 | 30.149 | 1.050 | | | |
| 52 | 178.127 | 7.977 | 49 | 2.968 | 317 | 44 | 19.158 | 1.039 | 44 | 32.074 | 2.571 | 40 | 36.874 | 875 | | | |
| 54 | 375.773 | 27.676 | 52 | 125.967 | 4.670 | 46 | 3.278 | 95 | 46 | 7.296 | 419 | 41 | 707.236 | 1.815 | | | |
| 55 | 9.140 | 631 | 53 | 802 | 27 | 48 | 117.976 | 2.187 | 48 | 22.016 | 2.216 | 42 | 26.861 | 582 | | | |
| 56 | 101.799 | 3.272 | 54 | 506.337 | 43.179 | 50 | 280 | 3 | 49 | 400 | 48 | 43 | 407 | 16 | | | |
| 58 | 8.398 | 318 | 55 | 56.908 | 3.382 | 52 | 193.905 | 9.055 | 52 | 66.411 | 2.264 | 44 | 19.304 | 2.070 | | | |
| 61 | 749.460 | 21.209 | 56 | 476.593 | 17.634 | 53 | 1.915 | 203 | 54 | 1.519.291 | 79.964 | 46 | 2.368 | 94 | | | |
| 62 | 1.596.629 | 32.447 | 58 | 29.431 | 1.889 | 54 | 1.013.244 | 89.381 | 55 | 8.545 | 514 | 48 | 11.146 | 848 | | | |
| 63 | 3.920 | 91 | 61 | 565.263 | 16.228 | 55 | 148.764 | 21.878 | 57 | 276 | 17 | 49 | 2.991 | 213 | | | |
| 64 | 373.602 | 11.462 | 62 | 1.196.776 | 27.906 | 56 | 196.672 | 7.333 | 58 | 68.562 | 3.053 | 52 | 2.839 | 161 | | | |
| 65 | 9.450 | 123 | 63 | 922 | 56 | 57 | 1.903 | 67 | 59 | 5.568 | 20 | 54 | 499.118 | 28.728 | | | |
| 66 | 217 | 10 | 64 | 168.716 | 3.041 | 58 | 123.712 | 6.137 | 60 | 28.701 | 1.368 | 55 | 69.376 | 6.389 | | | |
| 67 | 10.761 | 157 | 65 | 23.750 | 566 | 60 | 225 | 10 | 61 | 466.572 | 10.519 | 58 | 165.256 | 14.156 | | | |
| 68 | 16.081 | 28 | 67 | 2.269 | 36 | 61 | 509.887 | 12.291 | 62 | 4.877.299 | 112.367 | 59 | 39.113 | 149 | | | |
| 69 | 74.074 | 3.985 | 68 | 15.695 | 110 | 62 | 2.631.750 | 64.138 | 63 | 14.168 | 193 | 60 | 32.553 | 2.063 | | | |
| 70 | 2.927 | 111 | 70 | 301 | 5 | 63 | 565 | 7 | 64 | 361.286 | 6.454 | 61 | 336.408 | 5.280 | | | |
| 71 | 9.824.820 | 2.270 | 71 | 928.415 | 991 | 64 | 1.156.014 | 44.813 | 65 | 6.262 | 96 | 62 | 1.419.618 | 28.422 | | | |
| 73 | 7.991 | 359 | 73 | 1.954 | 30 | 65 | 7.814 | 140 | 67 | 147.058 | 2.285 | 63 | 3.295 | 47 | | | |

| | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|----|-----------|--------|----|-----------|--------|----|-----------|--------|----|-----------|--------|----|-----------|--------|--|--|--|
| 76 | 2.033 | 20 | 82 | 10.909 | 57 | 67 | 44.985 | 840 | 68 | 20.088 | 154 | 64 | 914.667 | 22.897 | | | |
| 82 | 5.728 | 61 | 84 | 767.010 | 10.153 | 68 | 32.284 | 123 | 69 | 78.434 | 3.876 | 67 | 404.249 | 6.172 | | | |
| 83 | 5.446 | 21 | 85 | 3.537.915 | 32.305 | 69 | 292 | 5 | 70 | 16.664 | 180 | 68 | 48.568 | 298 | | | |
| 84 | 1.786.388 | 34.368 | 87 | 7.253 | 216 | 70 | 34.191 | 21.889 | 71 | 2.693.921 | 2.747 | 69 | 9.662 | 158 | | | |
| 85 | 5.062.552 | 47.705 | 90 | 1.860.706 | 6.176 | 71 | 1.688.951 | 954 | 72 | 8.851 | 807 | 70 | 23.666 | 478 | | | |
| 87 | 53.937 | 2.089 | 92 | 7.852 | 92 | 73 | 20.706 | 233 | 73 | 10.852 | 232 | 71 | 172.913 | 1.163 | | | |
| 90 | 1.799.263 | 6.673 | 94 | 18.021 | 709 | 82 | 45.702 | 391 | 76 | 667 | 15 | 73 | 6.148 | 106 | | | |
| 91 | 158 | 1 | 95 | 940 | 20 | 83 | 313 | 5 | 82 | 10.792 | 119 | 76 | 1.399 | 214 | | | |
| 92 | 881 | 24 | 96 | 1.197 | 28 | 84 | 1.235.934 | 18.676 | 83 | 350 | 7 | 82 | 1.980 | 54 | | | |
| 94 | 24.641 | 2.201 | 98 | 7.800 | 3 | 85 | 5.924.451 | 82.503 | 84 | 1.029.661 | 11.207 | 83 | 1.440 | 17 | | | |
| 95 | 230 | 6 | | | | 87 | 7.831 | 188 | 85 | 8.346.636 | 81.636 | 84 | 1.277.129 | 13.741 | | | |
| 96 | 2.518 | 130 | | | | 90 | 2.279.629 | 11.314 | 87 | 30.378 | 1.781 | 85 | 9.268.710 | 82.266 | | | |
| 98 | 354.780 | 565 | | | | 91 | 196 | 1 | 90 | 2.423.275 | 8.536 | 87 | 23.187 | 776 | | | |
| | | | | | | 92 | 3.312 | 50 | 91 | 12.449 | 336 | 88 | 3.803 | 3 | | | |
| | | | | | | 94 | 37.281 | 1.924 | 92 | 25.160 | 1.227 | 90 | 2.237.590 | 11.088 | | | |
| | | | | | | 95 | 1.251 | 30 | 94 | 13.756 | 688 | 92 | 16.551 | 151 | | | |
| | | | | | | 96 | 51.692 | 3.059 | 95 | 4.865 | 143 | 94 | 7.227 | 289 | | | |
| | | | | | | 98 | 189.714 | 221 | 96 | 40.095 | 1.768 | 95 | 528 | 9 | | | |
| | | | | | | | | | 97 | 6.432 | 42 | 96 | 26.932 | 1.069 | | | |
| | | | | | | | | | 98 | 100.400 | 25 | | | | | | |

YABANCI BAYRAK AYRINTISINDA MEVCUT OLAN 2002-2012 YILLARI FASIL MİKTAR VE DOLAR BAZINDA İTHALAT BİLGİLERİ

| 2002 | | | 2003 | | | 2004 | | | 2005 | | | 2006 | | | 2007 | | |
|-------|---------|---------|-------|---------|---------|-------|---------|---------|-------|---------|---------|-------|---------|---------|-------|---------|---------|
| FASIL | İTHALAT | İTHALAT | FASIL | İTHALAT | İTHALAT | FASIL | İTHALAT | İTHALAT | FASIL | İTHALAT | İTHALAT | FASIL | İTHALAT | İTHALAT | FASIL | İTHALAT | İTHALAT |
| NO | DOLAR | KG | NO | DOLAR | KG | NO | DOLAR | KG | NO | DOLAR | KG | NO | DOLAR | KG | NO | DOLAR | KG |
| 32 | 36.625 | 2.678 | 6 | 1.039 | 40 | 3 | 7.576 | 1.440 | 3 | 9.665 | 555 | 3 | 21.915 | 1.250 | 3 | 41.570 | 4.579 |
| 34 | 249 | 3 | 29 | 742 | 70 | 17 | 19.686 | 2.722 | 6 | 385 | 24 | 29 | 322 | 3 | 9 | 4.290 | 150 |
| 39 | 3.208 | 121 | 32 | 111.391 | 9.568 | 29 | 10.880 | 17.000 | 9 | 3.407 | 200 | 32 | 54.082 | 3.047 | 11 | 745 | 100 |
| 44 | 39.145 | 12.888 | 33 | 818 | 28 | 30 | 10.650 | 30 | 32 | 30.686 | 2.072 | 34 | 157 | 3 | 28 | 162 | 1 |
| 46 | 460 | 32 | 34 | 112 | 90 | 32 | 50.879 | 3.152 | 38 | 12.290 | 17.025 | 39 | 42.706 | 3.373 | 29 | 156 | 1 |

| | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|----|---------|-------|----|---------|--------|----|-----------|--------|----|-----------|--------|----|-----------|---------|----|-----------|---------|
| 48 | 6.710 | 813 | 38 | 2.274 | 306 | 34 | 987 | 50 | 39 | 52.127 | 3.436 | 40 | 660 | 32 | 32 | 6.823 | 174 |
| 52 | 4.417 | 490 | 39 | 14.098 | 1.452 | 39 | 27.127 | 1.008 | 40 | 3.831 | 144 | 41 | 9.758 | 25 | 33 | 3.353 | 100 |
| 54 | 54.640 | 6.141 | 40 | 8.871 | 990 | 40 | 342 | 40 | 41 | 292.912 | 427 | 42 | 2.671 | 86 | 38 | 17.770 | 35.315 |
| 55 | 36.348 | 3.541 | 42 | 956 | 10 | 41 | 2.221 | 5 | 42 | 31.691 | 1.524 | 44 | 18.697 | 2.134 | 39 | 33.701 | 3.005 |
| 58 | 152.989 | 6.709 | 44 | 545 | 18 | 42 | 9.563 | 355 | 44 | 9.910 | 1.216 | 46 | 1.217 | 43 | 40 | 39.679 | 12.287 |
| 59 | 14.766 | 1.400 | 46 | 965 | 33 | 44 | 1.391 | 560 | 46 | 2.475 | 96 | 48 | 5.099 | 634 | 41 | 3.926 | 8 |
| 61 | 35.263 | 1.080 | 48 | 1.150 | 116 | 48 | 1.522 | 309 | 48 | 4.702 | 843 | 49 | 301 | 10 | 42 | 10.058 | 452 |
| 62 | 87.532 | 2.206 | 49 | 8.237 | 90 | 52 | 35.480 | 2.787 | 52 | 7.017 | 402 | 52 | 16.733 | 2.698 | 44 | 6.313 | 580 |
| 64 | 61.393 | 1.437 | 52 | 34.120 | 2.728 | 54 | 30.568 | 1.444 | 54 | 90.346 | 5.755 | 54 | 103.622 | 6.161 | 46 | 3.278 | 206 |
| 65 | 309 | 7 | 53 | 169.197 | 10.000 | 55 | 312 | 30 | 55 | 17.204 | 1.738 | 55 | 2.953 | 418 | 48 | 5.377 | 539 |
| 67 | 177 | 2 | 54 | 52.931 | 4.454 | 58 | 83.837 | 914 | 58 | 18.500 | 117 | 58 | 53.254 | 2.534 | 51 | 134.681 | 9.090 |
| 68 | 624 | 1 | 55 | 5.391 | 567 | 59 | 238 | 22 | 59 | 593 | 65 | 59 | 422 | 30 | 52 | 12.897 | 791 |
| 73 | 455 | 39 | 58 | 33.103 | 2.084 | 60 | 13.249 | 1.125 | 60 | 5.134 | 243 | 61 | 460.189 | 12.887 | 53 | 255 | 18 |
| 84 | 280.734 | 3.777 | 59 | 295 | 190 | 61 | 344.437 | 10.729 | 61 | 136.255 | 4.058 | 62 | 716.467 | 20.859 | 54 | 189.546 | 12.209 |
| 85 | 526.533 | 3.188 | 61 | 740.874 | 32.934 | 62 | 130.983 | 3.879 | 62 | 269.844 | 10.479 | 63 | 160 | 2 | 55 | 200.928 | 127.691 |
| 87 | 8.172 | 322 | 62 | 49.385 | 4.211 | 63 | 422 | 20 | 64 | 34.431 | 749 | 64 | 2.058 | 80 | 58 | 8.239 | 235 |
| 90 | 6.308 | 22 | 64 | 76.972 | 2.316 | 64 | 37.644 | 710 | 65 | 493 | 6 | 65 | 1.409 | 31 | 59 | 18.617 | 1.504 |
| 91 | 2.051 | 6 | 65 | 996 | 18 | 65 | 109 | 1 | 68 | 517 | 2 | 68 | 3.447 | 6 | 60 | 13.499 | 733 |
| 94 | 6.140 | 630 | 67 | 1.736 | 28 | 68 | 5.094 | 20 | 70 | 26.774 | 491 | 69 | 1.107 | 36 | 61 | 1.537.003 | 37.894 |
| 95 | 1.273 | 10 | 68 | 1.575 | 5 | 70 | 6.973 | 250 | 71 | 136.791 | 267 | 70 | 4.847 | 147 | 62 | 1.800.839 | 48.519 |
| 96 | 2.185 | 23 | 69 | 2.522 | 156 | 71 | 80.549 | 299 | 73 | 928 | 47 | 71 | 1.744.030 | 3.779 | 63 | 1.541 | 26 |
| | | | 71 | 121.379 | 599 | 73 | 1.139 | 50 | 76 | 3.633 | 70 | 73 | 3.064 | 140 | 64 | 49.485 | 1.120 |
| | | | 82 | 4.934 | 107 | 76 | 24.302 | 221 | 83 | 175 | 12 | 76 | 986 | 6 | 65 | 6.458 | 151 |
| | | | 83 | 463 | 3 | 84 | 761.275 | 6.669 | 84 | 473.720 | 5.762 | 82 | 3.165 | 45 | 68 | 1.306 | 1 |
| | | | 84 | 204.768 | 2.995 | 85 | 1.728.613 | 22.195 | 85 | 2.863.461 | 44.593 | 84 | 863.107 | 9.295 | 70 | 1.229 | 49 |
| | | | 85 | 867.120 | 14.387 | 87 | 20.356 | 1.222 | 87 | 13.872 | 565 | 85 | 6.646.019 | 136.402 | 71 | 4.330.165 | 3.154 |
| | | | 90 | 63.066 | 4.944 | 90 | 14.647 | 33 | 90 | 298.316 | 2.488 | 87 | 11.484 | 427 | 73 | 10.406 | 363 |
| | | | 94 | 2.731 | 206 | 94 | 75.946 | 4.233 | 91 | 161 | 5 | 90 | 39.658 | 1.027 | 82 | 2.250 | 19 |
| | | | 95 | 3.363 | 71 | 96 | 7.844 | 627 | 92 | 1.269 | 17 | 92 | 2.676 | 29 | 84 | 572.254 | 9.883 |

| | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|--------------|----------------|----------------|--------------|----------------|----------------|--------------|----------------|----------------|--------------|----------------|----------------|--------------|----------------|----------------|----|-----------|--------|
| | | | 96 | 52.311 | 2.765 | 98 | 28.273 | 6 | 94 | 139.895 | 10.895 | 94 | 2.678 | 69 | 85 | 6.460.939 | 84.749 |
| | | | | | | | | | 96 | 53.612 | 2.650 | 95 | 684 | 29 | 87 | 22.761 | 2.343 |
| | | | | | | | | | | | | 96 | 35.468 | 5.831 | 90 | 24.198 | 368 |
| | | | | | | | | | | | | 97 | 5.046 | 2 | 91 | 307 | 2 |
| | | | | | | | | | | | | | | | 92 | 1.816 | 25 |
| | | | | | | | | | | | | | | | 94 | 16.789 | 777 |
| | | | | | | | | | | | | | | | 95 | 2.222 | 54 |
| | | | | | | | | | | | | | | | 96 | 67.089 | 2.018 |
| | | | | | | | | | | | | | | | 97 | 15.207 | 705 |
| | | | | | | | | | | | | | | | 98 | 1.130 | 2 |
| 2008 | | | 2009 | | | 2010 | | | 2011 | | | 2012 | | | | | |
| FASIL | İTHALAT | İTHALAT | FASIL | İTHALAT | İTHALAT | FASIL | İTHALAT | İTHALAT | FASIL | İTHALAT | İTHALAT | FASIL | İTHALAT | İTHALAT | | | |
| NO | DOLAR | KG | NO | DOLAR | KG | NO | DOLAR | KG | NO | DOLAR | KG | NO | DOLAR | KG | | | |
| 3 | 29.146 | 2.923 | 3 | 53.626 | 3.612 | 3 | 48.130 | 5.528 | 3 | 158.455 | 16.636 | 3 | 106.599 | 9.512 | | | |
| 21 | 768 | 11 | 9 | 6.936 | 175 | 13 | 1.921 | 60 | 15 | 1.913 | 150 | 9 | 100 | 37 | | | |
| 29 | 38.019 | 20.000 | 21 | 3.261 | 224 | 18 | 166.636 | 50.000 | 21 | 792 | 7 | 21 | 840 | 20 | | | |
| 32 | 740 | 37 | 24 | 8.676 | 163 | 24 | 13.560 | 640 | 24 | 9.320 | 1.000 | 25 | 352 | 45 | | | |
| 33 | 2.107 | 29 | 28 | 8.869 | 2 | 28 | 353 | 3 | 25 | 945 | 250 | 29 | 338 | 3 | | | |
| 38 | 36.363 | 32.000 | 29 | 166 | 4 | 32 | 54.586 | 3.000 | 29 | 2.094 | 80 | 30 | 150.850 | 4.069 | | | |
| 39 | 27.908 | 2.740 | 30 | 285.000 | 1.123 | 33 | 22.029 | 261 | 32 | 76.308 | 3.676 | 32 | 154.081 | 7.750 | | | |
| 40 | 4.372 | 144 | 32 | 2.301 | 250 | 34 | 1.290 | 43 | 33 | 34.349 | 342 | 33 | 98.134 | 2.225 | | | |
| 41 | 1.701 | 4 | 33 | 10.594 | 205 | 38 | 58.918 | 1.255 | 34 | 607 | 17 | 34 | 12.203 | 720 | | | |
| 42 | 17.312 | 462 | 34 | 358 | 40 | 39 | 63.609 | 1.889 | 35 | 31.106 | 650 | 35 | 360 | 7 | | | |
| 44 | 13.090 | 1.496 | 38 | 401 | 1 | 40 | 7.907 | 329 | 39 | 64.819 | 4.908 | 37 | 7.753 | 200 | | | |
| 46 | 17.044 | 1.206 | 39 | 63.312 | 1.009 | 42 | 14.906 | 697 | 40 | 32.438 | 835 | 38 | 33.436 | 1.758 | | | |
| 48 | 377.635 | 319.019 | 40 | 5.418 | 217 | 44 | 7.364 | 621 | 41 | 61.461 | 53 | 39 | 11.308 | 475 | | | |
| 49 | 792 | 18 | 41 | 1.246 | 5 | 46 | 8.999 | 613 | 42 | 18.800 | 457 | 40 | 4.270 | 141 | | | |
| 52 | 106.192 | 4.445 | 42 | 28.543 | 1.065 | 48 | 8.945 | 784 | 44 | 6.664 | 131 | 41 | 49.729 | 127 | | | |
| 54 | 174.769 | 19.328 | 44 | 3.943 | 193 | 52 | 13.046 | 905 | 46 | 1.606 | 85 | 42 | 3.944 | 70 | | | |

| | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|----|------------|---------|----|-----------|--------|----|-----------|--------|----|------------|---------|----|-----------|--------|--|--|--|
| 55 | 305.675 | 117.312 | 46 | 7.127 | 632 | 54 | 190.225 | 11.531 | 48 | 14.689 | 743 | 44 | 1.457 | 40 | | | |
| 57 | 5.590 | 500 | 48 | 11.217 | 689 | 55 | 11.625 | 990 | 49 | 169 | 3 | 46 | 2.033 | 43 | | | |
| 58 | 20.832 | 968 | 49 | 720 | 28 | 56 | 5.907 | 131 | 52 | 13.858 | 611 | 48 | 15.407 | 1.334 | | | |
| 61 | 694.530 | 12.270 | 52 | 6.408 | 312 | 58 | 21.622 | 810 | 54 | 539.561 | 30.660 | 49 | 518 | 31 | | | |
| 62 | 2.417.941 | 61.776 | 53 | 2.976 | 154 | 59 | 13.847 | 1.314 | 55 | 502.784 | 252.241 | 52 | 3.093 | 244 | | | |
| 63 | 529 | 19 | 54 | 35.328 | 2.051 | 61 | 59.220 | 1.078 | 56 | 98.288 | 3.606 | 54 | 167.484 | 8.812 | | | |
| 64 | 25.321 | 563 | 55 | 40.286 | 2.872 | 62 | 1.382.873 | 33.931 | 58 | 3.069 | 63 | 55 | 2.110 | 127 | | | |
| 65 | 2.851 | 133 | 56 | 146 | 1 | 63 | 2.066 | 65 | 60 | 355 | 9 | 57 | 45.611 | 332 | | | |
| 68 | 3.930 | 195 | 58 | 79.898 | 3.081 | 64 | 35.050 | 609 | 61 | 132.315 | 3.071 | 58 | 126.712 | 5.007 | | | |
| 69 | 3.523 | 67 | 61 | 26.598 | 517 | 65 | 507 | 9 | 62 | 2.907.782 | 65.808 | 59 | 5.191 | 298 | | | |
| 70 | 1.553 | 54 | 62 | 1.073.643 | 28.471 | 66 | 580 | 4 | 63 | 6.198 | 45 | 61 | 59.990 | 1.335 | | | |
| 71 | 3.774.715 | 1.621 | 63 | 1.944 | 77 | 67 | 2.685 | 15 | 64 | 33.457 | 604 | 62 | 616.684 | 11.994 | | | |
| 73 | 1.408 | 325 | 64 | 170.053 | 6.539 | 68 | 23.702 | 171 | 66 | 3.499 | 18 | 63 | 1.434 | 43 | | | |
| 76 | 8.839 | 12 | 65 | 487 | 11 | 69 | 845 | 121 | 67 | 57.597 | 1.052 | 64 | 38.483 | 561 | | | |
| 82 | 9.710 | 115 | 68 | 13.148 | 177 | 70 | 9.575 | 545 | 68 | 27.019 | 116 | 67 | 73.405 | 1.313 | | | |
| 83 | 2.194 | 66 | 69 | 7.542 | 635 | 71 | 7.119.950 | 741 | 69 | 2.181 | 125 | 68 | 37.999 | 180 | | | |
| 84 | 463.239 | 2.980 | 70 | 155 | 6 | 73 | 2.448 | 67 | 70 | 470 | 13 | 69 | 1.186 | 222 | | | |
| 85 | 11.297.964 | 88.105 | 71 | 8.934.591 | 1.338 | 76 | 556 | 1 | 71 | 12.438.292 | 1.701 | 71 | 9.994.474 | 685 | | | |
| 87 | 9.422 | 387 | 73 | 22.928 | 637 | 82 | 2.547 | 122 | 73 | 1.638 | 108 | 73 | 14.220 | 180 | | | |
| 90 | 45.216 | 738 | 76 | 1.621 | 22 | 83 | 1.328 | 182 | 74 | 10.219 | 215 | 74 | 861 | 1 | | | |
| 91 | 6.055 | 2 | 82 | 13.691 | 257 | 84 | 190.646 | 2.218 | 76 | 1.529 | 44 | 82 | 1.480 | 11 | | | |
| 92 | 12.150 | 252 | 83 | 1.420 | 121 | 85 | 2.241.944 | 16.963 | 82 | 32.518 | 116 | 83 | 1.786 | 6 | | | |
| 94 | 25.989 | 626 | 84 | 721.073 | 7.015 | 87 | 9.952 | 167 | 84 | 261.941 | 3.625 | 84 | 155.510 | 2.288 | | | |
| 95 | 617 | 8 | 85 | 5.615.960 | 63.616 | 90 | 63.770 | 387 | 85 | 1.698.010 | 16.688 | 85 | 829.522 | 11.359 | | | |
| 96 | 6.915 | 84 | 87 | 6.701 | 61 | 94 | 7.960 | 473 | 87 | 5.019 | 179 | 87 | 6.998 | 228 | | | |
| 97 | 669 | 29 | 90 | 45.756 | 746 | 95 | 501 | 20 | 90 | 75.862 | 1.017 | 88 | 26.026 | 6 | | | |
| | | | 91 | 117 | 1 | 96 | 84.517 | 5.624 | 91 | 3.648 | 90 | 90 | 169.445 | 1.367 | | | |
| | | | 92 | 16.119 | 1.055 | | | | 92 | 17.266 | 642 | 91 | 23.303 | 40 | | | |
| | | | 94 | 10.893 | 356 | | | | 94 | 150 | 4 | 92 | 381 | 7 | | | |

| | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|--|--|--|----|--------|-------|--|--|--|----|-------|-----|----|---------|-------|--|--|--|
| | | | 96 | 26.163 | 2.041 | | | | 95 | 362 | 7 | 94 | 23.009 | 819 | | | |
| | | | 97 | 175 | 17 | | | | 96 | 4.833 | 100 | 95 | 372 | 8 | | | |
| | | | | | | | | | | | | 96 | 152.664 | 9.166 | | | |

Kaynak: T.C. Türkiye İstatistik Kurumu Başkanlığı Bilgi Dağıtım ve İletişim Daire Başkanlığı(bilgi@tuik.gov.tr), D-8 üyesi ülkelerden, havayoluyla gerçekleşmiş olan Türk ve yabancı bayrak ayrıntısında mevcut olan 2002-2012 yılları ithalat, ihracat bilgileri fasıl, miktar ve dolar bazında elektronik ortamda istatistiki bilgi talebi, Ali İbrahim Murat Aşkın'a kişisel e-posta (murataskin@gmail.com). (20 Mart 2013).

EK-4: Türkiye'nin İran'a Havayoluyla Gerçekleşmiş Olan Türk ve Yabancı Bayrak Ayrıntısında Mevcut Olan 2002-2012 Yılları Fasil, Miktar ve Dolar Bazında İhracat ve İthalat Bilgileri

| TÜRK BAYRAK AYRINTISINDA MEVCUT OLAN 2002-2012 YILLARI FASIL MİKTAR VE DOLAR BAZINDA İHRACAT BİLGİLERİ | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|--|---------|---------|-------|---------|---------|-------|---------|---------|-------|---------|---------|-------|---------|---------|-------|-----------|---------|
| 2002 | | | 2003 | | | 2004 | | | 2005 | | | 2006 | | | 2007 | | |
| FASIL | İHRACAT | İHRACAT | FASIL | İHRACAT | İHRACAT | FASIL | İHRACAT | İHRACAT | FASIL | İHRACAT | İHRACAT | FASIL | İHRACAT | İHRACAT | FASIL | İHRACAT | İHRACAT |
| NO | DOLAR | KG | NO | DOLAR | KG | NO | DOLAR | KG | NO | DOLAR | KG | NO | DOLAR | KG | NO | DOLAR | KG |
| 12 | 5.595 | 5 | 13 | 359 | 300 | 11 | 730 | 331 | 18 | 200 | 63 | 12 | 3.750 | 5 | 18 | 420 | 106 |
| 13 | 166 | 20 | 21 | 118 | 20 | 13 | 924 | 22 | 21 | 2.479 | 956 | 29 | 84.373 | 903 | 21 | 121 | 36 |
| 17 | 437 | 107 | 25 | 710 | 2.000 | 21 | 1.736 | 250 | 28 | 250 | 50 | 32 | 52.279 | 3.614 | 24 | 4.797.829 | 713.897 |
| 25 | 3.352 | 35.115 | 32 | 21.075 | 2.696 | 25 | 222 | 2.500 | 29 | 1.948 | 5 | 33 | 1.362 | 139 | 25 | 693 | 113 |
| 28 | 73.916 | 180.520 | 33 | 4.407 | 765 | 27 | 1.015 | 25 | 30 | 3.283 | 5 | 34 | 940 | 240 | 27 | 3.310 | 54 |
| 29 | 585 | 1 | 34 | 1.158 | 2.220 | 28 | 981 | 5 | 32 | 163.220 | 5.567 | 35 | 1.326 | 430 | 28 | 132.052 | 405 |
| 30 | 605 | 11 | 35 | 1.267 | 3 | 29 | 25.724 | 80 | 33 | 3.982 | 340 | 38 | 69.194 | 646 | 29 | 30.193 | 75 |
| 32 | 6.593 | 532 | 37 | 20.910 | 945 | 30 | 59.669 | 224 | 35 | 11.871 | 1.654 | 39 | 21.284 | 3.743 | 30 | 1.051.799 | 3.326 |
| 35 | 31.604 | 476 | 38 | 15.280 | 1.288 | 32 | 72.801 | 2.762 | 37 | 2.239 | 125 | 40 | 5.430 | 130 | 32 | 95.332 | 2.313 |
| 37 | 4.982 | 394 | 39 | 92.532 | 6.552 | 33 | 109 | 60 | 38 | 61.266 | 2.060 | 42 | 185 | 24 | 34 | 7.961 | 278 |
| 38 | 14.305 | 917 | 40 | 21.514 | 827 | 34 | 387 | 180 | 39 | 22.441 | 3.619 | 48 | 17.829 | 3.819 | 35 | 3.719 | 50 |
| 39 | 19.929 | 2.179 | 44 | 34.490 | 76.920 | 35 | 5.026 | 827 | 40 | 33.437 | 2.064 | 49 | 14.693 | 3.119 | 37 | 20.879 | 640 |
| 40 | 53.353 | 5.913 | 48 | 21.381 | 18.550 | 37 | 748 | 163 | 42 | 632 | 46 | 54 | 5.137 | 350 | 38 | 20.677 | 1.895 |
| 42 | 247 | 43 | 49 | 2.551 | 974 | 38 | 6.168 | 2.056 | 44 | 4.112 | 2.920 | 59 | 673 | 40 | 39 | 59.093 | 3.828 |
| 48 | 61.428 | 6.145 | 52 | 6.925 | 612 | 39 | 23.293 | 4.868 | 48 | 18.893 | 3.949 | 61 | 5.619 | 415 | 40 | 123.804 | 6.052 |
| 49 | 14.798 | 1.799 | 55 | 135.437 | 99.696 | 40 | 29.170 | 863 | 49 | 1.702 | 1.165 | 62 | 30.754 | 1.504 | 42 | 6.882 | 338 |
| 52 | 6.598 | 568 | 57 | 17.124 | 1.638 | 44 | 3.338 | 260 | 52 | 3.303 | 324 | 63 | 128.460 | 26.494 | 48 | 95.335 | 15.466 |
| 54 | 4.488 | 250 | 61 | 11.640 | 1.589 | 48 | 19.267 | 3.617 | 54 | 9.678 | 2.161 | 64 | 1.396 | 332 | 49 | 5.636 | 2.014 |
| 55 | 13.240 | 870 | 62 | 99.696 | 8.389 | 49 | 4.128 | 1.688 | 55 | 32.806 | 2.490 | 68 | 12.417 | 517 | 52 | 19.161 | 1.048 |
| 59 | 2.636 | 75 | 63 | 1.784 | 110 | 52 | 8.036 | 653 | 57 | 30.121 | 3.177 | 70 | 927 | 15 | 54 | 195.462 | 9.376 |
| 60 | 6.000 | 2.021 | 64 | 7.160 | 1.157 | 54 | 6.111 | 568 | 58 | 1.183 | 452 | 71 | 181.038 | 10 | 56 | 246 | 44 |

| | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|----|------------|--------|----|---------|--------|----|-----------|--------|----|---------|--------|----|---------|--------|----|-----------|---------|
| 61 | 6.611 | 650 | 65 | 129 | 8 | 55 | 67.961 | 4.351 | 61 | 13.296 | 812 | 73 | 18.109 | 1.296 | 57 | 3.953 | 550 |
| 62 | 49.449 | 4.648 | 68 | 307 | 67 | 56 | 992 | 51 | 62 | 123.659 | 13.282 | 76 | 3.025 | 219 | 58 | 7.192 | 82 |
| 63 | 790 | 117 | 70 | 2.400 | 400 | 57 | 5.335 | 287 | 64 | 40.225 | 1.708 | 82 | 17.291 | 84 | 59 | 21.564 | 1.183 |
| 64 | 7.346 | 416 | 71 | 385.001 | 660 | 58 | 915 | 128 | 68 | 18.904 | 977 | 83 | 10.152 | 552 | 61 | 3.925 | 252 |
| 68 | 2.008 | 29 | 72 | 2.829 | 946 | 59 | 8.588 | 7.335 | 69 | 1.559 | 800 | 84 | 323.212 | 28.059 | 62 | 84.924 | 3.734 |
| 69 | 11.687 | 1.401 | 73 | 110.093 | 10.833 | 61 | 560 | 75 | 70 | 801 | 55 | 85 | 644.497 | 5.578 | 63 | 450 | 16 |
| 71 | 161.957 | 769 | 76 | 23.787 | 1.906 | 62 | 3.368 | 322 | 71 | 656.944 | 56 | 87 | 56.254 | 4.526 | 64 | 6.139 | 644 |
| 72 | 315 | 15 | 82 | 25.395 | 560 | 63 | 6.401 | 552 | 72 | 154 | 205 | 88 | 30.974 | 706 | 68 | 122.979 | 6.935 |
| 73 | 7.274 | 1.553 | 83 | 1.682 | 92 | 64 | 1.306 | 15 | 73 | 16.041 | 3.000 | 90 | 458.578 | 1.575 | 69 | 26.028 | 214 |
| 74 | 131 | 190 | 84 | 396.802 | 19.653 | 65 | 141 | 125 | 74 | 2.404 | 148 | 93 | 2.502 | 33 | 70 | 1.200 | 684 |
| 76 | 499 | 43 | 85 | 135.188 | 4.560 | 68 | 17.054 | 98 | 76 | 6.872 | 507 | 94 | 3.199 | 463 | 71 | 816.738 | 48 |
| 82 | 19.026 | 313 | 87 | 9.160 | 775 | 70 | 153 | 90 | 79 | 1.964 | 230 | 96 | 5.826 | 679 | 72 | 92.509 | 164.359 |
| 83 | 1.741 | 196 | 90 | 174.893 | 1.798 | 71 | 1.200.781 | 106 | 82 | 153.542 | 964 | | | | 73 | 33.017 | 2.185 |
| 84 | 277.446 | 33.631 | 94 | 1.371 | 132 | 73 | 32.851 | 4.633 | 83 | 42.045 | 2.582 | | | | 74 | 5.519 | 220 |
| 85 | 100.054 | 4.993 | 96 | 3.799 | 561 | 74 | 2.383 | 95 | 84 | 417.697 | 31.746 | | | | 76 | 248 | 37 |
| 87 | 11.817 | 2.282 | | | | 76 | 6.854 | 633 | 85 | 469.812 | 6.522 | | | | 82 | 43.128 | 101 |
| 88 | 21.043.786 | 78.314 | | | | 82 | 19.650 | 150 | 86 | 6.848 | 1.120 | | | | 83 | 47.222 | 2.310 |
| 90 | 56.992 | 997 | | | | 83 | 14.083 | 800 | 87 | 37.730 | 4.501 | | | | 84 | 1.666.493 | 24.480 |
| 91 | 579 | 35 | | | | 84 | 416.053 | 20.964 | 88 | 20.512 | 1.725 | | | | 85 | 756.688 | 13.395 |
| 94 | 1.718 | 489 | | | | 85 | 292.214 | 8.208 | 90 | 480.626 | 3.261 | | | | 87 | 48.940 | 2.574 |
| 95 | 1.050 | 35 | | | | 87 | 19.485 | 1.600 | 91 | 14.760 | 278 | | | | 88 | 548.768 | 4.620 |
| 96 | 828 | 52 | | | | 90 | 144.952 | 2.320 | 93 | 673 | 2 | | | | 90 | 505.206 | 2.444 |
| | | | | | | 91 | 3.959 | 90 | 94 | 116.860 | 24.113 | | | | 91 | 7.819 | 140 |
| | | | | | | 94 | 1.020 | 180 | 96 | 17.885 | 857 | | | | 94 | 102.429 | 10.217 |
| | | | | | | 95 | 200 | 32 | 98 | 10.418 | 1.100 | | | | 96 | 23.413 | 1.317 |
| | | | | | | 96 | 11.788 | 476 | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | |

| 2008 | | | 2009 | | | 2010 | | | 2011 | | | 2012 | | | | | |
|-------|---------|---------|-------|-----------|---------|-------|-----------|---------|-------|-----------|---------|-------|------------|---------|--|--|--|
| FASIL | İHRACAT | İHRACAT | FASIL | İHRACAT | İHRACAT | FASIL | İHRACAT | İHRACAT | FASIL | İHRACAT | İHRACAT | FASIL | İHRACAT | İHRACAT | | | |
| NO | DOLAR | KG | NO | DOLAR | KG | NO | DOLAR | KG | NO | DOLAR | KG | NO | DOLAR | KG | | | |
| 24 | 107 | 8 | 12 | 254.973 | 116 | 10 | 202 | 224 | 10 | 1.258 | 395 | 10 | 1.500 | 288 | | | |
| 28 | 44.662 | 18 | 20 | 894 | 390 | 12 | 151.122 | 100 | 12 | 18.104 | 110 | 12 | 27.670 | 431 | | | |
| 29 | 3.271 | 5 | 21 | 274 | 52 | 15 | 647 | 2 | 15 | 187 | 45 | 16 | 13.210 | 101 | | | |
| 30 | 561.297 | 5.208 | 24 | 192.157 | 14.454 | 20 | 1.259 | 650 | 18 | 4.945 | 432 | 21 | 751 | 50 | | | |
| 32 | 22.350 | 1.010 | 27 | 15.286 | 33.506 | 21 | 3.443 | 285 | 19 | 333 | 476 | 25 | 164 | 85 | | | |
| 35 | 710 | 1 | 28 | 486.523 | 189 | 24 | 220.794 | 16.200 | 21 | 2.119 | 394 | 27 | 1.051.344 | 961.647 | | | |
| 38 | 52.511 | 446 | 29 | 2.949 | 108 | 25 | 140 | 250 | 24 | 4.814 | 108 | 28 | 2.181.889 | 2.356 | | | |
| 39 | 45.109 | 1.474 | 30 | 2.033.066 | 9.601 | 27 | 28.508 | 840 | 27 | 230 | 8 | 29 | 3.519 | 110 | | | |
| 40 | 26.157 | 447 | 32 | 5.818 | 282 | 28 | 1.857.500 | 555 | 28 | 2.533.746 | 670 | 30 | 31.463.050 | 104.939 | | | |
| 48 | 14.269 | 903 | 34 | 13.380 | 454 | 29 | 391 | 50 | 29 | 507.679 | 1.751 | 32 | 788.838 | 644 | | | |
| 49 | 14.941 | 2.888 | 35 | 4.162 | 1.261 | 30 | 4.906.521 | 23.500 | 30 | 7.406.272 | 59.225 | 33 | 71.276 | 3.764 | | | |
| 54 | 16.265 | 310 | 37 | 26.646 | 90 | 32 | 665.758 | 1.062 | 32 | 670.240 | 739 | 34 | 6.743 | 496 | | | |
| 56 | 248 | 78 | 38 | 144.200 | 464 | 33 | 18.675 | 524 | 33 | 8.867 | 1.214 | 35 | 210.732 | 4.889 | | | |
| 57 | 1.400 | 33 | 39 | 40.773 | 3.016 | 34 | 37.937 | 3.322 | 34 | 35.538 | 1.827 | 37 | 12.044 | 940 | | | |
| 59 | 3.311 | 23 | 40 | 21.068 | 1.995 | 35 | 12.032 | 277 | 35 | 32.912 | 1.390 | 38 | 346.764 | 903 | | | |
| 61 | 12.466 | 327 | 42 | 1.577 | 127 | 37 | 49.878 | 2.240 | 37 | 2.170 | 108 | 39 | 306.923 | 16.034 | | | |
| 64 | 579 | 316 | 44 | 110 | 310 | 38 | 180.550 | 1.940 | 38 | 704.799 | 8.517 | 40 | 482.273 | 16.790 | | | |
| 68 | 23.305 | 1.402 | 48 | 10.528 | 1.085 | 39 | 209.510 | 13.435 | 39 | 573.875 | 71.522 | 42 | 12.189 | 435 | | | |
| 69 | 4.984 | 67 | 49 | 17.399 | 3.716 | 40 | 228.269 | 18.871 | 40 | 352.312 | 10.525 | 45 | 5.307 | 28 | | | |
| 70 | 1.490 | 27 | 54 | 101.839 | 2.426 | 42 | 337 | 150 | 42 | 9.844 | 318 | 48 | 33.866 | 2.033 | | | |
| 71 | 34.450 | 34 | 55 | 3.126 | 465 | 44 | 534 | 27 | 44 | 678 | 61 | 49 | 36.027 | 10.396 | | | |
| 72 | 6.970 | 820 | 56 | 673 | 50 | 48 | 28.474 | 2.971 | 46 | 373 | 17 | 54 | 230.149 | 6.571 | | | |
| 73 | 133.355 | 2.331 | 58 | 3.171 | 94 | 49 | 39.400 | 11.641 | 48 | 18.082 | 11.985 | 56 | 694 | 123 | | | |
| 76 | 93.829 | 17.918 | 59 | 18.374 | 4.338 | 51 | 7.778 | 134 | 49 | 27.222 | 13.751 | 57 | 2.225 | 343 | | | |

| | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|----|---------|--------|----|-----------|--------|----|------------|---------|----|------------|--------|----|---------------|--------|--|--|--|
| 82 | 48.288 | 182 | 61 | 40.847 | 3.806 | 52 | 111 | 4 | 51 | 6.655 | 88 | 58 | 4.647 | 180 | | | |
| 83 | 4.823 | 349 | 62 | 69.925 | 5.795 | 54 | 113.709 | 7.445 | 54 | 132.769 | 3.882 | 59 | 14.381 | 655 | | | |
| 84 | 427.310 | 12.105 | 63 | 23.026 | 5.861 | 55 | 25.131 | 2.590 | 56 | 29.803 | 1.355 | 61 | 262.366 | 9.030 | | | |
| 85 | 364.401 | 5.821 | 64 | 50.824 | 1.441 | 56 | 8.994 | 388 | 57 | 8.671 | 1.067 | 62 | 355.326 | 14.149 | | | |
| 87 | 25.221 | 1.057 | 65 | 440 | 12 | 57 | 3.560 | 90 | 58 | 30.856 | 1.307 | 63 | 22.637 | 1.226 | | | |
| 88 | 140.145 | 1.581 | 68 | 68.365 | 3.658 | 59 | 603 | 15 | 59 | 16.114 | 457 | 64 | 47.165 | 1.016 | | | |
| 90 | 950.110 | 5.217 | 69 | 12.165 | 34 | 60 | 104 | 18 | 61 | 214.288 | 8.128 | 68 | 3.462 | 538 | | | |
| 91 | 9.240 | 223 | 70 | 7.399 | 333 | 61 | 154.917 | 7.009 | 62 | 260.809 | 8.285 | 69 | 17.662 | 411 | | | |
| 93 | 2.071 | 21 | 71 | 225.231 | 1.044 | 62 | 145.523 | 7.412 | 63 | 16.175 | 1.128 | 70 | 3.827 | 73 | | | |
| 94 | 3.267 | 160 | 73 | 67.058 | 4.055 | 63 | 3.701 | 305 | 64 | 19.314 | 729 | 71 | 4.654.134.510 | 89.961 | | | |
| 96 | 1.547 | 46 | 74 | 8.756 | 228 | 64 | 2.966 | 495 | 65 | 742 | 37 | 72 | 230 | 100 | | | |
| | | | 76 | 879 | 228 | 65 | 3.196 | 145 | 68 | 105.986 | 1.541 | 73 | 645.333 | 15.562 | | | |
| | | | 82 | 24.188 | 2.126 | 67 | 1.991 | 67 | 69 | 18.254 | 189 | 74 | 9.198 | 634 | | | |
| | | | 83 | 8.180 | 406 | 68 | 44.801 | 1.057 | 70 | 6.646 | 102 | 76 | 71.423 | 14.417 | | | |
| | | | 84 | 661.089 | 17.249 | 69 | 25.305 | 4.315 | 71 | 21.990.585 | 599 | 80 | 2.204 | 13 | | | |
| | | | 85 | 855.291 | 9.540 | 71 | 82.845.904 | 3.606 | 72 | 78.125 | 11.201 | 82 | 277.843 | 2.784 | | | |
| | | | 87 | 28.992 | 937 | 72 | 1.403 | 583 | 73 | 524.788 | 35.382 | 83 | 40.510 | 1.123 | | | |
| | | | 88 | 91.884 | 1.498 | 73 | 156.473 | 5.371 | 74 | 14.645 | 505 | 84 | 3.349.333 | 34.788 | | | |
| | | | 90 | 1.028.905 | 9.543 | 74 | 30.502 | 668 | 75 | 7.544 | 105 | 85 | 2.125.606 | 22.374 | | | |
| | | | 93 | 14.636 | 136 | 76 | 22.950 | 2.003 | 76 | 30.041 | 3.285 | 87 | 133.479 | 3.292 | | | |
| | | | 94 | 676 | 25 | 80 | 922 | 9 | 80 | 2.388 | 13 | 88 | 2.230.890 | 19.781 | | | |
| | | | 96 | 41.157 | 4.350 | 81 | 1.799 | 14 | 82 | 350.220 | 1.527 | 90 | 5.135.821 | 17.556 | | | |
| | | | 98 | 145 | 9 | 82 | 296.997 | 1.527 | 83 | 38.034 | 1.065 | 93 | 678.266 | 7.916 | | | |
| | | | | | | 83 | 13.509 | 1.621 | 84 | 3.673.932 | 58.736 | 94 | 46.119 | 828 | | | |
| | | | | | | 84 | 3.241.122 | 109.627 | 85 | 2.981.341 | 26.774 | 95 | 1.804 | 55 | | | |
| | | | | | | 85 | 1.151.942 | 18.523 | 87 | 168.965 | 8.072 | 96 | 418 | 8 | | | |
| | | | | | | 87 | 32.073 | 1.976 | 88 | 3.552.433 | 14.383 | 99 | 33.221 | 156 | | | |

| | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|--|--|--|--|--|--|----|-----------|--------|----|-----------|--------|--|--|--|--|--|--|
| | | | | | | 88 | 255.786 | 4.541 | 90 | 3.094.028 | 14.098 | | | | | | |
| | | | | | | 90 | 3.317.505 | 18.469 | 91 | 45.262 | 161 | | | | | | |
| | | | | | | 91 | 8.996 | 156 | 92 | 40.198 | 790 | | | | | | |
| | | | | | | 93 | 1.366.159 | 33.621 | 93 | 1.486.206 | 19.561 | | | | | | |
| | | | | | | 94 | 40.384 | 4.948 | 94 | 65.376 | 2.814 | | | | | | |
| | | | | | | 95 | 39.085 | 11.122 | 96 | 7.384 | 393 | | | | | | |
| | | | | | | 96 | 3.922 | 184 | | | | | | | | | |
| | | | | | | 98 | 28.520 | 2.878 | | | | | | | | | |

YABANCI BAYRAK AYRINTISINDA MEVCUT OLAN 2002-2012 YILLARI FASIL MİKTAR VE DOLAR BAZINDA İHRACAT BİLGİLERİ

| 2002 | | | 2003 | | | 2004 | | | 2005 | | | 2006 | | | 2007 | | |
|-------|-----------|---------|-------|-----------|---------|-------|-----------|---------|-------|-----------|---------|-------|-----------|---------|-------|-----------|---------|
| FASIL | İHRACAT | İHRACAT | FASIL | İHRACAT | İHRACAT | FASIL | İHRACAT | İHRACAT | FASIL | İHRACAT | İHRACAT | FASIL | İHRACAT | İHRACAT | FASIL | İHRACAT | İHRACAT |
| NO | DOLAR | KG | NO | DOLAR | KG | NO | DOLAR | KG | NO | DOLAR | KG | NO | DOLAR | KG | NO | DOLAR | KG |
| 25 | 4.893 | 43.580 | 15 | 100 | 200 | 12 | 8.490 | 9 | 19 | 278 | 100 | 24 | 1.839.033 | 233.566 | 12 | 15.139 | 51 |
| 29 | 1.066.379 | 2.707 | 19 | 473 | 300 | 29 | 1.148.022 | 13.759 | 24 | 816.252 | 118.752 | 29 | 718.638 | 2.864 | 21 | 597 | 36 |
| 32 | 23.612 | 5.815 | 21 | 2.080 | 500 | 32 | 99.782 | 9.061 | 29 | 2.105.968 | 6.603 | 32 | 239.362 | 64.645 | 24 | 2.768.062 | 323.860 |
| 34 | 1.503 | 814 | 24 | 525.000 | 95.200 | 33 | 7.192 | 1.143 | 30 | 27.370 | 2.593 | 33 | 7.467 | 69 | 28 | 363.351 | 30 |
| 35 | 117.289 | 1.267 | 29 | 2.831.278 | 8.952 | 34 | 2.118 | 1.317 | 32 | 536.500 | 127.583 | 35 | 15.430 | 274 | 29 | 5.498.832 | 20.509 |
| 37 | 3.877 | 218 | 30 | 24.155 | 185 | 35 | 73.063 | 4.675 | 33 | 61.423 | 1.193 | 38 | 499 | 200 | 30 | 242.665 | 600 |
| 38 | 17.500 | 1.305 | 32 | 115.164 | 15.353 | 37 | 9.490 | 586 | 35 | 18.135 | 1.817 | 39 | 22.152 | 4.547 | 32 | 324.043 | 34.665 |
| 39 | 16.868 | 3.528 | 33 | 24.779 | 3.004 | 38 | 24.063 | 2.955 | 37 | 1.335 | 79 | 40 | 45.873 | 1.431 | 33 | 50.173 | 538 |
| 40 | 300.145 | 36.091 | 34 | 6.734 | 972 | 39 | 17.564 | 3.231 | 38 | 40.790 | 5.692 | 42 | 1.242 | 58 | 34 | 14.931 | 2.510 |
| 42 | 5.826 | 287 | 35 | 459.757 | 13.761 | 40 | 39.660 | 5.393 | 39 | 87.339 | 16.031 | 44 | 37.016 | 23.213 | 35 | 3.829 | 457 |
| 44 | 170 | 500 | 37 | 1.516 | 64 | 42 | 1.217 | 209 | 40 | 38.722 | 2.490 | 48 | 5.678 | 15.838 | 38 | 51.817 | 2.713 |
| 48 | 39.670 | 2.476 | 38 | 6.151 | 5.017 | 48 | 20.093 | 5.940 | 41 | 2.175 | 622 | 54 | 39.712 | 2.949 | 39 | 116.522 | 10.031 |
| 49 | 11.064 | 1.810 | 39 | 111.542 | 19.393 | 49 | 1.990 | 176 | 42 | 4.833 | 783 | 55 | 172.478 | 99.224 | 40 | 104.853 | 3.708 |
| 51 | 918 | 370 | 40 | 45.996 | 2.539 | 51 | 1.160 | 290 | 44 | 2.507 | 7.000 | 57 | 12.424 | 440 | 41 | 220 | 46 |
| 52 | 269 | 280 | 42 | 9.071 | 682 | 54 | 21.510 | 2.157 | 48 | 3.861 | 718 | 59 | 766 | 29 | 42 | 6.071 | 269 |

| | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|----|------------|--------|----|---------|---------|----|---------|--------|----|---------|--------|----|---------|--------|----|-----------|--------|
| 54 | 32.765 | 6.099 | 44 | 973 | 262 | 55 | 82.186 | 5.738 | 49 | 300 | 204 | 61 | 28.589 | 2.098 | 44 | 334 | 147 |
| 55 | 253.988 | 16.359 | 46 | 360 | 300 | 57 | 9.040 | 680 | 52 | 13.436 | 1.293 | 62 | 75.741 | 4.671 | 48 | 83.098 | 4.957 |
| 58 | 4.584 | 525 | 48 | 38.818 | 2.211 | 58 | 1.800 | 471 | 53 | 130 | 23 | 64 | 444 | 35 | 49 | 2.202 | 2.973 |
| 61 | 113.601 | 14.958 | 49 | 14.808 | 3.390 | 59 | 1.522 | 247 | 54 | 48.850 | 8.817 | 68 | 114.817 | 7.925 | 54 | 12.779 | 2.507 |
| 62 | 176.499 | 17.543 | 51 | 375 | 39 | 61 | 33.803 | 4.062 | 55 | 216.786 | 16.375 | 69 | 1.237 | 10 | 57 | 881 | 100 |
| 63 | 5.122 | 1.036 | 52 | 311 | 311 | 62 | 122.586 | 9.617 | 58 | 4.074 | 764 | 70 | 1.607 | 194 | 58 | 2.493 | 280 |
| 64 | 14.276 | 1.194 | 54 | 22.912 | 4.765 | 63 | 2.680 | 33 | 61 | 133.945 | 7.107 | 71 | 126.869 | 214 | 59 | 1.269 | 113 |
| 65 | 395 | 51 | 55 | 810.457 | 251.675 | 64 | 9.598 | 623 | 62 | 824.685 | 22.190 | 73 | 26.515 | 1.694 | 60 | 330 | 54 |
| 68 | 548 | 150 | 56 | 992 | 58 | 65 | 169 | 33 | 63 | 25.533 | 1.888 | 76 | 5.686 | 1.592 | 61 | 113.916 | 5.578 |
| 70 | 655 | 5 | 57 | 13.534 | 1.896 | 68 | 3.867 | 245 | 64 | 5.164 | 620 | 82 | 7.962 | 170 | 62 | 294.068 | 14.718 |
| 71 | 5.135 | 448 | 58 | 12.470 | 1.007 | 70 | 320 | 47 | 65 | 1.878 | 91 | 83 | 1.591 | 107 | 63 | 2.268 | 75 |
| 72 | 1.344 | 2.800 | 59 | 11.184 | 3.439 | 72 | 113 | 247 | 68 | 77.696 | 3.463 | 84 | 448.261 | 13.075 | 64 | 7.445 | 284 |
| 73 | 24.546 | 758 | 61 | 173.910 | 13.607 | 73 | 37.089 | 5.005 | 69 | 1.696 | 2.000 | 85 | 262.582 | 13.953 | 65 | 136 | 8 |
| 74 | 223 | 15 | 62 | 391.051 | 30.300 | 76 | 13.518 | 539 | 70 | 18.066 | 1.200 | 87 | 20.264 | 1.730 | 68 | 551.945 | 59.784 |
| 76 | 22.553 | 789 | 63 | 990 | 236 | 82 | 2.022 | 3 | 72 | 774 | 400 | 90 | 60.652 | 1.871 | 70 | 8.114 | 477 |
| 82 | 33.126 | 574 | 64 | 38.547 | 2.874 | 83 | 3.144 | 207 | 73 | 42.881 | 4.078 | 91 | 106 | 1 | 71 | 1.148 | 38 |
| 83 | 13.997 | 17.082 | 65 | 254 | 14 | 84 | 359.241 | 17.893 | 74 | 58.383 | 948 | 93 | 3.005 | 21 | 73 | 11.828 | 1.537 |
| 84 | 4.218.354 | 33.958 | 68 | 10.735 | 1.617 | 85 | 444.608 | 11.746 | 76 | 2.651 | 532 | 94 | 2.671 | 169 | 76 | 123 | 153 |
| 85 | 506.969 | 13.341 | 69 | 2.191 | 120 | 87 | 14.868 | 2.578 | 82 | 64.347 | 595 | 96 | 29.831 | 2.031 | 82 | 23.358 | 568 |
| 87 | 24.852 | 4.464 | 70 | 20.990 | 15.064 | 90 | 188.202 | 6.817 | 83 | 9.720 | 1.653 | | | | 83 | 11.002 | 392 |
| 88 | 20.000.000 | 78.300 | 71 | 27.652 | 1.814 | 91 | 15.711 | 595 | 84 | 596.192 | 32.003 | | | | 84 | 456.104 | 14.114 |
| 90 | 92.062 | 3.097 | 72 | 120 | 127 | 94 | 364 | 14 | 85 | 530.458 | 9.425 | | | | 85 | 1.558.822 | 8.687 |
| 92 | 32.130 | 665 | 73 | 141.956 | 15.565 | 96 | 4.230 | 1.313 | 87 | 20.566 | 1.114 | | | | 87 | 279.435 | 26.284 |
| 94 | 19.252 | 2.116 | 76 | 7.728 | 1.105 | | | | 90 | 93.125 | 2.217 | | | | 88 | 1.080 | 45 |
| 96 | 7.620 | 915 | 82 | 21.020 | 363 | | | | 91 | 34.699 | 1.392 | | | | 90 | 592.962 | 3.523 |
| | | | 83 | 28.013 | 2.314 | | | | 94 | 3.750 | 290 | | | | 93 | 31.490 | 192 |
| | | | 84 | 854.749 | 60.995 | | | | 96 | 18.037 | 561 | | | | 94 | 18.102 | 822 |

| | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|--------------|----------------|----------------|--------------|----------------|----------------|--------------|----------------|----------------|--------------|----------------|----------------|--------------|----------------|----------------|----|--------|-------|
| | | | 85 | 914.641 | 41.215 | | | | | | | | | | 96 | 22.311 | 2.013 |
| | | | 87 | 483.305 | 31.760 | | | | | | | | | | 98 | 1.440 | 15 |
| | | | 90 | 221.808 | 4.447 | | | | | | | | | | | | |
| | | | 91 | 13.554 | 882 | | | | | | | | | | | | |
| | | | 93 | 2.920 | 22 | | | | | | | | | | | | |
| | | | 94 | 8.836 | 1.370 | | | | | | | | | | | | |
| | | | 95 | 326 | 90 | | | | | | | | | | | | |
| | | | 96 | 16.814 | 2.250 | | | | | | | | | | | | |
| 2008 | | | 2009 | | | 2010 | | | 2011 | | | 2012 | | | | | |
| FASIL | İHRACAT | İHRACAT | FASIL | İHRACAT | İHRACAT | FASIL | İHRACAT | İHRACAT | FASIL | İHRACAT | İHRACAT | FASIL | İHRACAT | İHRACAT | | | |
| NO | DOLAR | KG | NO | DOLAR | KG | NO | DOLAR | KG | NO | DOLAR | KG | NO | DOLAR | KG | | | |
| 12 | 20.293 | 30 | 12 | 158.160 | 946 | 12 | 32.690 | 405 | 18 | 1.360 | 200 | 12 | 24.396 | 20 | | | |
| 28 | 2.247 | 1 | 15 | 67.774 | 40.000 | 25 | 2.136 | 22.950 | 19 | 279 | 125 | 27 | 7.060.106 | 6.442.610 | | | |
| 29 | 129.909 | 1.608 | 21 | 370 | 153 | 27 | 2.894.904 | 3.776.544 | 24 | 1.452 | 200 | 30 | 8.600.193 | 23.693 | | | |
| 30 | 21.449 | 155 | 28 | 27.097 | 14 | 29 | 7.793 | 3.100 | 27 | 6.420.364 | 6.199.799 | 32 | 21.662 | 994 | | | |
| 32 | 4.796 | 170 | 29 | 210.468 | 1.430 | 30 | 2.468.305 | 15.737 | 30 | 3.070.431 | 20.293 | 33 | 76.685 | 1.886 | | | |
| 33 | 29.766 | 174 | 30 | 565.724 | 10.119 | 32 | 2.173 | 560 | 32 | 2.155 | 100 | 38 | 207.398 | 266 | | | |
| 34 | 134 | 1 | 32 | 143.285 | 595 | 33 | 20.000 | 592 | 33 | 118.403 | 620 | 39 | 90.541 | 4.537 | | | |
| 39 | 18.598 | 1.761 | 33 | 57.588 | 6.896 | 34 | 12.045 | 2.585 | 34 | 713 | 96 | 40 | 144.885 | 2.238 | | | |
| 40 | 30.622 | 17.880 | 34 | 288 | 180 | 37 | 60.382 | 7.545 | 35 | 18.855 | 525 | 42 | 5.233 | 435 | | | |
| 42 | 3.239 | 446 | 38 | 3.086 | 635 | 38 | 12.513 | 959 | 37 | 248.267 | 1.940 | 48 | 18.064 | 2.379 | | | |
| 48 | 26.632 | 4.393 | 39 | 217.646 | 15.212 | 39 | 141.985 | 28.631 | 38 | 11.552 | 394 | 49 | 4.439 | 651 | | | |
| 49 | 2.181 | 2.124 | 40 | 174.716 | 18.938 | 40 | 168.379 | 28.493 | 39 | 150.789 | 8.056 | 52 | 1.619 | 237 | | | |
| 52 | 23.674 | 2.199 | 42 | 5.345 | 182 | 42 | 3.214 | 117 | 40 | 227.559 | 5.964 | 54 | 1.760 | 136 | | | |
| 54 | 13.684 | 474 | 44 | 252.635 | 163.675 | 48 | 1.939 | 688 | 42 | 2.918 | 144 | 56 | 9.665 | 1.257 | | | |
| 58 | 352 | 1 | 48 | 7.801 | 287 | 49 | 9.096 | 547 | 44 | 679 | 276 | 57 | 8.878 | 1.600 | | | |
| 61 | 16.561 | 765 | 49 | 3.419 | 4.246 | 54 | 53.560 | 1.521 | 48 | 43.784 | 14.959 | 58 | 471 | 28 | | | |

| | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|----|---------|--------|----|---------|---------|----|-----------|---------|----|------------|--------|----|---------------|--------|--|--|--|
| 62 | 31.258 | 1.405 | 57 | 12.553 | 1.795 | 55 | 17.457 | 3.130 | 49 | 38.474 | 3.284 | 59 | 9.766 | 302 | | | |
| 63 | 328 | 50 | 58 | 1.400 | 19 | 56 | 4.377 | 430 | 54 | 73.730 | 1.836 | 60 | 942 | 102 | | | |
| 68 | 46.433 | 445 | 59 | 1.666 | 25 | 57 | 4.258 | 930 | 55 | 1.571 | 379 | 61 | 217.666 | 11.453 | | | |
| 73 | 4.761 | 619 | 61 | 60.475 | 4.209 | 59 | 8.778 | 198 | 56 | 373 | 67 | 62 | 404.215 | 22.899 | | | |
| 74 | 3.424 | 106 | 62 | 270.865 | 12.683 | 61 | 214.202 | 11.260 | 58 | 1.604 | 272 | 64 | 48.967 | 4.356 | | | |
| 76 | 762 | 196 | 63 | 4.764 | 126 | 62 | 610.069 | 30.955 | 59 | 226 | 10 | 68 | 34.110 | 3.292 | | | |
| 82 | 69.618 | 121 | 64 | 6.003 | 1.000 | 63 | 38.269 | 9.809 | 60 | 534 | 80 | 69 | 4.044 | 14 | | | |
| 83 | 9.301 | 346 | 65 | 219 | 6 | 64 | 38.608 | 655 | 61 | 207.876 | 11.347 | 70 | 18.308 | 707 | | | |
| 84 | 262.832 | 3.876 | 68 | 672 | 23 | 68 | 2.913 | 236 | 62 | 631.396 | 34.916 | 71 | 1.886.356.167 | 36.522 | | | |
| 85 | 70.608 | 1.121 | 69 | 8.767 | 2.270 | 71 | 169.065 | 32 | 63 | 4.183 | 444 | 73 | 176.364 | 6.976 | | | |
| 87 | 355.914 | 31.983 | 70 | 10.867 | 145 | 72 | 106.920 | 72.000 | 64 | 44.999 | 1.914 | 74 | 782 | 41 | | | |
| 88 | 322.762 | 3.260 | 71 | 61.915 | 151 | 73 | 247.232 | 125.562 | 68 | 42.376 | 785 | 76 | 143.106 | 14.336 | | | |
| 90 | 65.606 | 884 | 72 | 144.180 | 110.000 | 74 | 1.044 | 21 | 69 | 22.291 | 1.187 | 82 | 388.321 | 4.623 | | | |
| 93 | 420 | 26 | 73 | 51.384 | 2.596 | 76 | 13.253 | 761 | 70 | 47.486 | 777 | 83 | 9.788 | 509 | | | |
| 94 | 2.096 | 187 | 74 | 25.722 | 1.188 | 78 | 2.000 | 280 | 71 | 32.404.380 | 685 | 84 | 1.974.940 | 17.826 | | | |
| 95 | 100 | 77 | 76 | 3.178 | 55 | 82 | 39.146 | 166 | 72 | 2.191 | 1.540 | 85 | 1.389.006 | 6.003 | | | |
| 98 | 3.333 | 57 | 82 | 136.847 | 811 | 83 | 11.795 | 791 | 73 | 172.015 | 7.642 | 87 | 129.604 | 5.021 | | | |
| | | | 83 | 3.113 | 314 | 84 | 346.210 | 8.794 | 74 | 171 | 4 | 88 | 18.750 | 191 | | | |
| | | | 84 | 740.290 | 18.521 | 85 | 682.168 | 7.699 | 75 | 8.167 | 250 | 90 | 2.880.512 | 10.967 | | | |
| | | | 85 | 676.456 | 9.693 | 87 | 36.027 | 1.622 | 76 | 96.972 | 2.228 | 91 | 2.525 | 67 | | | |
| | | | 87 | 11.658 | 602 | 88 | 600 | 35 | 81 | 200 | 7 | 93 | 1.291.717 | 22.574 | | | |
| | | | 88 | 99.107 | 2.701 | 90 | 452.396 | 5.456 | 82 | 306.952 | 954 | 94 | 6.132 | 485 | | | |
| | | | 90 | 572.975 | 4.181 | 91 | 7.169 | 550 | 83 | 2.985 | 65 | 96 | 74.274 | 3.157 | | | |
| | | | 93 | 673.034 | 5.040 | 93 | 1.742.016 | 26.726 | 84 | 1.781.390 | 15.738 | 99 | 8.933 | 325 | | | |
| | | | 94 | 6.451 | 482 | 94 | 1.629 | 478 | 85 | 1.265.964 | 11.739 | | | | | | |
| | | | 96 | 3.978 | 460 | 95 | 982 | 75 | 87 | 32.351 | 1.500 | | | | | | |
| | | | 98 | 233 | 20 | 96 | 13.282 | 650 | 88 | 1.501.794 | 576 | | | | | | |

| | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|--|--|--|--|--|--|----|-------|-----|----|-----------|--------|--|--|--|--|--|--|
| | | | | | | 98 | 4.864 | 184 | 90 | 2.779.995 | 13.765 | | | | | | |
| | | | | | | | | | 91 | 20.181 | 426 | | | | | | |
| | | | | | | | | | 93 | 218.829 | 3.102 | | | | | | |
| | | | | | | | | | 94 | 41.955 | 1.084 | | | | | | |
| | | | | | | | | | 95 | 8.642 | 103 | | | | | | |
| | | | | | | | | | 96 | 25.250 | 1.103 | | | | | | |
| | | | | | | | | | 98 | 15.983 | 151 | | | | | | |

TÜRK BAYRAK AYRINTISINDA MEVCUT OLAN 2002-2012 YILLARI FASIL MİKTAR VE DOLAR BAZINDA İTHALAT BİLGİLERİ

| 2002 | | | 2003 | | | 2004 | | | 2005 | | | 2006 | | | 2007 | | |
|-------|---------|---------|-------|---------|---------|-------|---------|---------|-------|---------|---------|-------|---------|---------|-------|---------|---------|
| FASIL | İTHALAT | İTHALAT | FASIL | İTHALAT | İTHALAT | FASIL | İTHALAT | İTHALAT | FASIL | İTHALAT | İTHALAT | FASIL | İTHALAT | İTHALAT | FASIL | İTHALAT | İTHALAT |
| NO | DOLAR | KG | NO | DOLAR | KG | NO | DOLAR | KG | NO | DOLAR | KG | NO | DOLAR | KG | NO | DOLAR | KG |
| 6 | 739 | 840 | 3 | 3.083 | 1.250 | 6 | 4.136 | 600 | 3 | 3.957 | 893 | 3 | 13.183 | 3.320 | 3 | 6.222 | 2.485 |
| 30 | 20.319 | 63 | 8 | 133 | 200 | 32 | 973 | 24 | 21 | 193 | 20 | 10 | 1.003 | 9 | 5 | 33.437 | 4.400 |
| 41 | 12.646 | 1.724 | 10 | 219 | 10.000 | 39 | 14.586 | 1.290 | 29 | 39.374 | 80 | 18 | 964 | 196 | 12 | 10.581 | 1 |
| 48 | 840 | 180 | 15 | 1.750 | 2.000 | 41 | 25.439 | 1.993 | 32 | 275 | 120 | 25 | 4.021 | 1.040 | 13 | 27.019 | 1.760 |
| 57 | 774.949 | 28.132 | 17 | 169 | 3.000 | 49 | 5.344 | 1.520 | 34 | 183 | 1 | 27 | 1.161 | 139 | 21 | 242 | 80 |
| 62 | 1.431 | 585 | 20 | 3.125 | 5.000 | 51 | 21.815 | 1.481 | 35 | 580 | 73 | 29 | 18.037 | 25 | 25 | 167 | 141 |
| 73 | 7.395 | 332 | 24 | 350 | 20 | 57 | 137.832 | 8.289 | 38 | 330 | 2 | 32 | 251 | 1 | 32 | 355 | 100 |
| 76 | 150 | 57 | 30 | 81.094 | 200 | 60 | 210 | 47 | 39 | 11.644 | 1.430 | 33 | 14.568 | 405 | 33 | 125 | 1 |
| 84 | 10.794 | 1.084 | 41 | 83.506 | 10.303 | 62 | 4.240 | 1.468 | 41 | 75.870 | 5.028 | 38 | 110 | 30 | 34 | 152 | 11 |
| 85 | 3.511 | 403 | 49 | 101 | 50 | 68 | 121 | 25 | 42 | 140 | 3 | 39 | 15.671 | 407 | 38 | 1.019 | 965 |
| 87 | 1.211 | 169 | 52 | 158 | 23 | 73 | 685 | 603 | 43 | 1.354 | 7 | 40 | 229 | 2 | 39 | 2.855 | 512 |
| 90 | 6.439 | 720 | 55 | 1.006 | 330 | 82 | 17.680 | 129 | 44 | 3.552 | 559 | 41 | 43.060 | 3.153 | 40 | 591 | 228 |
| | | | 57 | 785.619 | 18.155 | 83 | 3.056 | 550 | 48 | 1.580 | 120 | 48 | 454 | 50 | 41 | 56.160 | 4.407 |
| | | | 61 | 2.080 | 1.716 | 84 | 25.357 | 1.943 | 49 | 16.683 | 5.805 | 49 | 4.934 | 2.172 | 42 | 6.955 | 394 |
| | | | 62 | 2.845 | 1.187 | 85 | 17.759 | 565 | 51 | 22.790 | 396 | 52 | 820 | 183 | 44 | 1.994 | 356 |
| | | | 63 | 56.250 | 2.300 | 87 | 16.238 | 1.558 | 54 | 429 | 70 | 55 | 342 | 100 | 48 | 126.921 | 5.089 |

| | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|--|--|--|----|--------|-------|----|--------|-------|----|---------|-------|----|---------|--------|----|---------|--------|
| | | | 68 | 310 | 14 | 90 | 9.385 | 144 | 57 | 144.910 | 7.568 | 57 | 340.512 | 7.321 | 49 | 4.842 | 1.563 |
| | | | 73 | 1.655 | 1.180 | 91 | 3.842 | 165 | 68 | 990 | 299 | 58 | 1.310 | 25 | 51 | 6.939 | 105 |
| | | | 84 | 24.247 | 1.477 | 94 | 155 | 118 | 70 | 152 | 9 | 61 | 844 | 4 | 52 | 1.735 | 262 |
| | | | 85 | 36.469 | 2.356 | 96 | 14.362 | 1.204 | 73 | 5.791 | 715 | 62 | 30.414 | 673 | 54 | 466 | 8 |
| | | | 87 | 6.672 | 1.569 | | | | 82 | 32.810 | 274 | 68 | 746 | 410 | 56 | 101.956 | 39.198 |
| | | | 90 | 25.494 | 1.111 | | | | 84 | 12.728 | 507 | 69 | 270 | 10 | 57 | 419.207 | 8.983 |
| | | | 91 | 466 | 2 | | | | 85 | 17.223 | 1.146 | 70 | 37.240 | 41.494 | 58 | 558 | 250 |
| | | | | | | | | | 87 | 10.088 | 1.620 | 73 | 1.015 | 80 | 59 | 286 | 70 |
| | | | | | | | | | 90 | 64.486 | 1.016 | 82 | 1.176 | 55 | 62 | 74.723 | 3.041 |
| | | | | | | | | | 91 | 373 | 37 | 83 | 1.466 | 58 | 64 | 275 | 2 |
| | | | | | | | | | 94 | 6.201 | 1.457 | 84 | 54.342 | 5.208 | 68 | 3.350 | 950 |
| | | | | | | | | | 95 | 1.344 | 291 | 85 | 132.496 | 6.034 | 69 | 510 | 180 |
| | | | | | | | | | 96 | 6.870 | 134 | 87 | 6.976 | 470 | 70 | 253 | 17 |
| | | | | | | | | | | | | 90 | 93.717 | 1.594 | 71 | 15.100 | 1.410 |
| | | | | | | | | | | | | 91 | 2.993 | 105 | 73 | 2.561 | 267 |
| | | | | | | | | | | | | 94 | 23.854 | 2.934 | 74 | 16.818 | 1.285 |
| | | | | | | | | | | | | 97 | 144 | 1 | 83 | 240 | 10 |
| | | | | | | | | | | | | | | | 84 | 29.814 | 4.194 |
| | | | | | | | | | | | | | | | 85 | 139.290 | 6.624 |
| | | | | | | | | | | | | | | | 87 | 12.521 | 935 |
| | | | | | | | | | | | | | | | 90 | 132.307 | 3.368 |
| | | | | | | | | | | | | | | | 91 | 777 | 31 |
| | | | | | | | | | | | | | | | 94 | 25.919 | 2.416 |
| | | | | | | | | | | | | | | | 95 | 603 | 285 |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | |

| 2008 | | | 2009 | | | 2010 | | | 2011 | | | 2012 | | | | | |
|-------|---------|---------|-------|---------|---------|-------|---------|---------|-------|---------|---------|-------|---------|---------|--|--|--|
| FASIL | İTHALAT | İTHALAT | FASIL | İTHALAT | İTHALAT | FASIL | İTHALAT | İTHALAT | FASIL | İTHALAT | İTHALAT | FASIL | İTHALAT | İTHALAT | | | |
| NO | DOLAR | KG | NO | DOLAR | KG | NO | DOLAR | KG | NO | DOLAR | KG | NO | DOLAR | KG | | | |
| 3 | 3.739 | 396 | 3 | 9.752 | 1.550 | 5 | 5.562 | 500 | 5 | 5.538 | 470 | 3 | 2.064 | 314 | | | |
| 32 | 351 | 104 | 5 | 3.072 | 690 | 9 | 760 | 1 | 8 | 5.800 | 22.000 | 6 | 13.073 | 4.835 | | | |
| 38 | 512 | 38 | 18 | 270 | 78 | 19 | 1.506 | 218 | 10 | 301 | 3 | 9 | 51.678 | 80 | | | |
| 39 | 6.175 | 766 | 19 | 116 | 56 | 22 | 170 | 6 | 12 | 2.482 | 2.000 | 24 | 560 | 1 | | | |
| 41 | 1.247 | 40 | 25 | 666 | 52 | 27 | 572 | 1.250 | 17 | 1.704 | 210 | 25 | 169 | 500 | | | |
| 42 | 5.414 | 332 | 27 | 616 | 22 | 30 | 292.363 | 3.103 | 21 | 201 | 5 | 27 | 352 | 102 | | | |
| 44 | 1.529 | 139 | 29 | 383 | 2 | 32 | 415 | 27 | 24 | 360 | 2 | 28 | 245 | 5 | | | |
| 48 | 145.849 | 3.755 | 30 | 409.057 | 4.188 | 33 | 51.935 | 12 | 25 | 869 | 1.450 | 29 | 6.046 | 10 | | | |
| 49 | 1.617 | 847 | 32 | 584 | 61 | 34 | 162 | 3 | 30 | 7.773 | 10 | 30 | 15.406 | 21 | | | |
| 51 | 24.274 | 318 | 38 | 680 | 53 | 38 | 335 | 240 | 32 | 110 | 10 | 31 | 555 | 100 | | | |
| 56 | 638 | 260 | 39 | 9.445 | 1.266 | 39 | 8.719 | 1.029 | 34 | 493 | 2 | 32 | 777 | 26 | | | |
| 57 | 442.361 | 8.449 | 40 | 1.393 | 49 | 40 | 1.665 | 3 | 37 | 187 | 22 | 38 | 6.511 | 399 | | | |
| 59 | 650 | 314 | 41 | 14.735 | 695 | 41 | 104.346 | 5.245 | 38 | 190 | 3 | 39 | 3.572 | 738 | | | |
| 62 | 43.831 | 1.435 | 42 | 429 | 9 | 42 | 3.000 | 173 | 39 | 9.983 | 870 | 40 | 5.097 | 827 | | | |
| 63 | 1.092 | 166 | 44 | 274 | 120 | 48 | 2.683 | 196 | 40 | 5.453 | 895 | 41 | 15.574 | 1.251 | | | |
| 68 | 161 | 28 | 48 | 470.057 | 15.353 | 49 | 9.576 | 1.622 | 41 | 5.485 | 580 | 44 | 4.630 | 200 | | | |
| 69 | 241 | 28 | 49 | 21.343 | 984 | 56 | 30.357 | 10.373 | 48 | 196 | 45 | 48 | 625 | 12 | | | |
| 70 | 1.647 | 51 | 51 | 14.790 | 260 | 57 | 56.650 | 1.287 | 49 | 45.311 | 5.936 | 49 | 14.361 | 3.661 | | | |
| 72 | 635 | 100 | 54 | 4.808 | 103 | 58 | 49.880 | 310 | 51 | 54.192 | 400 | 51 | 79.267 | 1.200 | | | |
| 73 | 10.426 | 1.445 | 57 | 155.862 | 2.815 | 59 | 319 | 1 | 57 | 138.883 | 1.411 | 56 | 18.600 | 1.220 | | | |
| 74 | 280 | 22 | 61 | 22.648 | 662 | 62 | 636 | 30 | 58 | 13.725 | 400 | 57 | 387.604 | 2.513 | | | |
| 82 | 1.096 | 20 | 62 | 18.562 | 415 | 68 | 1.280 | 129 | 59 | 3.972 | 603 | 58 | 1.216 | 107 | | | |
| 84 | 310.269 | 4.842 | 63 | 137 | 15 | 70 | 1.688 | 31 | 60 | 644 | 26 | 62 | 256 | 1 | | | |
| 85 | 259.342 | 14.228 | 68 | 598 | 468 | 73 | 563 | 104 | 61 | 802 | 15 | 68 | 806 | 2.200 | | | |

| | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|----|---------|-----|----|---------|-------|----|---------|-------|----|---------|-------|----|---------|-------|--|--|--|
| 87 | 3.117 | 92 | 70 | 657 | 7 | 74 | 17.347 | 834 | 69 | 902 | 17 | 70 | 439 | 12 | | | |
| 90 | 102.271 | 989 | 71 | 179.401 | 6 | 76 | 184 | 13 | 70 | 3.986 | 525 | 71 | 290.726 | 6 | | | |
| 94 | 733 | 33 | 73 | 6.299 | 688 | 79 | 198 | 50 | 71 | 3.722 | 53 | 73 | 12.619 | 688 | | | |
| 97 | 12.669 | 750 | 76 | 1.765 | 245 | 83 | 8.632 | 416 | 73 | 3.519 | 209 | 84 | 81.618 | 7.638 | | | |
| | | | 82 | 140 | 12 | 84 | 14.918 | 734 | 74 | 23.579 | 890 | 85 | 683.899 | 5.513 | | | |
| | | | 84 | 70.875 | 8.723 | 85 | 127.908 | 4.188 | 76 | 1.179 | 128 | 87 | 1.340 | 15 | | | |
| | | | 85 | 60.228 | 3.781 | 87 | 10.429 | 241 | 82 | 524 | 42 | 88 | 816 | 140 | | | |
| | | | 87 | 16.444 | 1.309 | 90 | 363.045 | 3.530 | 83 | 498 | 23 | 90 | 318.500 | 4.092 | | | |
| | | | 90 | 434.957 | 2.138 | 94 | 3.607 | 310 | 84 | 16.342 | 1.221 | 94 | 3.923 | 292 | | | |
| | | | 94 | 6.145 | 518 | 95 | 1.200 | 228 | 85 | 67.055 | 2.606 | 96 | 4.435 | 208 | | | |
| | | | 96 | 626 | 6 | 96 | 1.812 | 135 | 87 | 11.411 | 1.296 | 97 | 257.197 | 165 | | | |
| | | | 97 | 4.300 | 1 | 97 | 3.519 | 270 | 90 | 343.232 | 3.800 | | | | | | |
| | | | | | | | | | 91 | 14.426 | 216 | | | | | | |
| | | | | | | | | | 94 | 1.424 | 74 | | | | | | |
| | | | | | | | | | 95 | 2.260 | 12 | | | | | | |
| | | | | | | | | | 97 | 120.947 | 459 | | | | | | |

YABANCI BAYRAK AYRINTISINDA MEVCUT OLAN 2002-2012 YILLARI FASIL MİKTAR VE DOLAR BAZINDA İTHALAT BİLGİLERİ

| 2002 | | | 2003 | | | 2004 | | | 2005 | | | 2006 | | | 2007 | | |
|-------|---------|---------|-------|---------|---------|-------|---------|---------|-------|---------|---------|-------|---------|---------|-------|---------|---------|
| FASIL | İTHALAT | İTHALAT | FASIL | İTHALAT | İTHALAT | FASIL | İTHALAT | İTHALAT | FASIL | İTHALAT | İTHALAT | FASIL | İTHALAT | İTHALAT | FASIL | İTHALAT | İTHALAT |
| NO | DOLAR | KG | NO | DOLAR | KG | NO | DOLAR | KG | NO | DOLAR | KG | NO | DOLAR | KG | NO | DOLAR | KG |
| 25 | 139 | 90 | 3 | 922 | 435 | 6 | 3.707 | 2.410 | 3 | 1.140 | 260 | 3 | 11.508 | 2.815 | 3 | 12.137 | 1.968 |
| 32 | 309 | 5 | 6 | 2.969 | 200 | 25 | 1.250 | 2.740 | 13 | 170 | 25 | 25 | 479 | 800 | 5 | 9.852 | 803 |
| 33 | 123 | 1 | 17 | 114 | 59 | 27 | 333 | 40 | 21 | 173 | 20 | 28 | 110 | 70 | 25 | 162 | 60 |
| 39 | 870 | 330 | 19 | 287 | 197 | 29 | 255 | 21 | 32 | 3.359 | 109 | 32 | 3.154 | 126 | 27 | 113.198 | 263.542 |
| 41 | 1.593 | 161 | 30 | 202.535 | 1.000 | 32 | 1.314 | 385 | 38 | 176 | 80 | 34 | 227 | 60 | 30 | 14.767 | 80 |
| 44 | 180 | 4 | 32 | 667 | 300 | 35 | 106 | 45 | 39 | 225.308 | 150.765 | 38 | 1.176 | 630 | 35 | 128 | 1 |
| 48 | 741 | 477 | 38 | 2.512 | 43 | 39 | 1.488 | 273 | 40 | 800 | 33 | 39 | 2.606 | 246 | 38 | 1.851 | 273 |

| | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|----|---------|--------|----|---------|--------|----|---------|--------|----|---------|--------|----|---------|--------|----|---------|--------|
| 49 | 110 | 332 | 39 | 9.069 | 1.373 | 41 | 5.015 | 210 | 43 | 27.030 | 158 | 40 | 789 | 130 | 39 | 50.061 | 17.757 |
| 55 | 1.002 | 71 | 41 | 4.758 | 1.391 | 49 | 8.881 | 2.647 | 46 | 380 | 50 | 41 | 3.586 | 1.700 | 40 | 2.699 | 317 |
| 57 | 322.128 | 19.160 | 44 | 239 | 250 | 57 | 184.757 | 13.182 | 47 | 360 | 1.000 | 42 | 2.747 | 151 | 41 | 14.361 | 820 |
| 62 | 64.359 | 7.098 | 48 | 940 | 100 | 60 | 210 | 55 | 49 | 180 | 28 | 44 | 1.479 | 649 | 42 | 7.905 | 430 |
| 70 | 483 | 150 | 49 | 745 | 355 | 63 | 330 | 6 | 57 | 204.013 | 14.500 | 48 | 51.959 | 16.561 | 44 | 2.103 | 469 |
| 83 | 450 | 22 | 54 | 172 | 49 | 70 | 232 | 20 | 61 | 100 | 4 | 54 | 118.100 | 35.254 | 48 | 5.583 | 275 |
| 84 | 23.251 | 995 | 57 | 377.609 | 22.294 | 73 | 5.402 | 2.446 | 69 | 401 | 45 | 56 | 49.791 | 19.491 | 51 | 19.958 | 219 |
| 85 | 6.080 | 873 | 62 | 58.639 | 9.574 | 74 | 147 | 4 | 70 | 778 | 110 | 57 | 213.907 | 11.590 | 54 | 297 | 43 |
| 87 | 6.340 | 1.985 | 63 | 301 | 300 | 82 | 199 | 5 | 73 | 3.374 | 3.728 | 58 | 587 | 180 | 56 | 129.304 | 48.232 |
| 90 | 4.254 | 166 | 68 | 367 | 190 | 83 | 1.327 | 300 | 82 | 502 | 6 | 60 | 1.571 | 188 | 57 | 213.153 | 9.653 |
| 91 | 4.200 | 29 | 69 | 168 | 40 | 84 | 32.450 | 1.512 | 84 | 114.576 | 12.227 | 68 | 170 | 41 | 58 | 303 | 17 |
| | | | 70 | 302 | 18 | 85 | 65.063 | 2.969 | 85 | 27.277 | 2.166 | 70 | 141 | 80 | 70 | 9.306 | 21.888 |
| | | | 76 | 252 | 67 | 87 | 4.355 | 843 | 87 | 10.404 | 3.457 | 71 | 1.231 | 1 | 73 | 22.072 | 14.311 |
| | | | 82 | 242 | 18 | 90 | 115.769 | 2.696 | 90 | 124.583 | 4.149 | 73 | 5.115 | 1.715 | 74 | 25.487 | 2.292 |
| | | | 83 | 1.077 | 41 | 91 | 1.763 | 58 | 91 | 1.406 | 53 | 74 | 22.892 | 2.447 | 82 | 15.202 | 399 |
| | | | 84 | 43.596 | 4.753 | 94 | 1.888 | 72 | 94 | 10.392 | 2.160 | 83 | 114 | 5 | 84 | 115.883 | 2.924 |
| | | | 85 | 19.513 | 1.626 | | | | 96 | 8.106 | 220 | 84 | 10.248 | 1.677 | 85 | 187.362 | 11.109 |
| | | | 87 | 15.646 | 1.131 | | | | | | | 85 | 88.547 | 4.872 | 87 | 6.577 | 902 |
| | | | 90 | 27.108 | 2.017 | | | | | | | 87 | 6.761 | 748 | 90 | 14.372 | 537 |
| | | | 91 | 2.783 | 129 | | | | | | | 90 | 112.208 | 4.560 | 91 | 1.314 | 96 |
| | | | | | | | | | | | | 91 | 704 | 29 | 94 | 22.501 | 2.346 |
| | | | | | | | | | | | | 94 | 30.936 | 2.394 | 95 | 600 | 58 |
| | | | | | | | | | | | | 95 | 2.741 | 298 | | | |
| | | | | | | | | | | | | 97 | 4.406 | 238 | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | |

| 2008 | | | 2009 | | | 2010 | | | 2011 | | | 2012 | | | | | |
|-------|---------|---------|-------|---------|---------|-------|---------|---------|-------|---------|---------|-------|---------|---------|--|--|--|
| FASIL | İTHALAT | İTHALAT | FASIL | İTHALAT | İTHALAT | FASIL | İTHALAT | İTHALAT | FASIL | İTHALAT | İTHALAT | FASIL | İTHALAT | İTHALAT | | | |
| NO | DOLAR | KG | NO | DOLAR | KG | NO | DOLAR | KG | NO | DOLAR | KG | NO | DOLAR | KG | | | |
| 5 | 6.513 | 200 | 4 | 181 | 60 | 10 | 251 | 24 | 5 | 14.950 | 1.764 | 10 | 260 | 3 | | | |
| 17 | 1.286 | 220 | 5 | 5.427 | 314 | 13 | 4.280 | 100 | 10 | 180 | 2 | 24 | 354 | 1 | | | |
| 18 | 5.641 | 901 | 9 | 134 | 35 | 22 | 366 | 25 | 25 | 275 | 152 | 29 | 101 | 1 | | | |
| 28 | 11.363 | 20.000 | 30 | 140.976 | 1.410 | 27 | 180.022 | 230.340 | 27 | 142 | 3 | 30 | 644.329 | 8.195 | | | |
| 38 | 438.176 | 4.222 | 38 | 142.367 | 1.430 | 30 | 493.134 | 5.688 | 29 | 130 | 1 | 39 | 100 | 13 | | | |
| 39 | 18.593 | 3.917 | 39 | 4.854 | 817 | 39 | 116.152 | 74.280 | 30 | 716.869 | 8.470 | 40 | 2.508 | 13 | | | |
| 40 | 4.690 | 1.872 | 40 | 4.509 | 1.057 | 40 | 1.996 | 745 | 39 | 278.284 | 174.043 | 41 | 191 | 44 | | | |
| 41 | 704 | 25 | 41 | 1.593 | 99 | 41 | 1.718 | 245 | 40 | 1.093 | 2 | 42 | 227 | 10 | | | |
| 42 | 3.751 | 249 | 48 | 255 | 7 | 57 | 41.246 | 882 | 48 | 1.834 | 516 | 48 | 119 | 100 | | | |
| 44 | 375 | 99 | 49 | 9.412 | 141 | 59 | 1.225 | 704 | 49 | 8.991 | 1.163 | 49 | 30.008 | 10.408 | | | |
| 48 | 11.047 | 1.620 | 57 | 28.616 | 582 | 61 | 26.009 | 693 | 51 | 139 | 1 | 56 | 1.287 | 76 | | | |
| 51 | 105.530 | 1.087 | 70 | 922 | 38 | 70 | 3.284 | 101 | 55 | 1.379 | 379 | 57 | 33.162 | 404 | | | |
| 57 | 216.307 | 7.813 | 71 | 144.211 | 5 | 71 | 624.148 | 21 | 57 | 774 | 27 | 59 | 426 | 4 | | | |
| 62 | 45.738 | 965 | 73 | 84.541 | 60.375 | 72 | 749 | 36 | 58 | 5.128 | 340 | 63 | 178 | 22 | | | |
| 64 | 250 | 11 | 74 | 109.442 | 23.554 | 73 | 2.624 | 423 | 60 | 700 | 72 | 69 | 2.131 | 135 | | | |
| 68 | 210 | 36 | 83 | 409 | 28 | 74 | 23.974 | 1.193 | 69 | 406 | 34 | 72 | 328 | 5 | | | |
| 70 | 1.412 | 162 | 84 | 15.813 | 1.746 | 83 | 160 | 5 | 70 | 194 | 8 | 73 | 4.821 | 224 | | | |
| 72 | 445 | 140 | 85 | 123.358 | 6.056 | 84 | 21.488 | 1.564 | 71 | 286.137 | 9 | 76 | 206 | 15 | | | |
| 73 | 15.033 | 895 | 87 | 18.306 | 690 | 85 | 84.319 | 5.325 | 73 | 12.280 | 4.576 | 84 | 277.952 | 1.619 | | | |
| 74 | 5.262 | 268 | 90 | 85.852 | 1.422 | 87 | 4.297 | 155 | 82 | 1.246 | 69 | 85 | 198.042 | 4.161 | | | |
| 78 | 6.371 | 420 | 94 | 7.959 | 674 | 90 | 72.053 | 373 | 84 | 31.231 | 1.493 | 87 | 3.533 | 212 | | | |
| 82 | 1.750 | 24 | 96 | 9.476 | 412 | 97 | 8.748 | 300 | 85 | 404.641 | 9.110 | 90 | 78.734 | 1.025 | | | |
| 83 | 1.160 | 35 | | | | | | | 87 | 23.243 | 1.674 | 91 | 128 | 1 | | | |
| 84 | 596.638 | 15.254 | | | | | | | 90 | 162.778 | 4.830 | 96 | 409 | 85 | | | |

| | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|----|---------|--------|--|--|--|--|--|--|----|-----|----|----|-------|-----|--|--|--|
| 85 | 227.291 | 11.589 | | | | | | | 96 | 292 | 15 | 97 | 3.153 | 170 | | | |
| 87 | 20.826 | 1.737 | | | | | | | | | | | | | | | |
| 90 | 296.550 | 4.593 | | | | | | | | | | | | | | | |
| 91 | 241 | 4 | | | | | | | | | | | | | | | |
| 94 | 14.348 | 1.120 | | | | | | | | | | | | | | | |
| 95 | 731 | 153 | | | | | | | | | | | | | | | |

Kaynak: T.C. Türkiye İstatistik Kurumu Başkanlığı Bilgi Dağıtım ve İletişim Daire Başkanlığı(bilgi@tuik.gov.tr), D-8 üyesi ülkelerden, havayoluyla gerçekleşmiş olan Türk ve yabancı bayrak ayrımında mevcut olan 2002-2012 yılları ithalat, ihracat bilgileri fasıl, miktar ve dolar bazında elektronik ortamda istatistiki bilgi talebi, Ali İbrahim Murat Aşkın'a kişisel e-posta (murataskin@gmail.com). (20 Mart 2013).

**EK-5: Türkiye'nin Malezya'ya Havayoluyla Gerçekleşmiş Olan Türk ve Yabancı Bayrak Ayrıntısında Mevcut Olan 2002-2012 Yılları
Fasıl, Miktar ve Dolar Bazında İhracat ve İthalat Bilgileri**

| TÜRK BAYRAK AYRINTISINDA MEVCUT OLAN 2002-2012 YILLARI FASIL MİKTAR VE DOLAR BAZINDA İHRACAT BİLGİLERİ | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|--|---------|---------|-------|---------|---------|-------|---------|---------|-------|-----------|---------|-------|---------|---------|-------|-----------|---------|
| 2002 | | | 2003 | | | 2004 | | | 2005 | | | 2006 | | | 2007 | | |
| FASIL | İHRACAT | İHRACAT | FASIL | İHRACAT | İHRACAT | FASIL | İHRACAT | İHRACAT | FASIL | İHRACAT | İHRACAT | FASIL | İHRACAT | İHRACAT | FASIL | İHRACAT | İHRACAT |
| NO | DOLAR | KG | NO | DOLAR | KG | NO | DOLAR | KG | NO | DOLAR | KG | NO | DOLAR | KG | NO | DOLAR | KG |
| 12 | 488 | 125 | 6 | 1.378 | 140 | 30 | 30.360 | 578 | 38 | 856 | 13 | 9 | 423 | 126 | 24 | 7.934 | 2.060 |
| 17 | 378 | 50 | 30 | 145.467 | 3.847 | 34 | 1.816 | 400 | 39 | 5.692 | 835 | 17 | 872 | 600 | 30 | 5.000 | 349 |
| 22 | 120 | 150 | 32 | 3.200 | 415 | 37 | 200 | 42 | 48 | 1.838 | 340 | 30 | 1.911 | 30 | 32 | 1.169 | 110 |
| 29 | 5.132 | 4.200 | 37 | 9.146 | 200 | 39 | 907 | 426 | 49 | 1.500 | 665 | 39 | 4.995 | 355 | 39 | 5.258 | 306 |
| 30 | 71.465 | 1.581 | 38 | 4.617 | 311 | 52 | 482 | 20 | 54 | 49.877 | 4.791 | 40 | 4.306 | 164 | 40 | 69.521 | 5.411 |
| 34 | 259 | 5 | 39 | 1.234 | 34 | 54 | 6.330 | 449 | 56 | 590 | 96 | 42 | 622 | 39 | 42 | 1.580 | 20 |
| 39 | 7.328 | 2.939 | 49 | 1.475 | 120 | 61 | 15.718 | 942 | 57 | 16.310 | 420 | 48 | 243 | 111 | 54 | 7.671 | 714 |
| 40 | 150 | 1 | 55 | 12.039 | 962 | 62 | 113.381 | 10.722 | 60 | 1.423 | 264 | 49 | 8.695 | 1.917 | 57 | 877 | 53 |
| 48 | 2.132 | 526 | 57 | 972 | 15 | 63 | 7.829 | 333 | 61 | 14.522 | 695 | 52 | 532 | 54 | 58 | 104 | 1 |
| 49 | 3.484 | 1.803 | 59 | 346 | 161 | 68 | 101 | 556 | 62 | 28.746 | 1.503 | 54 | 7.524 | 799 | 61 | 9.150 | 159 |
| 52 | 12.326 | 401 | 61 | 8.146 | 926 | 70 | 4.033 | 80 | 68 | 321 | 3 | 57 | 223 | 24 | 62 | 2.933 | 88 |
| 55 | 98.046 | 8.370 | 62 | 217.610 | 17.514 | 71 | 16.014 | 1 | 71 | 3.540 | 1 | 61 | 3.692 | 181 | 63 | 1.026 | 228 |
| 58 | 564 | 3 | 63 | 16.652 | 380 | 76 | 1.685 | 310 | 73 | 9.355 | 170 | 62 | 31.443 | 1.319 | 68 | 644 | 12 |
| 59 | 1.491 | 51 | 69 | 2.243 | 230 | 82 | 837 | 330 | 74 | 1.688 | 150 | 63 | 133 | 8 | 70 | 2.095 | 44 |
| 61 | 2.558 | 113 | 70 | 334 | 75 | 84 | 12.146 | 1.657 | 81 | 1.043 | 2 | 68 | 179 | 275 | 73 | 1.096 | 21 |
| 62 | 590.928 | 57.717 | 73 | 1.079 | 261 | 85 | 38.662 | 1.033 | 84 | 16.355 | 1.973 | 69 | 587 | 174 | 76 | 2.759 | 315 |
| 63 | 75.542 | 964 | 83 | 287 | 108 | 87 | 500 | 7 | 85 | 2.001 | 126 | 71 | 329 | 25 | 82 | 1.052 | 182 |
| 65 | 500 | 10 | 84 | 53.919 | 4.922 | 90 | 14.239 | 113 | 87 | 989 | 290 | 73 | 720 | 18 | 83 | 898 | 17 |
| 69 | 1.378 | 609 | 85 | 9.926 | 382 | | | | 90 | 45.032 | 445 | 82 | 2.365 | 340 | 84 | 1.068.553 | 9.055 |
| 73 | 3.165 | 715 | 87 | 224.778 | 7.934 | | | | 91 | 250 | 110 | 83 | 133 | 70 | 85 | 85.643 | 4.853 |
| 76 | 557 | 41 | 88 | 4.800 | 16 | | | | 98 | 1.987.400 | 786 | 84 | 26.947 | 1.794 | 87 | 46.265 | 938 |

| | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|--------------|----------------|----------------|--------------|----------------|----------------|--------------|----------------|----------------|--------------|----------------|----------------|--------------|----------------|----------------|----|---------|-----|
| 82 | 2.107 | 42 | 90 | 5.797 | 125 | | | | | | | 85 | 139.796 | 5.011 | 90 | 27.320 | 407 |
| 84 | 83.159 | 3.661 | 93 | 5.733 | 330 | | | | | | | 87 | 28.695 | 596 | 91 | 1.767 | 34 |
| 85 | 223.820 | 1.061 | 94 | 299 | 78 | | | | | | | 90 | 29.260 | 409 | 93 | 6.073 | 132 |
| 87 | 68.593 | 4.883 | | | | | | | | | | 93 | 14.375 | 416 | 94 | 3.020 | 480 |
| 88 | 4.500 | 4 | | | | | | | | | | 94 | 152 | 171 | 98 | 762.257 | 360 |
| 90 | 17.530 | 500 | | | | | | | | | | 96 | 159 | 14 | | | |
| 93 | 1.109 | 8 | | | | | | | | | | 98 | 1.093.119 | 824 | | | |
| 94 | 465 | 35 | | | | | | | | | | | | | | | |
| 96 | 5.580 | 83 | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2008 | | | 2009 | | | 2010 | | | 2011 | | | 2012 | | | | | |
| FASIL | İHRACAT | İHRACAT | FASIL | İHRACAT | İHRACAT | FASIL | İHRACAT | İHRACAT | FASIL | İHRACAT | İHRACAT | FASIL | İHRACAT | İHRACAT | | | |
| NO | DOLAR | KG | NO | DOLAR | KG | NO | DOLAR | KG | NO | DOLAR | KG | NO | DOLAR | KG | | | |
| 17 | 1.473 | 485 | 9 | 2.081 | 702 | 8 | 3.000 | 340 | 8 | 31.133 | 6.742 | 4 | 522 | 114 | | | |
| 39 | 6.157 | 341 | 24 | 117.685 | 7.451 | 9 | 7.152 | 1.555 | 9 | 13.295 | 2.500 | 8 | 16.376 | 3.761 | | | |
| 40 | 25.144 | 782 | 25 | 655 | 1.000 | 15 | 4.824 | 328 | 11 | 100 | 200 | 9 | 3.121 | 842 | | | |
| 42 | 600 | 30 | 30 | 168 | 9 | 17 | 4.272 | 576 | 15 | 18.267 | 3.941 | 11 | 10.841 | 1.600 | | | |
| 44 | 3.625 | 505 | 33 | 195 | 1 | 19 | 3.861 | 263 | 17 | 6.786 | 2.187 | 13 | 397 | 25 | | | |
| 48 | 1.410 | 87 | 39 | 1.558 | 7 | 20 | 17.167 | 5.972 | 18 | 4.276 | 395 | 15 | 6.954 | 2.280 | | | |
| 49 | 12.162 | 3.632 | 40 | 24.521 | 540 | 30 | 51.890 | 1.052 | 19 | 229 | 88 | 16 | 1.477 | 222 | | | |
| 56 | 3.481 | 22 | 43 | 4.478 | 22 | 32 | 5.725 | 300 | 20 | 183 | 94 | 17 | 1.585 | 325 | | | |
| 57 | 2.735 | 41 | 48 | 1.097 | 144 | 33 | 984 | 66 | 30 | 229.963 | 11.287 | 18 | 13.209 | 951 | | | |
| 58 | 6.842 | 114 | 49 | 942 | 34 | 34 | 2.583 | 1.394 | 32 | 9.288 | 442 | 19 | 1.361 | 362 | | | |
| 59 | 7.500 | 27 | 51 | 9.808 | 2.950 | 35 | 144 | 250 | 33 | 49.666 | 431 | 20 | 1.467 | 1.354 | | | |
| 61 | 973 | 77 | 52 | 655 | 22 | 38 | 1.354 | 25 | 34 | 1.556 | 184 | 21 | 1.550 | 226 | | | |
| 62 | 3.507 | 111 | 54 | 3.810 | 171 | 39 | 11.828 | 951 | 38 | 774 | 155 | 27 | 1.823.237 | 1.745.553 | | | |
| 63 | 700 | 70 | 56 | 15.482 | 1.316 | 40 | 31.659 | 538 | 39 | 33.936 | 1.915 | 28 | 7.028 | 16 | | | |
| 65 | 259 | 29 | 58 | 2.522 | 43 | 41 | 4.731 | 124 | 40 | 48.508 | 959 | 30 | 518.074 | 14.457 | | | |

| | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|----|---------|-------|----|---------|-------|----|------------|--------|----|---------|--------|----|-----------|--------|--|--|--|
| 70 | 6.652 | 387 | 59 | 3.339 | 295 | 42 | 17.450 | 135 | 42 | 4.261 | 18 | 32 | 1.395 | 304 | | | |
| 71 | 1.333 | 55 | 61 | 1.404 | 10 | 48 | 2.784 | 170 | 44 | 392 | 10 | 33 | 54.807 | 4.159 | | | |
| 73 | 2.533 | 152 | 62 | 16.495 | 959 | 49 | 11.807 | 1.303 | 48 | 7.039 | 724 | 34 | 114 | 3 | | | |
| 82 | 143 | 10 | 63 | 231 | 48 | 52 | 12.250 | 270 | 49 | 88.756 | 30.227 | 38 | 6.463 | 134 | | | |
| 83 | 100 | 4 | 70 | 2.015 | 99 | 54 | 11.470 | 575 | 52 | 3.269 | 89 | 39 | 129.199 | 6.079 | | | |
| 84 | 787.158 | 8.897 | 73 | 23.399 | 1.976 | 55 | 1.250 | 19 | 54 | 15.555 | 517 | 40 | 233.570 | 8.529 | | | |
| 85 | 324.703 | 2.681 | 76 | 479 | 2 | 56 | 25.784 | 2.621 | 55 | 63.192 | 8.250 | 42 | 2.989 | 123 | | | |
| 87 | 112.696 | 800 | 84 | 464.710 | 9.674 | 57 | 13.325 | 370 | 57 | 1.440 | 161 | 44 | 103 | 2 | | | |
| 90 | 57.475 | 355 | 85 | 184.498 | 7.753 | 58 | 11.414 | 580 | 58 | 7.847 | 954 | 48 | 2.434 | 507 | | | |
| 93 | 16.847 | 262 | 87 | 198.125 | 1.935 | 59 | 3.648 | 297 | 59 | 245.805 | 49.525 | 49 | 48.631 | 15.568 | | | |
| 94 | 23.330 | 2.189 | 90 | 70.595 | 1.641 | 61 | 30.858 | 979 | 61 | 143.075 | 4.503 | 52 | 2.904 | 97 | | | |
| 96 | 541 | 15 | 93 | 57.711 | 1.033 | 62 | 178.981 | 6.573 | 62 | 257.549 | 9.942 | 54 | 34.916 | 1.069 | | | |
| 97 | 200 | 25 | | | | 63 | 651 | 32 | 63 | 6.076 | 312 | 57 | 11.090 | 2.243 | | | |
| 98 | 337 | 20 | | | | 65 | 3.600 | 156 | 68 | 16.848 | 703 | 58 | 53.468 | 3.105 | | | |
| | | | | | | 66 | 936 | 40 | 69 | 1.821 | 718 | 60 | 4.307 | 655 | | | |
| | | | | | | 68 | 12.845 | 237 | 70 | 38.012 | 496 | 61 | 64.921 | 1.787 | | | |
| | | | | | | 69 | 25.103 | 802 | 71 | 998.926 | 22 | 62 | 1.388.559 | 41.865 | | | |
| | | | | | | 70 | 8.626 | 419 | 73 | 31.976 | 4.778 | 63 | 14.422 | 594 | | | |
| | | | | | | 71 | 1.480.573 | 49 | 76 | 2.328 | 170 | 65 | 2.051 | 44 | | | |
| | | | | | | 73 | 34.502 | 2.839 | 82 | 6.134 | 76 | 68 | 22.458 | 406 | | | |
| | | | | | | 74 | 8.863 | 217 | 83 | 2.176 | 126 | 69 | 28.839 | 951 | | | |
| | | | | | | 76 | 11.623 | 875 | 84 | 330.289 | 14.974 | 70 | 9.410 | 173 | | | |
| | | | | | | 82 | 3.479 | 8 | 85 | 300.961 | 7.670 | 71 | 1.739.177 | 128 | | | |
| | | | | | | 83 | 6.353 | 648 | 87 | 160.376 | 5.815 | 72 | 955 | 250 | | | |
| | | | | | | 84 | 350.306 | 13.579 | 88 | 51.000 | 20 | 73 | 90.312 | 8.761 | | | |
| | | | | | | 85 | 391.463 | 6.176 | 90 | 144.965 | 2.564 | 74 | 120 | 35 | | | |
| | | | | | | 87 | 13.269.283 | 38.517 | 91 | 8.371 | 79 | 76 | 583 | 54 | | | |

| | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|--|--|--|--|--|--|----|-----------|-------|----|--------|-----|----|-----------|--------|--|--|--|
| | | | | | | 90 | 110.486 | 2.703 | 93 | 33.162 | 428 | 82 | 2.429 | 77 | | | |
| | | | | | | 91 | 29.563 | 651 | 94 | 23.875 | 816 | 83 | 7.745 | 498 | | | |
| | | | | | | 93 | 2.477.438 | 2.595 | 96 | 6.285 | 363 | 84 | 489.604 | 13.929 | | | |
| | | | | | | 94 | 68.609 | 1.136 | 98 | 100 | 420 | 85 | 277.972 | 6.049 | | | |
| | | | | | | 95 | 6.040 | 1.839 | | | | 87 | 23.510 | 2.111 | | | |
| | | | | | | 96 | 3.380 | 59 | | | | 88 | 80.000 | 812 | | | |
| | | | | | | 98 | 865 | 26 | | | | 90 | 1.066.324 | 1.427 | | | |
| | | | | | | | | | | | | 91 | 600 | 14 | | | |
| | | | | | | | | | | | | 93 | 12.505 | 156 | | | |
| | | | | | | | | | | | | 94 | 8.700 | 348 | | | |
| | | | | | | | | | | | | 96 | 896 | 150 | | | |

YABANCI BAYRAK AYRINTISINDA MEVCUT OLAN 2002-2012 YILLARI FASIL MİKTAR VE DOLAR BAZINDA İHRACAT BİLGİLERİ

| 2002 | | | 2003 | | | 2004 | | | 2005 | | | 2006 | | | 2007 | | |
|-------|---------|---------|-------|---------|---------|-------|---------|---------|-------|---------|---------|-------|---------|---------|-------|---------|---------|
| FASIL | İHRACAT | İHRACAT | FASIL | İHRACAT | İHRACAT | FASIL | İHRACAT | İHRACAT | FASIL | İHRACAT | İHRACAT | FASIL | İHRACAT | İHRACAT | FASIL | İHRACAT | İHRACAT |
| NO | DOLAR | KG | NO | DOLAR | KG | NO | DOLAR | KG | NO | DOLAR | KG | NO | DOLAR | KG | NO | DOLAR | KG |
| 8 | 1.896 | 1.250 | 8 | 2.184 | 1.000 | 8 | 1.070 | 180 | 8 | 2.635 | 500 | 8 | 300 | 200 | 8 | 9.573 | 2.000 |
| 30 | 60.159 | 1.186 | 9 | 978 | 488 | 15 | 112 | 38 | 15 | 359 | 113 | 9 | 1.665 | 600 | 15 | 1.215 | 345 |
| 39 | 4.776 | 698 | 17 | 16.485 | 2.994 | 17 | 24.177 | 5.019 | 17 | 1.112 | 173 | 18 | 6.153 | 2.601 | 17 | 3.771 | 554 |
| 42 | 1.080 | 7 | 18 | 104 | 13 | 18 | 10.852 | 5.573 | 20 | 3.001 | 1.345 | 20 | 6.228 | 755 | 20 | 534 | 60 |
| 48 | 279 | 80 | 30 | 211.630 | 5.477 | 24 | 527 | 285 | 27 | 10.774 | 720 | 25 | 1.747 | 33.600 | 30 | 585.482 | 20.694 |
| 49 | 896 | 610 | 32 | 500 | 175 | 25 | 105 | 1.150 | 30 | 162.403 | 3.804 | 27 | 254 | 15 | 33 | 446.979 | 3.364 |
| 52 | 4.586 | 201 | 38 | 5.313 | 111 | 30 | 284.962 | 10.795 | 32 | 1.670 | 1.160 | 30 | 447.367 | 20.082 | 34 | 2.669 | 1.110 |
| 54 | 7.946 | 541 | 39 | 17.593 | 2.706 | 32 | 946 | 90 | 33 | 2.640 | 55 | 39 | 9.217 | 338 | 39 | 23.581 | 2.469 |
| 55 | 147.944 | 13.015 | 40 | 26.754 | 330 | 33 | 1.700 | 200 | 34 | 1.062 | 175 | 40 | 2.087 | 100 | 40 | 4.309 | 191 |
| 58 | 48.932 | 4.378 | 42 | 2.050 | 111 | 34 | 104 | 47 | 39 | 8.855 | 872 | 42 | 199 | 25 | 42 | 1.601 | 28 |
| 59 | 18.957 | 2.188 | 48 | 1.324 | 130 | 38 | 1.135 | 17 | 40 | 13.800 | 52 | 48 | 1.150 | 3.407 | 48 | 392 | 11 |
| 61 | 21.485 | 2.976 | 49 | 1.928 | 1.878 | 40 | 570 | 31 | 42 | 460 | 3 | 49 | 508 | 26 | 49 | 37.640 | 20.732 |

| | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|----|---------|--------|----|---------|--------|----|---------|--------|----|-----------|--------|----|---------|--------|----|---------|--------|
| 62 | 712.305 | 54.465 | 51 | 9.434 | 311 | 42 | 2.132 | 43 | 48 | 3.120 | 2.971 | 54 | 54.078 | 4.255 | 52 | 20.068 | 1.338 |
| 63 | 53.274 | 884 | 52 | 139.712 | 11.855 | 48 | 2.497 | 678 | 49 | 655 | 209 | 59 | 2.671 | 238 | 54 | 222.249 | 12.237 |
| 68 | 3.413 | 164 | 53 | 640 | 180 | 49 | 3.431 | 1.350 | 52 | 3.523 | 365 | 60 | 5.450 | 197 | 55 | 16.576 | 924 |
| 69 | 143 | 36 | 54 | 10.936 | 881 | 52 | 184.768 | 7.841 | 54 | 119.012 | 11.028 | 61 | 134.447 | 6.657 | 56 | 2.984 | 236 |
| 70 | 6.143 | 856 | 55 | 89.922 | 9.826 | 54 | 88.154 | 7.709 | 56 | 122 | 8 | 62 | 404.808 | 21.229 | 57 | 2.578 | 202 |
| 71 | 22.629 | 2 | 57 | 31.683 | 5.769 | 55 | 106.077 | 8.384 | 58 | 5.649 | 162 | 63 | 18.989 | 1.833 | 58 | 21.890 | 1.335 |
| 73 | 7.528 | 545 | 58 | 48.515 | 5.676 | 57 | 17.343 | 4.226 | 59 | 38.515 | 3.764 | 68 | 165 | 240 | 59 | 21.623 | 2.716 |
| 76 | 5.325 | 672 | 59 | 1.028 | 14 | 58 | 29.976 | 1.409 | 60 | 3.148 | 283 | 69 | 1.500 | 177 | 60 | 6.445 | 173 |
| 84 | 26.263 | 2.165 | 61 | 122.915 | 7.792 | 59 | 1.391 | 23 | 61 | 116.651 | 3.235 | 70 | 7.669 | 101 | 61 | 62.521 | 2.532 |
| 85 | 234.666 | 14.029 | 62 | 949.923 | 79.478 | 60 | 23.931 | 1.206 | 62 | 1.311.082 | 73.108 | 73 | 1.978 | 140 | 62 | 345.395 | 13.461 |
| 87 | 53.040 | 385 | 63 | 207.346 | 4.916 | 61 | 42.859 | 4.159 | 63 | 11.513 | 1.949 | 74 | 2.001 | 21 | 63 | 15.618 | 597 |
| 90 | 2.316 | 89 | 65 | 120 | 71 | 62 | 935.779 | 67.926 | 64 | 203 | 18 | 76 | 4.863 | 745 | 64 | 14.000 | 540 |
| 94 | 2.395 | 456 | 70 | 23.661 | 1.512 | 63 | 125.234 | 6.049 | 65 | 665 | 49 | 83 | 1.481 | 88 | 65 | 263 | 38 |
| 96 | 2.250 | 101 | 73 | 15.660 | 11.793 | 69 | 593 | 175 | 68 | 421 | 8 | 84 | 75.629 | 2.100 | 68 | 1.158 | 27 |
| | | | 76 | 3.037 | 395 | 70 | 3.499 | 784 | 69 | 1.270 | 84 | 85 | 85.653 | 3.247 | 69 | 412 | 122 |
| | | | 83 | 926 | 178 | 73 | 4.547 | 313 | 70 | 9.981 | 627 | 87 | 177.708 | 4.089 | 70 | 11.916 | 586 |
| | | | 84 | 150.110 | 8.487 | 74 | 7.420 | 91 | 71 | 71.700 | 9 | 90 | 27.275 | 488 | 73 | 10.525 | 618 |
| | | | 85 | 341.676 | 17.882 | 76 | 3.820 | 610 | 73 | 6.417 | 1.088 | 91 | 135 | 10 | 74 | 29.612 | 457 |
| | | | 87 | 113.456 | 13.912 | 82 | 1.904 | 72 | 74 | 14.419 | 322 | 93 | 13.379 | 260 | 76 | 3.286 | 250 |
| | | | 90 | 37.733 | 776 | 83 | 3.720 | 483 | 76 | 7.956 | 937 | 94 | 87.834 | 8.708 | 83 | 4.567 | 91 |
| | | | 93 | 14.028 | 648 | 84 | 110.368 | 8.972 | 82 | 298 | 6 | 96 | 199 | 14 | 84 | 174.785 | 6.304 |
| | | | 94 | 9.078 | 774 | 85 | 149.867 | 10.601 | 83 | 504 | 44 | | | | 85 | 503.737 | 34.882 |
| | | | 97 | 2.600 | 200 | 87 | 15.715 | 540 | 84 | 286.647 | 8.805 | | | | 87 | 24.119 | 582 |
| | | | | | | 90 | 14.664 | 236 | 85 | 218.769 | 10.408 | | | | 90 | 45.861 | 694 |
| | | | | | | 93 | 11.970 | 617 | 87 | 33.602 | 740 | | | | 92 | 1.738 | 50 |
| | | | | | | 94 | 31.573 | 3.679 | 90 | 40.697 | 1.151 | | | | 93 | 441.138 | 1.773 |
| | | | | | | 96 | 1.533 | 55 | 92 | 4.967 | 162 | | | | 94 | 28.362 | 2.482 |

| | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|--------------|----------------|----------------|--------------|----------------|----------------|--------------|----------------|----------------|--------------|----------------|----------------|--------------|----------------|----------------|----|---------|-------|
| | | | | | | 97 | 3.450 | 82 | 93 | 122.694 | 1.213 | | | | 96 | 4.903 | 173 |
| | | | | | | | | | 94 | 24.840 | 2.600 | | | | 98 | 201.683 | 9.110 |
| | | | | | | | | | 96 | 7.156 | 320 | | | | | | |
| | | | | | | | | | 97 | 878 | 56 | | | | | | |
| 2008 | | | 2009 | | | 2010 | | | 2011 | | | 2012 | | | | | |
| FASIL | İHRACAT | İHRACAT | FASIL | İHRACAT | İHRACAT | FASIL | İHRACAT | İHRACAT | FASIL | İHRACAT | İHRACAT | FASIL | İHRACAT | İHRACAT | | | |
| NO | DOLAR | KG | NO | DOLAR | KG | NO | DOLAR | KG | NO | DOLAR | KG | NO | DOLAR | KG | | | |
| 20 | 1.586 | 130 | 8 | 16.028 | 3.500 | 3 | 262 | 54 | 6 | 24.402 | 2.350 | 8 | 469.536 | 190.765 | | | |
| 24 | 1.506 | 400 | 11 | 250 | 250 | 6 | 1.360 | 340 | 8 | 244.997 | 71.382 | 18 | 8.661 | 1.069 | | | |
| 30 | 438.692 | 12.326 | 17 | 1.147 | 138 | 8 | 65.230 | 9.000 | 17 | 3.095 | 727 | 20 | 621 | 627 | | | |
| 32 | 71.200 | 100 | 30 | 822.567 | 32.891 | 11 | 200 | 153 | 20 | 7.106 | 4.720 | 24 | 211 | 3 | | | |
| 33 | 49.325 | 388 | 32 | 17.009 | 518 | 15 | 205 | 106 | 27 | 11.832.826 | 11.972.557 | 27 | 10.567.514 | 9.851.674 | | | |
| 34 | 261 | 40 | 33 | 143.947 | 1.642 | 17 | 296 | 250 | 29 | 4.224 | 235 | 29 | 618 | 22 | | | |
| 39 | 15.594 | 1.578 | 34 | 6.163 | 671 | 20 | 27.285 | 10.000 | 30 | 404.011 | 18.367 | 30 | 219.582 | 8.112 | | | |
| 40 | 4.504 | 554 | 38 | 16.383 | 540 | 21 | 178 | 288 | 32 | 4.174 | 534 | 32 | 149 | 9 | | | |
| 48 | 3.687 | 283 | 39 | 6.411 | 2.331 | 27 | 420.478 | 535.410 | 34 | 1.990 | 168 | 33 | 61.023 | 1.220 | | | |
| 49 | 39.710 | 15.476 | 40 | 3.770 | 260 | 30 | 457.444 | 21.445 | 35 | 1.086 | 233 | 34 | 23.450 | 6.466 | | | |
| 54 | 34.429 | 2.670 | 48 | 5.511 | 1.182 | 33 | 20.670 | 171 | 38 | 800 | 155 | 35 | 5.809 | 300 | | | |
| 57 | 44.604 | 575 | 49 | 30.451 | 19.605 | 34 | 838 | 205 | 39 | 7.396 | 1.868 | 38 | 21.598 | 614 | | | |
| 58 | 23.402 | 373 | 51 | 8.704 | 2.141 | 39 | 14.193 | 1.251 | 40 | 518.303 | 15.027 | 39 | 16.109 | 602 | | | |
| 60 | 30.212 | 1.342 | 52 | 2.529 | 115 | 40 | 196.736 | 10.734 | 41 | 3.094 | 70 | 40 | 6.643 | 202 | | | |
| 61 | 23.642 | 891 | 54 | 255.615 | 10.098 | 42 | 380 | 12 | 48 | 10.729 | 813 | 42 | 8.774 | 249 | | | |
| 62 | 202.889 | 8.914 | 55 | 2.094 | 764 | 48 | 325 | 20 | 49 | 41.260 | 3.507 | 48 | 5.089 | 994 | | | |
| 63 | 30.958 | 1.413 | 57 | 23.490 | 971 | 49 | 32.180 | 21.950 | 54 | 92.790 | 3.348 | 49 | 27.537 | 2.763 | | | |
| 64 | 175 | 10 | 58 | 68.363 | 1.645 | 54 | 73.727 | 2.867 | 56 | 13.398 | 1.235 | 52 | 764 | 43 | | | |
| 65 | 735 | 44 | 59 | 9.610 | 1.111 | 56 | 1.569 | 185 | 57 | 61.781 | 2.612 | 54 | 80.435 | 4.271 | | | |
| 68 | 4.669 | 137 | 60 | 5.776 | 183 | 57 | 8.115 | 697 | 58 | 63.882 | 3.572 | 55 | 5.538 | 502 | | | |

| | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|----|---------|-------|----|---------|--------|----|---------|--------|----|---------|--------|----|-----------|--------|--|--|--|
| 70 | 3.548 | 74 | 61 | 17.171 | 524 | 58 | 40.624 | 2.730 | 59 | 39.433 | 6.139 | 56 | 353 | 34 | | | |
| 73 | 34.227 | 1.261 | 62 | 220.826 | 9.498 | 59 | 9.372 | 1.269 | 60 | 8.699 | 325 | 57 | 5.215 | 2.072 | | | |
| 74 | 2.681 | 33 | 63 | 3.636 | 136 | 61 | 15.733 | 634 | 61 | 91.037 | 2.232 | 58 | 65.963 | 2.813 | | | |
| 76 | 27.240 | 1.259 | 65 | 466 | 23 | 62 | 117.592 | 4.417 | 62 | 253.515 | 9.212 | 59 | 16.002 | 2.500 | | | |
| 82 | 138 | 10 | 68 | 1.927 | 39 | 63 | 2.383 | 80 | 63 | 3.016 | 160 | 60 | 5.128 | 168 | | | |
| 83 | 4.937 | 112 | 69 | 6.254 | 987 | 70 | 9.432 | 301 | 65 | 1.164 | 25 | 61 | 151.985 | 4.204 | | | |
| 84 | 146.677 | 4.923 | 70 | 1.751 | 136 | 71 | 120.725 | 7 | 68 | 409 | 500 | 62 | 395.545 | 14.994 | | | |
| 85 | 86.891 | 2.026 | 73 | 67.432 | 8.413 | 73 | 34.215 | 3.601 | 69 | 27.818 | 784 | 63 | 7.197 | 284 | | | |
| 87 | 13.624 | 492 | 74 | 7.232 | 20 | 74 | 4.348 | 48 | 70 | 33.013 | 2.279 | 64 | 56.982 | 1.302 | | | |
| 90 | 103.473 | 665 | 76 | 1.602 | 181 | 76 | 4.400 | 301 | 71 | 854.437 | 82 | 65 | 512 | 15 | | | |
| 93 | 444.364 | 2.225 | 82 | 386 | 116 | 82 | 200 | 5 | 73 | 16.859 | 1.170 | 68 | 79.138 | 4.616 | | | |
| 94 | 5.087 | 837 | 83 | 6.438 | 209 | 83 | 110 | 2 | 74 | 2.612 | 115 | 70 | 27.262 | 699 | | | |
| 95 | 100 | 210 | 84 | 116.700 | 4.682 | 84 | 146.836 | 4.860 | 76 | 13.772 | 329 | 71 | 7.164.829 | 142 | | | |
| 96 | 4.738 | 125 | 85 | 433.392 | 15.962 | 85 | 247.832 | 16.851 | 82 | 497 | 23 | 72 | 5.951 | 5.065 | | | |
| 98 | 186.308 | 7.308 | 87 | 17.992 | 377 | 87 | 116.856 | 3.584 | 83 | 2.365 | 154 | 73 | 7.317 | 279 | | | |
| | | | 88 | 90.950 | 51 | 88 | 5.476 | 4 | 84 | 437.248 | 23.322 | 74 | 3.473 | 61 | | | |
| | | | 90 | 73.923 | 520 | 90 | 63.361 | 713 | 85 | 617.850 | 34.514 | 76 | 6.203 | 149 | | | |
| | | | 92 | 1.412 | 52 | 91 | 2.155 | 11 | 87 | 31.679 | 951 | 82 | 1.017 | 37 | | | |
| | | | 93 | 319 | 2 | 92 | 4.325 | 90 | 90 | 91.220 | 1.154 | 83 | 8.598 | 923 | | | |
| | | | 94 | 103.257 | 1.912 | 93 | 10.384 | 192 | 93 | 26.035 | 462 | 84 | 254.320 | 9.582 | | | |
| | | | 96 | 4.368 | 25 | 94 | 24.558 | 1.026 | 94 | 18.707 | 1.084 | 85 | 575.169 | 36.675 | | | |
| | | | 97 | 127 | 7 | 96 | 6.509 | 167 | 96 | 881 | 36 | 87 | 37.922 | 860 | | | |
| | | | 98 | 197.008 | 7.945 | 98 | 659.173 | 29.555 | 98 | 641.734 | 18.969 | 88 | 2.000 | 17 | | | |
| | | | | | | | | | | | | 90 | 121.833 | 3.073 | | | |
| | | | | | | | | | | | | 91 | 3.748 | 89 | | | |
| | | | | | | | | | | | | 93 | 2.820 | 42 | | | |
| | | | | | | | | | | | | 94 | 18.437 | 1.460 | | | |

| | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|----|---------|--------|--|--|--|
| | | | | | | | | | | | | 96 | 6.248 | 164 | | | |
| | | | | | | | | | | | | 99 | 585.394 | 18.147 | | | |

TÜRK BAYRAK AYRINTISINDA MEVCUT OLAN 2002-2012 YILLARI FASIL MİKTAR VE DOLAR BAZINDA İTHALAT BİLGİLERİ

| 2002 | | | 2003 | | | 2004 | | | 2005 | | | 2006 | | | 2007 | | |
|-------|-----------|---------|-------|-----------|---------|-------|-----------|---------|-------|---------|---------|-------|---------|---------|-------|-----------|---------|
| FASIL | İTHALAT | İTHALAT | FASIL | İTHALAT | İTHALAT | FASIL | İTHALAT | İTHALAT | FASIL | İTHALAT | İTHALAT | FASIL | İTHALAT | İTHALAT | FASIL | İTHALAT | İTHALAT |
| NO | DOLAR | KG | NO | DOLAR | KG | NO | DOLAR | KG | NO | DOLAR | KG | NO | DOLAR | KG | NO | DOLAR | KG |
| 25 | 512 | 240 | 1 | 3.774 | 5 | 18 | 333 | 20 | 15 | 196 | 250 | 3 | 6.491 | 871 | 13 | 3.968 | 2.480 |
| 28 | 1.137 | 236 | 3 | 2.541 | 117 | 25 | 1.066 | 3.500 | 18 | 111 | 21 | 7 | 7.725 | 1.500 | 22 | 657 | 113 |
| 29 | 6.555 | 355 | 15 | 2.221 | 380 | 29 | 2.775 | 1 | 21 | 46.835 | 340 | 15 | 101 | 5 | 28 | 368 | 1 |
| 30 | 3.691 | 9 | 29 | 354 | 40 | 32 | 237 | 20 | 29 | 2.700 | 300 | 21 | 369.616 | 1.056 | 29 | 12.257 | 51 |
| 38 | 174 | 25 | 30 | 2.958 | 236 | 38 | 2.631 | 286 | 30 | 13.252 | 270 | 29 | 9.116 | 1.080 | 30 | 19.288 | 100 |
| 39 | 26.026 | 2.327 | 32 | 791 | 20 | 39 | 32.865 | 3.168 | 32 | 2.502 | 12 | 30 | 4.649 | 21 | 32 | 124.206 | 258 |
| 40 | 39.762 | 3.095 | 33 | 7.623 | 125 | 40 | 77.273 | 5.469 | 34 | 2.555 | 510 | 32 | 4.120 | 50 | 33 | 1.730 | 2 |
| 42 | 2.172 | 75 | 39 | 29.979 | 2.269 | 41 | 42.068 | 201 | 38 | 3.766 | 343 | 34 | 3.239 | 155 | 35 | 6.715 | 128 |
| 48 | 461 | 574 | 40 | 71.218 | 6.318 | 42 | 2.693 | 125 | 39 | 76.485 | 2.493 | 35 | 9.437 | 87 | 37 | 23.635 | 217 |
| 49 | 6.639 | 1.089 | 41 | 2.644 | 6 | 48 | 1.886 | 80 | 40 | 34.929 | 2.532 | 38 | 5.268 | 153 | 38 | 31.209 | 2.470 |
| 52 | 3.418.180 | 199.693 | 42 | 1.513 | 21 | 49 | 1.033 | 16 | 41 | 1.162 | 2 | 39 | 167.211 | 653 | 39 | 107.227 | 710 |
| 54 | 63.442 | 8.658 | 48 | 274 | 10 | 52 | 931.790 | 55.743 | 42 | 1.468 | 34 | 40 | 37.051 | 1.867 | 40 | 236.482 | 38.535 |
| 58 | 52.397 | 450 | 49 | 599 | 102 | 54 | 18.049 | 1.447 | 44 | 153 | 30 | 41 | 23.815 | 78 | 41 | 32.916 | 46 |
| 59 | 51.903 | 3.134 | 52 | 6.272.757 | 356.328 | 55 | 69.990 | 8.629 | 48 | 3.832 | 312 | 42 | 5.470 | 43 | 42 | 4.226 | 202 |
| 61 | 24.305 | 661 | 53 | 795 | 83 | 58 | 139 | 2 | 49 | 62.359 | 2.224 | 44 | 208 | 30 | 48 | 8.482 | 305 |
| 62 | 2.849 | 81 | 54 | 11.858 | 2.350 | 61 | 2.068.545 | 69.079 | 52 | 527.151 | 29.744 | 48 | 8.125 | 560 | 49 | 22.964 | 1.281 |
| 64 | 8.232 | 805 | 56 | 349 | 100 | 62 | 85.005 | 2.899 | 54 | 87.735 | 14.878 | 49 | 61.031 | 1.599 | 54 | 2.090 | 238 |
| 69 | 34.335 | 1.041 | 59 | 11.512 | 834 | 63 | 3.398 | 388 | 55 | 992 | 103 | 52 | 20.565 | 2.566 | 58 | 242 | 3 |
| 70 | 246 | 26 | 61 | 5.095 | 80 | 64 | 197.214 | 6.077 | 58 | 1.503 | 86 | 54 | 21.607 | 2.589 | 59 | 2.781 | 24 |
| 73 | 2.256 | 190 | 62 | 956 | 22 | 68 | 857 | 102 | 60 | 7.909 | 410 | 55 | 9.645 | 776 | 61 | 3.678.661 | 77.874 |

| | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|--------------|----------------|----------------|--------------|----------------|----------------|--------------|----------------|----------------|--------------|----------------|----------------|--------------|----------------|----------------|----|-------------|---------|--|
| 74 | 894 | 103 | 63 | 3.882 | 141 | 69 | 1.111 | 146 | 61 | 7.142.268 | 226.688 | 56 | 202 | 11 | 62 | 532.571 | 31.418 | |
| 76 | 2.382 | 52 | 64 | 73.662 | 4.626 | 70 | 1.665 | 21 | 62 | 21.924 | 507 | 57 | 179 | 1 | 63 | 214 | 2 | |
| 82 | 2.689 | 261 | 70 | 162 | 10 | 73 | 31.765 | 3.184 | 63 | 13.074 | 4.125 | 58 | 116 | 2 | 64 | 5.837 | 63 | |
| 83 | 20.504 | 1.200 | 73 | 16.324 | 1.150 | 76 | 522 | 80 | 64 | 43.953 | 4.028 | 59 | 1.384 | 95 | 65 | 2.297 | 36 | |
| 84 | 2.481.193 | 32.391 | 76 | 1.238 | 11 | 82 | 2.958 | 106 | 70 | 1.387 | 154 | 61 | 4.725.433 | 130.121 | 69 | 1.547 | 50 | |
| 85 | 15.095.349 | 117.703 | 82 | 3.851 | 148 | 83 | 5.875 | 238 | 73 | 5.333 | 101 | 62 | 183.127 | 3.752 | 70 | 17.225 | 513 | |
| 87 | 15.583 | 1.300 | 84 | 3.039.308 | 24.758 | 84 | 3.700.862 | 26.468 | 76 | 3.195 | 30 | 63 | 5.319 | 53 | 71 | 273.991 | 27 | |
| 90 | 1.352.438 | 1.593 | 85 | 19.309.703 | 136.533 | 85 | 28.123.694 | 149.938 | 82 | 1.894 | 43 | 64 | 63.400 | 7.116 | 72 | 7.010 | 912 | |
| 91 | 170.160 | 1.216 | 87 | 419.400 | 4.862 | 87 | 164.784 | 6.050 | 83 | 5.846 | 293 | 70 | 43.536 | 2.657 | 73 | 253.881 | 17.213 | |
| 94 | 1.409 | 45 | 90 | 687.750 | 3.573 | 90 | 1.571.682 | 13.166 | 84 | 8.126.810 | 55.516 | 71 | 206.836 | 63 | 74 | 12.357 | 300 | |
| 96 | 68.678 | 2.078 | 91 | 67.696 | 1.120 | 91 | 31.509 | 200 | 85 | 46.673.796 | 276.529 | 73 | 12.277 | 580 | 82 | 108.074 | 432 | |
| | | | 92 | 859 | 15 | 94 | 12.078 | 923 | 87 | 47.078 | 2.341 | 82 | 53.525 | 203 | 83 | 30.746 | 1.003 | |
| | | | 93 | 235 | 1 | 95 | 1.918 | 205 | 90 | 1.975.766 | 3.586 | 83 | 80.420 | 3.424 | 84 | 10.677.552 | 77.748 | |
| | | | 94 | 25.891 | 1.582 | 96 | 22.182 | 424 | 91 | 151.191 | 4.977 | 84 | 14.942.464 | 87.943 | 85 | 133.083.686 | 672.761 | |
| | | | 96 | 24.514 | 645 | | | | 92 | 481 | 10 | 85 | 81.831.329 | 420.114 | 87 | 39.727 | 1.230 | |
| | | | | | | | | | 94 | 16.447 | 859 | 87 | 23.577 | 1.407 | 90 | 6.634.025 | 9.859 | |
| | | | | | | | | | 95 | 4.954 | 238 | 90 | 3.249.553 | 6.344 | 91 | 10.807 | 251 | |
| | | | | | | | | | 96 | 3.713 | 99 | 91 | 36.832 | 951 | 92 | 120 | 1 | |
| | | | | | | | | | 98 | 25.812 | 472 | 94 | 664 | 40 | 94 | 10.121 | 677 | |
| | | | | | | | | | | | | 95 | 14.939 | 1.595 | 95 | 13.675 | 1.344 | |
| | | | | | | | | | | | | 96 | 31.060 | 542 | 96 | 23.236 | 233 | |
| | | | | | | | | | | | | 98 | 111.143 | 978 | 98 | 150 | 70 | |
| 2008 | | | 2009 | | | 2010 | | | 2011 | | | 2012 | | | | | | |
| FASIL | İTHALAT | İTHALAT | FASIL | İTHALAT | İTHALAT | FASIL | İTHALAT | İTHALAT | FASIL | İTHALAT | İTHALAT | FASIL | İTHALAT | İTHALAT | | | | |
| NO | DOLAR | KG | NO | DOLAR | KG | NO | DOLAR | KG | NO | DOLAR | KG | NO | DOLAR | KG | | | | |
| 7 | 514 | 10 | 1 | 8.197 | 175 | 3 | 3.165 | 350 | 12 | 4.303 | 40 | 15 | 37.633 | 1.730 | | | | |
| 21 | 202.828 | 3.661 | 3 | 2.926 | 290 | 15 | 548 | 25 | 15 | 15.306 | 7.920 | 21 | 76.013 | 1.684 | | | | |

| | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|----|-----------|--------|----|---------|--------|----|---------|--------|----|---------|-------|----|---------|-------|--|--|--|
| 28 | 205 | 19 | 18 | 7.353 | 162 | 16 | 854 | 69 | 21 | 65.670 | 301 | 22 | 297 | 82 | | | |
| 29 | 221.914 | 408 | 21 | 53.790 | 3.491 | 21 | 23.201 | 393 | 24 | 228 | 1 | 24 | 1.544 | 7 | | | |
| 30 | 55.445 | 298 | 28 | 536 | 11 | 25 | 103 | 3 | 28 | 1.378 | 95 | 29 | 38.162 | 191 | | | |
| 32 | 97.233 | 197 | 29 | 37.346 | 318 | 28 | 935 | 13 | 29 | 8.525 | 270 | 30 | 155.518 | 1.484 | | | |
| 33 | 1.309 | 49 | 30 | 1.508 | 6 | 29 | 123.760 | 5.946 | 30 | 130.617 | 875 | 32 | 14.089 | 123 | | | |
| 35 | 15.102 | 3.282 | 32 | 5.707 | 578 | 30 | 65.837 | 462 | 32 | 25.049 | 752 | 33 | 15.821 | 793 | | | |
| 38 | 8.402 | 519 | 33 | 6.129 | 472 | 32 | 503 | 14 | 33 | 11.951 | 694 | 34 | 102.070 | 8.513 | | | |
| 39 | 374.922 | 57.732 | 34 | 245 | 2 | 33 | 17.037 | 655 | 34 | 276 | 10 | 35 | 1.703 | 44 | | | |
| 40 | 121.094 | 14.334 | 35 | 28.374 | 388 | 34 | 535 | 13 | 35 | 3.012 | 37 | 37 | 268 | 5 | | | |
| 42 | 1.378 | 79 | 38 | 9.346 | 326 | 35 | 5.669 | 75 | 38 | 8.412 | 457 | 38 | 162.096 | 5.097 | | | |
| 44 | 1.510 | 139 | 39 | 83.971 | 2.156 | 38 | 125.243 | 10.624 | 39 | 185.446 | 9.974 | 39 | 153.915 | 9.815 | | | |
| 48 | 18.430 | 1.061 | 40 | 120.788 | 4.933 | 39 | 75.274 | 2.606 | 40 | 95.624 | 4.611 | 40 | 68.909 | 922 | | | |
| 49 | 28.246 | 2.896 | 41 | 8.306 | 25 | 40 | 172.177 | 15.685 | 41 | 134.300 | 309 | 41 | 742.541 | 1.889 | | | |
| 54 | 101.344 | 10.535 | 42 | 7.039 | 162 | 41 | 72.354 | 164 | 42 | 21.270 | 175 | 42 | 14.017 | 91 | | | |
| 55 | 6.973 | 966 | 44 | 2.773 | 77 | 42 | 96.684 | 1.082 | 48 | 22.225 | 3.639 | 48 | 6.870 | 458 | | | |
| 58 | 9.176 | 83 | 48 | 11.934 | 1.017 | 44 | 15.649 | 592 | 49 | 58.933 | 785 | 49 | 241.849 | 2.833 | | | |
| 61 | 562.366 | 16.251 | 49 | 53.717 | 1.036 | 48 | 33.818 | 6.416 | 52 | 273 | 7 | 54 | 1.225 | 33 | | | |
| 62 | 1.122.598 | 42.737 | 50 | 397 | 1 | 49 | 103.309 | 6.504 | 54 | 6.900 | 650 | 55 | 530 | 40 | | | |
| 63 | 496 | 2 | 54 | 213.587 | 79.243 | 55 | 3.247 | 364 | 58 | 37.900 | 1.733 | 56 | 2.850 | 226 | | | |
| 64 | 1.639 | 24 | 55 | 13.745 | 2.015 | 61 | 2.857 | 54 | 61 | 13.720 | 373 | 58 | 218.077 | 6.665 | | | |
| 65 | 1.209 | 35 | 57 | 406 | 4 | 62 | 8.760 | 73 | 62 | 14.644 | 302 | 59 | 10.966 | 121 | | | |
| 68 | 3.233 | 106 | 58 | 2.833 | 53 | 63 | 129 | 1 | 64 | 11.961 | 390 | 60 | 133 | 3 | | | |
| 69 | 7.768 | 437 | 61 | 614.373 | 15.523 | 64 | 1.379 | 22 | 68 | 2.430 | 300 | 61 | 17.859 | 386 | | | |
| 70 | 96.935 | 523 | 62 | 38.605 | 1.754 | 65 | 2.119 | 66 | 69 | 1.666 | 17 | 62 | 4.750 | 56 | | | |
| 71 | 96.436 | 28 | 63 | 9.333 | 62 | 68 | 10.067 | 35 | 70 | 29.423 | 158 | 63 | 4.411 | 40 | | | |
| 72 | 3.222 | 174 | 64 | 1.821 | 31 | 69 | 5.322 | 47 | 71 | 478.126 | 589 | 64 | 120 | 2 | | | |
| 73 | 19.309 | 566 | 65 | 4.420 | 250 | 70 | 109.737 | 571 | 72 | 221 | 14 | 65 | 535 | 25 | | | |

| | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|----|-------------|---------|----|------------|---------|----|-------------|---------|----|-------------|---------|----|-------------|---------|--|--|--|
| 74 | 2.332 | 56 | 68 | 298 | 12 | 71 | 62.043 | 235 | 73 | 124.916 | 4.269 | 68 | 7.726 | 25 | | | |
| 82 | 442.133 | 1.868 | 70 | 141.252 | 2.747 | 73 | 30.567 | 777 | 76 | 14.496 | 1.029 | 70 | 15.397 | 157 | | | |
| 83 | 3.913 | 145 | 71 | 13.276 | 42 | 74 | 8.504 | 504 | 80 | 2.952 | 7 | 71 | 99.184 | 354 | | | |
| 84 | 8.042.276 | 55.665 | 73 | 11.762 | 464 | 75 | 163 | 9 | 81 | 7.364 | 184 | 73 | 36.684 | 1.006 | | | |
| 85 | 120.046.997 | 464.446 | 74 | 237 | 1 | 76 | 1.511 | 5 | 82 | 502.703 | 4.367 | 74 | 4.890 | 101 | | | |
| 87 | 35.432 | 1.098 | 76 | 25.668 | 68 | 82 | 328.016 | 4.507 | 83 | 7.371 | 203 | 76 | 11.239 | 538 | | | |
| 90 | 9.177.988 | 26.890 | 82 | 350.494 | 1.393 | 83 | 10.349 | 366 | 84 | 13.896.736 | 76.438 | 82 | 853.414 | 3.041 | | | |
| 91 | 11.646 | 228 | 83 | 7.744 | 431 | 84 | 12.148.174 | 77.755 | 85 | 136.047.141 | 341.904 | 83 | 68.635 | 3.093 | | | |
| 92 | 199 | 1 | 84 | 14.418.596 | 110.303 | 85 | 106.728.291 | 301.747 | 87 | 27.256 | 753 | 84 | 10.566.011 | 58.581 | | | |
| 94 | 33.617 | 1.503 | 85 | 88.182.114 | 305.014 | 87 | 109.199 | 1.839 | 88 | 1.705 | 3 | 85 | 124.930.238 | 272.414 | | | |
| 96 | 31.904 | 875 | 87 | 60.395 | 4.043 | 88 | 6.178 | 3 | 90 | 9.892.888 | 24.124 | 87 | 65.521 | 1.941 | | | |
| 98 | 51.751 | 1.715 | 90 | 6.230.147 | 12.469 | 90 | 6.066.064 | 11.966 | 91 | 10.935 | 51 | 88 | 512 | 28 | | | |
| | | | 91 | 5.360 | 51 | 91 | 3.061 | 27 | 92 | 746 | 4 | 90 | 7.395.669 | 20.084 | | | |
| | | | 92 | 848 | 7 | 92 | 1.552 | 24 | 94 | 13.524 | 133 | 91 | 859 | 8 | | | |
| | | | 94 | 20.607 | 910 | 93 | 197 | 5 | 95 | 23.166 | 1.056 | 92 | 660 | 5 | | | |
| | | | 95 | 28.919 | 470 | 94 | 26.184 | 2.403 | 96 | 45.129 | 510 | 94 | 107.594 | 5.138 | | | |
| | | | 96 | 8.382 | 94 | 95 | 8.953 | 164 | 97 | 593 | 40 | 95 | 30.450 | 755 | | | |
| | | | 98 | 2.825 | 28 | 96 | 35.875 | 440 | | | | 96 | 4.274 | 160 | | | |

YABANCI BAYRAK AYRINTISINDA MEVCUT OLAN 2002-2012 YILLARI FASIL MİKTAR VE DOLAR BAZINDA İTHALAT BİLGİLERİ

| 2002 | | | 2003 | | | 2004 | | | 2005 | | | 2006 | | | 2007 | | |
|-------|---------|---------|-------|---------|---------|-------|---------|---------|-------|---------|---------|-------|---------|---------|-------|---------|---------|
| FASIL | İTHALAT | İTHALAT | FASIL | İTHALAT | İTHALAT | FASIL | İTHALAT | İTHALAT | FASIL | İTHALAT | İTHALAT | FASIL | İTHALAT | İTHALAT | FASIL | İTHALAT | İTHALAT |
| NO | DOLAR | KG | NO | DOLAR | KG | NO | DOLAR | KG | NO | DOLAR | KG | NO | DOLAR | KG | NO | DOLAR | KG |
| 21 | 871 | 102 | 29 | 6.970 | 820 | 19 | 261 | 6 | 8 | 776 | 90 | 15 | 598 | 70 | 3 | 2.661 | 378 |
| 29 | 5.913 | 683 | 38 | 239 | 8 | 29 | 5.850 | 600 | 16 | 195 | 100 | 21 | 40.845 | 112 | 19 | 472 | 9 |
| 32 | 7.165 | 613 | 39 | 41.231 | 1.145 | 39 | 25.910 | 3.632 | 29 | 3.050 | 300 | 29 | 3.291 | 5 | 21 | 92.859 | 459 |
| 38 | 455 | 66 | 40 | 9.607 | 587 | 40 | 4.058 | 299 | 32 | 191 | 5 | 32 | 15.639 | 850 | 29 | 9.233 | 83 |
| 39 | 5.083 | 473 | 42 | 1.166 | 48 | 41 | 1.460 | 3 | 34 | 332 | 50 | 33 | 190.227 | 133.783 | 30 | 145 | 1 |

| | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|----|-----------|--------|----|-----------|--------|----|------------|---------|----|------------|---------|----|-----------|--------|----|------------|---------|
| 40 | 12.028 | 1.351 | 44 | 1.594 | 620 | 42 | 2.238 | 106 | 37 | 7.292 | 54 | 34 | 56.072 | 22.000 | 34 | 213 | 25 |
| 41 | 826 | 2 | 48 | 1.201 | 148 | 48 | 102.630 | 15.559 | 38 | 4.406 | 720 | 35 | 4.603 | 20 | 35 | 18.665 | 217 |
| 42 | 1.851 | 115 | 49 | 17.303 | 1.808 | 49 | 3.414 | 654 | 39 | 100.806 | 6.588 | 37 | 4.252 | 300 | 37 | 132 | 1 |
| 48 | 3.883 | 779 | 52 | 59.076 | 5.078 | 52 | 5.014.596 | 264.519 | 40 | 9.194 | 661 | 38 | 7.682 | 75 | 38 | 3.107 | 26 |
| 49 | 5.313 | 887 | 54 | 2.458 | 226 | 54 | 43.511 | 7.159 | 42 | 3.479 | 112 | 39 | 26.812 | 1.385 | 39 | 34.387 | 967 |
| 52 | 552.845 | 31.910 | 56 | 775 | 124 | 55 | 68.696 | 8.352 | 44 | 6.761 | 553 | 40 | 14.085 | 1.513 | 40 | 112.241 | 5.487 |
| 54 | 39.095 | 4.303 | 60 | 2.807 | 106 | 56 | 485 | 55 | 48 | 1.083 | 79 | 41 | 2.324 | 5 | 41 | 13.004 | 18 |
| 55 | 329 | 30 | 61 | 35.191 | 1.813 | 61 | 17.080 | 819 | 49 | 375 | 1 | 42 | 5.321 | 219 | 42 | 23.240 | 537 |
| 58 | 11.841 | 104 | 62 | 257 | 2 | 62 | 8.310 | 325 | 52 | 3.407.093 | 173.529 | 48 | 20.498 | 2.197 | 48 | 111.877 | 29.892 |
| 61 | 2.334 | 42 | 63 | 14.387 | 526 | 63 | 12.338 | 592 | 54 | 7.493 | 612 | 49 | 5.337 | 15 | 49 | 11.031 | 2.270 |
| 62 | 2.917 | 84 | 64 | 66.881 | 3.982 | 64 | 3.067 | 122 | 55 | 73.081 | 6.606 | 52 | 100.991 | 5.350 | 54 | 2.097 | 186 |
| 64 | 67.974 | 4.707 | 65 | 1.881 | 100 | 69 | 631 | 62 | 56 | 16.101 | 2.078 | 54 | 4.732 | 437 | 55 | 2.156 | 150 |
| 66 | 223 | 4 | 66 | 376 | 16 | 70 | 432 | 7 | 58 | 2.706 | 138 | 55 | 81.848 | 8.790 | 56 | 2.712 | 331 |
| 69 | 127 | 2 | 68 | 1.915 | 18 | 72 | 133 | 23 | 61 | 194.519 | 8.293 | 58 | 525 | 10 | 58 | 8.469 | 249 |
| 73 | 1.133 | 31 | 70 | 422 | 45 | 73 | 1.916 | 131 | 62 | 14.545 | 526 | 59 | 1.450 | 162 | 60 | 587 | 5 |
| 84 | 640.393 | 7.182 | 73 | 552 | 64 | 74 | 2.700 | 1.300 | 63 | 18.561 | 809 | 61 | 227.441 | 6.921 | 61 | 723.986 | 19.208 |
| 85 | 7.573.402 | 54.058 | 82 | 330 | 19 | 76 | 1.045 | 71 | 64 | 1.613 | 20 | 62 | 56.557 | 1.494 | 62 | 200.171 | 10.684 |
| 87 | 1.742 | 90 | 83 | 9.137 | 168 | 83 | 198 | 2 | 70 | 164 | 25 | 63 | 239 | 24 | 63 | 7.122 | 52 |
| 90 | 893.261 | 5.438 | 84 | 3.592.223 | 29.187 | 84 | 3.022.117 | 39.054 | 73 | 84.812 | 18.423 | 64 | 3.500 | 92 | 64 | 1.284 | 35 |
| 91 | 74.078 | 2.021 | 85 | 7.932.169 | 51.875 | 85 | 14.786.534 | 75.503 | 74 | 1.355 | 130 | 65 | 954 | 28 | 65 | 3.226 | 75 |
| 94 | 9.021 | 559 | 87 | 25.532 | 614 | 87 | 5.920 | 174 | 83 | 134 | 1 | 69 | 552 | 21 | 70 | 1.330 | 104 |
| 95 | 483 | 6 | 90 | 553.903 | 1.348 | 90 | 187.054 | 1.499 | 84 | 3.303.582 | 22.189 | 70 | 13.492 | 390 | 71 | 245.842 | 130 |
| 96 | 36.957 | 1.865 | 91 | 70.688 | 570 | 91 | 23.060 | 419 | 85 | 17.695.215 | 91.796 | 71 | 7.882 | 33 | 73 | 54.500 | 3.610 |
| | | | 94 | 34.860 | 1.051 | 94 | 22.154 | 1.204 | 87 | 6.973 | 36 | 73 | 31.981 | 8.354 | 82 | 578.340 | 2.404 |
| | | | 95 | 255 | 21 | 96 | 31.046 | 637 | 90 | 81.523 | 1.488 | 74 | 1.485 | 50 | 83 | 138.786 | 24.882 |
| | | | 96 | 38.516 | 1.486 | | | | 91 | 106.219 | 2.286 | 76 | 2.433 | 134 | 84 | 13.356.168 | 119.613 |
| | | | | | | | | | 94 | 53.847 | 2.274 | 84 | 7.061.490 | 65.133 | 85 | 65.828.679 | 274.009 |

| | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|--------------|----------------|----------------|--------------|----------------|----------------|--------------|----------------|----------------|--------------|----------------|----------------|--------------|----------------|----------------|----|---------|-----|
| | | | | | | | | | 96 | 16.619 | 364 | 85 | 47.504.757 | 316.853 | 87 | 13.648 | 461 |
| | | | | | | | | | | | | 87 | 15.496 | 1.092 | 90 | 148.426 | 939 |
| | | | | | | | | | | | | 90 | 234.120 | 1.828 | 91 | 548 | 7 |
| | | | | | | | | | | | | 91 | 4.958 | 85 | 92 | 2.755 | 61 |
| | | | | | | | | | | | | 94 | 3.221 | 236 | 94 | 24.604 | 930 |
| | | | | | | | | | | | | 95 | 702 | 6 | 95 | 431 | 6 |
| | | | | | | | | | | | | 96 | 29.575 | 294 | 96 | 1.364 | 12 |
| | | | | | | | | | | | | 97 | 522 | 1 | | | |
| 2008 | | | 2009 | | | 2010 | | | 2011 | | | 2012 | | | | | |
| FASIL | İTHALAT | İTHALAT | FASIL | İTHALAT | İTHALAT | FASIL | İTHALAT | İTHALAT | FASIL | İTHALAT | İTHALAT | FASIL | İTHALAT | İTHALAT | | | |
| NO | DOLAR | KG | NO | DOLAR | KG | NO | DOLAR | KG | NO | DOLAR | KG | NO | DOLAR | KG | | | |
| 15 | 151.678 | 104.440 | 1 | 400 | 15 | 3 | 1.149 | 90 | 3 | 5.291 | 556 | 3 | 11.158 | 1.698 | | | |
| 21 | 358.426 | 17.287 | 15 | 156.886 | 200.311 | 21 | 37.903 | 20 | 7 | 25.981 | 359 | 7 | 16.886 | 242 | | | |
| 27 | 376 | 50 | 21 | 134.307 | 3.308 | 25 | 360 | 6 | 18 | 14.172 | 1.160 | 13 | 318 | 2 | | | |
| 28 | 436 | 944 | 28 | 282 | 25 | 28 | 199 | 1 | 21 | 30.816 | 1.809 | 15 | 1.167 | 58 | | | |
| 29 | 29.139 | 227 | 29 | 39.571 | 309 | 29 | 40.499 | 153 | 23 | 378 | 25 | 19 | 366 | 13 | | | |
| 32 | 7.898 | 114 | 30 | 41.878 | 257 | 30 | 50.601 | 330 | 27 | 148 | 4 | 21 | 4.508 | 250 | | | |
| 33 | 18.552 | 533 | 32 | 361 | 1 | 32 | 2.069 | 430 | 29 | 27.669 | 213 | 29 | 122.313 | 6.882 | | | |
| 34 | 32.717 | 18.100 | 33 | 23.608 | 506 | 34 | 131 | 1 | 30 | 2.636 | 33 | 30 | 895 | 25 | | | |
| 35 | 21.304 | 240 | 34 | 70.014 | 82.338 | 35 | 11.886 | 267 | 32 | 40.867 | 217 | 32 | 1.364 | 10 | | | |
| 38 | 6.408 | 90 | 35 | 2.430 | 39 | 37 | 771 | 35 | 33 | 26.879 | 1.520 | 33 | 4.323 | 104 | | | |
| 39 | 63.412 | 3.285 | 37 | 65.681 | 3.485 | 38 | 57.707 | 10.880 | 34 | 24.343 | 774 | 34 | 7.191 | 494 | | | |
| 40 | 42.163 | 626 | 38 | 2.425 | 39 | 39 | 79.827 | 3.273 | 35 | 14.724 | 146 | 35 | 13.683 | 161 | | | |
| 42 | 3.341 | 120 | 39 | 147.929 | 4.739 | 40 | 58.809 | 1.660 | 38 | 63.745 | 900 | 38 | 50.486 | 889 | | | |
| 48 | 267 | 6 | 40 | 34.846 | 1.132 | 41 | 124.598 | 364 | 39 | 172.681 | 17.524 | 39 | 235.142 | 14.970 | | | |
| 49 | 2.431 | 120 | 41 | 4.792 | 7 | 42 | 745 | 6 | 40 | 25.908 | 1.052 | 40 | 36.784 | 1.502 | | | |
| 54 | 1.831 | 116 | 42 | 2.940 | 110 | 48 | 45.016 | 639 | 41 | 394 | 1 | 41 | 324.848 | 836 | | | |

| | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|----|------------|---------|----|------------|---------|----|------------|---------|----|------------|--------|----|------------|---------|--|--|--|
| 58 | 326 | 4 | 48 | 8.664 | 272 | 49 | 2.727 | 158 | 44 | 10.520 | 505 | 42 | 108 | 7 | | | |
| 61 | 911.813 | 27.782 | 49 | 19.029 | 917 | 54 | 275.840 | 120.150 | 45 | 349 | 13 | 44 | 13.646 | 1.278 | | | |
| 62 | 1.462.849 | 48.673 | 55 | 1.677 | 113 | 55 | 7.482 | 692 | 48 | 7.803 | 493 | 45 | 213 | 25 | | | |
| 63 | 3.925 | 49 | 58 | 108.521 | 6.366 | 58 | 343.472 | 18.148 | 49 | 22.549 | 392 | 48 | 2.298 | 161 | | | |
| 64 | 5.277 | 122 | 61 | 82.736 | 2.120 | 61 | 28.802 | 694 | 52 | 346 | 25 | 49 | 69.101 | 638 | | | |
| 65 | 14.169 | 389 | 62 | 11.848 | 243 | 62 | 12.750 | 441 | 54 | 2.919 | 215 | 52 | 4.839 | 256 | | | |
| 70 | 22.793 | 555 | 63 | 11.593 | 701 | 63 | 56.562 | 1.370 | 58 | 223.643 | 11.220 | 54 | 1.586 | 21 | | | |
| 71 | 4.875 | 4 | 65 | 6.754 | 178 | 65 | 9.937 | 253 | 59 | 451 | 15 | 58 | 163.832 | 5.892 | | | |
| 73 | 21.150 | 1.350 | 70 | 14.574 | 60 | 70 | 4.043 | 75 | 61 | 9.092 | 121 | 59 | 324 | 4 | | | |
| 74 | 1.132 | 4 | 71 | 22.329 | 144 | 71 | 36.439 | 155 | 62 | 27.526 | 402 | 61 | 5.641 | 96 | | | |
| 76 | 2.051 | 74 | 73 | 6.187 | 159 | 72 | 2.849 | 230 | 63 | 51.387 | 474 | 62 | 58.827 | 1.874 | | | |
| 82 | 303.978 | 1.086 | 82 | 34.651 | 1.356 | 73 | 32.163 | 564 | 65 | 11.762 | 306 | 63 | 44.655 | 485 | | | |
| 83 | 3.022 | 101 | 83 | 42.942 | 3.136 | 74 | 995 | 15 | 68 | 1.036 | 14 | 65 | 12.982 | 339 | | | |
| 84 | 4.163.438 | 27.250 | 84 | 3.443.197 | 19.610 | 76 | 448 | 3 | 70 | 13.137 | 24 | 69 | 19.952 | 1.928 | | | |
| 85 | 44.810.412 | 212.628 | 85 | 36.195.613 | 122.439 | 80 | 249 | 10 | 71 | 24.693 | 90 | 70 | 3.889 | 446 | | | |
| 87 | 5.103 | 104 | 87 | 2.899 | 87 | 82 | 1.629 | 4 | 73 | 51.494 | 2.132 | 71 | 5.244 | 41 | | | |
| 90 | 445.221 | 1.549 | 90 | 140.754 | 397 | 83 | 25.222 | 1.638 | 74 | 3.402 | 169 | 72 | 277 | 28 | | | |
| 91 | 234 | 2 | 91 | 598 | 2 | 84 | 2.549.581 | 20.628 | 76 | 11.308 | 661 | 73 | 2.242 | 93 | | | |
| 94 | 43.448 | 865 | 94 | 44.516 | 1.761 | 85 | 27.331.342 | 103.480 | 80 | 1.317 | 25 | 74 | 1.297 | 133 | | | |
| 95 | 1.346 | 42 | 95 | 29.243 | 1.644 | 87 | 198.073 | 1.917 | 81 | 1.016 | 4 | 76 | 4.883 | 115 | | | |
| 96 | 2.646 | 69 | 96 | 43.465 | 476 | 90 | 486.258 | 1.297 | 82 | 33.703 | 294 | 82 | 27.519 | 201 | | | |
| 98 | 1.530 | 140 | | | | 91 | 2.465 | 24 | 83 | 32.964 | 996 | 83 | 15.069 | 504 | | | |
| | | | | | | 94 | 18.679 | 933 | 84 | 4.760.001 | 26.812 | 84 | 7.571.354 | 41.332 | | | |
| | | | | | | 95 | 32.724 | 2.838 | 85 | 26.306.889 | 70.270 | 85 | 33.176.605 | 139.201 | | | |
| | | | | | | 96 | 690 | 8 | 87 | 23.961 | 1.160 | 87 | 19.987 | 1.395 | | | |
| | | | | | | | | | 90 | 415.183 | 1.798 | 90 | 312.522 | 1.465 | | | |
| | | | | | | | | | 91 | 1.579 | 11 | 91 | 2.283 | 12 | | | |

| | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|--|--|--|--|--|--|--|--|--|----|--------|-----|----|--------|-----|--|--|--|
| | | | | | | | | | 94 | 45.642 | 354 | 94 | 44.506 | 270 | | | |
| | | | | | | | | | 95 | 246 | 10 | 95 | 157 | 2 | | | |
| | | | | | | | | | 96 | 743 | 65 | 96 | 273 | 12 | | | |

Kaynak: T.C. Türkiye İstatistik Kurumu Başkanlığı Bilgi Dağıtım ve İletişim Daire Başkanlığı(bilgi@tuik.gov.tr), D-8 üyesi ülkelerden, havayoluyla gerçekleşmiş olan Türk ve yabancı bayrak ayrıntısında mevcut olan 2002-2012 yılları ithalat, ihracat bilgileri fasıl, miktar ve dolar bazında elektronik ortamda istatistiki bilgi talebi, Ali İbrahim Murat Aşkın'a kişisel e-posta (murataskin@gmail.com). (20 Mart 2013).

EK-6: Türkiye'nin Mısır'a Havayoluyla Gerçekleşmiş Olan Türk ve Yabancı Bayrak Ayrıntısında Mevcut Olan 2002-2012 Yılları Fasil, Miktar ve Dolar Bazında İhracat ve İthalat Bilgileri

| TÜRK BAYRAK AYRINTISINDA MEVCUT OLAN 2002-2012 YILLARI FASIL, MİKTAR VE DOLAR BAZINDA İHRACAT BİLGİLERİ | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|---------|---------|-------|---------|---------|-------|---------|---------|-------|---------|---------|-------|---------|---------|-------|-----------|---------|
| 2002 | | | 2003 | | | 2004 | | | 2005 | | | 2006 | | | 2007 | | |
| FASIL | İHRACAT | İHRACAT | FASIL | İHRACAT | İHRACAT | FASIL | İHRACAT | İHRACAT | FASIL | İHRACAT | İHRACAT | FASIL | İHRACAT | İHRACAT | FASIL | İHRACAT | İHRACAT |
| NO | DOLAR | KG | NO | DOLAR | KG | NO | DOLAR | KG | NO | DOLAR | KG | NO | DOLAR | KG | NO | DOLAR | KG |
| 5 | 29.090 | 850 | 14 | 8.000 | 2.000 | 6 | 18.575 | 1.417 | 6 | 1.000 | 205 | 6 | 250 | 25 | 5 | 892 | 93 |
| 14 | 1.780 | 1.200 | 28 | 22.540 | 178 | 28 | 45.707 | 67 | 21 | 672 | 975 | 28 | 32.261 | 50 | 25 | 620 | 1.480 |
| 25 | 169 | 15.000 | 30 | 28.324 | 572 | 29 | 32.635 | 160 | 24 | 167.386 | 16.083 | 29 | 8.201 | 915 | 27 | 3.226 | 3.943 |
| 28 | 7.535 | 12 | 32 | 26.315 | 3.604 | 30 | 49.241 | 156 | 25 | 720 | 3.600 | 30 | 338.394 | 1.004 | 29 | 1.820 | 184 |
| 29 | 88.050 | 152 | 33 | 1.002 | 260 | 32 | 118.435 | 33.949 | 28 | 133.244 | 605 | 32 | 391.787 | 1.723 | 30 | 348.724 | 3.333 |
| 30 | 1.847 | 32 | 34 | 26.416 | 2.465 | 33 | 412 | 20 | 29 | 2.415 | 320 | 33 | 1.254 | 100 | 32 | 111.073 | 4.808 |
| 32 | 26.416 | 2.922 | 37 | 132.864 | 14.075 | 34 | 156 | 58 | 30 | 188.868 | 836 | 34 | 68.824 | 193.880 | 33 | 4.437 | 320 |
| 34 | 868 | 1.100 | 38 | 5.619 | 756 | 35 | 5.564 | 500 | 32 | 403.621 | 94.910 | 35 | 5.761 | 1.361 | 34 | 40.812 | 116.378 |
| 38 | 17.882 | 1.895 | 39 | 73.588 | 30.915 | 37 | 198.626 | 4.363 | 34 | 9.459 | 2.119 | 37 | 198.805 | 3.114 | 35 | 1.871 | 240 |
| 39 | 121.004 | 10.357 | 40 | 32.242 | 1.794 | 38 | 18.130 | 770 | 35 | 123 | 5 | 38 | 35.574 | 2.162 | 37 | 85.600 | 3.130 |
| 40 | 33.295 | 4.197 | 42 | 8.683 | 348 | 39 | 251.424 | 46.245 | 37 | 246.006 | 4.188 | 39 | 232.050 | 17.422 | 38 | 31.625 | 3.555 |
| 41 | 300 | 59 | 44 | 274 | 9 | 40 | 9.582 | 775 | 38 | 59.177 | 1.486 | 40 | 45.468 | 5.328 | 39 | 413.882 | 43.744 |
| 42 | 39.502 | 774 | 48 | 99.714 | 11.174 | 42 | 29.626 | 576 | 39 | 269.132 | 23.581 | 42 | 47.255 | 694 | 40 | 44.466 | 3.659 |
| 48 | 229.026 | 14.319 | 49 | 36.043 | 1.878 | 48 | 378.693 | 24.917 | 40 | 20.610 | 1.154 | 48 | 545.603 | 21.084 | 42 | 42.982 | 1.448 |
| 49 | 307.205 | 12.588 | 51 | 34.300 | 1.698 | 49 | 170.540 | 8.204 | 42 | 94.634 | 1.095 | 49 | 84.122 | 4.019 | 44 | 3.457 | 1.068 |
| 51 | 4.030 | 195 | 52 | 71.446 | 13.553 | 50 | 1.958 | 8 | 44 | 87.812 | 4.040 | 51 | 51.863 | 1.219 | 48 | 2.078.472 | 67.207 |
| 52 | 72.749 | 12.510 | 53 | 4.067 | 327 | 51 | 11.784 | 384 | 48 | 636.647 | 49.008 | 52 | 123.717 | 13.456 | 49 | 389.279 | 5.467 |
| 54 | 21.149 | 2.892 | 54 | 22.490 | 1.808 | 52 | 82.656 | 10.184 | 49 | 297.115 | 10.908 | 54 | 13.872 | 1.862 | 51 | 28.303 | 775 |
| 55 | 13.439 | 1.855 | 55 | 10.321 | 1.769 | 53 | 2.953 | 116 | 50 | 1.519 | 13 | 55 | 33.019 | 2.578 | 52 | 453.288 | 22.330 |
| 56 | 18.590 | 2.312 | 56 | 18.662 | 2.281 | 54 | 9.769 | 1.034 | 51 | 86.825 | 2.067 | 56 | 81.508 | 4.038 | 54 | 45.226 | 1.386 |
| 57 | 773 | 198 | 57 | 4.119 | 336 | 55 | 44.318 | 5.984 | 52 | 203.281 | 25.894 | 58 | 765.788 | 28.322 | 55 | 36.980 | 4.748 |

| | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|----|---------|--------|----|---------|--------|----|---------|--------|----|-----------|--------|----|---------|--------|----|-----------|--------|
| 58 | 425.986 | 18.263 | 58 | 191.094 | 9.752 | 56 | 57.152 | 2.372 | 54 | 56.008 | 7.471 | 59 | 9.805 | 345 | 56 | 88.142 | 6.744 |
| 59 | 4.020 | 697 | 59 | 1.530 | 28 | 58 | 721.129 | 29.419 | 55 | 59.213 | 4.634 | 60 | 103.189 | 15.477 | 58 | 1.521.935 | 39.560 |
| 60 | 76.319 | 7.519 | 60 | 20.341 | 3.389 | 59 | 43.889 | 4.056 | 56 | 47.568 | 12.758 | 61 | 91.256 | 3.783 | 59 | 61.374 | 5.193 |
| 61 | 41.717 | 4.410 | 61 | 48.845 | 4.197 | 60 | 27.308 | 2.674 | 58 | 1.473.239 | 59.262 | 62 | 228.629 | 6.711 | 60 | 58.128 | 7.760 |
| 62 | 216.045 | 21.430 | 62 | 259.211 | 18.993 | 61 | 59.214 | 5.634 | 59 | 12.414 | 861 | 63 | 24.441 | 775 | 61 | 129.479 | 4.702 |
| 63 | 3.815 | 1.583 | 64 | 5.194 | 340 | 62 | 208.066 | 14.389 | 60 | 195.483 | 14.143 | 64 | 27.216 | 1.314 | 62 | 518.174 | 14.650 |
| 64 | 342 | 50 | 68 | 600 | 71 | 63 | 3.244 | 443 | 61 | 164.107 | 6.445 | 66 | 1.845 | 162 | 63 | 22.552 | 1.955 |
| 69 | 2.648 | 2.500 | 70 | 3.321 | 240 | 64 | 24.313 | 3.275 | 62 | 458.630 | 13.919 | 68 | 8.045 | 730 | 64 | 32.165 | 3.656 |
| 70 | 9.015 | 882 | 71 | 183.427 | 2.420 | 65 | 494 | 36 | 63 | 677 | 131 | 70 | 39.747 | 1.840 | 68 | 6.386 | 279 |
| 71 | 19.652 | 109 | 73 | 25.976 | 3.393 | 67 | 176 | 5 | 64 | 13.443 | 337 | 71 | 164.552 | 54 | 69 | 4.812 | 562 |
| 72 | 1.312 | 4.820 | 74 | 31.939 | 1.085 | 68 | 3.691 | 647 | 65 | 424 | 23 | 72 | 666 | 707 | 70 | 62.041 | 2.022 |
| 73 | 30.095 | 2.030 | 75 | 3.020 | 93 | 70 | 36.946 | 1.627 | 68 | 4.864 | 1.400 | 73 | 32.023 | 2.647 | 71 | 61.741 | 250 |
| 74 | 6.993 | 1.081 | 82 | 45.888 | 1.979 | 71 | 36.309 | 71 | 69 | 1.200 | 75 | 74 | 1.466 | 28 | 72 | 2.188 | 398 |
| 75 | 9.270 | 203 | 83 | 7.876 | 534 | 72 | 1.274 | 3.000 | 70 | 112.891 | 4.359 | 76 | 12.275 | 676 | 73 | 12.108 | 1.563 |
| 76 | 8.115 | 1.010 | 84 | 212.926 | 11.038 | 73 | 13.135 | 1.670 | 71 | 180.872 | 152 | 79 | 338 | 24 | 74 | 16.181 | 564 |
| 82 | 14.751 | 449 | 85 | 304.703 | 10.423 | 74 | 330 | 37 | 72 | 1.741 | 451 | 82 | 40.365 | 900 | 76 | 32.103 | 3.280 |
| 83 | 24.973 | 1.911 | 87 | 46.938 | 2.605 | 76 | 256 | 38 | 73 | 40.689 | 5.332 | 83 | 83.929 | 3.492 | 82 | 88.317 | 1.010 |
| 84 | 225.849 | 14.984 | 90 | 137.070 | 1.313 | 78 | 100 | 44 | 74 | 730 | 43 | 84 | 453.814 | 18.990 | 83 | 118.058 | 3.329 |
| 85 | 263.870 | 13.727 | 91 | 162 | 2 | 82 | 49.081 | 1.305 | 76 | 9.694 | 1.064 | 85 | 319.044 | 10.899 | 84 | 1.076.087 | 28.473 |
| 87 | 90.242 | 7.980 | 93 | 915 | 43 | 83 | 71.448 | 3.978 | 82 | 96.792 | 1.727 | 87 | 51.749 | 7.404 | 85 | 1.014.143 | 33.612 |
| 90 | 230.405 | 3.843 | 94 | 14.674 | 1.282 | 84 | 623.596 | 29.208 | 83 | 137.684 | 5.916 | 90 | 560.749 | 6.462 | 87 | 167.894 | 1.835 |
| 91 | 3.204 | 14 | 96 | 63.257 | 4.127 | 85 | 287.269 | 16.049 | 84 | 949.601 | 34.357 | 91 | 7.521 | 48 | 88 | 1.500 | 155 |
| 93 | 3.319 | 78 | | | | 87 | 38.730 | 3.239 | 85 | 622.893 | 19.040 | 93 | 92.490 | 405 | 90 | 405.102 | 4.277 |
| 94 | 4.112 | 2.206 | | | | 90 | 330.467 | 4.472 | 87 | 50.283 | 3.330 | 94 | 4.706 | 377 | 91 | 123 | 1 |
| 96 | 205.294 | 18.247 | | | | 91 | 9.026 | 611 | 88 | 1.354 | 90 | 96 | 461.249 | 15.803 | 93 | 36.911 | 111 |
| | | | | | | 93 | 100 | 5 | 90 | 381.432 | 5.064 | | | | 94 | 113.963 | 19.176 |
| | | | | | | 94 | 7.330 | 623 | 91 | 4.569 | 44 | | | | 96 | 559.341 | 18.726 |

| | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|--------------|----------------|----------------|--------------|----------------|----------------|--------------|----------------|----------------|--------------|----------------|----------------|--------------|----------------|----------------|--|--|--|--|
| | | | | | | 96 | 237.225 | 11.140 | 93 | 31.644 | 108 | | | | | | | |
| | | | | | | 98 | 10.552 | 19.032 | 94 | 334.410 | 23.517 | | | | | | | |
| | | | | | | | | | 96 | 644.877 | 28.041 | | | | | | | |
| 2008 | | | 2009 | | | 2010 | | | 2011 | | | 2012 | | | | | | |
| FASIL | İHRACAT | İHRACAT | FASIL | İHRACAT | İHRACAT | FASIL | İHRACAT | İHRACAT | FASIL | İHRACAT | İHRACAT | FASIL | İHRACAT | İHRACAT | | | | |
| NO | DOLAR | KG | NO | DOLAR | KG | NO | DOLAR | KG | NO | DOLAR | KG | NO | DOLAR | KG | | | | |
| 24 | 1.764 | 409 | 1 | 6.130.443 | 595.808 | 1 | 2.472.922 | 167.764 | 1 | 218.781 | 17.559 | 3 | 533 | 150 | | | | |
| 25 | 20.666 | 50.000 | 12 | 84.084 | 55 | 12 | 91.137 | 53 | 10 | 400 | 400 | 5 | 62.362 | 1.050 | | | | |
| 27 | 52.579 | 42.084 | 15 | 304 | 20 | 18 | 107 | 146 | 12 | 132.642 | 106 | 9 | 13.011 | 674 | | | | |
| 28 | 3.358 | 2.009 | 20 | 10.800 | 3.000 | 20 | 35.037 | 5.550 | 20 | 66.901 | 8.304 | 12 | 26.663 | 8 | | | | |
| 30 | 123.655 | 1.132 | 21 | 1.108 | 120 | 22 | 707 | 26 | 21 | 1.586 | 200 | 17 | 3.090 | 492 | | | | |
| 32 | 138.194 | 947 | 22 | 183 | 520 | 24 | 18.147 | 1.234 | 24 | 32.460 | 1.967 | 18 | 652 | 200 | | | | |
| 33 | 2.343 | 136 | 24 | 47.424 | 3.399 | 25 | 101 | 110 | 25 | 1.651 | 1.540 | 24 | 42.959 | 2.884 | | | | |
| 34 | 2.059 | 180 | 27 | 4.920 | 10.459 | 27 | 7.712 | 7.970 | 28 | 611.120 | 2.616 | 25 | 4.907 | 20.008 | | | | |
| 37 | 33.441 | 50 | 28 | 37.006 | 1.235 | 28 | 178.654 | 888 | 29 | 29.608 | 2.342 | 27 | 947.871 | 874.380 | | | | |
| 38 | 34.611 | 1.313 | 29 | 29.986 | 1.134 | 29 | 26.305 | 661 | 30 | 443.478 | 4.835 | 28 | 869.562 | 1.012 | | | | |
| 39 | 251.470 | 21.652 | 30 | 3.452.572 | 88.736 | 30 | 31.945 | 708 | 32 | 1.527.107 | 11.143 | 29 | 41.206 | 738 | | | | |
| 40 | 24.300 | 1.307 | 32 | 88.296 | 4.463 | 32 | 431.603 | 8.094 | 33 | 60.451 | 5.773 | 30 | 653.827 | 7.853 | | | | |
| 41 | 5.260 | 122 | 33 | 9.525 | 472 | 33 | 61.732 | 3.338 | 34 | 10.762 | 2.338 | 32 | 2.238.162 | 8.151 | | | | |
| 42 | 77.650 | 1.989 | 34 | 2.660 | 112 | 34 | 23.054 | 2.063 | 35 | 20.318 | 2.155 | 33 | 200.618 | 13.706 | | | | |
| 43 | 2.070 | 49 | 35 | 1.387 | 131 | 35 | 20.239 | 2.543 | 37 | 899 | 200 | 34 | 23.552 | 1.954 | | | | |
| 44 | 619 | 369 | 37 | 1.025 | 5 | 37 | 2.417 | 32 | 38 | 137.893 | 12.108 | 35 | 78.829 | 3.525 | | | | |
| 48 | 1.064.137 | 52.516 | 38 | 28.720 | 1.236 | 38 | 140.676 | 6.116 | 39 | 984.723 | 79.467 | 37 | 8.439 | 349 | | | | |
| 49 | 548.942 | 8.295 | 39 | 293.934 | 29.945 | 39 | 1.151.105 | 125.506 | 40 | 51.014 | 2.935 | 38 | 256.932 | 9.664 | | | | |
| 51 | 4.602 | 88 | 40 | 40.686 | 1.594 | 40 | 99.644 | 6.246 | 42 | 625.088 | 14.715 | 39 | 1.117.599 | 108.741 | | | | |
| 52 | 308.444 | 18.507 | 42 | 107.601 | 2.310 | 41 | 11.847 | 428 | 43 | 66.982 | 367 | 40 | 118.806 | 9.673 | | | | |
| 53 | 33.514 | 2.011 | 44 | 412 | 163 | 42 | 340.148 | 6.620 | 44 | 12.856 | 1.761 | 41 | 24.403 | 447 | | | | |

| | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|----|------------|--------|----|-----------|---------|----|-----------|---------|----|------------|---------|----|------------|-----------|--|--|--|
| 54 | 42.318 | 1.977 | 48 | 987.522 | 42.357 | 44 | 7.529 | 1.278 | 48 | 1.536.437 | 67.989 | 42 | 1.902.226 | 24.307 | | | |
| 55 | 56.821 | 6.989 | 49 | 768.014 | 12.288 | 48 | 1.888.318 | 85.961 | 49 | 568.629 | 16.400 | 43 | 1.104.355 | 2.314 | | | |
| 56 | 34.079 | 3.127 | 51 | 1.211 | 45 | 49 | 641.420 | 14.018 | 51 | 690.954 | 19.939 | 44 | 51.761 | 7.379 | | | |
| 57 | 14.801 | 274 | 52 | 414.054 | 42.272 | 51 | 368.539 | 12.014 | 52 | 1.209.245 | 78.988 | 45 | 423 | 1 | | | |
| 58 | 856.962 | 20.568 | 54 | 158.842 | 11.633 | 52 | 1.795.176 | 155.287 | 54 | 329.082 | 41.375 | 46 | 180 | 13 | | | |
| 59 | 20.402 | 558 | 55 | 55.882 | 5.412 | 54 | 768.233 | 69.864 | 55 | 434.960 | 31.467 | 48 | 1.415.920 | 65.352 | | | |
| 60 | 70.583 | 6.792 | 56 | 133.931 | 10.427 | 55 | 269.328 | 18.651 | 56 | 116.354 | 7.743 | 49 | 416.504 | 43.592 | | | |
| 61 | 529.970 | 17.684 | 57 | 3.186 | 787 | 56 | 208.116 | 15.366 | 57 | 43.497 | 975 | 50 | 1.008 | 38 | | | |
| 62 | 841.897 | 29.224 | 58 | 1.264.394 | 33.188 | 57 | 13.747 | 588 | 58 | 1.747.009 | 49.405 | 51 | 378.760 | 10.761 | | | |
| 63 | 16.975 | 1.948 | 59 | 17.134 | 926 | 58 | 1.730.790 | 51.314 | 59 | 62.016 | 3.541 | 52 | 739.037 | 48.518 | | | |
| 64 | 30.173 | 1.131 | 60 | 251.410 | 32.763 | 59 | 24.129 | 1.095 | 60 | 240.847 | 22.934 | 53 | 7.231 | 404 | | | |
| 65 | 676 | 21 | 61 | 874.944 | 39.172 | 60 | 251.676 | 38.214 | 61 | 4.121.141 | 180.467 | 54 | 309.919 | 19.072 | | | |
| 68 | 33.580 | 902 | 62 | 2.811.138 | 110.775 | 61 | 1.327.893 | 48.417 | 62 | 13.384.147 | 643.844 | 55 | 951.368 | 46.473 | | | |
| 69 | 1.916 | 796 | 63 | 49.273 | 3.667 | 62 | 5.700.116 | 221.709 | 63 | 186.966 | 11.521 | 56 | 174.161 | 12.968 | | | |
| 70 | 19.601 | 848 | 64 | 100.843 | 3.607 | 63 | 127.405 | 12.878 | 64 | 183.417 | 11.086 | 57 | 73.787 | 2.436 | | | |
| 71 | 58.268.930 | 1.968 | 65 | 3.553 | 117 | 64 | 100.229 | 5.289 | 65 | 6.522 | 310 | 58 | 1.743.002 | 55.011 | | | |
| 72 | 1.040 | 480 | 66 | 462 | 28 | 65 | 216 | 10 | 67 | 842 | 31 | 59 | 88.761 | 7.144 | | | |
| 73 | 77.656 | 3.359 | 68 | 6.018 | 1.597 | 68 | 22.507 | 690 | 68 | 11.440 | 349 | 60 | 838.679 | 89.167 | | | |
| 74 | 10.938 | 256 | 69 | 5.858 | 1.546 | 69 | 11.847 | 2.127 | 69 | 4.649 | 376 | 61 | 9.584.187 | 417.411 | | | |
| 76 | 49.090 | 4.388 | 70 | 59.553 | 1.404 | 70 | 67.921 | 1.639 | 70 | 95.312 | 2.556 | 62 | 23.357.706 | 1.050.071 | | | |
| 82 | 33.230 | 863 | 71 | 72.838 | 164 | 71 | 743.865 | 1.433 | 71 | 1.356.806 | 1.649 | 63 | 139.406 | 11.959 | | | |
| 83 | 95.485 | 2.822 | 72 | 519 | 134 | 72 | 6.086 | 4.063 | 72 | 9.451 | 6.622 | 64 | 625.710 | 27.930 | | | |
| 84 | 895.580 | 36.973 | 73 | 337.377 | 121.941 | 73 | 474.554 | 48.606 | 73 | 218.266 | 14.315 | 65 | 30.903 | 1.171 | | | |
| 85 | 585.328 | 12.040 | 74 | 2.537 | 67 | 74 | 36.747 | 1.655 | 74 | 35.820 | 2.148 | 67 | 4.688 | 480 | | | |
| 87 | 213.280 | 1.852 | 76 | 46.550 | 2.376 | 76 | 114.416 | 5.521 | 76 | 175.244 | 10.718 | 68 | 24.548 | 2.516 | | | |
| 88 | 9.400 | 1.156 | 80 | 522 | 25 | 78 | 1.775 | 150 | 82 | 117.113 | 2.985 | 69 | 11.952 | 1.899 | | | |
| 90 | 747.421 | 7.283 | 82 | 81.800 | 2.006 | 82 | 132.063 | 2.181 | 83 | 553.900 | 20.700 | 70 | 36.780 | 2.652 | | | |

| | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|----|---------|--------|----|-----------|--------|----|-----------|---------|----|-----------|---------|----|-----------|--------|--|--|--|
| 94 | 14.204 | 672 | 83 | 106.077 | 3.983 | 83 | 420.302 | 16.605 | 84 | 2.442.456 | 75.020 | 71 | 1.450.565 | 2.983 | | | |
| 95 | 958 | 39 | 84 | 1.214.965 | 44.167 | 84 | 2.707.112 | 100.878 | 85 | 1.198.879 | 31.102 | 72 | 41.636 | 15.816 | | | |
| 96 | 432.874 | 11.240 | 85 | 790.620 | 32.456 | 85 | 1.654.292 | 59.784 | 86 | 228 | 243 | 73 | 256.858 | 18.138 | | | |
| | | | 87 | 84.545 | 4.394 | 87 | 129.438 | 6.360 | 87 | 190.122 | 8.998 | 74 | 11.149 | 671 | | | |
| | | | 88 | 5.430 | 118 | 88 | 183.858 | 2.099 | 88 | 737.893 | 3.187 | 75 | 155 | 250 | | | |
| | | | 90 | 721.075 | 7.450 | 90 | 1.213.319 | 16.193 | 90 | 1.820.283 | 22.585 | 76 | 126.716 | 7.780 | | | |
| | | | 91 | 290 | 5 | 91 | 10.065 | 98 | 91 | 8.633 | 105 | 79 | 553 | 240 | | | |
| | | | 93 | 10.387 | 190 | 93 | 478.029 | 44.020 | 93 | 1.432.757 | 101.002 | 82 | 125.165 | 3.372 | | | |
| | | | 94 | 79.121 | 4.390 | 94 | 152.476 | 7.351 | 94 | 128.951 | 7.776 | 83 | 493.124 | 23.674 | | | |
| | | | 96 | 379.537 | 12.924 | 95 | 1.152 | 151 | 95 | 1.338 | 336 | 84 | 3.505.050 | 96.646 | | | |
| | | | 98 | 986.285 | 72.352 | 96 | 1.039.004 | 44.205 | 96 | 1.254.844 | 48.463 | 85 | 1.619.487 | 45.117 | | | |
| | | | | | | 98 | 261.642 | 22.665 | | | | 87 | 78.309 | 4.118 | | | |
| | | | | | | | | | | | | 88 | 575.844 | 2.285 | | | |
| | | | | | | | | | | | | 90 | 1.644.883 | 27.804 | | | |
| | | | | | | | | | | | | 91 | 10.537 | 365 | | | |
| | | | | | | | | | | | | 93 | 494.540 | 10.967 | | | |
| | | | | | | | | | | | | 94 | 177.097 | 7.896 | | | |
| | | | | | | | | | | | | 95 | 3.753 | 1.457 | | | |
| | | | | | | | | | | | | 96 | 1.516.507 | 57.459 | | | |
| | | | | | | | | | | | | 97 | 3.643 | 353 | | | |
| | | | | | | | | | | | | 99 | 796 | 2.023 | | | |

YABANCI BAYRAK AYRINTISINDA MEVCUT OLAN 2002-2012 YILLARI FASIL, MİKTAR VE DOLAR BAZINDA İHRACAT BİLGİLERİ

| 2002 | | | 2003 | | | 2004 | | | 2005 | | | 2006 | | | 2007 | | |
|-------|---------|---------|-------|---------|---------|-------|---------|---------|-------|---------|---------|-------|---------|---------|-------|---------|---------|
| FASIL | İHRACAT | İHRACAT | FASIL | İHRACAT | İHRACAT | FASIL | İHRACAT | İHRACAT | FASIL | İHRACAT | İHRACAT | FASIL | İHRACAT | İHRACAT | FASIL | İHRACAT | İHRACAT |
| NO | DOLAR | KG | NO | DOLAR | KG | NO | DOLAR | KG | NO | DOLAR | KG | NO | DOLAR | KG | NO | DOLAR | KG |
| 5 | 900 | 130 | 6 | 126 | 18 | 11 | 1.710 | 1.100 | 20 | 8.024 | 800 | 27 | 231 | 17 | 13 | 2.417 | 1.131 |
| 14 | 1.800 | 1.800 | 11 | 523 | 400 | 25 | 474 | 20.000 | 28 | 189.881 | 284 | 28 | 262.522 | 282 | 28 | 423.954 | 269 |

| | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|----|---------|--------|----|---------|--------|----|---------|--------|----|-----------|---------|----|-----------|--------|----|-----------|---------|
| 28 | 12.342 | 634 | 14 | 8.800 | 2.200 | 28 | 87.371 | 1.188 | 29 | 2.207 | 250 | 29 | 415 | 50 | 29 | 77.053 | 5.831 |
| 32 | 8.526 | 1.600 | 17 | 4.224 | 648 | 29 | 3.962 | 66 | 32 | 63.262 | 7.622 | 32 | 58.884 | 4.219 | 30 | 248.298 | 3.101 |
| 33 | 1.666 | 410 | 28 | 22.164 | 51 | 32 | 5.838 | 1.065 | 33 | 136 | 2 | 33 | 1.792 | 400 | 32 | 54.260 | 2.184 |
| 34 | 2.486 | 2.080 | 29 | 899 | 400 | 33 | 2.095 | 500 | 34 | 2.859 | 835 | 34 | 954 | 150 | 33 | 49.166 | 1.749 |
| 35 | 124 | 74 | 30 | 5.298 | 10.000 | 34 | 1.228 | 400 | 35 | 5.435 | 767 | 37 | 223.342 | 4.842 | 34 | 21.391 | 5.340 |
| 38 | 3.862 | 2.947 | 32 | 11.963 | 1.015 | 35 | 11.293 | 520 | 37 | 25.906 | 2.301 | 38 | 902 | 79 | 35 | 130 | 80 |
| 39 | 135.397 | 45.187 | 34 | 716 | 280 | 38 | 244 | 70 | 38 | 3.485 | 1.230 | 39 | 162.878 | 24.498 | 37 | 104.031 | 1.290 |
| 40 | 42.091 | 8.246 | 37 | 425.438 | 22.359 | 39 | 22.116 | 5.140 | 39 | 142.199 | 28.347 | 40 | 58.304 | 4.182 | 38 | 27.544 | 5.007 |
| 41 | 2.291 | 170 | 38 | 7.814 | 259 | 40 | 17.856 | 4.605 | 40 | 12.541 | 1.031 | 42 | 33.271 | 1.359 | 39 | 564.526 | 91.629 |
| 42 | 6.519 | 1.021 | 39 | 163.718 | 39.137 | 42 | 2.564 | 528 | 41 | 400 | 58 | 48 | 221.972 | 10.770 | 40 | 120.589 | 7.058 |
| 43 | 855 | 3 | 40 | 81.742 | 6.591 | 48 | 102.812 | 12.603 | 42 | 104.587 | 2.661 | 49 | 394.636 | 11.949 | 42 | 295.516 | 7.189 |
| 44 | 2.323 | 2.552 | 42 | 48.593 | 1.348 | 49 | 511 | 746 | 44 | 36.589 | 1.466 | 51 | 132.143 | 5.420 | 43 | 13.271 | 74 |
| 48 | 79.403 | 4.143 | 44 | 975 | 422 | 51 | 17.148 | 469 | 45 | 450 | 31 | 52 | 203.295 | 18.179 | 44 | 1.606 | 60 |
| 49 | 26.484 | 1.047 | 48 | 224.960 | 19.549 | 52 | 52.105 | 5.064 | 48 | 184.436 | 20.170 | 53 | 2.530 | 123 | 48 | 1.591.988 | 130.935 |
| 51 | 539 | 24 | 49 | 97.681 | 3.523 | 54 | 155.440 | 8.776 | 49 | 214.157 | 9.638 | 54 | 23.178 | 3.149 | 49 | 1.087.616 | 41.189 |
| 52 | 53.618 | 9.417 | 51 | 8.085 | 309 | 55 | 32.382 | 5.588 | 51 | 27.974 | 932 | 55 | 94.327 | 8.949 | 51 | 296.913 | 8.040 |
| 54 | 24.405 | 3.262 | 52 | 194.327 | 36.264 | 56 | 460 | 305 | 52 | 102.066 | 12.542 | 56 | 95.792 | 8.180 | 52 | 749.143 | 46.994 |
| 55 | 94.903 | 9.779 | 54 | 254.085 | 26.659 | 58 | 328.302 | 16.867 | 54 | 65.807 | 7.004 | 58 | 422.344 | 15.298 | 53 | 17.722 | 844 |
| 56 | 26.160 | 3.405 | 55 | 21.999 | 3.907 | 59 | 8.120 | 834 | 55 | 178.098 | 17.016 | 59 | 754 | 8 | 54 | 123.107 | 13.453 |
| 58 | 276.229 | 15.508 | 56 | 29.526 | 4.074 | 60 | 6.303 | 528 | 56 | 85.170 | 9.311 | 60 | 208.837 | 25.397 | 55 | 152.727 | 12.449 |
| 59 | 4.999 | 247 | 57 | 625 | 80 | 61 | 154.885 | 14.530 | 57 | 784 | 61 | 61 | 420.965 | 20.679 | 56 | 132.114 | 10.653 |
| 60 | 50.314 | 7.258 | 58 | 437.007 | 21.277 | 62 | 552.337 | 38.444 | 58 | 432.204 | 19.427 | 62 | 1.484.724 | 66.019 | 57 | 2.311 | 56 |
| 61 | 69.426 | 9.845 | 59 | 14.861 | 1.695 | 63 | 3.862 | 102 | 59 | 3.859 | 125 | 63 | 6.559 | 402 | 58 | 1.102.997 | 52.800 |
| 62 | 452.749 | 50.329 | 60 | 115.716 | 13.416 | 64 | 62.908 | 8.016 | 60 | 69.097 | 4.490 | 64 | 86.556 | 5.046 | 59 | 24.787 | 1.606 |
| 63 | 4.833 | 2.078 | 61 | 124.083 | 8.594 | 65 | 371 | 31 | 61 | 953.406 | 48.679 | 65 | 604 | 42 | 60 | 213.248 | 21.692 |
| 64 | 8.548 | 1.845 | 62 | 573.594 | 45.204 | 68 | 1.310 | 410 | 62 | 3.194.317 | 153.324 | 70 | 4.009 | 1.359 | 61 | 2.669.083 | 105.171 |
| 67 | 110 | 204 | 63 | 177 | 30 | 69 | 4.373 | 2.400 | 63 | 38.804 | 1.430 | 71 | 14.592 | 519 | 62 | 7.674.777 | 291.636 |

| | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|----|---------|--------|----|---------|--------|----|---------|--------|----|---------|--------|----|---------|--------|----|-----------|--------|
| 68 | 1.291 | 151 | 64 | 17.056 | 3.071 | 70 | 4.185 | 1.872 | 64 | 241.714 | 17.313 | 72 | 141 | 30 | 63 | 59.164 | 2.216 |
| 70 | 44.814 | 5.904 | 65 | 497 | 240 | 71 | 49.102 | 1.403 | 65 | 2.659 | 217 | 73 | 21.331 | 5.185 | 64 | 384.983 | 13.012 |
| 71 | 101.114 | 897 | 68 | 3.837 | 433 | 72 | 107 | 20 | 68 | 8.670 | 992 | 74 | 35.628 | 3.091 | 65 | 4.409 | 180 |
| 73 | 42.653 | 27.904 | 69 | 6.280 | 1.269 | 73 | 20.010 | 7.464 | 69 | 6.505 | 262 | 76 | 43.149 | 9.662 | 67 | 198 | 9 |
| 76 | 1.405 | 233 | 70 | 25.899 | 4.827 | 79 | 1.337 | 376 | 70 | 74.061 | 6.809 | 82 | 35.696 | 1.296 | 68 | 15.414 | 1.247 |
| 82 | 16.196 | 879 | 71 | 48.694 | 1.435 | 82 | 18.734 | 268 | 71 | 159.116 | 322 | 83 | 30.913 | 2.243 | 69 | 1.741 | 378 |
| 83 | 13.287 | 2.734 | 72 | 175 | 50 | 83 | 41.981 | 4.094 | 72 | 15.872 | 1.600 | 84 | 285.289 | 14.118 | 70 | 60.543 | 3.198 |
| 84 | 396.358 | 30.369 | 73 | 81.074 | 6.144 | 84 | 408.222 | 19.555 | 73 | 13.747 | 2.841 | 85 | 218.757 | 15.473 | 71 | 36.103 | 710 |
| 85 | 273.575 | 20.995 | 74 | 16.287 | 607 | 85 | 236.773 | 17.126 | 75 | 728 | 95 | 87 | 73.919 | 4.429 | 72 | 380.289 | 76.357 |
| 87 | 175.845 | 14.196 | 76 | 21.931 | 1.324 | 87 | 94.220 | 7.277 | 76 | 6.080 | 993 | 90 | 161.475 | 2.481 | 73 | 89.576 | 4.538 |
| 90 | 45.180 | 1.583 | 82 | 21.985 | 253 | 90 | 28.623 | 496 | 79 | 695 | 89 | 91 | 807 | 8 | 74 | 36.142 | 1.055 |
| 93 | 10.642 | 317 | 83 | 46.503 | 2.804 | 91 | 9.327 | 235 | 82 | 25.161 | 1.276 | 93 | 6.782 | 240 | 76 | 64.757 | 4.109 |
| 94 | 13.817 | 2.118 | 84 | 505.629 | 29.941 | 94 | 13.097 | 2.509 | 83 | 110.309 | 8.827 | 94 | 45.977 | 1.892 | 79 | 2.950 | 1.006 |
| 96 | 55.315 | 5.767 | 85 | 515.353 | 35.266 | 96 | 61.068 | 3.443 | 84 | 744.512 | 33.637 | 95 | 2.173 | 42 | 82 | 52.553 | 1.466 |
| | | | 87 | 135.367 | 6.494 | 98 | 45.408 | 89.348 | 85 | 413.130 | 23.273 | 96 | 58.569 | 3.100 | 83 | 366.584 | 14.540 |
| | | | 90 | 195.966 | 4.055 | | | | 87 | 167.572 | 9.961 | | | | 84 | 1.726.010 | 68.621 |
| | | | 91 | 3.980 | 164 | | | | 90 | 195.249 | 2.884 | | | | 85 | 1.025.221 | 38.664 |
| | | | 93 | 9.005 | 91 | | | | 91 | 14.776 | 72 | | | | 87 | 279.812 | 15.878 |
| | | | 94 | 16.006 | 1.715 | | | | 93 | 19.840 | 1.498 | | | | 90 | 588.279 | 8.090 |
| | | | 95 | 562 | 20 | | | | 94 | 28.174 | 2.216 | | | | 91 | 8.390 | 118 |
| | | | 96 | 181.024 | 17.257 | | | | 96 | 68.890 | 3.796 | | | | 93 | 143.252 | 4.201 |
| | | | | | | | | | 98 | 8.969 | 14.921 | | | | 94 | 153.289 | 8.350 |
| | | | | | | | | | | | | | | | 95 | 25.954 | 1.138 |
| | | | | | | | | | | | | | | | 96 | 675.256 | 27.616 |
| | | | | | | | | | | | | | | | 98 | 1.509 | 79 |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | |

| 2008 | | | 2009 | | | 2010 | | | 2011 | | | 2012 | | | | | |
|-------|-----------|---------|-------|---------|---------|-------|-----------|-----------|-------|-----------|-----------|-------|-----------|-----------|--|--|--|
| FASIL | İHRACAT | İHRACAT | FASIL | İHRACAT | İHRACAT | FASIL | İHRACAT | İHRACAT | FASIL | İHRACAT | İHRACAT | FASIL | İHRACAT | İHRACAT | | | |
| NO | DOLAR | KG | NO | DOLAR | KG | NO | DOLAR | KG | NO | DOLAR | KG | NO | DOLAR | KG | | | |
| 13 | 2.985 | 204 | 15 | 2.080 | 360 | 1 | 425.420 | 33.300 | 27 | 3.112.748 | 3.056.302 | 12 | 3.500 | 140 | | | |
| 27 | 14.708 | 10.325 | 20 | 2.977 | 575 | 12 | 772 | 115 | 28 | 6.115 | 3 | 20 | 8.073 | 372 | | | |
| 28 | 450.210 | 2.352 | 28 | 370.355 | 224 | 15 | 468 | 80 | 29 | 3.528 | 2.280 | 27 | 3.228.172 | 3.015.049 | | | |
| 29 | 19.020 | 1.700 | 29 | 20.527 | 1.820 | 19 | 2.328 | 720 | 30 | 924.762 | 13.466 | 29 | 2.161 | 1.000 | | | |
| 30 | 371.381 | 3.792 | 30 | 18.054 | 208 | 27 | 2.200.620 | 2.918.712 | 32 | 5.827 | 415 | 30 | 1.326.000 | 11.535 | | | |
| 32 | 120.606 | 5.033 | 32 | 97.237 | 5.974 | 28 | 234.196 | 120 | 33 | 60.453 | 3.875 | 32 | 67.668 | 713 | | | |
| 33 | 213 | 12 | 33 | 35.541 | 2.528 | 29 | 5.183 | 700 | 34 | 2.461 | 387 | 33 | 113.182 | 6.718 | | | |
| 34 | 4.402 | 932 | 34 | 6.751 | 1.470 | 30 | 449.136 | 10.324 | 35 | 1.110 | 200 | 34 | 1.959 | 155 | | | |
| 35 | 2.986 | 710 | 35 | 1.214 | 236 | 32 | 40.323 | 2.947 | 38 | 4.615 | 672 | 35 | 144 | 5 | | | |
| 38 | 9.282 | 2.995 | 37 | 9.023 | 598 | 33 | 48.351 | 2.450 | 39 | 115.700 | 24.844 | 37 | 2.845 | 86 | | | |
| 39 | 396.669 | 53.824 | 38 | 9.037 | 1.560 | 34 | 10.320 | 3.170 | 40 | 13.177 | 823 | 38 | 96.975 | 972 | | | |
| 40 | 65.866 | 8.753 | 39 | 287.439 | 26.432 | 35 | 2.647 | 241 | 42 | 74.207 | 2.641 | 39 | 136.751 | 20.541 | | | |
| 41 | 211 | 6 | 40 | 66.898 | 4.617 | 37 | 342 | 5 | 44 | 480 | 40 | 40 | 47.790 | 978 | | | |
| 42 | 109.293 | 3.093 | 42 | 71.100 | 3.198 | 38 | 8.755 | 2.877 | 48 | 154.678 | 9.553 | 41 | 2.042 | 82 | | | |
| 44 | 7.164 | 608 | 48 | 628.221 | 26.802 | 39 | 255.658 | 22.882 | 49 | 35.300 | 1.020 | 42 | 2.561.447 | 29.754 | | | |
| 46 | 482 | 6 | 49 | 361.014 | 10.196 | 40 | 44.482 | 1.468 | 51 | 383.632 | 12.637 | 43 | 404.425 | 1.170 | | | |
| 48 | 1.696.199 | 94.755 | 51 | 57.109 | 1.905 | 42 | 989.093 | 22.332 | 52 | 139.637 | 6.110 | 44 | 1.113 | 991 | | | |
| 49 | 780.399 | 22.294 | 52 | 152.417 | 11.006 | 44 | 1.426 | 97 | 53 | 28.175 | 1.680 | 48 | 186.401 | 8.837 | | | |
| 51 | 258.775 | 8.701 | 54 | 117.409 | 10.628 | 48 | 521.763 | 30.435 | 54 | 72.718 | 6.794 | 49 | 6.816 | 253 | | | |
| 52 | 1.310.772 | 60.099 | 55 | 318.769 | 29.036 | 49 | 283.521 | 8.560 | 55 | 68.796 | 3.469 | 52 | 171.970 | 14.982 | | | |
| 53 | 11.363 | 531 | 56 | 71.506 | 4.031 | 51 | 196.516 | 6.248 | 56 | 22.218 | 1.941 | 53 | 30.282 | 970 | | | |
| 54 | 166.935 | 8.226 | 57 | 3.191 | 346 | 52 | 251.098 | 15.361 | 57 | 694 | 38 | 54 | 71.302 | 5.530 | | | |
| 55 | 388.618 | 22.701 | 58 | 523.735 | 14.615 | 53 | 2.465 | 57 | 58 | 281.612 | 8.880 | 55 | 71.273 | 5.319 | | | |
| 56 | 217.056 | 12.044 | 59 | 10.755 | 321 | 54 | 183.293 | 18.010 | 59 | 1.356 | 635 | 56 | 58.750 | 3.573 | | | |

| | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|----|-----------|---------|----|-----------|---------|----|------------|---------|----|-----------|---------|----|------------|---------|--|--|--|
| 58 | 1.055.158 | 30.036 | 60 | 181.939 | 22.967 | 55 | 283.761 | 20.667 | 60 | 65.975 | 7.158 | 57 | 6.100 | 452 | | | |
| 59 | 41.739 | 1.936 | 61 | 2.870.045 | 130.845 | 56 | 97.684 | 7.348 | 61 | 2.634.939 | 150.137 | 58 | 264.921 | 8.780 | | | |
| 60 | 79.980 | 8.350 | 62 | 7.880.095 | 334.227 | 57 | 11.836 | 265 | 62 | 8.397.062 | 510.279 | 59 | 321 | 24 | | | |
| 61 | 2.308.334 | 70.974 | 63 | 14.354 | 738 | 58 | 421.857 | 14.705 | 63 | 28.764 | 1.468 | 60 | 116.297 | 11.800 | | | |
| 62 | 4.762.423 | 157.258 | 64 | 157.251 | 7.144 | 59 | 4.793 | 1.683 | 64 | 302.208 | 16.945 | 61 | 4.337.415 | 262.402 | | | |
| 63 | 44.384 | 1.530 | 65 | 10.969 | 763 | 60 | 123.224 | 16.390 | 65 | 757 | 41 | 62 | 11.131.538 | 640.327 | | | |
| 64 | 179.090 | 6.410 | 68 | 22.439 | 1.137 | 61 | 4.837.679 | 183.641 | 68 | 13.479 | 355 | 63 | 44.567 | 3.827 | | | |
| 65 | 1.355 | 56 | 69 | 640 | 32 | 62 | 16.567.873 | 673.121 | 70 | 592 | 42 | 64 | 309.389 | 17.750 | | | |
| 68 | 11.933 | 525 | 70 | 50.061 | 1.917 | 63 | 45.007 | 8.256 | 71 | 51.260 | 1.136 | 65 | 6.161 | 442 | | | |
| 69 | 5.734 | 165 | 71 | 70.636 | 550 | 64 | 395.556 | 17.594 | 72 | 1.751 | 384 | 67 | 387 | 15 | | | |
| 70 | 7.300 | 326 | 72 | 4.998 | 1.002 | 65 | 1.262 | 63 | 73 | 82.513 | 6.862 | 68 | 11.430 | 276 | | | |
| 71 | 92.097 | 287 | 73 | 331.334 | 19.633 | 68 | 4.935 | 925 | 74 | 1.422 | 121 | 69 | 3.871 | 180 | | | |
| 72 | 1.188 | 412 | 74 | 29.720 | 621 | 69 | 4.541 | 478 | 76 | 44.456 | 1.793 | 70 | 3.603 | 175 | | | |
| 73 | 72.401 | 8.751 | 76 | 11.700 | 1.604 | 70 | 20.826 | 635 | 82 | 14.881 | 236 | 71 | 52.247 | 1.392 | | | |
| 74 | 34.011 | 1.403 | 79 | 730 | 660 | 71 | 753.416 | 664 | 83 | 58.207 | 2.789 | 73 | 27.141 | 781 | | | |
| 76 | 55.007 | 2.257 | 82 | 12.760 | 294 | 73 | 39.196 | 2.595 | 84 | 787.480 | 20.838 | 76 | 51.325 | 2.832 | | | |
| 79 | 1.198 | 720 | 83 | 132.344 | 6.969 | 74 | 2.452 | 86 | 85 | 505.221 | 11.005 | 82 | 15.781 | 901 | | | |
| 82 | 36.365 | 1.048 | 84 | 1.471.804 | 65.598 | 76 | 58.455 | 3.552 | 87 | 43.800 | 1.821 | 83 | 62.361 | 3.087 | | | |
| 83 | 122.574 | 4.406 | 85 | 638.588 | 33.396 | 78 | 245 | 140 | 90 | 210.653 | 4.107 | 84 | 341.704 | 10.374 | | | |
| 84 | 485.708 | 27.643 | 87 | 81.177 | 3.424 | 82 | 7.797 | 309 | 91 | 34.353 | 355 | 85 | 466.602 | 12.958 | | | |
| 85 | 581.821 | 25.421 | 88 | 4.995 | 20 | 83 | 92.722 | 3.396 | 93 | 91.275 | 18.239 | 87 | 58.067 | 2.485 | | | |
| 87 | 235.929 | 11.262 | 90 | 159.920 | 3.189 | 84 | 1.162.893 | 45.608 | 94 | 9.482 | 2.810 | 90 | 311.927 | 5.331 | | | |
| 90 | 374.520 | 6.681 | 91 | 106.236 | 351 | 85 | 498.413 | 15.817 | 96 | 191.073 | 7.650 | 91 | 2.294 | 162 | | | |
| 91 | 16.293 | 163 | 93 | 151.523 | 6.946 | 87 | 6.850.735 | 711.917 | 98 | 309.270 | 14.641 | 93 | 8.316 | 41 | | | |
| 94 | 220.403 | 7.024 | 94 | 134.532 | 9.629 | 90 | 128.486 | 2.760 | | | | 94 | 6.630 | 337 | | | |
| 95 | 22.581 | 944 | 95 | 18.050 | 1.806 | 91 | 60.545 | 359 | | | | 95 | 442 | 39 | | | |
| 96 | 427.553 | 14.362 | 96 | 624.725 | 25.982 | 93 | 166.248 | 23.598 | | | | 96 | 107.416 | 3.826 | | | |

| | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|--|----------------|----------------|--------------|----------------|----------------|--------------|----------------|----------------|--------------|----------------|----------------|--------------|----------------|----------------|--------------|----------------|----------------|
| 98 | 46.000 | 2.346 | 97 | 209 | 5 | 94 | 24.105 | 3.064 | | | | 99 | 392.521 | 20.923 | | | |
| | | | 98 | 237.666 | 12.750 | 95 | 3.813 | 27 | | | | | | | | | |
| | | | | | | 96 | 504.583 | 22.122 | | | | | | | | | |
| | | | | | | 98 | 255.442 | 13.002 | | | | | | | | | |
| TÜRK BAYRAK AYRINTISINDA MEVCUT OLAN 2002-2012 YILLARI FASIL, MİKTAR VE DOLAR BAZINDA İTHALAT BİLGİLERİ | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2002 | | | 2003 | | | 2004 | | | 2005 | | | 2006 | | | 2007 | | |
| FASIL | İTHALAT | İTHALAT | FASIL | İTHALAT | İTHALAT | FASIL | İTHALAT | İTHALAT | FASIL | İTHALAT | İTHALAT | FASIL | İTHALAT | İTHALAT | FASIL | İTHALAT | İTHALAT |
| NO | DOLAR | KG | NO | DOLAR | KG | NO | DOLAR | KG | NO | DOLAR | KG | NO | DOLAR | KG | NO | DOLAR | KG |
| 3 | 1.818 | 772 | 3 | 9.434 | 3.958 | 3 | 20.121 | 7.133 | 3 | 12.474 | 4.665 | 3 | 38.332 | 13.398 | 3 | 24.065 | 6.519 |
| 12 | 930 | 398 | 12 | 3.935 | 361 | 5 | 482 | 204 | 8 | 2.041 | 1.001 | 12 | 2.559 | 462 | 5 | 175 | 27 |
| 29 | 364.922 | 6.700 | 25 | 780 | 630 | 12 | 791 | 338 | 12 | 1.009 | 384 | 21 | 1.355 | 340 | 12 | 1.433 | 290 |
| 30 | 254.888 | 592 | 28 | 199 | 40 | 25 | 447 | 4.700 | 13 | 379 | 8 | 25 | 1.155 | 2.456 | 23 | 497 | 110 |
| 39 | 9.648 | 354 | 29 | 472.586 | 10.200 | 27 | 205 | 5 | 19 | 190 | 50 | 27 | 269 | 324 | 25 | 1.061 | 780 |
| 41 | 379 | 200 | 30 | 37.080 | 82 | 29 | 897.408 | 926 | 25 | 284 | 1.141 | 30 | 17.551 | 1.306 | 30 | 534.802 | 3.844 |
| 42 | 562 | 67 | 34 | 123 | 5 | 30 | 24.574 | 283 | 28 | 158 | 600 | 32 | 14.208 | 1.341 | 32 | 22.998 | 1.436 |
| 48 | 1.235 | 197 | 38 | 138 | 7 | 32 | 1.035 | 143 | 29 | 258.087 | 16 | 33 | 9.385 | 569 | 33 | 150.413 | 31.415 |
| 49 | 165 | 45 | 39 | 37.635 | 7.903 | 37 | 2.825 | 25 | 30 | 12.903 | 950 | 37 | 1.032 | 108 | 34 | 1.460 | 109 |
| 52 | 25.241 | 3.341 | 42 | 12.085 | 5.840 | 38 | 202 | 10 | 32 | 18.601 | 960 | 38 | 292 | 121 | 38 | 118 | 4 |
| 54 | 19.986 | 1.051 | 44 | 4.998 | 10.262 | 39 | 52.446 | 10.650 | 33 | 344 | 7 | 39 | 37.936 | 4.695 | 39 | 227.384 | 12.886 |
| 61 | 1.117 | 240 | 48 | 8.412 | 1.258 | 40 | 2.078 | 315 | 38 | 359 | 50 | 40 | 1.314 | 272 | 40 | 5.131 | 957 |
| 62 | 5.105 | 486 | 49 | 1.416 | 269 | 41 | 207 | 70 | 39 | 27.901 | 4.719 | 41 | 603 | 119 | 41 | 62.974 | 21.305 |
| 69 | 408 | 145 | 52 | 21.347 | 2.284 | 44 | 1.304 | 520 | 41 | 1.666 | 300 | 44 | 16.956 | 4.271 | 42 | 3.573 | 193 |
| 70 | 3.676 | 582 | 55 | 811 | 54 | 48 | 9.111 | 944 | 44 | 9.342 | 2.795 | 48 | 21.426 | 977 | 44 | 7.656 | 1.830 |
| 84 | 26.611 | 2.761 | 57 | 42.012 | 1.125 | 49 | 26.824 | 6.337 | 46 | 134 | 37 | 49 | 34.810 | 3.255 | 48 | 3.737 | 291 |
| 85 | 1.663 | 118 | 62 | 772 | 51 | 51 | 10.730 | 163 | 48 | 28.663 | 1.281 | 51 | 4.200 | 105 | 49 | 29.170 | 6.792 |
| 87 | 323 | 52 | 68 | 391 | 75 | 52 | 20.660 | 1.703 | 49 | 119 | 15 | 52 | 46.264 | 1.727 | 51 | 51.227 | 1.381 |
| 90 | 65.204 | 10.329 | 70 | 22.408 | 3.070 | 54 | 95.641 | 7.134 | 52 | 38.298 | 6.720 | 54 | 1.131 | 111 | 52 | 62.139 | 2.468 |

| | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|----|-------|-----|----|--------|-------|----|---------|-------|----|---------|--------|----|-----------|---------|----|---------|--------|
| 94 | 1.105 | 60 | 71 | 52.574 | 728 | 55 | 15.169 | 642 | 54 | 963 | 201 | 55 | 14.344 | 1.190 | 55 | 7.268 | 624 |
| 95 | 443 | 350 | 72 | 383 | 400 | 57 | 840 | 192 | 57 | 1.298 | 112 | 57 | 3.972 | 462 | 56 | 7.962 | 588 |
| 96 | 184 | 1 | 76 | 596 | 229 | 58 | 2.166 | 63 | 58 | 2.002 | 68 | 58 | 1.355 | 20 | 57 | 11.169 | 842 |
| | | | 84 | 27.231 | 1.227 | 60 | 72.068 | 3.915 | 60 | 782.642 | 42.711 | 59 | 1.225.571 | 280.850 | 58 | 9.588 | 258 |
| | | | 85 | 77.901 | 919 | 61 | 2.335 | 68 | 61 | 38.282 | 557 | 60 | 436.301 | 24.033 | 60 | 160.934 | 8.667 |
| | | | 87 | 2.111 | 352 | 62 | 1.064 | 115 | 62 | 4.249 | 318 | 61 | 53.825 | 2.492 | 61 | 97.819 | 4.004 |
| | | | 90 | 70.381 | 914 | 63 | 1.355 | 476 | 63 | 859 | 145 | 62 | 47.561 | 1.302 | 62 | 362.979 | 14.906 |
| | | | 94 | 4.677 | 819 | 68 | 869 | 130 | 68 | 1.359 | 1.334 | 63 | 3.595 | 565 | 68 | 4.243 | 1.489 |
| | | | 95 | 824 | 180 | 70 | 117.543 | 3.837 | 70 | 169.591 | 6.918 | 64 | 1.175 | 191 | 69 | 3.398 | 1.594 |
| | | | 96 | 12.045 | 936 | 71 | 230.750 | 3.546 | 71 | 103.713 | 3.343 | 69 | 172 | 110 | 70 | 438.906 | 14.656 |
| | | | | | | 73 | 3.043 | 325 | 73 | 1.244 | 43 | 70 | 398.273 | 14.873 | 71 | 18.187 | 1.182 |
| | | | | | | 76 | 1.141 | 343 | 74 | 148 | 41 | 71 | 918.395 | 710 | 72 | 1.538 | 51 |
| | | | | | | 82 | 2.514 | 3 | 76 | 178 | 8 | 73 | 536 | 213 | 73 | 348 | 12 |
| | | | | | | 84 | 55.256 | 5.187 | 84 | 32.924 | 4.551 | 76 | 503 | 70 | 76 | 738 | 147 |
| | | | | | | 85 | 6.981 | 345 | 85 | 42.595 | 99 | 82 | 229 | 16 | 83 | 611 | 46 |
| | | | | | | 87 | 4.634 | 449 | 86 | 817 | 50 | 83 | 2.763 | 13 | 84 | 62.642 | 3.804 |
| | | | | | | 90 | 104.962 | 1.488 | 90 | 171.240 | 2.320 | 84 | 21.647 | 906 | 85 | 223.086 | 8.137 |
| | | | | | | 92 | 1.213 | 355 | 93 | 1.744 | 6 | 85 | 253.371 | 7.088 | 87 | 1.898 | 323 |
| | | | | | | 94 | 14.799 | 1.303 | 94 | 51.402 | 2.896 | 87 | 160 | 10 | 90 | 335.511 | 2.324 |
| | | | | | | 95 | 768 | 250 | 95 | 3.295 | 512 | 90 | 173.757 | 1.586 | 92 | 1.289 | 250 |
| | | | | | | 96 | 127.069 | 1.723 | 96 | 19.491 | 485 | 94 | 66.349 | 3.709 | 94 | 1.648 | 378 |
| | | | | | | | | | | | | 95 | 2.532 | 797 | 95 | 1.616 | 107 |
| | | | | | | | | | | | | 96 | 64.367 | 1.782 | 96 | 22.681 | 931 |
| | | | | | | | | | | | | 97 | 4.734 | 12 | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | |

| 2008 | | | 2009 | | | 2010 | | | 2011 | | | 2012 | | | | | |
|-------|---------|---------|-------|-----------|---------|-------|---------|---------|-------|-----------|---------|-------|-----------|---------|--|--|--|
| FASIL | İTHALAT | İTHALAT | FASIL | İTHALAT | İTHALAT | FASIL | İTHALAT | İTHALAT | FASIL | İTHALAT | İTHALAT | FASIL | İTHALAT | İTHALAT | | | |
| NO | DOLAR | KG | NO | DOLAR | KG | NO | DOLAR | KG | NO | DOLAR | KG | NO | DOLAR | KG | | | |
| 3 | 10.291 | 2.588 | 5 | 15.691 | 1.330 | 3 | 29.551 | 4.967 | 3 | 400.667 | 96.817 | 3 | 38.484 | 10.493 | | | |
| 8 | 201 | 185 | 12 | 1.127 | 445 | 3 | 29.551 | 4.967 | 7 | 3.243 | 680 | 7 | 53.472 | 5.841 | | | |
| 12 | 2.437 | 332 | 13 | 342 | 9 | 5 | 12.290 | 800 | 8 | 9.800 | 900 | 9 | 180 | 130 | | | |
| 21 | 437 | 68 | 20 | 113 | 8 | 9 | 131 | 10 | 12 | 75.453 | 367 | 12 | 19.221 | 483 | | | |
| 24 | 305 | 2 | 25 | 477 | 8.008 | 12 | 19.741 | 322 | 20 | 295 | 20 | 14 | 1.127 | 50 | | | |
| 25 | 171 | 73 | 27 | 404 | 1.100 | 14 | 266 | 10 | 24 | 1.279 | 7 | 15 | 849 | 101 | | | |
| 29 | 103 | 20 | 28 | 933 | 29 | 15 | 438 | 75 | 25 | 588 | 5.000 | 19 | 612 | 58 | | | |
| 30 | 29.169 | 641 | 30 | 182.635 | 3.735 | 19 | 305 | 103 | 26 | 617 | 70 | 21 | 2.816 | 113 | | | |
| 32 | 57.901 | 3.320 | 32 | 3.676 | 207 | 21 | 165 | 20 | 27 | 402 | 7 | 24 | 928 | 7 | | | |
| 33 | 363.261 | 31.200 | 33 | 220.712 | 1.769 | 22 | 442 | 340 | 30 | 77.341 | 2.653 | 25 | 660 | 100 | | | |
| 38 | 445 | 50 | 34 | 12.453 | 1.572 | 25 | 1.428 | 2.718 | 32 | 8.350 | 300 | 28 | 1.054 | 135 | | | |
| 39 | 95.585 | 4.287 | 38 | 846.708 | 650.010 | 29 | 825 | 5 | 33 | 92.468 | 454 | 30 | 109.401 | 1.071 | | | |
| 41 | 5.295 | 172 | 39 | 1.128.676 | 35.094 | 30 | 38.820 | 1.598 | 34 | 1.502 | 25 | 32 | 1.986 | 182 | | | |
| 42 | 34.261 | 742 | 42 | 23.741 | 1.324 | 32 | 6.913 | 293 | 37 | 176 | 19 | 33 | 173.838 | 1.053 | | | |
| 44 | 3.651 | 748 | 44 | 18.607 | 3.058 | 33 | 242.537 | 1.066 | 38 | 8.794 | 670 | 34 | 393 | 45 | | | |
| 48 | 31.878 | 1.061 | 48 | 8.275 | 467 | 34 | 502 | 30 | 39 | 1.070.906 | 37.033 | 35 | 3.637 | 572 | | | |
| 49 | 12.782 | 2.537 | 49 | 1.810 | 62 | 38 | 349 | 4 | 40 | 198.548 | 31.095 | 38 | 1.495 | 105 | | | |
| 51 | 139.105 | 2.670 | 52 | 246.702 | 27.065 | 39 | 607.950 | 55.893 | 41 | 43.472 | 1.952 | 39 | 1.542.711 | 58.079 | | | |
| 52 | 106.063 | 5.886 | 54 | 1.481 | 154 | 41 | 329 | 17 | 42 | 80.435 | 1.320 | 40 | 1.150 | 44 | | | |
| 55 | 108.770 | 26.134 | 55 | 147.364 | 18.045 | 42 | 13.424 | 510 | 43 | 25.915 | 991 | 41 | 364.837 | 12.161 | | | |
| 57 | 5.931 | 768 | 56 | 605 | 184 | 44 | 11.264 | 1.068 | 44 | 52.723 | 3.267 | 42 | 16.763 | 891 | | | |
| 58 | 24.638 | 729 | 57 | 16.087 | 1.901 | 48 | 39.245 | 2.943 | 48 | 137.347 | 3.276 | 43 | 528 | 22 | | | |
| 60 | 40.030 | 1.891 | 58 | 622 | 33 | 49 | 16.190 | 3.542 | 49 | 24.050 | 4.082 | 44 | 48.875 | 4.566 | | | |
| 61 | 658.149 | 17.785 | 59 | 279.487 | 70.604 | 52 | 185.940 | 15.289 | 51 | 2.202 | 55 | 48 | 25.628 | 1.283 | | | |

| | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|----|---------|--------|----|---------|--------|----|-----------|---------|----|-----------|---------|----|-----------|--------|--|--|--|
| 62 | 633.320 | 6.714 | 60 | 438 | 40 | 54 | 31.632 | 7.278 | 52 | 81.409 | 2.981 | 49 | 6.146 | 1.516 | | | |
| 63 | 2.815 | 536 | 61 | 711.596 | 26.472 | 55 | 6.400 | 523 | 53 | 2.632 | 29 | 52 | 72.294 | 5.718 | | | |
| 64 | 3.563 | 23 | 62 | 90.192 | 3.511 | 56 | 2.530 | 6 | 54 | 18.182 | 1.106 | 54 | 309.900 | 23.719 | | | |
| 65 | 5.455 | 68 | 63 | 690 | 20 | 57 | 3.712 | 466 | 55 | 2.657 | 150 | 55 | 16.561 | 760 | | | |
| 69 | 4.192 | 292 | 68 | 4.221 | 2.269 | 58 | 7.762 | 569 | 57 | 1.407 | 136 | 56 | 4.549 | 497 | | | |
| 70 | 693.865 | 22.244 | 69 | 2.946 | 240 | 59 | 1.499 | 22 | 58 | 10.739 | 322 | 57 | 63.789 | 992 | | | |
| 71 | 8.431 | 100 | 70 | 667.020 | 20.005 | 60 | 66.610 | 8.507 | 60 | 14.818 | 2.234 | 58 | 21.516 | 2.331 | | | |
| 73 | 767 | 200 | 72 | 572 | 175 | 61 | 2.764.108 | 100.219 | 61 | 1.926.215 | 72.962 | 60 | 70.146 | 5.441 | | | |
| 76 | 175.366 | 43.350 | 73 | 2.074 | 241 | 62 | 226.442 | 8.645 | 62 | 4.303.915 | 184.267 | 61 | 1.376.877 | 63.798 | | | |
| 82 | 620 | 75 | 74 | 9.897 | 540 | 63 | 9.827 | 1.372 | 63 | 2.219 | 187 | 62 | 1.014.683 | 31.614 | | | |
| 83 | 41.530 | 1.163 | 76 | 716 | 18 | 66 | 384 | 25 | 66 | 1.863 | 103 | 63 | 4.969 | 224 | | | |
| 84 | 205.787 | 1.168 | 82 | 7.682 | 10 | 68 | 682 | 68 | 69 | 327 | 14 | 64 | 32.790 | 710 | | | |
| 85 | 157.057 | 5.690 | 83 | 1.446 | 178 | 69 | 2.610 | 108 | 70 | 1.267.672 | 37.867 | 66 | 3.257 | 171 | | | |
| 87 | 963 | 207 | 84 | 27.883 | 1.785 | 70 | 954.838 | 28.653 | 71 | 5.899.736 | 5.142 | 68 | 404 | 54 | | | |
| 90 | 349.594 | 2.664 | 85 | 18.463 | 1.384 | 71 | 207.343 | 155 | 73 | 20.309 | 1.199 | 69 | 929 | 75 | | | |
| 94 | 17.546 | 1.146 | 87 | 2.625 | 446 | 72 | 152.567 | 192.870 | 74 | 61.025 | 1.330 | 70 | 774.774 | 31.217 | | | |
| 96 | 22.232 | 389 | 90 | 640.901 | 5.673 | 73 | 1.659 | 358 | 76 | 1.017 | 90 | 71 | 8.578.965 | 8.484 | | | |
| 97 | 16.214 | 1.748 | 94 | 3.921 | 425 | 75 | 1.408 | 550 | 82 | 1.571 | 1 | 72 | 262 | 2.000 | | | |
| | | | 95 | 1.585 | 50 | 76 | 861 | 101 | 83 | 167.194 | 2.489 | 73 | 72.409 | 938 | | | |
| | | | 96 | 7.343 | 506 | 82 | 9.414 | 56 | 84 | 40.045 | 2.345 | 74 | 5.080 | 173 | | | |
| | | | 97 | 9.900 | 660 | 83 | 39.068 | 2.222 | 85 | 788.947 | 27.353 | 76 | 6.291 | 902 | | | |
| | | | | | | 84 | 27.776 | 1.122 | 87 | 6.397 | 540 | 82 | 23.026 | 742 | | | |
| | | | | | | 85 | 11.164 | 336 | 90 | 433.795 | 2.578 | 83 | 19.962 | 1.088 | | | |
| | | | | | | 87 | 1.736 | 293 | 93 | 36.075 | 3.826 | 84 | 78.767 | 3.254 | | | |
| | | | | | | 88 | 115.200 | 350 | 94 | 51.325 | 3.050 | 85 | 1.189.360 | 39.099 | | | |
| | | | | | | 90 | 351.772 | 2.654 | 96 | 66.417 | 1.571 | 87 | 3.526 | 221 | | | |
| | | | | | | 94 | 177.222 | 15.459 | 97 | 16.432 | 68 | 90 | 540.626 | 5.005 | | | |

| | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|----------------|----------------|--------------|----------------|----------------|--------------|----------------|----------------|--------------|----------------|----------------|--------------|----------------|----------------|--------------|----------------|----------------|
| | | | | | | 96 | 21.332 | 1.216 | | | | 94 | 79.767 | 4.449 | | | |
| | | | | | | 97 | 840 | 45 | | | | 95 | 4.413 | 438 | | | |
| | | | | | | | | | | | | 96 | 42.773 | 1.380 | | | |
| YABANCI BAYRAK AYRINTISINDA MEVCUT OLAN 2002-2012 YILLARI FASIL, MİKTAR VE DOLAR BAZINDA İTHALAT BİLGİLERİ | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2002 | | | 2003 | | | 2004 | | | 2005 | | | 2006 | | | 2007 | | |
| FASIL | İTHALAT | İTHALAT | FASIL | İTHALAT | İTHALAT | FASIL | İTHALAT | İTHALAT | FASIL | İTHALAT | İTHALAT | FASIL | İTHALAT | İTHALAT | FASIL | İTHALAT | İTHALAT |
| NO | DOLAR | KG | NO | DOLAR | KG | NO | DOLAR | KG | NO | DOLAR | KG | NO | DOLAR | KG | NO | DOLAR | KG |
| 25 | 285 | 300 | 3 | 1.914 | 584 | 3 | 3.395 | 780 | 5 | 810 | 385 | 12 | 283 | 23 | 3 | 19.745 | 5.544 |
| 29 | 264.461 | 7.200 | 29 | 486.601 | 430 | 30 | 74.950 | 65 | 28 | 175 | 10 | 27 | 115 | 100 | 7 | 631 | 19 |
| 32 | 100 | 200 | 38 | 153 | 16 | 39 | 40.563 | 3.921 | 29 | 455.039 | 34 | 28 | 102 | 835 | 30 | 3.271 | 395 |
| 38 | 311 | 50 | 39 | 17.225 | 2.189 | 41 | 142 | 18 | 30 | 2.233 | 148 | 29 | 217 | 1 | 32 | 19.448 | 1.807 |
| 39 | 22.739 | 3.060 | 42 | 237 | 90 | 42 | 4.164 | 550 | 32 | 398 | 55 | 30 | 4.328 | 330 | 33 | 1.729 | 68 |
| 41 | 1.998 | 80 | 44 | 2.163 | 1.670 | 44 | 15.451 | 15.355 | 33 | 4.669 | 270 | 32 | 5.475 | 600 | 34 | 932 | 30 |
| 42 | 679 | 90 | 49 | 32.287 | 5.659 | 49 | 85.842 | 9.154 | 38 | 215 | 75 | 38 | 427 | 22 | 35 | 132 | 3 |
| 44 | 2.689 | 1.762 | 52 | 4.145 | 395 | 52 | 5.628 | 760 | 39 | 182.898 | 9.775 | 39 | 491.829 | 30.690 | 37 | 6.153 | 71 |
| 48 | 8.458 | 8.860 | 60 | 6.384 | 357 | 54 | 32.946 | 2.361 | 41 | 139 | 30 | 40 | 316 | 45 | 38 | 257 | 33 |
| 49 | 627 | 97 | 61 | 240 | 3 | 57 | 14.263 | 1.245 | 44 | 18.103 | 4.620 | 41 | 351 | 185 | 39 | 689.092 | 37.670 |
| 52 | 20.213 | 2.381 | 62 | 721 | 6 | 60 | 16.911 | 892 | 48 | 126 | 10 | 44 | 8.049 | 2.205 | 40 | 1.101 | 374 |
| 56 | 2.391 | 2.025 | 70 | 64.145 | 1.037 | 61 | 509 | 25 | 49 | 21.315 | 5.739 | 48 | 2.632 | 53 | 42 | 809 | 3 |
| 57 | 442 | 9 | 71 | 38.229 | 731 | 63 | 100 | 8 | 52 | 15.287 | 1.536 | 49 | 34.939 | 8.941 | 44 | 35.636 | 8.026 |
| 58 | 135 | 2 | 73 | 1.618 | 71 | 68 | 1.460 | 927 | 54 | 284 | 5 | 52 | 7.018 | 626 | 48 | 8.122 | 140 |
| 60 | 12.253 | 1.053 | 76 | 515 | 167 | 70 | 121.589 | 3.171 | 55 | 4.742 | 167 | 55 | 60.549 | 25.001 | 49 | 15.649 | 3.216 |
| 61 | 1.987 | 63 | 84 | 19.988 | 740 | 71 | 73.635 | 1.415 | 57 | 1.508 | 410 | 57 | 5.112 | 1.001 | 51 | 10.811 | 205 |
| 62 | 2.012 | 60 | 85 | 4.147 | 65 | 83 | 137 | 19 | 58 | 412 | 12 | 58 | 1.259 | 39 | 52 | 26.520 | 1.533 |
| 70 | 25.124 | 952 | 94 | 26.775 | 3.083 | 84 | 17.180 | 1.866 | 60 | 128.772 | 6.787 | 59 | 293.984 | 72.435 | 54 | 354 | 28 |
| 73 | 10.895 | 423 | 95 | 128 | 10 | 85 | 20.835 | 503 | 62 | 632 | 8 | 60 | 46.030 | 2.744 | 55 | 553 | 96 |
| 84 | 14.123 | 1.453 | 96 | 16.948 | 973 | 90 | 1.304 | 40 | 66 | 174 | 48 | 61 | 16.649 | 501 | 56 | 2.334 | 471 |

| | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|--------------|----------------|----------------|--------------|----------------|----------------|--------------|----------------|----------------|--------------|----------------|----------------|--------------|----------------|----------------|----|---------|--------|
| 85 | 14.312 | 550 | 97 | 13.221 | 1.810 | 93 | 1.531 | 26 | 68 | 810 | 84 | 62 | 30.802 | 1.076 | 57 | 5.674 | 919 |
| 87 | 1.160 | 285 | | | | 94 | 6.696 | 693 | 70 | 107.013 | 3.654 | 66 | 221 | 45 | 58 | 7.203 | 335 |
| 94 | 3.462 | 300 | | | | 95 | 5.809 | 1.125 | 71 | 273.427 | 337 | 68 | 634 | 310 | 60 | 146.661 | 7.706 |
| 95 | 793 | 371 | | | | 96 | 114.353 | 1.669 | 73 | 826 | 99 | 70 | 121.016 | 3.755 | 61 | 64.755 | 1.416 |
| 96 | 6.263 | 334 | | | | | | | 76 | 133 | 9 | 71 | 10.834 | 595 | 62 | 475.146 | 19.225 |
| | | | | | | | | | 82 | 250 | 39 | 73 | 1.135 | 63 | 63 | 421 | 55 |
| | | | | | | | | | 83 | 1.686 | 70 | 83 | 897 | 86 | 70 | 203.151 | 7.665 |
| | | | | | | | | | 84 | 22.221 | 1.552 | 84 | 24.588 | 871 | 71 | 1.998 | 5 |
| | | | | | | | | | 85 | 43.318 | 906 | 85 | 122.387 | 1.310 | 73 | 2.157 | 393 |
| | | | | | | | | | 87 | 534 | 68 | 87 | 1.459 | 136 | 76 | 207 | 88 |
| | | | | | | | | | 90 | 67.155 | 759 | 90 | 3.791 | 91 | 84 | 43.386 | 289 |
| | | | | | | | | | 92 | 310 | 90 | 94 | 706 | 50 | 85 | 10.494 | 123 |
| | | | | | | | | | 94 | 22.681 | 1.054 | 96 | 7.944 | 168 | 87 | 7.743 | 482 |
| | | | | | | | | | 95 | 5.877 | 940 | 97 | 5.134 | 1.205 | 90 | 59.317 | 810 |
| | | | | | | | | | 96 | 70.394 | 1.863 | | | | 95 | 389 | 35 |
| | | | | | | | | | | | | | | | 96 | 3.144 | 120 |
| 2008 | | | 2009 | | | 2010 | | | 2011 | | | 2012 | | | | | |
| FASIL | İTHALAT | İTHALAT | FASIL | İTHALAT | İTHALAT | FASIL | İTHALAT | İTHALAT | FASIL | İTHALAT | İTHALAT | FASIL | İTHALAT | İTHALAT | | | |
| NO | DOLAR | KG | NO | DOLAR | KG | NO | DOLAR | KG | NO | DOLAR | KG | NO | DOLAR | KG | | | |
| 3 | 4.222 | 1.022 | 3 | 8.147 | 863 | 3 | 18.382 | 1.546 | 3 | 53.590 | 13.270 | 3 | 59.239 | 19.168 | | | |
| 11 | 117 | 30 | 24 | 356 | 16 | 7 | 2.550 | 735 | 7 | 4.432 | 996 | 15 | 622 | 12 | | | |
| 15 | 182 | 18 | 25 | 1.759 | 106 | 20 | 105 | 20 | 12 | 279 | 300 | 24 | 769 | 7 | | | |
| 32 | 8.555 | 443 | 28 | 420 | 53 | 24 | 837 | 7 | 15 | 743 | 50 | 25 | 106 | 1 | | | |
| 33 | 126.883 | 3.062 | 29 | 224 | 210 | 27 | 2.068.205 | 2.250.000 | 24 | 143 | 1 | 28 | 574 | 50 | | | |
| 34 | 205 | 1 | 32 | 4.788 | 750 | 30 | 4.278 | 150 | 25 | 150 | 50 | 30 | 2.205 | 137 | | | |
| 35 | 476 | 100 | 33 | 13.250 | 743 | 32 | 23.642 | 1.307 | 27 | 481.172 | 500.000 | 32 | 3.120 | 257 | | | |
| 37 | 696 | 40 | 34 | 484 | 68 | 33 | 43.153 | 232 | 28 | 156 | 25 | 33 | 40.196 | 1.006 | | | |

| | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|----|---------|--------|----|---------|--------|----|---------|--------|----|---------|--------|----|-----------|--------|--|--|--|
| 38 | 2.847 | 83 | 37 | 1.056 | 50 | 34 | 2.541 | 136 | 29 | 115 | 1 | 39 | 24.406 | 3.083 | | | |
| 39 | 691.905 | 34.466 | 38 | 1.289 | 12 | 38 | 289 | 10 | 30 | 5.377 | 407 | 41 | 42.740 | 1.610 | | | |
| 40 | 1.529 | 1 | 39 | 16.856 | 757 | 39 | 266.180 | 54.556 | 32 | 2.757 | 104 | 42 | 571 | 23 | | | |
| 41 | 6.387 | 292 | 42 | 4.042 | 172 | 40 | 2.709 | 184 | 33 | 175.896 | 897 | 43 | 5.244 | 330 | | | |
| 42 | 20.636 | 507 | 44 | 18.243 | 3.005 | 42 | 7.840 | 473 | 34 | 1.953 | 93 | 44 | 42.115 | 5.453 | | | |
| 44 | 38.712 | 6.817 | 48 | 1.631 | 101 | 43 | 5.537 | 280 | 37 | 3.903 | 142 | 48 | 6.491 | 601 | | | |
| 48 | 31.393 | 2.125 | 49 | 14.308 | 1.700 | 44 | 44.043 | 5.604 | 39 | 65.490 | 2.949 | 49 | 4.344 | 618 | | | |
| 49 | 8.843 | 1.862 | 51 | 4.999 | 115 | 48 | 662 | 31 | 41 | 15.830 | 826 | 52 | 47.716 | 4.646 | | | |
| 52 | 72.912 | 2.818 | 52 | 58.885 | 4.962 | 49 | 2.138 | 243 | 42 | 2.476 | 140 | 53 | 7.665 | 397 | | | |
| 55 | 706 | 90 | 55 | 83.824 | 15.469 | 52 | 81.635 | 5.541 | 43 | 3.500 | 480 | 54 | 12.223 | 1.233 | | | |
| 57 | 5.461 | 673 | 56 | 1.277 | 404 | 55 | 25.800 | 7.522 | 44 | 39.161 | 5.043 | 55 | 972 | 32 | | | |
| 58 | 33.533 | 519 | 57 | 3.008 | 366 | 56 | 1.052 | 73 | 48 | 827 | 31 | 56 | 303 | 1 | | | |
| 59 | 3.077 | 320 | 58 | 616 | 6 | 57 | 2.900 | 360 | 49 | 8.721 | 1.537 | 57 | 2.781 | 407 | | | |
| 60 | 272.390 | 20.961 | 60 | 73.861 | 3.803 | 58 | 3.294 | 507 | 52 | 31.567 | 3.913 | 58 | 20.044 | 633 | | | |
| 61 | 286.499 | 9.712 | 61 | 271.765 | 11.313 | 60 | 183.499 | 8.342 | 53 | 5.685 | 161 | 60 | 293.390 | 14.324 | | | |
| 62 | 838.172 | 25.675 | 62 | 722.209 | 19.343 | 61 | 353.513 | 14.302 | 54 | 11.119 | 652 | 61 | 57.080 | 2.517 | | | |
| 63 | 1.096 | 58 | 63 | 14.903 | 814 | 62 | 639.945 | 20.793 | 55 | 2.250 | 34 | 62 | 7.922 | 263 | | | |
| 68 | 442 | 10 | 66 | 856 | 37 | 63 | 2.231 | 154 | 57 | 6.676 | 891 | 63 | 3.119 | 111 | | | |
| 69 | 2.570 | 420 | 68 | 5.220 | 2.300 | 64 | 2.941 | 80 | 58 | 17.125 | 637 | 66 | 2.909 | 205 | | | |
| 70 | 376.132 | 10.695 | 70 | 224.762 | 7.100 | 66 | 5.675 | 345 | 60 | 341.556 | 18.091 | 69 | 220 | 42 | | | |
| 71 | 2.636 | 22 | 71 | 56.814 | 10 | 68 | 2.268 | 746 | 61 | 160.924 | 5.197 | 70 | 109.267 | 4.567 | | | |
| 73 | 4.600 | 297 | 73 | 2.081 | 482 | 69 | 148 | 27 | 62 | 255.517 | 8.949 | 71 | 8.709.167 | 2.743 | | | |
| 74 | 1.404 | 40 | 74 | 1.632 | 30 | 70 | 49.793 | 1.400 | 63 | 1.724 | 88 | 73 | 4.791 | 65 | | | |
| 83 | 1.372 | 63 | 76 | 1.211 | 162 | 71 | 617.543 | 25 | 64 | 118 | 4 | 76 | 1.921 | 230 | | | |
| 84 | 35.022 | 1.538 | 82 | 6.925 | 440 | 73 | 9.140 | 719 | 66 | 8.477 | 723 | 82 | 1.487 | 1 | | | |
| 85 | 32.122 | 739 | 83 | 1.758 | 62 | 82 | 3.657 | 6 | 69 | 2.066 | 180 | 83 | 932 | 21 | | | |
| 87 | 1.729 | 150 | 84 | 20.868 | 1.396 | 83 | 642 | 95 | 70 | 27.460 | 926 | 84 | 8.034 | 713 | | | |

| | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|----|--------|-----|----|---------|-------|----|--------|-------|----|-----------|-------|----|---------|-------|--|--|--|
| 90 | 7.633 | 36 | 85 | 4.247 | 97 | 84 | 52.554 | 2.151 | 71 | 4.399.337 | 129 | 85 | 229.883 | 9.661 | | | |
| 96 | 21.058 | 251 | 87 | 13.469 | 1.041 | 85 | 45.417 | 843 | 73 | 1.288 | 52 | 87 | 887 | 29 | | | |
| 97 | 1.273 | 149 | 90 | 127.294 | 457 | 87 | 1.702 | 346 | 76 | 1.196 | 175 | 90 | 43.870 | 179 | | | |
| | | | 92 | 990 | 102 | 90 | 21.990 | 109 | 82 | 1.207 | 3 | 92 | 1.830 | 350 | | | |
| | | | 94 | 4.174 | 406 | 94 | 21.242 | 1.281 | 83 | 282 | 24 | 94 | 7.956 | 330 | | | |
| | | | 96 | 2.755 | 578 | 95 | 4.872 | 769 | 84 | 96.823 | 1.818 | 96 | 7.927 | 543 | | | |
| | | | 97 | 6.462 | 5 | 96 | 2.279 | 209 | 85 | 131.950 | 3.628 | | | | | | |
| | | | | | | | | | 87 | 1.902 | 65 | | | | | | |
| | | | | | | | | | 90 | 82.590 | 261 | | | | | | |
| | | | | | | | | | 92 | 1.435 | 350 | | | | | | |
| | | | | | | | | | 94 | 11.503 | 1.153 | | | | | | |
| | | | | | | | | | 96 | 14.680 | 761 | | | | | | |

Kaynak: T.C. Türkiye İstatistik Kurumu Başkanlığı Bilgi Dağıtım ve İletişim Daire Başkanlığı(bilgi@tuik.gov.tr), D-8 üyesi ülkelerden, havayoluyla gerçekleşmiş olan Türk ve yabancı bayrak ayrımında mevcut olan 2002-2012 yılları ithalat, ihracat bilgileri fasıl, miktar ve dolar bazında elektronik ortamda istatistiki bilgi talebi, Ali İbrahim Murat Aşkın'a kişisel e-posta (murataskin@gmail.com). (20 Mart 2013).

EK-7: Türkiye'nin Nijerya'ya Havayoluyla Gerçekleşmiş Olan Türk ve Yabancı Bayrak Ayrıntısında Mevcut Olan 2002-2012 Yılları

Fasıl, Miktar ve Dolar Bazında İhracat ve İthalat Bilgileri

| TÜRK BAYRAK AYRINTISINDA MEVCUT OLAN 2002-2012 YILLARI FASIL, MİKTAR VE DOLAR BAZINDA İHRACAT BİLGİLERİ | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|---------|---------|-------|---------|---------|-------|---------|---------|-------|---------|---------|-------|---------|---------|-------|-----------|---------|
| 2002 | | | 2003 | | | 2004 | | | 2005 | | | 2006 | | | 2007 | | |
| FASIL | İHRACAT | İHRACAT | FASIL | İHRACAT | İHRACAT | FASIL | İHRACAT | İHRACAT | FASIL | İHRACAT | İHRACAT | FASIL | İHRACAT | İHRACAT | FASIL | İHRACAT | İHRACAT |
| NO | DOLAR | KG | NO | DOLAR | KG | NO | DOLAR | KG | NO | DOLAR | KG | NO | DOLAR | KG | NO | DOLAR | KG |
| 18 | 4.815 | 927 | 30 | 4.664 | 43 | 30 | 237.099 | 2.476 | 30 | 824.906 | 7.910 | 25 | 218 | 154 | 21 | 19.907 | 830 |
| 30 | 63.485 | 1.269 | 39 | 323 | 380 | 38 | 145 | 38 | 37 | 19.317 | 1.142 | 30 | 445.165 | 7.783 | 27 | 137 | 8 |
| 39 | 120 | 150 | 42 | 700 | 56 | 39 | 937 | 578 | 48 | 4.936 | 530 | 35 | 324 | 6 | 30 | 751.795 | 12.102 |
| 40 | 1.250 | 127 | 49 | 2.475 | 245 | 54 | 6.450 | 1.464 | 49 | 2.431 | 131 | 39 | 4.692 | 1.244 | 34 | 2.249 | 250 |
| 44 | 100 | 62 | 61 | 91.723 | 15.237 | 58 | 5.021 | 182 | 61 | 350 | 8 | 40 | 3.067 | 203 | 35 | 535 | 5 |
| 52 | 8.231 | 272 | 62 | 243.537 | 28.812 | 62 | 71.062 | 4.657 | 62 | 11.917 | 517 | 48 | 37.532 | 2.603 | 38 | 3.855 | 1.050 |
| 61 | 14.758 | 781 | 64 | 3.777 | 152 | 63 | 1.620 | 291 | 68 | 2.956 | 128 | 59 | 99.753 | 22.879 | 39 | 49.580 | 2.927 |
| 62 | 67.895 | 8.524 | 67 | 143 | 39 | 74 | 1.341 | 58 | 70 | 8.872 | 1.451 | 61 | 271 | 13 | 40 | 6.407 | 594 |
| 63 | 8.955 | 492 | 70 | 153 | 38 | 83 | 2.507 | 170 | 82 | 140 | 12 | 62 | 25.429 | 1.718 | 42 | 589 | 44 |
| 65 | 2.875 | 1.450 | 73 | 218.906 | 195.247 | 84 | 20.154 | 2.819 | 83 | 19.556 | 999 | 64 | 4.536 | 99 | 44 | 1.518 | 201 |
| 70 | 7.196 | 160 | 83 | 864 | 550 | 85 | 23.093 | 2.251 | 84 | 22.713 | 1.691 | 70 | 33.326 | 11.319 | 46 | 120 | 6 |
| 73 | 725 | 165 | 84 | 15.046 | 1.378 | 87 | 517 | 52 | 85 | 118.966 | 16.694 | 73 | 30.453 | 3.346 | 48 | 108.999 | 9.092 |
| 82 | 4.124 | 330 | 85 | 571.323 | 66.333 | 94 | 1.752 | 72 | 90 | 37.098 | 257 | 76 | 1.385 | 145 | 49 | 779 | 197 |
| 83 | 732 | 138 | 87 | 325 | 400 | | | | | | | 82 | 1.189 | 10 | 52 | 314.959 | 9.241 |
| 84 | 4.392 | 810 | 90 | 4.606 | 210 | | | | | | | 84 | 69.206 | 5.632 | 54 | 5.932 | 378 |
| 85 | 2.533 | 844 | 94 | 681 | 133 | | | | | | | 85 | 41.588 | 1.913 | 57 | 2.852 | 261 |
| 87 | 2.722 | 314 | 96 | 4.038 | 400 | | | | | | | 87 | 184 | 130 | 58 | 2.219 | 142 |
| 91 | 910 | 55 | | | | | | | | | | 90 | 51.323 | 2.228 | 59 | 57.787 | 9.090 |
| 94 | 153 | 19 | | | | | | | | | | 94 | 7.540 | 1.573 | 61 | 45.064 | 3.848 |
| 95 | 220 | 39 | | | | | | | | | | | | | 62 | 1.076.990 | 51.505 |
| | | | | | | | | | | | | | | | 63 | 4.282 | 157 |

| | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|--------------|----------------|----------------|--------------|----------------|----------------|--------------|----------------|----------------|--------------|----------------|----------------|--------------|----------------|----------------|----|---------|--------|
| | | | | | | | | | | | | | | | 65 | 438 | 75 |
| | | | | | | | | | | | | | | | 69 | 704 | 211 |
| | | | | | | | | | | | | | | | 70 | 15.314 | 1.513 |
| | | | | | | | | | | | | | | | 71 | 565 | 29 |
| | | | | | | | | | | | | | | | 73 | 243.615 | 25.632 |
| | | | | | | | | | | | | | | | 76 | 85.720 | 19.587 |
| | | | | | | | | | | | | | | | 82 | 997 | 11 |
| | | | | | | | | | | | | | | | 83 | 20.936 | 1.064 |
| | | | | | | | | | | | | | | | 84 | 325.596 | 16.049 |
| | | | | | | | | | | | | | | | 85 | 320.108 | 14.507 |
| | | | | | | | | | | | | | | | 87 | 10.482 | 3.006 |
| | | | | | | | | | | | | | | | 90 | 97.471 | 3.028 |
| | | | | | | | | | | | | | | | 94 | 29.899 | 2.925 |
| 2008 | | | 2009 | | | 2010 | | | 2011 | | | 2012 | | | | | |
| FASIL | İHRACAT | İHRACAT | FASIL | İHRACAT | İHRACAT | FASIL | İHRACAT | İHRACAT | FASIL | İHRACAT | İHRACAT | FASIL | İHRACAT | İHRACAT | | | |
| NO | DOLAR | KG | NO | DOLAR | KG | NO | DOLAR | KG | NO | DOLAR | KG | NO | DOLAR | KG | | | |
| 18 | 2.792 | 433 | 25 | 202 | 1.200 | 4 | 17.944 | 3.543 | 4 | 3.952 | 785 | 4 | 914 | 233 | | | |
| 19 | 15.220 | 4.931 | 28 | 358 | 100 | 5 | 198 | 11 | 20 | 102 | 14 | 15 | 120 | 36 | | | |
| 27 | 2.830 | 100 | 30 | 922.212 | 15.461 | 6 | 28.799 | 3.205 | 24 | 400 | 24 | 17 | 744 | 86 | | | |
| 29 | 4.382 | 10 | 32 | 3.892 | 4.442 | 17 | 226 | 20 | 27 | 8.521 | 521 | 18 | 1.805 | 756 | | | |
| 30 | 384.446 | 8.195 | 34 | 17.225 | 1.021 | 18 | 586 | 228 | 30 | 1.881.501 | 15.081 | 19 | 141 | 17 | | | |
| 34 | 881 | 480 | 35 | 32.461 | 2.387 | 19 | 100 | 100 | 32 | 25.444 | 5.022 | 21 | 649 | 200 | | | |
| 39 | 18.394 | 3.622 | 38 | 28.313 | 1.154 | 20 | 311 | 170 | 33 | 85.675 | 2.659 | 24 | 12.076 | 66 | | | |
| 40 | 7.094 | 90 | 39 | 116.813 | 20.237 | 25 | 346 | 900 | 34 | 1.361 | 289 | 25 | 537 | 3.940 | | | |
| 42 | 17.221 | 338 | 40 | 22.780 | 1.400 | 30 | 1.381.103 | 10.402 | 35 | 16.535 | 2.018 | 27 | 21.471 | 18.109 | | | |
| 44 | 1.948 | 501 | 42 | 21.232 | 522 | 32 | 26.968 | 4.520 | 37 | 60.069 | 4.533 | 28 | 3.382 | 3.790 | | | |
| 48 | 88.604 | 9.779 | 44 | 5.175 | 1.626 | 33 | 31.192 | 1.683 | 38 | 25.874 | 395 | 29 | 5.653 | 10 | | | |

| | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|----|-----------|---------|----|-----------|---------|----|-----------|---------|----|-----------|---------|----|------------|-----------|--|--|--|
| 49 | 963 | 83 | 48 | 38.706 | 2.933 | 34 | 362 | 106 | 39 | 137.544 | 12.031 | 30 | 1.934.817 | 13.942 | | | |
| 52 | 176.993 | 4.915 | 49 | 510 | 415 | 35 | 5.046 | 836 | 40 | 35.124 | 3.102 | 32 | 5.128 | 3.095 | | | |
| 54 | 6.061 | 390 | 52 | 212 | 31 | 37 | 22.809 | 1.154 | 42 | 46.350 | 3.616 | 33 | 1.216 | 159 | | | |
| 57 | 15.887 | 812 | 54 | 11.551 | 1.666 | 38 | 40.558 | 254 | 44 | 25.703 | 5.807 | 34 | 2.223 | 1.035 | | | |
| 59 | 31.568 | 283 | 55 | 14.635 | 1.957 | 39 | 61.442 | 8.227 | 48 | 40.985 | 10.371 | 35 | 15.753 | 3.820 | | | |
| 61 | 69.471 | 4.300 | 57 | 2.563 | 479 | 40 | 21.221 | 1.294 | 49 | 154.213 | 24.653 | 37 | 5.148 | 157 | | | |
| 62 | 2.770.314 | 164.653 | 58 | 7.913 | 644 | 42 | 45.096 | 1.487 | 52 | 19.146 | 2.367 | 38 | 176.459 | 3.310 | | | |
| 63 | 16.518 | 777 | 59 | 12.433 | 1.100 | 44 | 36.546 | 5.833 | 54 | 48.443 | 5.924 | 39 | 385.661 | 55.417 | | | |
| 64 | 28.893 | 830 | 60 | 17.408 | 1.142 | 48 | 39.970 | 6.713 | 55 | 3.617 | 430 | 40 | 66.090 | 7.783 | | | |
| 67 | 306 | 20 | 61 | 380.282 | 31.214 | 49 | 1.216.360 | 6.504 | 56 | 159 | 20 | 41 | 245 | 27 | | | |
| 68 | 599 | 21 | 62 | 2.280.342 | 157.785 | 50 | 164 | 19 | 57 | 60.990 | 4.699 | 42 | 136.383 | 8.762 | | | |
| 69 | 4.905 | 428 | 63 | 16.638 | 1.195 | 52 | 10.960 | 1.392 | 58 | 14.196 | 1.494 | 44 | 132.390 | 28.083 | | | |
| 70 | 2.079 | 70 | 64 | 82.373 | 2.126 | 54 | 37.362 | 4.473 | 59 | 8.282 | 611 | 46 | 296 | 24 | | | |
| 71 | 1.813 | 71 | 65 | 2.085 | 198 | 55 | 8.388 | 549 | 60 | 22.293 | 2.060 | 48 | 204.589 | 44.699 | | | |
| 73 | 337.724 | 26.074 | 69 | 2.462 | 249 | 57 | 3.493 | 237 | 61 | 2.052.805 | 185.484 | 49 | 111.405 | 29.236 | | | |
| 74 | 159 | 17 | 70 | 16.812 | 4.348 | 58 | 27.364 | 2.342 | 62 | 9.062.818 | 695.389 | 52 | 4.726 | 447 | | | |
| 76 | 4.500 | 569 | 71 | 4.046 | 20 | 59 | 16.258 | 1.110 | 63 | 111.758 | 13.467 | 53 | 385 | 28 | | | |
| 82 | 1.062 | 37 | 72 | 159 | 50 | 60 | 897 | 45 | 64 | 740.448 | 41.484 | 54 | 155.084 | 17.699 | | | |
| 83 | 76.743 | 4.296 | 73 | 547.915 | 84.906 | 61 | 867.827 | 50.102 | 65 | 5.238 | 239 | 55 | 7.941 | 1.038 | | | |
| 84 | 169.226 | 8.630 | 74 | 3.102 | 340 | 62 | 5.232.067 | 332.939 | 66 | 140 | 11 | 56 | 11.659 | 432 | | | |
| 85 | 451.341 | 16.726 | 76 | 561.666 | 61.971 | 63 | 29.340 | 2.004 | 68 | 7.193 | 4.670 | 57 | 45.192 | 3.183 | | | |
| 87 | 9.996 | 703 | 82 | 6.233 | 305 | 64 | 265.779 | 9.550 | 69 | 22.277 | 4.490 | 58 | 75.526 | 5.600 | | | |
| 90 | 243.510 | 4.955 | 83 | 31.389 | 2.711 | 66 | 1.926 | 86 | 70 | 29.655 | 6.077 | 59 | 23.362 | 357 | | | |
| 94 | 48.671 | 4.631 | 84 | 1.420.971 | 120.691 | 67 | 240 | 16 | 71 | 2.526 | 169 | 60 | 20.192 | 1.920 | | | |
| 95 | 330 | 17 | 85 | 582.858 | 35.389 | 68 | 3.427 | 715 | 72 | 17.981 | 7.367 | 61 | 2.083.563 | 168.207 | | | |
| | | | 87 | 121.694 | 10.771 | 69 | 5.022 | 597 | 73 | 209.530 | 22.354 | 62 | 18.058.025 | 1.249.031 | | | |
| | | | 88 | 10.000 | 225 | 70 | 13.997 | 3.170 | 74 | 23.571 | 1.883 | 63 | 189.414 | 12.778 | | | |

| | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|--|--|-------------|---------|--------|-------------|---------|--------|-------------|-----------|--------|-------------|-----------|---------|-------------|--|--|
| | | | 90 | 478.574 | 6.105 | 71 | 101 | 1 | 76 | 40.392 | 5.471 | 64 | 1.285.407 | 71.065 | | | |
| | | | 91 | 1.299 | 243 | 72 | 175 | 250 | 82 | 30.677 | 1.691 | 65 | 2.091 | 165 | | | |
| | | | 93 | 175.651 | 4.341 | 73 | 183.477 | 18.747 | 83 | 41.443 | 3.832 | 66 | 188 | 18 | | | |
| | | | 94 | 230.866 | 22.183 | 74 | 7.072 | 1.045 | 84 | 1.272.798 | 74.751 | 67 | 47.360 | 433 | | | |
| | | | 95 | 103 | 8 | 76 | 53.257 | 3.135 | 85 | 813.123 | 33.915 | 68 | 20.835 | 3.247 | | | |
| | | | 96 | 1.832 | 526 | 82 | 34.653 | 3.004 | 86 | 271 | 18 | 69 | 21.656 | 3.677 | | | |
| | | | | | | 83 | 140.417 | 14.743 | 87 | 183.800 | 12.448 | 70 | 49.629 | 8.330 | | | |
| | | | | | | 84 | 791.635 | 49.669 | 90 | 262.675 | 9.932 | 71 | 59.929 | 140 | | | |
| | | | | | | 85 | 516.066 | 23.383 | 91 | 4.732 | 353 | 72 | 30.313 | 10.920 | | | |
| | | | | | | 87 | 127.902 | 8.288 | 92 | 2.464 | 123 | 73 | 509.482 | 60.840 | | | |
| | | | | | | 88 | 10.000 | 230 | 94 | 390.640 | 43.936 | 74 | 52.855 | 6.915 | | | |
| | | | | | | 90 | 219.858 | 6.644 | 95 | 2.541 | 217 | 75 | 240 | 20 | | | |
| | | | | | | 91 | 9.783 | 45 | 96 | 15.557 | 952 | 76 | 204.290 | 18.009 | | | |
| | | | | | | 93 | 83.890 | 2.563 | | | | 82 | 36.106 | 1.240 | | | |
| | | | | | | 94 | 154.105 | 14.292 | | | | 83 | 121.930 | 8.158 | | | |
| | | | | | | 95 | 771 | 74 | | | | 84 | 1.723.994 | 77.157 | | | |
| | | | | | | 96 | 4.295 | 246 | | | | 85 | 1.458.454 | 128.910 | | | |
| | | | | | | | | | | | | 87 | 170.653 | 9.496 | | | |
| | | | | | | | | | | | | 88 | 2.370 | 32 | | | |
| | | | | | | | | | | | | 90 | 459.974 | 14.015 | | | |
| | | | | | | | | | | | | 91 | 15.953 | 375 | | | |
| | | | | | | | | | | | | 92 | 1.470 | 144 | | | |
| | | | | | | | | | | | | 94 | 665.956 | 75.224 | | | |
| | | | | | | | | | | | | 95 | 7.717 | 706 | | | |
| | | | | | | | | | | | | 96 | 42.310 | 4.466 | | | |
| YABANCI BAYRAK AYRINTISINDA MEVCUT OLAN 2002-2012 YILLARI FASIL, MİKTAR VE DOLAR BAZINDA İHRACAT BİLGİLERİ | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2002 | | | 2003 | | | 2004 | | | 2005 | | | 2006 | | | 2007 | | |

| FASIL | İHRACAT | İHRACAT | FASIL | İHRACAT | İHRACAT | FASIL | İHRACAT | İHRACAT | FASIL | İHRACAT | İHRACAT | FASIL | İHRACAT | İHRACAT | FASIL | İHRACAT | İHRACAT |
|-------|-----------|---------|-------|-----------|-----------|-------|---------|---------|-------|---------|---------|-------|---------|---------|-------|-----------|---------|
| NO | DOLAR | KG | NO | DOLAR | KG | NO | DOLAR | KG | NO | DOLAR | KG | NO | DOLAR | KG | NO | DOLAR | KG |
| 4 | 418 | 20 | 25 | 102 | 292 | 30 | 819.187 | 11.972 | 12 | 9.800 | 425 | 30 | 190.854 | 3.140 | 30 | 444.398 | 6.711 |
| 17 | 5.802 | 470 | 30 | 1.494.882 | 18.044 | 37 | 189 | 15 | 30 | 525.826 | 12.235 | 32 | 250 | 11 | 33 | 111.188 | 4.000 |
| 18 | 546 | 294 | 33 | 1.857 | 163 | 39 | 232 | 236 | 35 | 2.594 | 350 | 33 | 2.249 | 153 | 39 | 8.254 | 1.764 |
| 30 | 1.492.505 | 20.186 | 39 | 9.406 | 7.930 | 40 | 1.714 | 1.022 | 37 | 530 | 50 | 34 | 3.036 | 60 | 40 | 17.829 | 1.902 |
| 33 | 128 | 113 | 40 | 9.963 | 1.402 | 42 | 4.068 | 248 | 38 | 396 | 18 | 35 | 988 | 150 | 42 | 2.792 | 172 |
| 35 | 159 | 100 | 42 | 3.567 | 469 | 48 | 1.869 | 840 | 39 | 23.361 | 7.318 | 39 | 27.757 | 16.699 | 48 | 107.466 | 9.410 |
| 36 | 305 | 10 | 48 | 55.852 | 13.222 | 49 | 14.082 | 1.634 | 40 | 14.667 | 1.580 | 40 | 223 | 17 | 49 | 1.441 | 198 |
| 39 | 3.211 | 345 | 49 | 3.325 | 217 | 57 | 225 | 42 | 42 | 1.007 | 271 | 42 | 4.698 | 277 | 52 | 35.671 | 1.032 |
| 40 | 1.921 | 722 | 54 | 1.359 | 223 | 58 | 558 | 63 | 44 | 496 | 1.015 | 44 | 1.571 | 221 | 54 | 12.285 | 2.041 |
| 41 | 125 | 15 | 55 | 4.555 | 2.100 | 59 | 8.900 | 2.119 | 48 | 64.415 | 8.306 | 48 | 15.677 | 580 | 57 | 270 | 18 |
| 42 | 16.933 | 1.801 | 57 | 116 | 29 | 61 | 25.101 | 4.342 | 49 | 12.266 | 1.136 | 49 | 3.962 | 1.171 | 58 | 12.308 | 2.193 |
| 48 | 7.234 | 2.934 | 58 | 30.566 | 3.914 | 62 | 753.355 | 77.726 | 59 | 87.748 | 21.240 | 52 | 4.120 | 160 | 61 | 142.638 | 9.881 |
| 49 | 7.055 | 197 | 59 | 12.458 | 3.138 | 63 | 949 | 639 | 61 | 17.344 | 3.223 | 54 | 3.259 | 441 | 62 | 2.107.027 | 133.450 |
| 52 | 22.749 | 694 | 61 | 157.318 | 16.112 | 64 | 1.905 | 311 | 62 | 676.685 | 61.437 | 55 | 1.883 | 246 | 63 | 489 | 21 |
| 54 | 2.493 | 71 | 62 | 1.581.273 | 144.273 | 68 | 125 | 139 | 63 | 387 | 226 | 58 | 1.972 | 283 | 64 | 24.004 | 1.633 |
| 55 | 383 | 91 | 63 | 9.453 | 768 | 69 | 924 | 370 | 64 | 18.129 | 1.460 | 59 | 6.494 | 550 | 65 | 140 | 15 |
| 58 | 17.397 | 4.842 | 64 | 45.819 | 2.213 | 70 | 11.412 | 4.519 | 69 | 115 | 30 | 61 | 16.401 | 1.660 | 67 | 374 | 62 |
| 61 | 201.775 | 30.698 | 69 | 228 | 180 | 71 | 859 | 106 | 70 | 16.044 | 5.414 | 62 | 790.820 | 53.507 | 68 | 1.341 | 50 |
| 62 | 805.497 | 105.764 | 70 | 11.023 | 357 | 73 | 1.485 | 616 | 71 | 8.403 | 92 | 63 | 2.574 | 276 | 69 | 1.372 | 113 |
| 63 | 3.416 | 1.245 | 71 | 168 | 8 | 74 | 1.323 | 278 | 73 | 97.910 | 9.153 | 64 | 9.915 | 556 | 70 | 1.363 | 154 |
| 64 | 69.455 | 3.573 | 73 | 1.637.789 | 1.495.355 | 83 | 331 | 47 | 76 | 313 | 32 | 65 | 259 | 8 | 71 | 401 | 16 |
| 69 | 946 | 181 | 82 | 13.346 | 577 | 84 | 48.478 | 3.741 | 82 | 104 | 3 | 67 | 277 | 57 | 73 | 24.030 | 5.504 |
| 70 | 1.395 | 1.182 | 83 | 165 | 82 | 85 | 268.051 | 4.831 | 83 | 13.321 | 1.177 | 68 | 1.547 | 32 | 74 | 1.425 | 224 |
| 71 | 650 | 29 | 84 | 95.365 | 9.607 | 87 | 11.247 | 1.752 | 84 | 118.336 | 10.129 | 69 | 139 | 111 | 82 | 530 | 166 |
| 73 | 956 | 475 | 85 | 131.275 | 4.940 | 90 | 7.508 | 192 | 85 | 610.845 | 6.375 | 70 | 6.935 | 1.848 | 83 | 3.641 | 522 |

| | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|--------------|----------------|----------------|--------------|----------------|----------------|--------------|----------------|----------------|--------------|----------------|----------------|--------------|----------------|----------------|----|-----------|--------|
| 76 | 165 | 2 | 87 | 29.261 | 2.200 | 92 | 1.223 | 11 | 87 | 22.314 | 2.652 | 71 | 240 | 10 | 84 | 118.850 | 8.247 |
| 82 | 3.410 | 35 | 90 | 21.450 | 934 | 96 | 3.393 | 340 | 90 | 59.333 | 2.126 | 73 | 26.571 | 3.001 | 85 | 195.805 | 10.779 |
| 83 | 450 | 22 | 94 | 137.784 | 14.353 | | | | 91 | 395 | 124 | 83 | 6.211 | 232 | 87 | 1.316.394 | 27.918 |
| 84 | 86.406 | 7.514 | 95 | 2.190 | 340 | | | | 94 | 15.037 | 1.847 | 84 | 68.235 | 3.737 | 90 | 39.935 | 1.818 |
| 85 | 161.508 | 9.152 | 96 | 4.717 | 461 | | | | 96 | 373 | 50 | 85 | 127.582 | 5.344 | 92 | 225 | 4 |
| 87 | 7.353 | 2.244 | | | | | | | | | | 87 | 11.764 | 835 | 94 | 9.708 | 968 |
| 90 | 21.891 | 876 | | | | | | | | | | 90 | 24.528 | 446 | 95 | 2.443 | 276 |
| 94 | 8.029 | 1.086 | | | | | | | | | | 94 | 82.849 | 10.421 | 96 | 270 | 15 |
| 95 | 2.275 | 102 | | | | | | | | | | 96 | 2.631 | 200 | | | |
| 96 | 4.693 | 355 | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2008 | | | 2009 | | | 2010 | | | 2011 | | | 2012 | | | | | |
| FASIL | İHRACAT | İHRACAT | FASIL | İHRACAT | İHRACAT | FASIL | İHRACAT | İHRACAT | FASIL | İHRACAT | İHRACAT | FASIL | İHRACAT | İHRACAT | | | |
| NO | DOLAR | KG | NO | DOLAR | KG | NO | DOLAR | KG | NO | DOLAR | KG | NO | DOLAR | KG | | | |
| 30 | 497.137 | 4.886 | 11 | 100 | 200 | 27 | 119 | 10 | 27 | 171.612 | 182.003 | 20 | 286 | 55 | | | |
| 33 | 50.313 | 1.500 | 30 | 122.397 | 2.883 | 32 | 6.731 | 790 | 30 | 43.240 | 471 | 24 | 230 | 20 | | | |
| 35 | 232 | 232 | 32 | 210 | 25 | 33 | 94.937 | 881 | 32 | 25.017 | 2.429 | 25 | 101 | 360 | | | |
| 39 | 11.321 | 1.576 | 33 | 45.250 | 1.250 | 34 | 1.087 | 127 | 33 | 170 | 9 | 27 | 49.643 | 43.810 | | | |
| 42 | 247 | 12 | 34 | 407 | 20 | 35 | 42.703 | 3.267 | 35 | 40.669 | 3.100 | 30 | 115.314 | 642 | | | |
| 44 | 2.996 | 2.361 | 35 | 607 | 50 | 37 | 8.672 | 462 | 37 | 9.040 | 744 | 33 | 844 | 26 | | | |
| 48 | 93.769 | 6.535 | 37 | 5.831 | 405 | 38 | 48.845 | 867 | 38 | 14.850 | 49 | 34 | 826 | 52 | | | |
| 49 | 195 | 183 | 38 | 1.075 | 56 | 39 | 33.465 | 3.914 | 39 | 27.566 | 4.715 | 35 | 150 | 11 | | | |
| 52 | 43.280 | 1.220 | 39 | 21.020 | 2.331 | 40 | 41.917 | 3.674 | 40 | 57.058 | 4.941 | 38 | 33.398 | 152 | | | |
| 61 | 15.955 | 1.192 | 40 | 15.744 | 662 | 42 | 30.386 | 2.663 | 42 | 63.342 | 4.012 | 39 | 164.874 | 38.433 | | | |
| 62 | 895.183 | 50.997 | 42 | 13.737 | 756 | 44 | 2.788 | 71 | 44 | 13.341 | 4.834 | 40 | 6.825 | 516 | | | |
| 64 | 2.612 | 200 | 44 | 429 | 522 | 46 | 108 | 10 | 48 | 105.988 | 8.962 | 42 | 26.763 | 1.731 | | | |
| 73 | 179.666 | 101.169 | 48 | 8.940 | 1.584 | 48 | 65.624 | 6.441 | 49 | 13.132 | 1.365 | 44 | 7.815 | 2.746 | | | |
| 76 | 1.268 | 116 | 49 | 11.286 | 863 | 49 | 15.105 | 9.942 | 52 | 3.827 | 1.042 | 48 | 18.169 | 3.047 | | | |

| | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|----|--------|-------|----|-----------|---------|----|-----------|---------|----|-----------|---------|----|-----------|---------|--|--|--|
| 82 | 880 | 181 | 52 | 14.980 | 2.333 | 52 | 3.341 | 806 | 54 | 33.544 | 3.139 | 49 | 14.533 | 2.311 | | | |
| 83 | 296 | 20 | 54 | 18.592 | 2.506 | 54 | 29.827 | 3.992 | 56 | 437 | 92 | 52 | 4.472 | 1.524 | | | |
| 84 | 76.816 | 7.286 | 55 | 12.294 | 1.941 | 55 | 2.309 | 176 | 57 | 11.542 | 865 | 54 | 31.060 | 5.529 | | | |
| 85 | 50.717 | 3.742 | 57 | 357 | 40 | 57 | 8.037 | 1.552 | 58 | 128.918 | 11.682 | 55 | 658 | 62 | | | |
| 87 | 8.185 | 454 | 58 | 436 | 47 | 58 | 27.409 | 3.413 | 59 | 1.225 | 295 | 56 | 3.015 | 290 | | | |
| 90 | 31.173 | 1.200 | 59 | 881 | 82 | 59 | 24.701 | 4.073 | 61 | 330.016 | 35.828 | 57 | 8.072 | 996 | | | |
| 94 | 24.713 | 895 | 60 | 746 | 94 | 61 | 318.007 | 33.583 | 62 | 7.922.828 | 734.197 | 58 | 45.301 | 5.460 | | | |
| 96 | 508 | 52 | 61 | 137.208 | 14.328 | 62 | 7.478.453 | 652.239 | 63 | 68.096 | 7.766 | 61 | 850.903 | 72.889 | | | |
| | | | 62 | 4.153.322 | 321.045 | 63 | 24.767 | 2.173 | 64 | 561.680 | 27.939 | 62 | 3.810.103 | 360.278 | | | |
| | | | 63 | 14.647 | 1.362 | 64 | 373.137 | 16.426 | 65 | 348 | 25 | 63 | 23.835 | 2.473 | | | |
| | | | 64 | 86.244 | 4.881 | 65 | 845 | 63 | 67 | 457 | 57 | 64 | 472.413 | 27.317 | | | |
| | | | 68 | 150 | 10 | 68 | 2.488 | 1.387 | 68 | 2.381 | 870 | 65 | 297 | 26 | | | |
| | | | 69 | 1.217 | 151 | 69 | 2.630 | 405 | 70 | 7.062 | 1.629 | 66 | 1.127 | 381 | | | |
| | | | 70 | 961 | 531 | 70 | 4.944 | 267 | 71 | 1.086 | 158 | 67 | 802 | 96 | | | |
| | | | 71 | 129 | 4 | 71 | 1.013 | 83 | 73 | 102.839 | 9.800 | 69 | 401 | 38 | | | |
| | | | 73 | 276.562 | 16.841 | 72 | 217 | 50 | 76 | 53.179 | 2.755 | 70 | 18.962 | 2.427 | | | |
| | | | 74 | 199 | 1 | 73 | 190.799 | 47.059 | 82 | 1.140 | 16 | 71 | 658 | 91 | | | |
| | | | 76 | 189 | 32 | 74 | 876 | 695 | 83 | 161.216 | 13.747 | 73 | 42.308 | 5.570 | | | |
| | | | 78 | 296 | 10 | 76 | 151.522 | 7.313 | 84 | 378.364 | 19.478 | 74 | 866 | 29 | | | |
| | | | 82 | 3.131 | 1.167 | 82 | 40.752 | 2.491 | 85 | 162.003 | 10.350 | 76 | 28.067 | 4.813 | | | |
| | | | 83 | 8.668 | 975 | 83 | 73.084 | 6.862 | 87 | 50.115 | 5.117 | 82 | 1.186 | 39 | | | |
| | | | 84 | 87.886 | 7.251 | 84 | 1.256.057 | 40.798 | 90 | 59.211 | 2.857 | 83 | 12.071 | 1.300 | | | |
| | | | 85 | 198.481 | 8.217 | 85 | 139.203 | 9.280 | 91 | 4.770 | 730 | 84 | 219.218 | 8.201 | | | |
| | | | 87 | 97.072 | 8.081 | 87 | 39.933 | 6.501 | 93 | 23.050 | 769 | 85 | 342.362 | 12.902 | | | |
| | | | 90 | 131.531 | 1.382 | 90 | 37.152 | 500 | 94 | 116.995 | 16.181 | 86 | 146 | 21 | | | |
| | | | 94 | 178.853 | 14.524 | 91 | 1.050 | 129 | 95 | 815 | 72 | 87 | 12.073 | 1.290 | | | |
| | | | 95 | 231 | 36 | 94 | 87.231 | 7.064 | 96 | 6.106 | 718 | 90 | 32.718 | 991 | | | |

| | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|--|----------------|----------------|--------------|----------------|----------------|--------------|----------------|----------------|--------------|----------------|----------------|--------------|----------------|----------------|--------------|----------------|----------------|
| | | | 96 | 2.160 | 238 | 95 | 150 | 15 | 98 | 2.288 | 535 | 91 | 690 | 31 | | | |
| | | | | | | 96 | 1.964 | 201 | | | | 92 | 150 | 15 | | | |
| | | | | | | 98 | 19.164 | 6.865 | | | | 94 | 127.340 | 14.283 | | | |
| | | | | | | | | | | | | 95 | 3.169 | 171 | | | |
| | | | | | | | | | | | | 96 | 7.726 | 987 | | | |
| | | | | | | | | | | | | 97 | 288 | 35 | | | |
| TÜRK BAYRAK AYRINTISINDA MEVCUT OLAN 2002-2012 YILLARI FASIL, MİKTAR VE DOLAR BAZINDA İTHALAT BİLGİLERİ | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2002 | | | 2003 | | | 2004 | | | 2005 | | | 2006 | | | 2007 | | |
| FASIL | İTHALAT | İTHALAT | FASIL | İTHALAT | İTHALAT | FASIL | İTHALAT | İTHALAT | FASIL | İTHALAT | İTHALAT | FASIL | İTHALAT | İTHALAT | FASIL | İTHALAT | İTHALAT |
| NO | DOLAR | KG | NO | DOLAR | KG | NO | DOLAR | KG | NO | DOLAR | KG | NO | DOLAR | KG | NO | DOLAR | KG |
| 41 | 452 | 64 | 84 | 161 | 2 | 25 | 922 | 18.000 | 11 | 207 | 1.000 | 62 | 9.761 | 404 | 6 | 780 | 42 |
| | | | | | | 39 | 133 | 3 | | | | 64 | 2.633 | 284 | 41 | 61.820 | 1.180 |
| | | | | | | 41 | 13.026 | 600 | | | | 84 | 3.014 | 268 | 67 | 543 | 48 |
| | | | | | | 84 | 1.005 | 3 | | | | 85 | 2.788 | 389 | 84 | 3.021 | 57 |
| | | | | | | 85 | 749 | 2 | | | | 87 | 827 | 84 | 85 | 940 | 55 |
| | | | | | | 90 | 7.573 | 41 | | | | | | | 90 | 15.153 | 246 |
| | | | | | | 92 | 1.393 | 11 | | | | | | | | | |
| 2008 | | | 2009 | | | 2010 | | | 2011 | | | 2012 | | | | | |
| FASIL | İTHALAT | İTHALAT | FASIL | İTHALAT | İTHALAT | FASIL | İTHALAT | İTHALAT | FASIL | İTHALAT | İTHALAT | FASIL | İTHALAT | İTHALAT | | | |
| NO | DOLAR | KG | NO | DOLAR | KG | NO | DOLAR | KG | NO | DOLAR | KG | NO | DOLAR | KG | | | |
| 39 | 1.637 | 119 | 3 | 649 | 25 | 3 | 1.554 | 124 | 24 | 201 | 1 | 24 | 743 | 5 | | | |
| 41 | 6.832 | 157 | 5 | 266 | 100 | 25 | 770 | 260 | 33 | 858 | 59 | 35 | 184 | 50 | | | |
| 67 | 1.228 | 130 | 24 | 169 | 25 | 26 | 6.657 | 612 | 35 | 123 | 10 | 39 | 4.456 | 202 | | | |
| 85 | 1.149 | 49 | 25 | 276 | 30 | 40 | 953 | 30 | 39 | 143 | 1 | 41 | 678.771 | 12.523 | | | |
| 90 | 13.349 | 237 | 33 | 128 | 15 | 41 | 1.255.959 | 30.831 | 41 | 1.237.259 | 24.824 | 48 | 13.484 | 1.142 | | | |
| | | | 41 | 1.471.316 | 37.547 | 61 | 127 | 4 | 44 | 1.729 | 100 | 49 | 4.726 | 97 | | | |
| | | | 82 | 1.667 | 1 | 84 | 5.869 | 80 | 67 | 648 | 45 | 76 | 355 | 84 | | | |

| | | | 84 | 455 | 19 | 85 | 2.226 | 220 | 84 | 4.082 | 39 | 83 | 385 | 7 | | | |
|--|---------|---------|-------|---------|---------|-------|-----------|---------|-------|-----------|---------|-------|-----------|---------|-------|---------|---------|
| | | | 85 | 6.247 | 709 | 92 | 352 | 100 | 85 | 3.336 | 89 | 84 | 1.234 | 73 | | | |
| | | | 87 | 441 | 45 | | | | 87 | 1.282 | 81 | 85 | 219 | 1 | | | |
| | | | | | | | | | | | | 87 | 679 | 45 | | | |
| YABANCI BAYRAK AYRINTISINDA MEVCUT OLAN 2002-2012 YILLARI FASIL, MİKTAR VE DOLAR BAZINDA İTHALAT BİLGİLERİ | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2002 | | | 2003 | | | 2004 | | | 2005 | | | 2006 | | | 2007 | | |
| FASIL | İTHALAT | İTHALAT | FASIL | İTHALAT | İTHALAT | FASIL | İTHALAT | İTHALAT | FASIL | İTHALAT | İTHALAT | FASIL | İTHALAT | İTHALAT | FASIL | İTHALAT | İTHALAT |
| NO | DOLAR | KG | NO | DOLAR | KG | NO | DOLAR | KG | NO | DOLAR | KG | NO | DOLAR | KG | NO | DOLAR | KG |
| 41 | 40.247 | 6.170 | 41 | 14.898 | 520 | 44 | 476 | 800 | 6 | 640 | 28 | 41 | 21.369 | 892 | 61 | 587 | 51 |
| | | | 61 | 12.153 | 465 | 61 | 9.580 | 1.250 | 41 | 53.540 | 1.174 | 90 | 38.046 | 642 | 62 | 15.256 | 1.323 |
| | | | | | | 84 | 3.278 | 30 | 84 | 68.383 | 1.238 | | | | 64 | 427 | 5 |
| | | | | | | | | | | | | | | | 67 | 462 | 10 |
| | | | | | | | | | | | | | | | 84 | 5.885 | 44 |
| | | | | | | | | | | | | | | | 85 | 308 | 12 |
| | | | | | | | | | | | | | | | 90 | 26.405 | 443 |
| 2008 | | | 2009 | | | 2010 | | | 2011 | | | 2012 | | | | | |
| FASIL | İTHALAT | İTHALAT | FASIL | İTHALAT | İTHALAT | FASIL | İTHALAT | İTHALAT | FASIL | İTHALAT | İTHALAT | FASIL | İTHALAT | İTHALAT | | | |
| NO | DOLAR | KG | NO | DOLAR | KG | NO | DOLAR | KG | NO | DOLAR | KG | NO | DOLAR | KG | | | |
| 41 | 215.453 | 6.300 | 41 | 162.780 | 3.482 | 24 | 156 | 1 | 24 | 142 | 10 | 9 | 123 | 4 | | | |
| 73 | 515 | 30 | 44 | 16.433 | 12.000 | 41 | 4.922.768 | 111.980 | 27 | 277 | 5 | 41 | 2.884.032 | 55.494 | | | |
| | | | 85 | 226 | 1 | 48 | 1.079 | 38 | 41 | 3.860.477 | 79.712 | 42 | 797 | 8 | | | |
| | | | | | | 84 | 13.255 | 854 | 85 | 102 | 2 | 73 | 312 | 64 | | | |
| | | | | | | | | | | | | 85 | 5.114 | 56 | | | |
| | | | | | | | | | | | | 87 | 380 | 45 | | | |

Kaynak: T.C. Türkiye İstatistik Kurumu Başkanlığı Bilgi Dağıtım ve İletişim Daire Başkanlığı(bilgi@tuik.gov.tr), D-8 üyesi ülkelerden, havayoluyla gerçekleşmiş olan Türk ve yabancı bayrak ayrıntısında mevcut olan 2002-2012 yılları ithalat, ihracat bilgileri fasıl, miktar ve dolar bazında elektronik ortamda istatistiki bilgi talebi, Ali İbrahim Murat Aşkın'a kişisel e-posta (murataskin@gmail.com). (20 Mart 2013).

EK-8: Türkiye'nin Pakistan'a Havayoluyla Gerçekleşmiş Olan Türk ve Yabancı Bayrak Ayrıntısında Mevcut Olan 2002-2012 Yılları

Fasıl, Miktar ve Dolar Bazında İhracat ve İthalat Bilgileri

| TÜRK BAYRAK AYRINTISINDA MEVCUT OLAN 2002-2012 YILLARI FASIL, MİKTAR VE DOLAR BAZINDA İHRACAT BİLGİLERİ | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|---------|---------|-------|---------|---------|-------|---------|---------|-------|---------|---------|-------|---------|---------|-------|---------|---------|
| 2002 | | | 2003 | | | 2004 | | | 2005 | | | 2006 | | | 2007 | | |
| FASIL | İHRACAT | İHRACAT | FASIL | İHRACAT | İHRACAT | FASIL | İHRACAT | İHRACAT | FASIL | İHRACAT | İHRACAT | FASIL | İHRACAT | İHRACAT | FASIL | İHRACAT | İHRACAT |
| NO | DOLAR | KG | NO | DOLAR | KG | NO | DOLAR | KG | NO | DOLAR | KG | NO | DOLAR | KG | NO | DOLAR | KG |
| 24 | 1.405 | 512 | 12 | 548 | 300 | 12 | 770 | 200 | 15 | 173 | 97 | 10 | 166 | 140 | 16 | 630 | 270 |
| 33 | 3.756 | 303 | 15 | 3.346 | 970 | 28 | 21.956 | 17 | 21 | 475 | 400 | 17 | 154 | 100 | 18 | 4.351 | 747 |
| 37 | 22.086 | 1.010 | 28 | 150 | 5 | 30 | 85.652 | 364 | 24 | 1.600 | 400 | 19 | 120 | 481 | 29 | 4.410 | 300 |
| 38 | 3.487 | 124 | 29 | 47.500 | 100 | 32 | 218 | 40 | 28 | 773 | 150 | 21 | 300 | 300 | 30 | 243.542 | 2.092 |
| 39 | 8.501 | 1.724 | 30 | 345 | 1 | 34 | 656 | 37 | 29 | 25.358 | 380 | 24 | 284 | 480 | 32 | 21.753 | 256 |
| 40 | 6.653 | 186 | 32 | 6.220 | 730 | 38 | 1.784 | 36 | 30 | 445.688 | 2.234 | 28 | 808 | 400 | 33 | 112.053 | 4.617 |
| 48 | 13.892 | 2.055 | 33 | 3.906 | 764 | 39 | 23.093 | 4.464 | 32 | 1.577 | 260 | 30 | 155.768 | 1.419 | 34 | 441 | 127 |
| 49 | 16.914 | 2.435 | 34 | 403 | 260 | 40 | 24.747 | 5.666 | 33 | 27.881 | 2.142 | 32 | 424 | 26 | 35 | 4.253 | 1.050 |
| 55 | 3.432 | 303 | 37 | 7.061 | 348 | 45 | 400 | 130 | 34 | 2.336 | 1.850 | 33 | 13.951 | 920 | 37 | 1.295 | 51 |
| 56 | 392 | 93 | 38 | 21.232 | 1.520 | 48 | 21.715 | 1.840 | 35 | 678 | 150 | 34 | 832 | 180 | 38 | 6.775 | 776 |
| 58 | 1.072 | 17 | 39 | 21.934 | 2.055 | 49 | 7.087 | 518 | 38 | 5.836 | 305 | 38 | 6.011 | 580 | 39 | 77.508 | 6.629 |
| 63 | 182 | 15 | 40 | 117 | 44 | 52 | 2.440 | 118 | 39 | 15.863 | 2.114 | 39 | 22.983 | 2.733 | 40 | 13.842 | 2.443 |
| 68 | 1.478 | 62 | 41 | 18.600 | 654 | 54 | 6.881 | 318 | 40 | 5.921 | 302 | 41 | 10.169 | 225 | 42 | 136.121 | 2.013 |
| 69 | 385 | 153 | 48 | 17.418 | 2.433 | 55 | 1.160 | 195 | 41 | 8.625 | 110 | 42 | 27.438 | 410 | 43 | 2.079 | 100 |
| 73 | 450 | 34 | 49 | 4.663 | 891 | 56 | 2.807 | 74 | 42 | 3.356 | 44 | 43 | 42.692 | 1.932 | 48 | 364.941 | 14.526 |
| 74 | 158 | 98 | 54 | 306 | 49 | 58 | 9.031 | 429 | 43 | 19.314 | 512 | 48 | 85.650 | 4.664 | 49 | 13.492 | 312 |
| 76 | 221 | 7 | 56 | 3.525 | 542 | 63 | 123 | 11 | 44 | 324 | 680 | 49 | 5.248 | 1.104 | 50 | 2.880 | 100 |
| 82 | 43.746 | 310 | 57 | 1.124 | 70 | 68 | 5.607 | 128 | 48 | 113.564 | 4.088 | 52 | 15.010 | 832 | 51 | 11.960 | 1.900 |
| 83 | 974 | 221 | 58 | 302 | 3 | 69 | 3.596 | 120 | 49 | 360 | 170 | 58 | 165.287 | 4.858 | 52 | 21.138 | 1.150 |
| 84 | 113.868 | 6.722 | 69 | 6.225 | 430 | 70 | 16.419 | 912 | 51 | 669 | 301 | 63 | 26.787 | 9.000 | 53 | 591 | 81 |
| 85 | 314.570 | 8.051 | 70 | 9.728 | 430 | 72 | 1.068 | 1.100 | 52 | 6.942 | 1.380 | 68 | 1.000 | 84 | 54 | 632 | 14 |

| | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|--------------|----------------|----------------|--------------|----------------|----------------|--------------|----------------|----------------|--------------|----------------|----------------|--------------|----------------|----------------|----|-----------|--------|--|
| 87 | 8.198 | 737 | 72 | 103 | 27 | 73 | 124.912 | 41.505 | 54 | 8.474 | 930 | 70 | 14.164 | 412 | 55 | 4.234 | 275 | |
| 90 | 73.186 | 1.596 | 73 | 9.250 | 559 | 74 | 4.722 | 270 | 57 | 10.426 | 74 | 73 | 21.088 | 10.624 | 56 | 14.924 | 3.455 | |
| 91 | 2.578 | 987 | 74 | 283 | 12 | 76 | 14.998 | 3.377 | 58 | 118.686 | 3.970 | 82 | 18.684 | 65 | 58 | 573.971 | 12.265 | |
| 93 | 240 | 19 | 75 | 2.081 | 97 | 82 | 123.728 | 432 | 61 | 743.380 | 72.007 | 83 | 4.027 | 70 | 59 | 241 | 18 | |
| 94 | 9.080 | 364 | 76 | 23.776 | 6.167 | 83 | 6.420 | 689 | 63 | 25.321 | 2.849 | 84 | 256.940 | 11.900 | 65 | 3.400 | 510 | |
| 95 | 265 | 98 | 82 | 58.097 | 306 | 84 | 99.926 | 3.249 | 64 | 52.230 | 17.980 | 85 | 1.240.291 | 15.579 | 68 | 214 | 19 | |
| | | | 83 | 1.039 | 30 | 85 | 9.325.956 | 125.702 | 65 | 242 | 104 | 87 | 5.853 | 531 | 70 | 73.785 | 1.833 | |
| | | | 84 | 180.349 | 3.851 | 87 | 165 | 35 | 68 | 1.528 | 177 | 88 | 10.856 | 113 | 72 | 8.668 | 6.600 | |
| | | | 85 | 3.084.477 | 16.235 | 88 | 14.800 | 112 | 70 | 69.948 | 2.355 | 90 | 531.055 | 10.354 | 73 | 23.995 | 4.893 | |
| | | | 87 | 11.260 | 622 | 90 | 1.351.130 | 3.978 | 73 | 29.506 | 21.117 | 93 | 76.351 | 2.879 | 74 | 2.124 | 123 | |
| | | | 88 | 300.073 | 1.519 | 91 | 586 | 10 | 76 | 5.643 | 154 | 94 | 1.314 | 83 | 76 | 1.192 | 41 | |
| | | | 90 | 64.253 | 1.486 | 93 | 745 | 5 | 82 | 67.612 | 321 | 96 | 67.813 | 3.199 | 82 | 99.194 | 391 | |
| | | | | | | 95 | 940 | 125 | 83 | 22.203 | 3.435 | | | | 83 | 82.062 | 3.091 | |
| | | | | | | 96 | 12.797 | 575 | 84 | 470.122 | 48.967 | | | | 84 | 849.595 | 27.401 | |
| | | | | | | | | | 85 | 13.429.467 | 20.699 | | | | 85 | 6.735.984 | 27.425 | |
| | | | | | | | | | 87 | 7.767 | 521 | | | | 86 | 200 | 185 | |
| | | | | | | | | | 88 | 27.200 | 431 | | | | 87 | 1.947 | 207 | |
| | | | | | | | | | 90 | 326.941 | 12.322 | | | | 88 | 32.120 | 757 | |
| | | | | | | | | | 91 | 6.993 | 69 | | | | 90 | 168.264 | 5.433 | |
| | | | | | | | | | 93 | 23.369 | 636 | | | | 91 | 4.007 | 220 | |
| | | | | | | | | | 94 | 200 | 135 | | | | 93 | 243.726 | 5.957 | |
| | | | | | | | | | 96 | 145.339 | 7.914 | | | | 94 | 10.374 | 340 | |
| | | | | | | | | | 97 | 400 | 90 | | | | 96 | 274.250 | 11.206 | |
| 2008 | | | 2009 | | | 2010 | | | 2011 | | | 2012 | | | | | | |
| FASIL | İHRACAT | İHRACAT | FASIL | İHRACAT | İHRACAT | FASIL | İHRACAT | İHRACAT | FASIL | İHRACAT | İHRACAT | FASIL | İHRACAT | İHRACAT | | | | |
| NO | DOLAR | KG | NO | DOLAR | KG | NO | DOLAR | KG | NO | DOLAR | KG | NO | DOLAR | KG | | | | |
| 8 | 2.250 | 500 | 12 | 210.619 | 576 | 10 | 162.731 | 78.472 | 8 | 4.920 | 402 | 6 | 12.000 | 1.500 | | | | |

| | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|----|---------|--------|----|---------|--------|----|-----------|---------|----|-----------|--------|----|-----------|--------|--|--|--|
| 10 | 225 | 310 | 28 | 9.931 | 17 | 12 | 539.042 | 1.356 | 10 | 37.868 | 34.023 | 12 | 1.024.510 | 2.604 | | | |
| 17 | 712 | 150 | 29 | 510 | 60 | 18 | 4.516 | 190 | 12 | 773.671 | 1.660 | 17 | 2.395 | 110 | | | |
| 28 | 3.456 | 4.130 | 30 | 172.207 | 1.255 | 19 | 122.412 | 103.740 | 15 | 255 | 121 | 18 | 14.557 | 564 | | | |
| 29 | 1.150 | 50 | 32 | 5.519 | 847 | 25 | 202 | 1.000 | 20 | 1.073 | 260 | 21 | 1.993 | 280 | | | |
| 30 | 205.957 | 1.604 | 33 | 70.155 | 2.521 | 27 | 220 | 150 | 21 | 491 | 360 | 23 | 2.354 | 840 | | | |
| 32 | 3.669 | 1.156 | 34 | 870 | 250 | 28 | 123.754 | 43.040 | 27 | 1.917 | 720 | 27 | 4.001 | 289 | | | |
| 33 | 103.102 | 1.966 | 35 | 2.147 | 317 | 29 | 4.973 | 1.009 | 28 | 88.300 | 1.362 | 28 | 68.454 | 2.635 | | | |
| 35 | 1.159 | 349 | 37 | 316 | 40 | 30 | 2.647.889 | 64.771 | 29 | 821 | 400 | 30 | 1.340.007 | 11.676 | | | |
| 38 | 2.083 | 1.095 | 38 | 11.708 | 8.494 | 32 | 5.515 | 1.550 | 30 | 1.812.383 | 22.583 | 32 | 68.722 | 9.062 | | | |
| 39 | 27.075 | 4.293 | 39 | 23.682 | 2.440 | 33 | 72.825 | 3.065 | 32 | 41.580 | 3.373 | 33 | 4.008 | 385 | | | |
| 40 | 35.753 | 2.252 | 40 | 31.519 | 1.489 | 34 | 11.017 | 1.287 | 33 | 8.794 | 530 | 34 | 7.796 | 1.706 | | | |
| 42 | 32.934 | 453 | 41 | 3.162 | 530 | 35 | 42.631 | 5.610 | 34 | 7.423 | 1.841 | 35 | 6.052 | 441 | | | |
| 44 | 138 | 14 | 42 | 72.224 | 728 | 37 | 6.094 | 188 | 35 | 34.064 | 1.936 | 37 | 10.389 | 298 | | | |
| 45 | 2.894 | 6 | 43 | 102.903 | 4.393 | 38 | 266.409 | 23.598 | 37 | 14.923 | 375 | 38 | 171.909 | 13.169 | | | |
| 48 | 113.924 | 4.624 | 44 | 640 | 79 | 39 | 111.348 | 22.587 | 38 | 262.764 | 20.589 | 39 | 243.296 | 50.178 | | | |
| 49 | 16.407 | 1.537 | 48 | 256.629 | 5.950 | 40 | 28.503 | 1.638 | 39 | 145.792 | 25.072 | 40 | 146.301 | 3.010 | | | |
| 52 | 3.646 | 340 | 49 | 786 | 434 | 41 | 5.827 | 244 | 40 | 35.412 | 898 | 41 | 15.176 | 194 | | | |
| 56 | 371 | 39 | 52 | 591 | 81 | 42 | 112.976 | 1.873 | 41 | 55.985 | 2.400 | 42 | 334.061 | 3.065 | | | |
| 58 | 85.240 | 1.187 | 54 | 34.571 | 1.412 | 43 | 117.609 | 1.850 | 42 | 121.013 | 2.073 | 43 | 77.609 | 1.110 | | | |
| 62 | 29.327 | 1.385 | 56 | 3.772 | 697 | 48 | 285.960 | 20.368 | 43 | 356.477 | 5.734 | 44 | 18.738 | 808 | | | |
| 64 | 3.616 | 175 | 58 | 132.764 | 2.225 | 49 | 58.558 | 7.002 | 48 | 548.727 | 81.775 | 48 | 210.609 | 9.503 | | | |
| 65 | 610 | 7 | 60 | 16.341 | 650 | 51 | 5.000 | 1.000 | 49 | 24.464 | 7.168 | 49 | 29.278 | 2.574 | | | |
| 68 | 705 | 2 | 64 | 1.817 | 107 | 52 | 34.319 | 1.502 | 51 | 17.864 | 3.508 | 51 | 16.956 | 1.241 | | | |
| 69 | 388 | 147 | 65 | 2.160 | 360 | 54 | 15.190 | 1.066 | 52 | 32.052 | 2.503 | 52 | 44.003 | 2.929 | | | |
| 70 | 9.410 | 569 | 70 | 13.209 | 327 | 55 | 3.082 | 518 | 54 | 25.420 | 1.160 | 53 | 327 | 14 | | | |
| 71 | 354 | 2 | 72 | 3.290 | 555 | 56 | 2.127 | 273 | 55 | 5.908 | 441 | 54 | 75.621 | 6.220 | | | |
| 73 | 59.022 | 15.255 | 73 | 110.894 | 32.017 | 58 | 127.913 | 3.438 | 56 | 12.413 | 1.038 | 55 | 2.547 | 285 | | | |

| | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|----|-----------|--------|----|-----------|--------|----|------------|---------|----|-----------|--------|----|------------|---------|--|--|--|
| 74 | 10.077 | 337 | 74 | 55.077 | 3.414 | 59 | 14.011 | 81 | 58 | 182.763 | 4.335 | 56 | 19.159 | 2.521 | | | |
| 76 | 1.217 | 116 | 76 | 26.165 | 847 | 60 | 1.407 | 1.770 | 59 | 2.797 | 69 | 57 | 1.091 | 400 | | | |
| 82 | 75.478 | 706 | 82 | 19.919 | 295 | 61 | 412.633 | 9.068 | 60 | 6.881 | 1.252 | 58 | 156.257 | 3.164 | | | |
| 83 | 61.775 | 1.692 | 83 | 76.617 | 2.504 | 62 | 5.002 | 295 | 62 | 57.098 | 764 | 59 | 18.414 | 718 | | | |
| 84 | 635.859 | 22.190 | 84 | 378.066 | 12.120 | 63 | 821.577 | 144.676 | 63 | 68.085 | 21.705 | 60 | 76.197 | 12.492 | | | |
| 85 | 2.969.127 | 32.168 | 85 | 1.463.413 | 11.568 | 64 | 9.615 | 961 | 64 | 25.891 | 1.238 | 61 | 98.838 | 5.785 | | | |
| 87 | 3.800 | 484 | 87 | 4.563 | 689 | 68 | 23.415 | 546 | 65 | 505 | 16 | 62 | 84.401 | 2.628 | | | |
| 88 | 1.122.000 | 280 | 88 | 68.400 | 530 | 69 | 124 | 1 | 68 | 1.348 | 18 | 63 | 24.843 | 1.845 | | | |
| 90 | 240.514 | 4.132 | 90 | 995.215 | 6.645 | 70 | 26.677 | 752 | 69 | 356 | 30 | 64 | 51.468 | 1.308 | | | |
| 93 | 1.091.513 | 13.561 | 91 | 9.097 | 68 | 72 | 21.446 | 768 | 70 | 29.318 | 981 | 65 | 533 | 20 | | | |
| 94 | 2.759 | 254 | 93 | 2.168.906 | 29.541 | 73 | 45.685 | 11.777 | 72 | 809 | 310 | 68 | 7.398 | 90 | | | |
| 95 | 150 | 290 | 94 | 6.938 | 493 | 74 | 94.674 | 11.570 | 73 | 51.923 | 6.421 | 69 | 6.639 | 880 | | | |
| 96 | 206.809 | 7.702 | 96 | 183.675 | 8.555 | 76 | 5.261 | 72 | 74 | 54.559 | 5.169 | 70 | 47.896 | 2.056 | | | |
| | | | | | | 82 | 58.656 | 704 | 76 | 74.533 | 11.624 | 72 | 740 | 188 | | | |
| | | | | | | 83 | 104.597 | 3.856 | 81 | 210 | 3 | 73 | 152.589 | 13.545 | | | |
| | | | | | | 84 | 975.962 | 57.018 | 82 | 75.364 | 431 | 74 | 125.136 | 12.419 | | | |
| | | | | | | 85 | 1.309.341 | 31.428 | 83 | 103.332 | 3.558 | 76 | 133.398 | 31.962 | | | |
| | | | | | | 87 | 26.400 | 1.275 | 84 | 1.108.341 | 36.453 | 79 | 2.146 | 40 | | | |
| | | | | | | 88 | 27.089.800 | 228.248 | 85 | 2.894.587 | 29.162 | 81 | 1.587 | 11 | | | |
| | | | | | | 90 | 457.955 | 12.247 | 87 | 13.293 | 1.291 | 82 | 183.714 | 1.310 | | | |
| | | | | | | 91 | 2.000 | 1 | 88 | 233.849 | 265 | 83 | 90.649 | 2.993 | | | |
| | | | | | | 93 | 7.464.599 | 52.566 | 90 | 2.682.876 | 96.730 | 84 | 6.102.318 | 74.177 | | | |
| | | | | | | 94 | 621.575 | 131.169 | 91 | 2.941 | 48 | 85 | 32.341.813 | 109.530 | | | |
| | | | | | | 96 | 303.412 | 10.777 | 93 | 3.420.601 | 62.143 | 87 | 11.569 | 715 | | | |
| | | | | | | 98 | 4.940.007 | 71.465 | 94 | 67.496 | 1.092 | 88 | 9.552.197 | 7.566 | | | |
| | | | | | | | | | 96 | 325.883 | 13.205 | 90 | 940.352 | 9.515 | | | |
| | | | | | | | | | | | | 91 | 25.450 | 8 | | | |

| | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|----|-----------|--------|--|--|--|
| | | | | | | | | | | | | 93 | 4.022.606 | 76.566 | | | |
| | | | | | | | | | | | | 94 | 37.470 | 2.626 | | | |
| | | | | | | | | | | | | 95 | 6.369 | 1.069 | | | |
| | | | | | | | | | | | | 96 | 241.984 | 8.467 | | | |
| | | | | | | | | | | | | 99 | 357.685 | 6.874 | | | |

YABANCI BAYRAK AYRINTISINDA MEVCUT OLAN 2002-2012 YILLARI FASIL, MİKTAR VE DOLAR BAZINDA İHRACAT BİLGİLERİ

| 2002 | | | 2003 | | | 2004 | | | 2005 | | | 2006 | | | 2007 | | |
|-------|---------|---------|-------|---------|---------|-------|---------|---------|-------|---------|---------|-------|---------|---------|-------|---------|---------|
| FASIL | İHRACAT | İHRACAT | FASIL | İHRACAT | İHRACAT | FASIL | İHRACAT | İHRACAT | FASIL | İHRACAT | İHRACAT | FASIL | İHRACAT | İHRACAT | FASIL | İHRACAT | İHRACAT |
| NO | DOLAR | KG | NO | DOLAR | KG | NO | DOLAR | KG | NO | DOLAR | KG | NO | DOLAR | KG | NO | DOLAR | KG |
| 12 | 5.950 | 1.240 | 17 | 855 | 580 | 28 | 24.037 | 420 | 15 | 690 | 125 | 29 | 2.503 | 325 | 98 | 7.982 | 379 |
| 20 | 1.320 | 656 | 28 | 2.218 | 705 | 29 | 46.247 | 440 | 18 | 3.778 | 631 | 30 | 53.680 | 670 | 16 | 13.286 | 1.883 |
| 22 | 965 | 2.050 | 29 | 24.758 | 55 | 30 | 128.397 | 1.539 | 20 | 2.860 | 3.720 | 33 | 278 | 40 | 21 | 3.427 | 864 |
| 29 | 530.600 | 1.100 | 30 | 53.583 | 699 | 32 | 4.413 | 678 | 28 | 5.166 | 7 | 34 | 2.457 | 720 | 27 | 460 | 200 |
| 30 | 32.450 | 1.231 | 32 | 10.160 | 1.250 | 33 | 2.020 | 790 | 29 | 47.924 | 250 | 38 | 19.340 | 1.515 | 28 | 7.000 | 3.500 |
| 32 | 683 | 75 | 33 | 12.287 | 755 | 34 | 1.025 | 30 | 30 | 191.889 | 3.848 | 39 | 36.216 | 4.442 | 29 | 216 | 25 |
| 33 | 8.016 | 611 | 34 | 1.903 | 90 | 37 | 2.840 | 236 | 32 | 6.303 | 1.275 | 40 | 10.481 | 605 | 30 | 38.817 | 1.398 |
| 35 | 114 | 25 | 37 | 64.785 | 2.457 | 38 | 7.821 | 368 | 33 | 35.953 | 999 | 42 | 27.259 | 348 | 32 | 5.648 | 1.045 |
| 37 | 141.424 | 6.540 | 38 | 7.511 | 241 | 39 | 21.807 | 744 | 34 | 15.813 | 6.190 | 43 | 27.975 | 1.015 | 33 | 13.974 | 570 |
| 38 | 14.901 | 453 | 39 | 39.460 | 4.921 | 40 | 1.424 | 181 | 35 | 681 | 200 | 44 | 291 | 501 | 34 | 30.360 | 5.122 |
| 39 | 42.647 | 7.814 | 40 | 68.549 | 14.566 | 41 | 10.422 | 410 | 38 | 24.455 | 1.188 | 48 | 286.459 | 13.792 | 35 | 7.287 | 1.925 |
| 40 | 7.017 | 2.179 | 42 | 6.498 | 257 | 42 | 491 | 6 | 39 | 118.363 | 8.308 | 49 | 6.757 | 743 | 38 | 93.255 | 37.393 |
| 41 | 6.393 | 210 | 43 | 21.280 | 645 | 43 | 8.804 | 250 | 40 | 27.130 | 1.293 | 50 | 467 | 13 | 39 | 146.910 | 38.500 |
| 43 | 2.790 | 86 | 48 | 44.501 | 4.608 | 48 | 95.412 | 4.495 | 41 | 293 | 55 | 51 | 8.492 | 1.069 | 40 | 17.861 | 1.841 |
| 48 | 12.936 | 3.032 | 49 | 5.989 | 316 | 49 | 683 | 54 | 42 | 15.211 | 163 | 52 | 1.519 | 309 | 41 | 17.221 | 8.048 |
| 49 | 12.685 | 1.913 | 54 | 119.594 | 11.282 | 54 | 48.031 | 5.758 | 43 | 28.513 | 1.105 | 54 | 2.345 | 102 | 42 | 6.507 | 82 |
| 51 | 665 | 266 | 55 | 9.860 | 1.132 | 56 | 794 | 121 | 48 | 440.693 | 12.658 | 55 | 413 | 18 | 43 | 62.569 | 1.766 |
| 54 | 3.961 | 1.589 | 56 | 358 | 16 | 58 | 81.102 | 2.018 | 49 | 2.277 | 14 | 56 | 3.240 | 316 | 44 | 11.330 | 4.800 |

| | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|----|-----------|--------|----|-----------|--------|----|-----------|---------|----|-----------|---------|----|---------|--------|----|-----------|--------|
| 56 | 330 | 85 | 58 | 41.927 | 1.548 | 59 | 851 | 30 | 52 | 3.562 | 369 | 58 | 396.613 | 9.001 | 48 | 644.730 | 26.550 |
| 58 | 2.505 | 321 | 60 | 2.802 | 375 | 68 | 8.207 | 200 | 54 | 61.870 | 9.232 | 59 | 574 | 23 | 49 | 1.143 | 1.037 |
| 61 | 972 | 227 | 61 | 420 | 127 | 69 | 52.600 | 512 | 55 | 650 | 342 | 60 | 1.108 | 95 | 51 | 45.921 | 2.220 |
| 62 | 630 | 15 | 63 | 4.020 | 116 | 70 | 13.863 | 1.558 | 56 | 1.563 | 404 | 68 | 4.291 | 139 | 52 | 10.716 | 1.165 |
| 64 | 617 | 137 | 64 | 2.390 | 481 | 73 | 1.090.144 | 373.498 | 58 | 502.532 | 11.118 | 70 | 50.342 | 1.891 | 54 | 24.681 | 5.327 |
| 68 | 2.566 | 145 | 68 | 3.239 | 108 | 76 | 1.904 | 231 | 59 | 7.755 | 51 | 71 | 124 | 28 | 56 | 650 | 65 |
| 70 | 28.675 | 2.314 | 69 | 129 | 97 | 82 | 75.241 | 1.606 | 61 | 646 | 330 | 72 | 546 | 190 | 58 | 780.399 | 18.601 |
| 73 | 4.435 | 656 | 70 | 13.403 | 1.056 | 83 | 25.220 | 2.725 | 62 | 166 | 42 | 73 | 35.596 | 14.075 | 59 | 8.497 | 264 |
| 76 | 1.344 | 176 | 71 | 1.226 | 2 | 84 | 603.014 | 13.241 | 63 | 1.663.005 | 311.398 | 74 | 2.553 | 243 | 60 | 8.704 | 1.543 |
| 82 | 26.653 | 836 | 73 | 10.004 | 1.302 | 85 | 229.664 | 17.430 | 65 | 5.499 | 653 | 76 | 3.033 | 73 | 61 | 6.910 | 472 |
| 83 | 3.588 | 1.704 | 74 | 3.524 | 1.635 | 87 | 50.575 | 9.524 | 68 | 15.652 | 442 | 81 | 503 | 43 | 62 | 12.721 | 945 |
| 84 | 1.057.881 | 30.726 | 76 | 8.166 | 988 | 90 | 170.755 | 6.401 | 70 | 34.059 | 1.020 | 82 | 114.004 | 985 | 63 | 19.827 | 2.853 |
| 85 | 306.443 | 25.522 | 82 | 33.118 | 1.465 | 94 | 18.876 | 378 | 73 | 232.998 | 49.288 | 83 | 176.760 | 7.101 | 64 | 370 | 4 |
| 87 | 16.740 | 2.723 | 83 | 31.461 | 2.853 | 96 | 71.130 | 3.061 | 74 | 4.518 | 400 | 84 | 489.540 | 14.818 | 65 | 8.285 | 953 |
| 88 | 702.758 | 3.179 | 84 | 1.496.416 | 27.817 | | | | 76 | 6.758 | 710 | 85 | 176.455 | 13.947 | 68 | 1.683 | 46 |
| 90 | 252.108 | 5.490 | 85 | 923.728 | 51.509 | | | | 82 | 62.308 | 907 | 87 | 4.504 | 302 | 70 | 27.405 | 654 |
| 91 | 2.586 | 561 | 87 | 52.921 | 2.768 | | | | 83 | 183.248 | 8.172 | 90 | 101.356 | 2.495 | 71 | 640 | 25 |
| 94 | 72.155 | 742 | 88 | 732.566 | 3.942 | | | | 84 | 691.471 | 25.296 | 93 | 58.448 | 759 | 72 | 799 | 800 |
| 96 | 6.137 | 1.155 | 90 | 183.332 | 6.454 | | | | 85 | 557.252 | 24.409 | 94 | 730 | 10 | 73 | 52.654 | 6.438 |
| | | | 91 | 410 | 4 | | | | 87 | 35.524 | 2.909 | 96 | 444.178 | 22.881 | 76 | 1.863 | 345 |
| | | | 93 | 1.059 | 21 | | | | 88 | 84.807 | 560 | | | | 82 | 248.673 | 1.510 |
| | | | 94 | 15.709 | 802 | | | | 90 | 347.695 | 5.080 | | | | 83 | 470.958 | 18.647 |
| | | | 96 | 19.672 | 1.107 | | | | 93 | 4.780 | 231 | | | | 84 | 707.435 | 22.708 |
| | | | | | | | | | 94 | 51.359 | 22.062 | | | | 85 | 1.249.630 | 79.112 |
| | | | | | | | | | 96 | 440.839 | 22.935 | | | | 87 | 19.057 | 2.998 |
| | | | | | | | | | | | | | | | 90 | 216.212 | 2.853 |
| | | | | | | | | | | | | | | | 93 | 544.191 | 11.327 |

| | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|--------------|----------------|----------------|--------------|----------------|----------------|--------------|----------------|----------------|--------------|----------------|----------------|--------------|----------------|----------------|----|-----------|--------|
| | | | | | | | | | | | | | | | 94 | 27.046 | 1.504 |
| | | | | | | | | | | | | | | | 95 | 3.540 | 48 |
| | | | | | | | | | | | | | | | 96 | 1.072.103 | 42.322 |
| | | | | | | | | | | | | | | | 98 | 5.742 | 728 |
| 2008 | | | 2009 | | | 2010 | | | 2011 | | | 2012 | | | | | |
| FASIL | İHRACAT | İHRACAT | FASIL | İHRACAT | İHRACAT | FASIL | İHRACAT | İHRACAT | FASIL | İHRACAT | İHRACAT | FASIL | İHRACAT | İHRACAT | | | |
| NO | DOLAR | KG | NO | DOLAR | KG | NO | DOLAR | KG | NO | DOLAR | KG | NO | DOLAR | KG | | | |
| 21 | 455 | 45 | 12 | 1.040 | 50 | 8 | 2.520 | 600 | 8 | 3.360 | 900 | 20 | 13.977 | 2.160 | | | |
| 28 | 1.855 | 351 | 15 | 9.854 | 9.928 | 19 | 579.852 | 491.400 | 10 | 2.721 | 1.300 | 21 | 2.844 | 600 | | | |
| 29 | 17.025 | 1.800 | 20 | 3.285 | 1.020 | 20 | 6.898 | 1.680 | 12 | 2.748 | 430 | 27 | 5.662.168 | 5.155.949 | | | |
| 30 | 6.310 | 461 | 27 | 1.125 | 91 | 27 | 3.874.082 | 4.829.022 | 14 | 1.320 | 250 | 28 | 233 | 2.000 | | | |
| 33 | 3.205 | 200 | 28 | 917 | 315 | 30 | 4.808 | 315 | 15 | 16.210 | 8.816 | 29 | 3.022 | 320 | | | |
| 34 | 120 | 40 | 29 | 1.602 | 200 | 32 | 5.177 | 518 | 20 | 731 | 180 | 30 | 232.973 | 3.845 | | | |
| 35 | 7.809 | 783 | 30 | 79.273 | 1.709 | 33 | 6.367 | 1.300 | 21 | 2.073 | 498 | 32 | 16.628 | 1.190 | | | |
| 38 | 24.591 | 2.486 | 32 | 11.845 | 1.417 | 34 | 554 | 400 | 27 | 5.895.062 | 5.691.396 | 33 | 36.869 | 1.595 | | | |
| 39 | 36.026 | 7.236 | 33 | 24.995 | 1.094 | 35 | 3.417 | 128 | 29 | 1.443 | 1 | 34 | 15.205 | 1.013 | | | |
| 40 | 9.806 | 895 | 34 | 34.653 | 13.442 | 38 | 86.590 | 6.019 | 30 | 147.183 | 1.881 | 35 | 30.194 | 1.316 | | | |
| 41 | 4.831 | 71 | 35 | 36.585 | 4.816 | 39 | 107.232 | 10.741 | 32 | 36.013 | 1.459 | 38 | 210.367 | 3.806 | | | |
| 42 | 25.994 | 388 | 37 | 13.807 | 100 | 40 | 43.958 | 1.406 | 33 | 3.834 | 620 | 39 | 131.609 | 17.706 | | | |
| 43 | 1.087 | 38 | 38 | 61.088 | 13.239 | 42 | 251.362 | 3.494 | 34 | 399 | 20 | 40 | 1.833 | 82 | | | |
| 48 | 324.726 | 14.667 | 39 | 129.053 | 15.085 | 43 | 133.167 | 3.830 | 35 | 14.900 | 407 | 42 | 274.727 | 2.881 | | | |
| 49 | 576 | 68 | 40 | 18.952 | 1.617 | 44 | 5.650 | 690 | 38 | 120.502 | 2.771 | 43 | 191.577 | 2.398 | | | |
| 50 | 2.403 | 61 | 41 | 72.446 | 3.082 | 48 | 770.269 | 33.159 | 39 | 103.521 | 14.624 | 48 | 230.778 | 10.355 | | | |
| 52 | 7.138 | 764 | 42 | 496.917 | 6.567 | 49 | 187 | 2 | 40 | 39.329 | 285 | 49 | 1.350 | 21 | | | |
| 56 | 240 | 13 | 43 | 40.805 | 1.473 | 52 | 3.234 | 185 | 42 | 340.524 | 3.519 | 52 | 59.991 | 6.525 | | | |
| 58 | 537.791 | 13.270 | 44 | 8.111 | 2.605 | 53 | 1.210 | 95 | 43 | 122.186 | 2.522 | 54 | 55.648 | 3.008 | | | |
| 59 | 2.194 | 52 | 48 | 442.860 | 15.297 | 54 | 42.179 | 5.641 | 44 | 450 | 55 | 56 | 31.436 | 2.460 | | | |

| | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|----|-----------|--------|----|-----------|--------|----|-----------|--------|----|---------|--------|----|-----------|--------|--|--|--|
| 60 | 27.172 | 3.006 | 49 | 2.591 | 292 | 55 | 1.261 | 95 | 48 | 711.359 | 20.182 | 57 | 496 | 84 | | | |
| 62 | 14.054 | 1.108 | 51 | 11.025 | 2.638 | 56 | 31.064 | 2.901 | 49 | 783 | 268 | 58 | 21.795 | 244 | | | |
| 64 | 9.483 | 190 | 52 | 69.801 | 6.836 | 58 | 172.481 | 6.808 | 52 | 3.642 | 677 | 59 | 5.662 | 862 | | | |
| 72 | 1.500 | 1.443 | 54 | 35.311 | 3.378 | 59 | 8.851 | 1.157 | 53 | 2.085 | 124 | 60 | 2.868 | 478 | | | |
| 73 | 36.778 | 3.310 | 55 | 1.547 | 305 | 60 | 8.009 | 3.028 | 54 | 20.637 | 752 | 61 | 9.255 | 266 | | | |
| 74 | 3.940 | 330 | 56 | 2.425 | 185 | 62 | 1.090 | 20 | 55 | 1.705 | 185 | 62 | 39.858 | 1.276 | | | |
| 76 | 9.678 | 847 | 58 | 411.705 | 9.948 | 63 | 211.600 | 20.795 | 56 | 15.785 | 1.718 | 63 | 13.282 | 889 | | | |
| 82 | 104.799 | 815 | 59 | 5.008 | 111 | 64 | 724 | 89 | 58 | 39.987 | 778 | 64 | 3.088 | 92 | | | |
| 83 | 444.756 | 14.735 | 60 | 54.082 | 3.677 | 68 | 299 | 26 | 59 | 20.878 | 1.680 | 65 | 120 | 40 | | | |
| 84 | 879.929 | 24.498 | 62 | 29.589 | 2.046 | 70 | 2.572 | 462 | 60 | 10.705 | 5.417 | 68 | 765 | 290 | | | |
| 85 | 453.562 | 18.283 | 63 | 80.347 | 3.143 | 73 | 43.894 | 6.083 | 61 | 30.769 | 1.971 | 69 | 946 | 2 | | | |
| 87 | 9.267 | 1.821 | 64 | 11.494 | 390 | 74 | 6.562 | 266 | 62 | 15.234 | 1.304 | 70 | 6.200 | 3.234 | | | |
| 88 | 6.770 | 106 | 68 | 3.464 | 1.274 | 76 | 56.864 | 3.409 | 63 | 13.024 | 1.228 | 71 | 419 | 7 | | | |
| 90 | 109.271 | 2.402 | 69 | 728 | 103 | 81 | 198 | 3 | 64 | 10.664 | 302 | 72 | 1.374 | 774 | | | |
| 91 | 170 | 2 | 70 | 1.712 | 89 | 82 | 225.131 | 1.222 | 65 | 186 | 62 | 73 | 106.848 | 7.260 | | | |
| 93 | 271.427 | 6.995 | 72 | 5.117 | 4.163 | 83 | 393.703 | 14.315 | 68 | 982 | 195 | 74 | 83.720 | 2.383 | | | |
| 94 | 65.486 | 12.750 | 73 | 131.980 | 20.235 | 84 | 727.290 | 22.301 | 70 | 2.397 | 215 | 76 | 66.700 | 18.179 | | | |
| 95 | 3.215 | 90 | 74 | 10.358 | 919 | 85 | 507.892 | 26.935 | 71 | 655.285 | 500 | 82 | 95.055 | 319 | | | |
| 96 | 1.305.163 | 53.613 | 76 | 100.993 | 4.972 | 87 | 174.949 | 16.021 | 72 | 3.800 | 3.800 | 83 | 393.357 | 7.235 | | | |
| 98 | 9.720 | 676 | 82 | 45.951 | 450 | 90 | 202.085 | 13.317 | 73 | 80.049 | 7.061 | 84 | 1.120.372 | 28.328 | | | |
| | | | 83 | 440.394 | 14.944 | 91 | 5.651 | 71 | 74 | 87.119 | 2.443 | 85 | 3.972.919 | 27.379 | | | |
| | | | 84 | 914.374 | 24.547 | 93 | 4.074.502 | 26.700 | 76 | 59.897 | 3.639 | 87 | 47.012 | 1.749 | | | |
| | | | 85 | 718.211 | 29.212 | 96 | 1.109.035 | 46.345 | 81 | 3.564 | 22 | 88 | 1.070.802 | 2.468 | | | |
| | | | 87 | 4.598 | 249 | 98 | 191.992 | 12.673 | 82 | 334.303 | 2.244 | 90 | 270.962 | 3.651 | | | |
| | | | 90 | 197.398 | 3.150 | | | | 83 | 260.703 | 9.284 | 93 | 1.135.010 | 13.267 | | | |
| | | | 91 | 6.820 | 330 | | | | 84 | 554.942 | 19.157 | 94 | 7.833 | 1.279 | | | |
| | | | 93 | 1.193.476 | 14.172 | | | | 85 | 263.116 | 7.722 | 96 | 1.026.422 | 35.782 | | | |

| | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|--|----------------|----------------|--------------|----------------|----------------|--------------|----------------|----------------|--------------|----------------|----------------|--------------|----------------|----------------|--------------|----------------|----------------|
| | | | 94 | 14.596 | 922 | | | | 87 | 3.028 | 150 | 99 | 288.378 | 22.941 | | | |
| | | | 96 | 925.876 | 38.207 | | | | 90 | 331.811 | 3.436 | | | | | | |
| | | | 98 | 6.383 | 295 | | | | 93 | 2.965.617 | 28.353 | | | | | | |
| | | | | | | | | | 94 | 12.844 | 1.495 | | | | | | |
| | | | | | | | | | 96 | 1.352.230 | 49.220 | | | | | | |
| | | | | | | | | | 98 | 509.503 | 42.922 | | | | | | |
| TÜRK BAYRAK AYRINTISINDA MEVCUT OLAN 2002-2012 YILLARI FASIL, MİKTAR VE DOLAR BAZINDA İTHALAT BİLGİLERİ | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2002 | | | 2003 | | | 2004 | | | 2005 | | | 2006 | | | 2007 | | |
| FASIL | İTHALAT | İTHALAT | FASIL | İTHALAT | İTHALAT | FASIL | İTHALAT | İTHALAT | FASIL | İTHALAT | İTHALAT | FASIL | İTHALAT | İTHALAT | FASIL | İTHALAT | İTHALAT |
| NO | DOLAR | KG | NO | DOLAR | KG | NO | DOLAR | KG | NO | DOLAR | KG | NO | DOLAR | KG | NO | DOLAR | KG |
| 5 | 110.071 | 5.325 | 5 | 305.274 | 19.569 | 3 | 2.096 | 690 | 5 | 436.698 | 5.440 | 3 | 55.732 | 11.722 | 3 | 12.070 | 1.816 |
| 25 | 593 | 20.100 | 8 | 103 | 8 | 5 | 639.637 | 53.553 | 25 | 1.311 | 910 | 5 | 251.333 | 3.623 | 5 | 168.961 | 3.841 |
| 32 | 152 | 25 | 35 | 403 | 100 | 32 | 1.323 | 280 | 30 | 12.902 | 15 | 15 | 275 | 10 | 21 | 160 | 3 |
| 37 | 7.754 | 3.035 | 39 | 2.747 | 332 | 34 | 134 | 2 | 32 | 2.670 | 573 | 28 | 177 | 25 | 32 | 4.263 | 425 |
| 39 | 6.612 | 269 | 40 | 5.752 | 729 | 39 | 48.005 | 3.962 | 33 | 9.652 | 1.763 | 33 | 4.676 | 337 | 33 | 7.562 | 340 |
| 40 | 1.950 | 285 | 41 | 1.500.526 | 42.431 | 40 | 2.782 | 151 | 39 | 48.977 | 3.372 | 34 | 615 | 30 | 39 | 51.215 | 3.774 |
| 41 | 1.296.034 | 32.453 | 42 | 396.746 | 18.620 | 41 | 2.159.186 | 68.392 | 40 | 2.532 | 16 | 39 | 123.363 | 7.482 | 41 | 6.535.818 | 268.471 |
| 42 | 848.116 | 24.844 | 43 | 22.640 | 1.006 | 42 | 1.529.519 | 52.062 | 41 | 3.068.827 | 101.291 | 40 | 259 | 4 | 42 | 1.848.924 | 20.365 |
| 44 | 8.717 | 3.061 | 44 | 14.954 | 3.922 | 43 | 2.924 | 226 | 42 | 361.403 | 12.891 | 41 | 5.531.977 | 156.382 | 43 | 145.343 | 3.042 |
| 48 | 413 | 18 | 48 | 219 | 15 | 44 | 29.980 | 15.134 | 44 | 59.465 | 19.639 | 42 | 958.311 | 13.807 | 44 | 25.611 | 8.169 |
| 49 | 4.108 | 125 | 49 | 3.226 | 851 | 49 | 1.490 | 71 | 52 | 1.151.021 | 180.098 | 43 | 30.818 | 100 | 49 | 1.841 | 150 |
| 52 | 305.464 | 43.055 | 52 | 357.248 | 68.933 | 52 | 235.419 | 35.704 | 54 | 185.551 | 29.099 | 44 | 28.903 | 23.268 | 52 | 787.850 | 95.499 |
| 54 | 118.978 | 18.128 | 54 | 227.002 | 29.526 | 54 | 76.063 | 10.687 | 55 | 27.622 | 4.338 | 49 | 1.883 | 607 | 54 | 273 | 45 |
| 55 | 1.030 | 77 | 55 | 13.490 | 1.562 | 55 | 84.625 | 8.629 | 57 | 179.987 | 8.544 | 51 | 1.488 | 117 | 55 | 19.626 | 3.546 |
| 56 | 10.450 | 1.542 | 56 | 2.794 | 940 | 56 | 10.912 | 1.200 | 58 | 1.762 | 355 | 52 | 1.030.289 | 151.590 | 57 | 2.759.014 | 54.177 |
| 57 | 416.006 | 38.972 | 57 | 544.474 | 49.260 | 57 | 398.894 | 24.492 | 61 | 87.476 | 3.410 | 54 | 45.343 | 5.971 | 58 | 1.657 | 107 |
| 58 | 1.422 | 99 | 58 | 3.692 | 125 | 58 | 3.259 | 232 | 62 | 514.284 | 26.647 | 55 | 21.912 | 4.046 | 60 | 1.974 | 206 |

| | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|----|---------|--------|----|---------|--------|----|---------|--------|----|---------|--------|----|-----------|--------|----|-----------|---------|
| 61 | 3.948 | 218 | 61 | 8.731 | 774 | 59 | 5.582 | 550 | 63 | 35.915 | 3.325 | 56 | 2.657 | 225 | 61 | 1.067.061 | 45.920 |
| 62 | 63.415 | 6.064 | 62 | 102.989 | 51.403 | 61 | 8.733 | 264 | 65 | 14.420 | 1.757 | 57 | 857.094 | 22.783 | 62 | 3.531.011 | 199.876 |
| 63 | 5.602 | 1.053 | 63 | 12.767 | 1.827 | 62 | 81.380 | 13.525 | 66 | 185 | 10 | 58 | 834 | 62 | 63 | 16.300 | 859 |
| 64 | 704 | 63 | 64 | 1.902 | 208 | 63 | 7.397 | 1.169 | 68 | 742 | 230 | 59 | 37.812 | 288 | 64 | 13.085 | 642 |
| 65 | 568 | 112 | 65 | 6.934 | 712 | 65 | 8.234 | 700 | 70 | 63.992 | 3.169 | 60 | 2.387 | 282 | 65 | 6.443 | 508 |
| 69 | 268 | 25 | 66 | 227 | 47 | 66 | 132 | 18 | 71 | 168.154 | 24.380 | 61 | 607.147 | 38.895 | 66 | 1.452 | 277 |
| 70 | 122 | 18 | 69 | 614 | 106 | 67 | 265 | 15 | 73 | 2.040 | 25 | 62 | 1.404.524 | 76.540 | 68 | 17.166 | 1.030 |
| 71 | 15.128 | 1.659 | 70 | 5.126 | 739 | 68 | 383 | 137 | 82 | 113.429 | 5.204 | 63 | 44.925 | 2.878 | 70 | 1.752 | 136 |
| 73 | 281 | 17 | 71 | 46.401 | 4.904 | 69 | 653 | 40 | 83 | 15.680 | 3.682 | 64 | 2.918 | 42 | 71 | 119.074 | 7.939 |
| 74 | 201 | 31 | 72 | 1.961 | 2.070 | 70 | 3.686 | 839 | 84 | 4.937 | 1.111 | 65 | 4.671 | 564 | 72 | 6.621 | 1.000 |
| 76 | 700 | 79 | 82 | 117.581 | 4.750 | 71 | 88.770 | 10.814 | 85 | 28.254 | 683 | 66 | 336 | 81 | 73 | 11.463 | 240 |
| 82 | 48.871 | 2.558 | 83 | 15.348 | 3.386 | 73 | 7.005 | 1.895 | 87 | 253 | 53 | 69 | 399 | 73 | 74 | 1.893 | 554 |
| 83 | 3.361 | 722 | 84 | 22.959 | 954 | 81 | 3.512 | 160 | 90 | 513.286 | 16.394 | 70 | 4.007 | 739 | 82 | 218.902 | 9.305 |
| 84 | 265.986 | 2.372 | 85 | 725 | 75 | 82 | 98.429 | 3.821 | 92 | 2.049 | 175 | 71 | 113.046 | 13.418 | 83 | 29.185 | 1.155 |
| 85 | 22.979 | 312 | 88 | 33.524 | 624 | 83 | 5.499 | 871 | 94 | 1.393 | 268 | 73 | 1.232 | 108 | 84 | 99.242 | 1.848 |
| 88 | 38.729 | 6.280 | 90 | 452.424 | 20.468 | 84 | 360.526 | 3.530 | 95 | 179.961 | 23.870 | 82 | 167.677 | 6.482 | 85 | 20.299 | 262 |
| 90 | 380.174 | 22.581 | 92 | 1.526 | 98 | 85 | 7.699 | 128 | 96 | 2.770 | 415 | 83 | 109 | 3 | 87 | 2.174 | 176 |
| 95 | 85.445 | 9.348 | 94 | 210 | 50 | 87 | 562 | 55 | | | | 84 | 176.516 | 18.225 | 90 | 893.248 | 20.151 |
| 96 | 284 | 18 | 95 | 37.151 | 4.357 | 88 | 37.548 | 470 | | | | 85 | 6.414 | 220 | 94 | 104 | 4 |
| 98 | 613 | 95 | 96 | 1.055 | 19 | 90 | 599.031 | 27.666 | | | | 87 | 268 | 32 | 95 | 239.943 | 18.183 |
| | | | | | | 91 | 1.051 | 12 | | | | 88 | 68.908 | 10.955 | 96 | 12.870 | 684 |
| | | | | | | 92 | 1.206 | 254 | | | | 90 | 724.357 | 24.482 | | | |
| | | | | | | 94 | 7.735 | 1.006 | | | | 92 | 876 | 70 | | | |
| | | | | | | 95 | 101.062 | 12.527 | | | | 93 | 1.613 | 85 | | | |
| | | | | | | 96 | 7.732 | 1.097 | | | | 95 | 174.975 | 10.901 | | | |
| | | | | | | 98 | 101 | 1.298 | | | | 96 | 389 | 1 | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | |

| 2008 | | | 2009 | | | 2010 | | | 2011 | | | 2012 | | | | | |
|-------|-----------|---------|-------|-----------|---------|-------|------------|---------|-------|------------|---------|-------|-----------|---------|--|--|--|
| FASIL | İTHALAT | İTHALAT | FASIL | İTHALAT | İTHALAT | FASIL | İTHALAT | İTHALAT | FASIL | İTHALAT | İTHALAT | FASIL | İTHALAT | İTHALAT | | | |
| NO | DOLAR | KG | NO | DOLAR | KG | NO | DOLAR | KG | NO | DOLAR | KG | NO | DOLAR | KG | | | |
| 1 | 253 | 12 | 1 | 166.408 | 2.495 | 1 | 140.967 | 2.185 | 1 | 29.376 | 590 | 1 | 373.270 | 9.959 | | | |
| 3 | 21.109 | 4.852 | 3 | 14.355 | 3.320 | 3 | 2.655 | 500 | 5 | 35.227 | 1.444 | 5 | 369.302 | 7.916 | | | |
| 5 | 41.823 | 2.264 | 5 | 126.439 | 3.062 | 5 | 213.410 | 7.916 | 8 | 2.740 | 1.330 | 8 | 3.907 | 1.050 | | | |
| 21 | 542 | 12 | 8 | 3.176 | 1.370 | 8 | 2.575 | 840 | 11 | 611 | 360 | 12 | 38.216 | 800 | | | |
| 25 | 789 | 54 | 22 | 641 | 385 | 15 | 313 | 8 | 25 | 765 | 101 | 20 | 110 | 7 | | | |
| 32 | 2.962 | 153 | 29 | 195.275 | 855 | 23 | 277 | 50 | 32 | 51.792 | 4.590 | 25 | 741 | 88 | | | |
| 33 | 8.602 | 486 | 32 | 118 | 4 | 28 | 703 | 8 | 33 | 9.785 | 2.095 | 29 | 425 | 2 | | | |
| 37 | 23.110 | 440 | 33 | 1.233 | 41 | 32 | 86.403 | 21.657 | 35 | 587 | 100 | 30 | 21.902 | 1.457 | | | |
| 39 | 58.766 | 4.205 | 38 | 4.456 | 515 | 33 | 5.304 | 595 | 38 | 1.595 | 195 | 32 | 97.996 | 9.100 | | | |
| 41 | 9.994.470 | 356.895 | 39 | 49.671 | 5.593 | 38 | 123 | 2 | 39 | 13.318 | 691 | 33 | 463 | 74 | | | |
| 42 | 5.941.007 | 56.687 | 40 | 691 | 120 | 39 | 39.049 | 2.681 | 41 | 3.905.030 | 118.787 | 38 | 2.272 | 140 | | | |
| 43 | 683 | 40 | 41 | 3.820.642 | 144.262 | 41 | 5.629.988 | 234.244 | 42 | 10.592.034 | 79.439 | 39 | 33.616 | 1.821 | | | |
| 44 | 47.584 | 11.835 | 42 | 6.440.774 | 49.427 | 42 | 10.931.813 | 70.255 | 43 | 21.663 | 466 | 41 | 2.179.441 | 69.773 | | | |
| 48 | 4.411 | 111 | 43 | 14.786 | 571 | 43 | 8.735 | 313 | 44 | 59.700 | 12.158 | 42 | 7.678.890 | 24.920 | | | |
| 49 | 370 | 158 | 44 | 17.966 | 4.304 | 44 | 13.376 | 3.933 | 48 | 5.337 | 237 | 43 | 92.468 | 1.350 | | | |
| 52 | 1.988.845 | 221.851 | 48 | 3.240 | 138 | 48 | 980 | 44 | 49 | 1.868 | 58 | 44 | 81.770 | 16.140 | | | |
| 54 | 51.761 | 9.953 | 49 | 5.857 | 439 | 49 | 2.196 | 109 | 51 | 3.760 | 260 | 48 | 26.216 | 779 | | | |
| 55 | 42.937 | 4.500 | 52 | 2.480.165 | 377.111 | 52 | 1.569.672 | 160.689 | 52 | 857.130 | 75.050 | 49 | 103 | 8 | | | |
| 57 | 5.218.793 | 93.434 | 54 | 24.116 | 2.647 | 54 | 19.374 | 1.552 | 54 | 1.733 | 55 | 52 | 1.054.434 | 93.007 | | | |
| 58 | 1.270 | 22 | 55 | 27.251 | 2.699 | 55 | 430.338 | 26.416 | 55 | 165.110 | 15.387 | 53 | 401 | 27 | | | |
| 60 | 7.951 | 1.177 | 56 | 6.882 | 610 | 56 | 1.618 | 91 | 56 | 7.410 | 90 | 54 | 4.022 | 228 | | | |
| 61 | 578.935 | 14.070 | 57 | 2.443.534 | 46.333 | 57 | 2.212.997 | 39.958 | 57 | 3.309.446 | 60.759 | 55 | 62.124 | 3.810 | | | |
| 62 | 4.056.195 | 203.073 | 58 | 35.604 | 401 | 58 | 293.341 | 2.104 | 58 | 310.756 | 2.100 | 56 | 1.941 | 114 | | | |
| 63 | 12.150 | 627 | 60 | 371 | 15 | 60 | 22.045 | 825 | 61 | 523.052 | 15.069 | 57 | 3.303.283 | 60.504 | | | |

| | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|----|-----------|--------|----|-----------|---------|----|-----------|---------|----|-----------|---------|----|-----------|---------|--|--|--|
| 64 | 67.653 | 1.561 | 61 | 301.555 | 13.163 | 61 | 177.572 | 5.923 | 62 | 4.385.809 | 201.693 | 58 | 89.146 | 615 | | | |
| 65 | 11.138 | 410 | 62 | 4.701.802 | 237.358 | 62 | 6.983.034 | 355.043 | 63 | 39.320 | 743 | 61 | 538.899 | 15.350 | | | |
| 66 | 990 | 86 | 63 | 120.548 | 9.540 | 63 | 9.206 | 1.443 | 64 | 19.969 | 819 | 62 | 1.129.379 | 34.507 | | | |
| 70 | 7.235 | 2.263 | 64 | 9.153 | 929 | 64 | 27.905 | 1.522 | 65 | 2.988 | 61 | 63 | 1.392.478 | 129.934 | | | |
| 71 | 256.805 | 4.755 | 65 | 7.389 | 614 | 65 | 397 | 7 | 68 | 593 | 9 | 64 | 2.927 | 162 | | | |
| 73 | 12.842 | 266 | 66 | 501 | 58 | 68 | 187 | 8 | 69 | 1.957 | 130 | 65 | 876 | 41 | | | |
| 74 | 9.988 | 1.500 | 68 | 7.206 | 1.762 | 70 | 518 | 102 | 70 | 1.105 | 149 | 68 | 933 | 20 | | | |
| 82 | 148.644 | 4.485 | 70 | 4.679 | 565 | 71 | 37.416 | 708 | 71 | 29.806 | 504 | 69 | 703 | 22 | | | |
| 83 | 30.657 | 3.949 | 71 | 105.436 | 2.000 | 73 | 2.306 | 94 | 73 | 12.268 | 323 | 70 | 9.360 | 688 | | | |
| 84 | 27.817 | 685 | 73 | 10.932 | 256 | 76 | 16.944 | 2.095 | 74 | 272 | 5 | 71 | 33.635 | 833 | | | |
| 85 | 20.086 | 1.181 | 74 | 2.598 | 613 | 82 | 150.135 | 4.969 | 82 | 167.070 | 4.157 | 72 | 2.145 | 1.300 | | | |
| 88 | 62.075 | 40 | 82 | 167.701 | 5.324 | 83 | 6.247 | 759 | 83 | 4.145 | 454 | 73 | 7.371 | 119 | | | |
| 90 | 1.483.225 | 37.307 | 83 | 9.662 | 1.795 | 84 | 46.643 | 3.937 | 84 | 19.435 | 2.482 | 74 | 397 | 26 | | | |
| 92 | 2.712 | 197 | 84 | 12.346 | 1.150 | 85 | 761 | 17 | 85 | 7.901 | 260 | 82 | 361.411 | 12.212 | | | |
| 94 | 2.597 | 278 | 85 | 187.742 | 3.151 | 87 | 456 | 41 | 87 | 10.774 | 1.598 | 83 | 23.644 | 613 | | | |
| 95 | 85.281 | 7.146 | 87 | 829 | 144 | 90 | 1.280.137 | 27.763 | 90 | 2.115.471 | 43.293 | 84 | 76.462 | 2.991 | | | |
| 96 | 7.783 | 225 | 88 | 288.117 | 119 | 92 | 3.221 | 70 | 92 | 4.609 | 126 | 85 | 8.737 | 73 | | | |
| 98 | 1.042 | 220 | 90 | 1.010.811 | 19.631 | 95 | 131.925 | 9.868 | 94 | 9.842 | 1.414 | 87 | 20.142 | 3.362 | | | |
| | | | 91 | 1.157 | 140 | 96 | 844 | 62 | 95 | 96.594 | 5.838 | 90 | 2.468.001 | 45.803 | | | |
| | | | 92 | 752 | 32 | | | | 96 | 964 | 18 | 95 | 49.974 | 2.332 | | | |
| | | | 94 | 652 | 40 | | | | | | | 96 | 71.580 | 6.733 | | | |
| | | | 95 | 83.015 | 7.917 | | | | | | | 99 | 1.177 | 195 | | | |
| | | | 96 | 944 | 55 | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | |

YABANCI BAYRAK AYRINTISINDA MEVCUT OLAN 2002-2012 YILLARI FASIL, MİKTAR VE DOLAR BAZINDA İTHALAT BİLGİLERİ

| 2002 | | | 2003 | | | 2004 | | | 2005 | | | 2006 | | | 2007 | | |
|-------|-----------|---------|-------|-----------|---------|-------|-----------|-----------|-------|-----------|---------|-------|-----------|---------|-------|-----------|---------|
| FASIL | İTHALAT | İTHALAT | FASIL | İTHALAT | İTHALAT | FASIL | İTHALAT | İTHALAT | FASIL | İTHALAT | İTHALAT | FASIL | İTHALAT | İTHALAT | FASIL | İTHALAT | İTHALAT |
| NO | DOLAR | KG | NO | DOLAR | KG | NO | DOLAR | KG | NO | DOLAR | KG | NO | DOLAR | KG | NO | DOLAR | KG |
| 5 | 64.600 | 8.494 | 5 | 137.993 | 11.806 | 5 | 279.101 | 21.293 | 5 | 277.086 | 8.209 | 3 | 8.424 | 1.206 | 3 | 2.501 | 447 |
| 32 | 107 | 5 | 35 | 198 | 50 | 22 | 556 | 100 | 8 | 196 | 225 | 5 | 256.672 | 3.455 | 5 | 190.224 | 2.722 |
| 35 | 307 | 50 | 39 | 4.800 | 300 | 30 | 654 | 1 | 12 | 1.680 | 235 | 30 | 577 | 4 | 39 | 9.488 | 340 |
| 37 | 75.375 | 26.040 | 41 | 2.173.459 | 67.173 | 32 | 2.396 | 450 | 28 | 1.394 | 2 | 32 | 4.461 | 540 | 40 | 2.947 | 30 |
| 39 | 2.462 | 98 | 42 | 3.982.373 | 135.119 | 39 | 9.079 | 388 | 29 | 122 | 11 | 33 | 1.638 | 370 | 41 | 545.809 | 12.681 |
| 40 | 372 | 95 | 43 | 2.328 | 69 | 41 | 1.273.044 | 30.144 | 34 | 379 | 51 | 38 | 195 | 1 | 42 | 1.903.550 | 46.244 |
| 41 | 2.803.085 | 73.557 | 44 | 5.911 | 3.417 | 42 | 651.959 | 22.210 | 35 | 140 | 1 | 39 | 104.306 | 2.923 | 49 | 928 | 117 |
| 42 | 5.915.255 | 184.676 | 48 | 413 | 41 | 44 | 7.268 | 2.739 | 38 | 175 | 1 | 41 | 637.327 | 10.849 | 50 | 219 | 4 |
| 43 | 10.389 | 298 | 49 | 291 | 110 | 49 | 1.866 | 287 | 39 | 49.389 | 3.357 | 42 | 772.037 | 25.258 | 52 | 461.745 | 52.539 |
| 44 | 5.381 | 1.492 | 52 | 337.604 | 43.086 | 52 | 4.956.583 | 1.058.807 | 41 | 1.185.547 | 28.301 | 44 | 8.596 | 1.852 | 53 | 3.180 | 270 |
| 48 | 3.194 | 59 | 54 | 97.067 | 17.978 | 54 | 38.589 | 4.078 | 42 | 1.598.126 | 56.076 | 49 | 290 | 70 | 54 | 7.794 | 903 |
| 52 | 369.936 | 72.637 | 55 | 48.501 | 6.446 | 55 | 8.102 | 604 | 44 | 3.800 | 895 | 52 | 477.715 | 66.781 | 55 | 4.664 | 292 |
| 54 | 20.422 | 3.949 | 57 | 1.537.075 | 136.693 | 56 | 1.009 | 24 | 48 | 4.780 | 189 | 54 | 42.329 | 7.113 | 56 | 1.020 | 14 |
| 55 | 10.983 | 493 | 58 | 738 | 82 | 57 | 472.334 | 36.871 | 50 | 43.529 | 629 | 55 | 6.710 | 787 | 57 | 1.569.111 | 27.219 |
| 57 | 1.709.383 | 147.762 | 61 | 30.090 | 3.713 | 58 | 384 | 144 | 52 | 431.682 | 101.816 | 57 | 1.493.202 | 37.881 | 58 | 32.813 | 435 |
| 58 | 2.657 | 432 | 62 | 17.899 | 3.459 | 61 | 11.258 | 837 | 54 | 84.231 | 13.061 | 58 | 35.830 | 284 | 60 | 3.427 | 350 |
| 60 | 3.404 | 338 | 63 | 1.310 | 224 | 62 | 50.238 | 3.366 | 55 | 60.275 | 5.824 | 60 | 6.357 | 778 | 61 | 504.732 | 22.869 |
| 61 | 1.629 | 554 | 65 | 1.910 | 215 | 63 | 5.074 | 541 | 57 | 395.782 | 12.751 | 61 | 261.186 | 15.111 | 62 | 3.373.351 | 173.169 |
| 62 | 14.415 | 1.196 | 66 | 953 | 154 | 65 | 2.738 | 217 | 58 | 8.560 | 139 | 62 | 712.820 | 39.815 | 63 | 53.562 | 2.368 |
| 63 | 671 | 112 | 69 | 795 | 50 | 70 | 3.407 | 440 | 59 | 424 | 20 | 63 | 420 | 117 | 71 | 6.792 | 1.141 |
| 64 | 590 | 149 | 70 | 2.107 | 412 | 71 | 12.671 | 1.441 | 61 | 350.415 | 6.829 | 64 | 1.040 | 10 | 73 | 9.099 | 1.189 |
| 65 | 2.380 | 257 | 71 | 17.321 | 2.887 | 82 | 132.511 | 4.834 | 62 | 645.240 | 33.650 | 65 | 204 | 57 | 82 | 106.802 | 3.262 |
| 68 | 1.429 | 520 | 73 | 245 | 6 | 83 | 9.982 | 594 | 63 | 2.486 | 130 | 66 | 1.030 | 144 | 84 | 11.855 | 574 |

| | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|--------------|----------------|----------------|--------------|----------------|----------------|--------------|----------------|----------------|--------------|----------------|----------------|--------------|----------------|----------------|----|---------|--------|
| 70 | 965 | 166 | 82 | 68.915 | 2.216 | 84 | 18.943 | 532 | 65 | 3.733 | 120 | 71 | 22.174 | 3.994 | 85 | 3.750 | 394 |
| 71 | 31.940 | 7.460 | 83 | 12.627 | 698 | 85 | 3.203 | 22 | 70 | 4.677 | 633 | 73 | 3.543 | 1.164 | 87 | 893 | 180 |
| 73 | 8.026 | 1.259 | 84 | 16.131 | 435 | 90 | 7.037 | 240 | 71 | 16.638 | 2.394 | 82 | 69.211 | 2.970 | 90 | 533.178 | 12.285 |
| 74 | 1.562 | 247 | 85 | 29.230 | 393 | 94 | 4.902 | 487 | 73 | 119 | 19 | 83 | 556 | 155 | 92 | 1.563 | 25 |
| 82 | 83.621 | 4.251 | 90 | 71.392 | 3.984 | 95 | 79.433 | 8.940 | 76 | 888 | 64 | 84 | 507.298 | 49.678 | 95 | 78.662 | 7.417 |
| 83 | 2.596 | 587 | 94 | 2.062 | 140 | 96 | 114 | 4 | 82 | 87.959 | 3.616 | 85 | 411 | 3 | 96 | 764 | 102 |
| 84 | 228.591 | 1.644 | 95 | 13.830 | 1.521 | | | | 84 | 89.972 | 1.517 | 87 | 362 | 13 | | | |
| 85 | 788 | 2 | 96 | 309 | 48 | | | | 85 | 1.358 | 13 | 90 | 157.190 | 6.356 | | | |
| 88 | 25.500 | 2.052 | 97 | 1.013 | 90 | | | | 90 | 123.285 | 6.342 | 95 | 164.490 | 19.068 | | | |
| 90 | 215.520 | 10.460 | 98 | 270 | 100 | | | | 95 | 569.190 | 66.323 | 96 | 2.205 | 288 | | | |
| 91 | 92.830 | 2.200 | | | | | | | | | | | | | | | |
| 92 | 2.401 | 48 | | | | | | | | | | | | | | | |
| 93 | 1.754 | 720 | | | | | | | | | | | | | | | |
| 94 | 600 | 145 | | | | | | | | | | | | | | | |
| 95 | 23.056 | 3.042 | | | | | | | | | | | | | | | |
| 96 | 589 | 28 | | | | | | | | | | | | | | | |
| 97 | 1.045 | 90 | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2008 | | | 2009 | | | 2010 | | | 2011 | | | 2012 | | | | | |
| FASIL | ÌTHALAT | ÌTHALAT | FASIL | ÌTHALAT | ÌTHALAT | FASIL | ÌTHALAT | ÌTHALAT | FASIL | ÌTHALAT | ÌTHALAT | FASIL | ÌTHALAT | ÌTHALAT | | | |
| NO | DOLAR | KG | NO | DOLAR | KG | NO | DOLAR | KG | NO | DOLAR | KG | NO | DOLAR | KG | | | |
| 3 | 7.258 | 1.230 | 1 | 122.215 | 3.817 | 1 | 145.526 | 5.733 | 1 | 237.681 | 6.939 | 1 | 17.729 | 475 | | | |
| 5 | 427.226 | 6.491 | 5 | 738.677 | 21.602 | 5 | 474.744 | 13.870 | 3 | 4.150 | 1.000 | 5 | 112.381 | 5.874 | | | |
| 15 | 333 | 2 | 15 | 299 | 200 | 21 | 524 | 18 | 5 | 708.400 | 16.116 | 12 | 20.072 | 2.530 | | | |
| 30 | 10.500 | 40 | 30 | 407 | 15 | 22 | 429 | 13 | 8 | 7.416 | 2.847 | 25 | 330 | 40 | | | |
| 32 | 176 | 5 | 32 | 93.486 | 15.027 | 27 | 621 | 2 | 25 | 3.759 | 2.870 | 32 | 45.760 | 4.300 | | | |
| 33 | 10.275 | 1.913 | 33 | 9.003 | 789 | 30 | 2.326 | 65 | 32 | 50.653 | 4.606 | 39 | 14.745 | 587 | | | |
| 38 | 550 | 130 | 34 | 168 | 5 | 32 | 3.614 | 500 | 33 | 3.287 | 125 | 40 | 13.519 | 439 | | | |

| | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|----|-----------|---------|----|-----------|---------|----|-----------|---------|----|-----------|---------|----|-----------|---------|--|--|--|
| 39 | 52.148 | 3.681 | 39 | 38.486 | 3.373 | 33 | 6.828 | 702 | 35 | 403 | 50 | 41 | 1.484.597 | 39.206 | | | |
| 40 | 311 | 4 | 41 | 906.772 | 25.746 | 35 | 185 | 25 | 38 | 28.080 | 4.800 | 42 | 264.534 | 2.260 | | | |
| 41 | 449.665 | 10.723 | 42 | 1.591.929 | 12.060 | 39 | 15.076 | 772 | 39 | 20.842 | 841 | 43 | 60.446 | 900 | | | |
| 42 | 889.293 | 11.522 | 44 | 31.386 | 7.943 | 40 | 329 | 6 | 40 | 373 | 3 | 44 | 16.270 | 3.152 | | | |
| 44 | 13.136 | 2.922 | 48 | 11.573 | 4.294 | 41 | 1.224.778 | 36.011 | 41 | 1.087.312 | 25.275 | 48 | 1.652 | 68 | | | |
| 48 | 885 | 109 | 49 | 2.829 | 294 | 42 | 1.141.964 | 17.153 | 42 | 2.681.443 | 15.842 | 49 | 1.526 | 162 | | | |
| 49 | 185 | 1 | 52 | 3.364.628 | 378.020 | 44 | 33.988 | 9.220 | 43 | 63.116 | 674 | 50 | 830 | 60 | | | |
| 52 | 535.395 | 57.191 | 54 | 707 | 160 | 50 | 6.107 | 206 | 44 | 3.574 | 921 | 52 | 1.965.584 | 180.711 | | | |
| 53 | 2.587 | 244 | 55 | 613.903 | 53.597 | 52 | 2.470.879 | 247.986 | 48 | 125 | 6 | 54 | 773 | 11 | | | |
| 54 | 3.551 | 419 | 57 | 2.422.217 | 47.576 | 54 | 317 | 7 | 49 | 1.544 | 68 | 55 | 55.237 | 3.518 | | | |
| 55 | 128.360 | 12.913 | 58 | 9.449 | 367 | 55 | 510.121 | 36.436 | 52 | 1.580.112 | 146.141 | 57 | 2.158.570 | 40.294 | | | |
| 56 | 1.841 | 26 | 61 | 560.483 | 19.783 | 56 | 770 | 14 | 53 | 834 | 69 | 58 | 41.277 | 952 | | | |
| 57 | 965.252 | 19.587 | 62 | 1.287.962 | 53.724 | 57 | 4.651.070 | 87.605 | 54 | 5.693 | 227 | 61 | 303.414 | 8.797 | | | |
| 58 | 22.619 | 198 | 63 | 11.035 | 1.523 | 58 | 10.272 | 102 | 55 | 238.276 | 14.606 | 62 | 1.378.403 | 50.095 | | | |
| 59 | 3.449 | 300 | 64 | 883 | 55 | 60 | 115 | 4 | 57 | 2.836.318 | 52.402 | 63 | 111.673 | 14.221 | | | |
| 60 | 283 | 16 | 65 | 258 | 84 | 61 | 261.775 | 9.484 | 58 | 34.004 | 118 | 64 | 3.846 | 72 | | | |
| 61 | 754.237 | 29.020 | 70 | 1.092 | 134 | 62 | 2.669.247 | 120.734 | 61 | 413.299 | 12.372 | 65 | 1.728 | 136 | | | |
| 62 | 2.427.352 | 119.653 | 71 | 12.214 | 234 | 63 | 20.017 | 2.717 | 62 | 2.034.454 | 82.907 | 70 | 7.163 | 850 | | | |
| 63 | 28.241 | 1.097 | 73 | 300 | 3 | 64 | 121 | 1 | 63 | 20.652 | 354 | 71 | 13.398 | 725 | | | |
| 64 | 165 | 4 | 76 | 836 | 335 | 65 | 1.185 | 73 | 65 | 194 | 5 | 73 | 11.772 | 206 | | | |
| 65 | 5.235 | 326 | 82 | 98.382 | 3.065 | 68 | 1.496 | 10 | 68 | 10.126 | 1.800 | 76 | 151.789 | 6.298 | | | |
| 66 | 282 | 30 | 83 | 195 | 52 | 70 | 16.450 | 1.338 | 70 | 4.268 | 1.050 | 82 | 124.300 | 4.148 | | | |
| 70 | 263 | 30 | 84 | 56.630 | 8.403 | 71 | 75.246 | 1.410 | 71 | 46.536 | 1.274 | 83 | 1.902 | 101 | | | |
| 71 | 12.938 | 214 | 85 | 10.184 | 381 | 73 | 1.016 | 40 | 73 | 1.438 | 49 | 84 | 2.905 | 561 | | | |
| 73 | 3.100 | 67 | 87 | 249 | 4 | 76 | 970 | 125 | 76 | 3.423 | 530 | 85 | 9.130 | 62 | | | |
| 82 | 169.654 | 4.930 | 90 | 983.222 | 20.979 | 82 | 197.542 | 5.911 | 82 | 298.490 | 9.911 | 87 | 3.039 | 300 | | | |
| 83 | 7.311 | 1.320 | 94 | 5.627 | 275 | 83 | 10.664 | 1.157 | 83 | 4.976 | 557 | 90 | 1.141.340 | 32.228 | | | |

| | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|----|---------|--------|----|--------|-------|----|-----------|--------|----|-----------|--------|----|---------|-------|--|--|--|
| 84 | 28.541 | 723 | 95 | 14.276 | 1.170 | 84 | 24.700 | 1.788 | 84 | 63.549 | 2.403 | 94 | 3.955 | 840 | | | |
| 85 | 13.570 | 177 | 96 | 6.991 | 764 | 85 | 6.026 | 168 | 85 | 5.510 | 103 | 95 | 143.280 | 8.973 | | | |
| 87 | 49.715 | 1.764 | 97 | 500 | 4 | 87 | 1.385 | 28 | 87 | 3.165 | 229 | 96 | 76.435 | 8.350 | | | |
| 90 | 971.629 | 23.436 | | | | 90 | 1.220.842 | 24.691 | 90 | 1.592.319 | 32.021 | 99 | 297.048 | 1.570 | | | |
| 95 | 88.456 | 5.734 | | | | 94 | 540 | 83 | 92 | 7.119 | 550 | | | | | | |
| 96 | 1.475 | 14 | | | | 95 | 107.449 | 8.819 | 95 | 79.303 | 5.271 | | | | | | |
| | | | | | | 96 | 17.598 | 2.046 | 96 | 2.339 | 29 | | | | | | |

Kaynak: T.C. Türkiye İstatistik Kurumu Başkanlığı Bilgi Dağıtım ve İletişim Daire Başkanlığı(bilgi@tuik.gov.tr), D-8 üyesi ülkelerden, havayoluyla gerçekleşmiş olan Türk ve yabancı bayrak ayrımında mevcut olan 2002-2012 yılları ithalat, ihracat bilgileri fasıl, miktar ve dolar bazında elektronik ortamda istatistiki bilgi talebi, Ali İbrahim Murat Aşkın'a kişisel e-posta (murataskin@gmail.com). (20 Mart 2013).

KAYNAKÇA

- Air Transport Action Group. The Economic and Social Benefits of Air Transport 2008. <http://www.atag.org> (22 Şubat 2013).
- Airbus, Global Market Forecast 2011-2030. France,2011.
- Akova, Yücel. T.C. Ekonomi Bakanlığı İhracat Genel Müdürlüğü. **Nijerya Bilgi Notu**. Ankara, Şubat 2012.
- Alkan, Mustafa ve Murat Erdal, **Lojistik ve Dış Ticaret Sözlüğü**, 2. Baskı, İstanbul: Utikad Yayını, Aralık 2007.
- Aras, Nil ve Gerede, Ender. (Ed.) **Ulaştırma Kavramı ve Önemi**. Ulaştırma Sistemleri (s.2-23). Eskişehir: Anadolu Üniversitesi Yayınları. 2012.
- Ateşgaoğlu, Ümit. SERKA Kalkınma Ajansı. **İran Ülke Raporu**. Ankara, Mayıs, 2002.
- Bayar, Sevilay. T.C. İhracatı Geliştirme Etüd Merkezi. **Endonezya Ülke Raporu**. Ankara, Nisan 2011.
- Başar, Ayşe Banu. (Ed.). **Dış Ticaret İşlemleri**. Birinci Baskı. Eskişehir: T.C. Anadolu Üniversitesi Yayını No: 2526. Haziran 2012.
- Boeing, Current Market Outlook, 2011-2030, 2011
- Cavcar, Mustafa (Ed.). **Turizm Ulaştırması**. 1. Baskı. Eskişehir: T.C. Anadolu Üniversitesi Yayını No:2763, Kasım 2012.
- D-8 Bülten. Yeni Bir Dünya, Endonezya. 20 Eylül 2008, <http://www.d8bulten.com> (15 Mart 2013).

- D-8 Organization for Economic Cooperation, Report Of The Fifth D-8 Working Group On Civil Aviation And Director Generals Meeting. Jakarta Endonezya, 8-9 Haziran 2011.
- D-8 Organization for Economic Cooperation. Minutes Of The D-8 Meeting Of Airlines Companies And DGCA. Antalya Türkiye, 26-27 Kasım 2010.
- D-8 Organization for Economic Cooperation. **Report Of The D-8 Airport Management And Operation Workhop And D-8 Industrial Cooperation Workhop.** İstanbul, 4-5 Nisan 2012.
- D-8 Organization for Economic Cooperation. **Report of The Meeting of D-8 Directors General of Civil Aviation.** Antalya Türkiye, 27-29 Haziran 2007.
- D-8 Organization for Economic Cooperation. **Report Of The Third D-8 Working Group On Civil Aviation And Director Generals' Meeting.** Bali Endonezya, 17-18 Haziran 2008.
- D-8 Organization for Economic Cooperation. **The Final Report Of The Second Meeting Of Directors General Of Civil Aviation Authorities.** İsfahan İran, 8- 10 Eylül 2007.
- D-8 Organization for Economic Cooperation, **D-8 15th. Anniversary Booklet.** İstanbul: D-8 Secretariat, 2012.
- Devlet Planlama Teşkilatı Müsteşarlığı Dokuzuncu Kalkınma Planı. **Havayolu Ulaşımı Özel İhtisas Komisyonu. Havayolu Ulaşımı Özel İhtisas Komisyonu Raporu.** Ankara,2006.
- Devlet Planlama Teşkilatı Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planı Ulaştırma Özel İhtisas Komisyonu. **Hava Yolu Ulaştırması Alt Komisyonu Raporu.** Ankara, 2001.
- Devlet Planlama Teşkilatı. Gelişmekte Olan Sekiz Ülke (D – 8) İşbirliği Alanları, Faaliyet ve Projeler. www.dpt.gov.tr (15 Mayıs 2013).
- Dış Ekonomik İlişkiler Kurulu, **Malezya Ülke Bülteni.** Ankara, Mart 2012.

Dış Ekonomik İlişkiler Kurulu. **Türk-Endonezya İş Konseyi Endonezya Ülke Bülteni**. Ankara, Kasım 2011.

Diplomat Atlas. “Dünyayı Değiştiren Kanal Süveyş Kanalı”. Sayı11, Mart 2011, ss.28-29.

Dünya Bülteni, Türkiye İle Pakistan Arasında Anlaşma, 22 Mayıs 2012, <http://www.dunyabülteni.net> (1 Mayıs 2013).

Erel, Can. “Hava Aracı Bakım, Onarım Ve Yenileme (Boy) Faaliyetlerinde Ulusal Çekicilik/Etkinliğin Artırılması Girişimleri”, **TMMOB Makina Mühendisleri Odası V. Ulusal Uçak, Havacılık Ve Uzay Mühendisliği Kurultayı**. Eskişehir: Anadolu Üniversitesi, 22-23 Mayıs 2009,ss.1-8.

Erhan, R., “Şehir İçi Ölümlü Kazaların Analizi”, **Doktora Tezi**. Gazi Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü,2004.

Gelişen 8 Ülke D-8, D-8 Üye Devletleri Arasında Tercihli Ticaret Anlaşması. **T.C. Resmi Gazete, Karar Sayısı: 2011/1681**. 22 Nisan 2011 Cuma.

Göktepe, Hülya. “Hava Taşımacılığı Sektöründe Rekabet Hukuku Kurallarının Uygulanması”, **Sosyal Bilimler Dergisi**, 2007/1, ss.213-240.

IATA, World Airline Transport Statistics (WATTS) 2010, 2011

International Monetary Fund, **World Economic Outlook**, Washington, Nisan 2013.

Kaya, Ergün vd., **Havaalanlarında Yap İşlet Devret Uygulamaları: Antalya ve Atatürk Havalimanlarındaki Uygulamaların Değerlendirilmesi**, Eskişehir: Anadolu Üniversitesi Yayınları No.1649, Sivil Havacılık Yüksekokulu Yayınları No.13, 2005.

KOPTEKİN, Merve; “Lojistiğin Tanımı ve Önemi”, **Logistical, İstanbul Üniversitesi Lojistik Kulübü Dergisi**, Sayı:1, 2004.

- Korul, Vildan ve Küçükönel, Hatice. ‘Türk Sivil Havacılık Sisteminin Yapısal Analizi’. **Ege Akademik Bakış**, Sayı: 1, Cilt: 3, 2003, ss.24-38.
- Köfteci, Sevil ve Haluk Gerçek. “Yük Taşımacılığında Taşıma Türü Seçimi İçin Lojistik Maliyetlere Dayalı İkili Lojit Model”, **İMO Teknik Dergi**. Cilt. 21, Sayı. 3, Temmuz 2010.
- Kurnaz, Kemal. “Üretim Merkezlerinden Hammadde Taşımacılığının Karayoluna Etkileri”, **Yüksek Lisans Tezi**. Gazi Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Ağustos 2007.
- Mevlana Kalkınma Ajansı Ar-Ge, **Bilim ve Teknoloji Teknik Komisyon Raporu 2023 Vizyon Raporu (Ulaştırma Sektörü)**. Konya, 2010.
- Oxford Economics. Economic Benefits from Air Transport in Egypt. Egypt Country Report. 2011. <http://www.oxfordeconomics.com> (22 Şubat 2013).
- Özenen, Cem Galip. “Havaalanı Yatırımlarında Özelleştirme Dünyadaki Uygulamalar Ve Türkiye İçin Öneriler” **Uzmanlık Tezi**. DPT, Ocak 2003.
- Özey, Ramazan. “D-8 Umudu”, **Altınoluk Dergisi**. Sayı: 134. Nisan 1997,ss.52-54.
- Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun, T.C. Resmi Gazete Karar Sayısı: 25997,18 Kasım 2005.
- T.C. Başbakanlık Dış Ticaret Müsteşarlığı İhracatı Geliştirme Etüd Merkezi, **Pakistan Ülke Raporu**. Ankara, Şubat 2011.
- T.C. Başbakanlık Kanunlar ve Kararlar Genel Müdürlüğü, **Türkiye Cumhuriyeti İle Mısır Arap Cumhuriyeti Arasında Bir Serbest Ticaret Alanı Tesis Eden Anlaşmanın Onaylanmasının Uygun Bulduğuna Dair Kanun Tasarısı ve Dışişleri Komisyon Raporu**. Ankara, 19 Haziran 2006.
- T.C. Ekonomi Bakanlığı Tahran Ticaret Müşavirliği. **İran İslam Cumhuriyeti Ülke Profili**. Aralık 2012.

- T.C. Ekonomi Bakanlığı, Gelişen Sekiz Ülke (D8). D-8 Tercihli Ticaret Sistemi. www.ekonomi.gov.tr (15 Mayıs 2013).
- T.C. Ekonomi Bakanlığı. Dış Ticaret İstatistikleri Veri Sorgulaması. <http://tuikapp.tuik.gov.tr/disticaretapp/menu.zul> (1 Mart 2013).
- T.C. Kuzeydoğu Anadolu Kalkınma Ajansı, **İran Pazar Araştırma Raporu**. Erzurum,2011.
- T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı Strateji Geliştirme Başkanlığı. 2000-2012 Yılı Sınır İstatistikleri. <http://www.ktbyatirimisletmeler.gov.tr/TR,9854/sinir-giris-cikis-istatistikleri.html> (1 Mart 2013).
- T.C. Malezya Büyükelçiliği Kuala Lumpur Ticaret Müşavirliği Ofisi. **Malezya 2008 Yılı Ülke Raporu**, Temmuz 2009.
- T.C. Malezya Büyükelçiliği Kuala Lumpur Ticaret Müşavirliği Ofisi. **Malezya 2009 Yılı Ülke Raporu**, Haziran 2010.
- T.C. Milli Eğitim Bakanlığı. **Ulaştırma Hizmetleri Lojistik Yönetimi**. Ankara, 2011.
- T.C. Milli Eğitim Bakanlığı. **Ulaştırma Hizmetleri Alanı Havayolu Taşımacılığı**. Ankara,2011.
- T.C. Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Basın Bülteni, “D-8 Ülkeleri, Türk Modeli Olarak Bilinen Yap İşlet Devret Modeline Hayran Kaldı...”. <http://www.shgm.gov.tr> (1 Mart 2013).
- T.C. Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü. **2011 Faaliyet Raporu**. Ankara, 2011.
- T.C. Tanıtma Genel Müdürlüğü, Pazar Raporları 2013. <http://www.tanitma.gov.tr> (15 Nisan 2013).
- T.C. Türkiye İstatistik Kurumu Başkanlığı Bilgi Dağıtım ve İletişim Daire Başkanlığı(bilgi@tuik.gov.tr). D-8 üyesi ülkelerden, havayoluyla gerçekleşmiş olan Türk ve yabancı bayrak ayrıntısında mevcut olan 2002-2012 yılları ithalat,

ihracat bilgileri fasıl, miktar ve dolar bazında elektronik ortamda istatistiki bilgi talebi, Ali İbrahim Murat Aşkın'a kişisel e-posta (murataskin@gmail.com). (20 Mart 2013).

T.C. Ulaştırma Bakanlığı 9. Ulaştırma Şurası. **Demiryolu Ulaştırması Komisyonu Raporu**. Ankara,1998.

T.C. Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı. **Faaliyet Raporu 2011**. Ankara, 30 Nisan 2012.

T.C. Ulaştırma Bakanlığı Strateji Geliştirme Başkanlığı. **2009 Yılı Faaliyet Raporu**, Ankara, Nisan 2010.

T.C. Ulaştırma Bakanlığı. **Türkiye Ulaşım ve İletişim Stratejisi Hedef 2023**. Ankara, 2009.

TAI'nin Sesi. "D-8 Havacılık Sanayi İşbirliği Çalıştayı Tusaş ve Tav Öncülüğünde İstanbul'da Gerçekleştirildi". Sayı: 93, Ankara Ofset, Mayıs 2012,s.22.

Tepe Akfen TAV Havalimanları Holding A.Ş.. TAV Havalimanları 2011 Faaliyet Raporu. <http://www.tavhavalimanlari.com.tr> (15 Şubat 2013).

The World Bank, Connecting to Compete Trade Logistics in the Global Economy. Washington, 2012. <http://www.worldbank.org> (1 Nisan 2013).

The World Bank, Transport in South Asia, Pakistan Transport Sector. <http://web.worldbank.org> (1 Mayıs 2013).

THY ve Mısır Havayolları'ndan Yeni Adımlar, Ocak 2009. <http://www.turkishairlines.com/tr-tr/skylife/2009/ocak/haberler/thy-ve-misir-havayollarindan-yeni-adimlar.aspx> (1 Mayıs 2013).

Ticari Hava Taşıma İşletmeleri Yönetmeliği (SHY-6A)'nde Değişiklik Yapılmasına Dair Yönetmelik, T.C. Resmi Gazete Karar Sayısı Sayı: 27879, 19 Mart 2011.

TÜBİTAK. **Vizyon 2023 Ulaştırma ve Turizm Paneli Rapor**. Ankara, Temmuz 2003.

Türk Hava Yolları, Yıllık Rapor 2012. 2013. <http://www.turkishairlines.com> (1Nisan 2013).

Türk Sivil Havacılık Kanunu. **T.C. Resmi Gazete, Karar Sayısı:18196**, 14 Ekim 1983

Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti İle Bangladeş Halk Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Diplomatik, Hizmet/Resmi Ve Hususi Pasaport Hamilleri İçin Vizelerin Karşılıklı Olarak Kaldırılmasına Dair Anlaşma, **T.C. Resmi Gazete, Karar Sayısı: 2012/3276**, 28 Haziran 2012 Perşembe.

Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Endonezya Cumhuriyeti Hükümeti Arasındaki Ekonomik ve Teknik İşbirliği Karma Komisyonu Altıncı Dönem Toplantısı Mutabakat Zaptı. **T.C. Resmi Gazete, Karar Sayısı: 2009/14561**, 19 Ocak 2009 Pazartesi.

Türkiye Cumhuriyeti-Malezya Ekonomik ve Ticaret Ortak Komitesi İkinci Dönem Toplantısı Mutabakat Zaptı. **T.C. Resmi Gazete, Karar Sayısı: 2008/13685**, 16 Haziran 2008 Pazartesi.

Türkiye İstatistik Kurumu Başkanlığı. **Turizm İstatistikleri 2011**, Türkiye İstatistik Kurumu Matbaası. Ankara, Haziran 2012

Türkiye İstatistik Kurumu Başkanlığı. **Ulaştırma İstatistikleri Özeti 2011**, Türkiye İstatistik Kurumu Matbaası. Ankara, Ekim 2012.

Türkiye İhracatçılar Meclisi, Sorunlar Aşılırsa, Nijerya'nın Çok Büyük Bir Potansiyeli Var. <http://www.tim.org.tr> (1 Mayıs 2013).

Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği. **Türkiye Sivil Havacılık Meclisi Sektör Raporu 2011**. Ankara: TOBB Yayınları, Nisan 2012.

Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği. **Türkiye Ulaştırma ve Lojistik Meclisi Sektör Raporu 2011**. Ankara: TOBB Yayınları, Haziran 2012.

Türkiye-Pakistan Turizm Karma Komisyonu, III. Dönem Toplantısı Protokolü, 14 Aralık 2006 Perşembe, **T.C. Resmî Gazete Karar Sayısı : 2006/11287**, 14 Aralık 2006 Perşembe.

TÜRSAB, İran Turizm Pazarı Raporu, Şubat 2010. <http://www.tursab.org.tr> (1 Nisan 2013)

İnternet Adresleri

http://www.tdk.gov.tr/index.php?option=com_bts&arama=kelime&guid=TDK.GTS.51e94a96e28ae3.53356009 (15 Mayıs 2013).

http://www.ekodialog.com/Konular/iktisatcilar/iyimser_klasik_fransiz_okulu.html (15 Ağustos 2013).

http://journals.manas.edu.kg/mjsr/oldarchives/Vol04_Issue07_2003/307.pdf (15 Ağustos 2013)

<http://www.turkishairlines.com/tr-tr/kurumsal/is-ortaklari/star-alliance> (1 Mart 2013).

<http://www.transport.com.tr/yaz64-220002-101,36@2200.html> (1 Mart 2013).

http://www.boeing.com/assets/images/commercial/cmo/images/cmo_overview_chart3_1rg.gif (1 Mart 2013).

http://www.ubak.gov.tr/BLSM_WIYS/UBAK/tr/Ana_Plan_Stratejisi/3Rapor/20100518_171220_204_1_64.pdf (17 Nisan 2013)

<http://www.dhmi.gov.tr/istatistik.aspx> (1 Nisan 2013).

<http://www.shgm.gov.tr/doc/hyi.xls> (1 Nisan 2013).

http://www.oib.gov.tr/portfoy/thy/thy_index.htm (20 Nisan 2013).

<http://www.sgairport.com/havaalani/tr/profil.asp> (20 Nisan 2013).

<http://dhmi.gov.tr/haberler.aspx?HaberID=256> (1 Mart 2013).

<http://www.tavhavalimanlari.com.tr> (15 Şubat 2013)

<http://www.habom.com.tr/> (30 Nisan 2013).

<http://www.mytechnic.aero/indextr.php#undefined> (30 Nisan 2013).

<http://www.habom.com.tr/> (30 Nisan 2013).

<http://web.shgm.gov.tr/kurumsal.php?page=bolgeselIsbirligi> (30 Nisan 2013).

http://www.zaman.com.tr/ekonomi_d-8-genel-sekreteri-musavi-konyada_2075112.html (7 Nisan 2013).

<http://yenisafak.com.tr/yorum-haber/d-8-islam-dunyasini-ayaga-kaldirir-21.12.2012-427791> (7 Nisan 2013).

<http://web.shgm.gov.tr/kurumsal.php?page=bolgeselIsbirligi> (26.04.2013).

http://web.shgm.gov.Tr/kurumsal.php?page=haberler&İd=1&haber_İd=146 (1 Şubat 2013).

http://web.shgm.gov.tr/kurumsal.php?page=haberler&id=1&haber_id=1466 (15 Mayıs 2013).

http://web.shgm.gov.tr/kurumsal.php?page=haberler&id=1&haber_id=1481 (15 Mayıs 2013).

http://web.shgm.gov.tr/kurumsal.php?page=haberler&id=1&haber_id=2426 (15 Mayıs 2013).

<http://web.shgm.gov.tr/kurumsal.php?page=projeler&id=9> (1 Nisan 2013).

http://web.shgm.gov.tr/kurumsal.php?page=haberler&id=1&haber_id=1481 (1 Nisan 2013).

http://web.shgm.gov.tr/kurumsal.php?page=haberler&id=1&haber_id=2180 (1 Nisan 2013).

<http://www.haberler.com/havacilik-calistayinda-d-8-ulkelerine-turkiye-yi-3507174-haberi/> (1 Şubat 2013).

<http://data.worldbank.org/country/bangladesh> (18 Nisan 2013).

<http://tuikapp.tuik.gov.tr/disticaretapp/menu.zul> (31 Mart 2013).

http://web.shgm.gov.tr/kurumsal.php?page=haberler&id=1&haber_id=1467 (31 Mart 2013).

http://web.shgm.gov.tr/kurumsal.php?page=haberler&id=1&haber_id=1264 (31 Mart 2013).

http://web.shgm.gov.tr/kurumsal.php?page=haberler&id=1&haber_id=76 (1 Şubat 2013).

http://web.shgm.gov.tr/kurumsal.php?page=haberler&id=1&haber_id=251 (1 Şubat 2013).

http://web.shgm.gov.tr/kurumsal.php?page=haberler&id=1&haber_id=2066 (31 Mart 2013).

<http://www.tursab.org.tr> (1 Nisan 2013).

http://web.shgm.gov.tr/kurumsal.php?page=haberler&id=1&haber_id=273 (31 Mart 2013).

<http://www.tanitma.gov.tr/Eklenti/4810,pazar-raporlari-2013.pdf?> (15 Nisan 2013).

<http://www.haber7.com/guncel/haber/381879-turkiye-ile-misir-arasinda-yeni-ucus-noktalari> (31 Mart 2013).

http://web.shgm.gov.tr/kurumsal.php?page=haberler&id=1&haber_id=1103 (31 Mart 2013).

<http://www.dunya.com/istanbuldan-hurghada-ve-sarm-el-seyhe-direkt-uculacak-167939h-p2.htm> (25 Mayıs 2013).

<http://ekonomi.haberturk.com/tatil/haber/783839-misir-turizminde-yeni-donem> (31 Mart 2013).

<http://www.turkishairlines.com/trcy/skylife/2009/ocak/haberler/thy-ve-misir-havayollarindan-yeni-adimlar.aspx> (31 Mart 2013).

<http://www.tim.org.tr/tr/aktuel-timden-haberler-sorunlar-asilirsa-njeryanin-cok-buyuk-bir-potansiyeli-var.html> (31 Mart 2013).

<http://www.mfa.gov.tr/turkiye-nijerya-federal-cumhuriyeti-siyasi-iliskileri.tr.mfa> (15 Şubat 2013).

http://web.shgm.gov.tr/kurumsal.php?page=haberler&id=1&haber_id=2535 (15 Şubat 2013).

http://www.deik.org.tr/496/PAK%C4%B0STAN_LA_YOL_HAR%C4%B0TASI_%C3%87%C4%B0Z%C4%B0LECEK.html (1 Nisan 2013).

http://web.shgm.gov.tr/kurumsal.php?page=haberler&id=1&haber_id=1682 (31 Mart 2013).

<http://www.dunyabulteni.net/?aType=haber&ArticleID=210827> (31 Mart 2013).

<http://tuikapp.tuik.gov.tr/disticaretapp/menu.zul> (02.04.2013).

http://www.zaman.com.tr/ekonomi_turkiye-pakistan-arasindaki-guzel-iliskiler-ekonomiye-de-yansimali_2005320.html (1 Nisan 2013).

http://businessbridges.tobb.org.tr/docs/GBBI_Sirket%20Davetiyesi%20ve%20bilgi%20seti-Ulastirma%20ve%20Lojistik-REV-TR.doc (1 Mayıs 2013).

http://www.milliyet.com.tr/Ekonomi/SonDakika.aspx?aType=SonDakika&ArticleID=1498609&Date=27.07.2012&Kategori=ekonomi&b=Endonezya,%2015%20yilin%20bu_yume%20rekorunu%20kirdi (31 Mart 2013).