



T.C.
TOKAT GAZIOSMANPAŞA ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ

**SİVİL HAVACILIK SEKTÖRÜNÜN TARİHSEL GELİŞİMİ VE
EKONOMİK KRİZLERİN HAVACILIK SEKTÖRÜNE ETKİLERİ**

Hazırlayan
Merve SUN

İktisat Anabilim Dalı
Yüksek Lisans Tezi

Danışman
Doç. Dr. Türker ŞİMŞEK

Tokat – 2019

BİLİMSEL ETİK SAYFASI

Tokat Gaziosmanpaşa Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü tez yazım kılavuzuna göre, Doç. Dr. Türker ŞİMŞEK danışmanlığında hazırlamış olduğum “Sivil Havacılık Sektörünün Tarihsel Gelişimi ve Ekonomik Krizlerin Havacılık Sektörüne Etkileri” adlı Yüksek Lisans tezimin bilimsel etik değerlere ve kurallara uygun, özgün bir çalışma olduğunu, aksinin tespit edilmesi halinde her türlü yasal yaptırımını kabul edeceğimi beyan ederim.

29/07/2019

Merve SUN

**SİVİL HAVACILIK SEKTÖRÜNÜN TARİHSEL GELİŞİMİ
VE EKONOMİK KRİZLERİN HAVACILIK
SEKTÖRÜNE ETKİLERİ**

Tezin Kabul Ediliş Tarihi: 29/07/2019

Jüri Üyeleri

İmzası

Başkan : Dr. Öğr. Üyesi Cem Kaan Arslan

Üye : Dr. Öğr. Üyesi Huseyin Temiz

Üye : Doç. Dr. Türker SİNGEK

Üye :







.....

Bu tez, Tokat Gaziosmanpaşa Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yönetim Kurulunun 27/06/2019 tarih ve 35-13 sayılı oturumunda belirlenen jüri tarafından kabul edilmiştir.

Enstitü Müdürü: Prof. Dr. İlhan EROĞLU



TEŞEKKÜR

Lisans ve yüksek lisans eğitimim boyunca yardım, bilgi ve tecrübeleriyle bana yol gösterici ve destek olan değerli danışman hocam sayın Doç. Dr. Türker Şimşek'e sonsuz teşekkür ve saygılarımı sunarım. Tez çalışmam boyunca benden yardımlarını ve desteklerini hiç eksik etmeyen değerli eşim Çağlar Sun'a teşekkürü bir borç bilirim. Ayrıca, çalışmalarım boyunca maddi ve manevi destekleriyle beni hiçbir zaman yalnız bırakmayan aileme sonsuz teşekkür ederim.



ÖZET

Teknolojinin hızla gelişmesiyle birlikte sivil havacılık sektörü de hızlı bir gelişim göstermektedir. Ticaretin gelişmesi ve uluslararası düzeye gelmesi, havayolunun daha hızlı ve güvenilir olması gibi nedenlerle hava yolu ulaşımının gelişmesine önem verilmiştir. Bu çalışmanın amacı; Dünyada ve Türkiye'de sivil havacılık sektörünün tarihsel gelişimini incelemek, mevcut durum, karşılaşılan sorunlar ve gelecek yıllardaki muhtemel durumları öngörmektir. Hava taşımacılığı sektörü küresel ekonomik gelişmelerle son derece yakın ilişkilidir. Ekonomik kriz ve hava taşımacılığı sektörü ile etkileşimi konusunda literatür taranmış ve konu ile ilgili yayın ve çalışmalar incelenmiştir. Bu çalışmada, ekonomik krizlerin dünya ekonomilerine ve Türkiye ekonomisine etkileri, ardından küresel hava taşımacılığı endüstrisine ve Türkiye'de hava taşımacılığı sektörüne etkileri değerlendirilmek suretiyle, genelden özele doğru bir yöntem izlenmiştir. Küresel finans krizlerin Türkiye'de hava taşımacılığı sektörüne etkileri; yolcu trafiği, yük trafiği ve uçak trafiği ile ticari hava taşımacılığı işletmelerinin seçilmiş finansal verileri ve Türk Hava Yolları Anonim Ortaklığı verileri aracılığıyla araştırılmıştır. Analiz ve değerlendirmeler neticesinde, küresel kriz döneminde Türkiye'de hava taşımacılığı sektörünün büyüme hızı düşse dahi, alınan önlemler, coğrafi ve bölgesel koşullar, demografik faktörler vs. nedeniyle sektörün küresel endüstrinin aksine büyümeye devam ettiği anlaşılmıştır.

Anahtar Kelimeler: Sivil Havacılık Sektörü, Türk Hava Yolları, Küresel Ekonomik Krizler, Hava Yolu Taşımacılığı.

ABSTRACT

The civil aviation sector is rapidly growing with the rapid development of technology. Growth of trade between countries and such as the fact that air transportation is safe and fast have increased the interest in air transportation. The purpose of this study is to examine the recent developments in the civil aviation sector in the world and in Turkey, to anticipate the current situation, the problems encountered and the possible future situations. Air transport industry is closely related to global economic developments. The literature on the economic crisis and the interaction with the air transport industry was searched and relevant publications and studies were examined. In this study a method followed from general to specific by evaluating firstly the effects of the global financial crisis on world economy and on Turkish economy and then on global air transport industry and on air transport industry in Turkey. The effects of the 2008 global financial crisis on air transport industry in Turkey were examined by way of passenger traffic, load traffic and air traffic indicators, selected financial indicators of commercial air transport operators and the data of Turkish Airlines Corporation operator. As a result of the analyzes and evaluations, it has been understood that even if the growth rate of the air transport industry in Turkey has decreased in the global crisis period, the industry continues to grow unlike the global industry thanks to measures taken, geographical and regional conditions, demographic factors etc.

Key Words: Civil Aviation Sector, Turkish Airlines, Global Financial Crisis, Airline Transport.

TABLOLAR LİSTESİ

<u>Tablo No</u>	<u>Sayfa</u>
Tablo 1.1: 1925-1935 Yılları Arasında Hava Kuvvetlerine Hediye Edilen Uçaklar	26
Tablo 2.1: Türk Hava Yolları'nın Filo Durumu	39
Tablo 2.2: Türk Hava Yolları'nın Personel Durumu	41
Tablo 2.3: Türk Hava Yolları'nın Trafik Durumu	42
Tablo 2.4: Türk Hava Yolları'nın Yurt İçi Trafik Durumu	43
Tablo 2.5: Türk Hava Yolları'nın Yurt Dışı Trafik Durumu	44
Tablo 2.6: Türk Hava Yolları Uçuş Ağı	46
Tablo 2.7: Tarifeli Dış Hat Seferleri	47
Tablo 3.1: Türkiye Ekonomisine Ait Seçilmiş Ekonomik Göstergeler	69
Tablo 3.2: Türk Hava Yolları Anonim Ortaklığı'nın Seçilmiş Göstergelerine İlişkin Veriler	75
Tablo 3.3: Yolcu Trafığı	80
Tablo 3.4: Türkiye'de Yolcu Trafığının Değişim Oranları	82
Tablo 3.5: Türkiye'de İç Hat, Dış Hat ve Toplam Yük Trafığı	84
Tablo 3.6: Türkiye'de Yük ve Kargo Trafığı Değişim Oranları	85
Tablo 3.7: Türkiye'de Toplam Uçak Trafığı	87
Tablo 3.8: Türkiye'de Uçak Trafığı Değişim Oranları	88

GRAFİKLER LİSTESİ

<u>Grafik No</u>	<u>Sayfa</u>
Grafik 3.1: Türkiye’de İç Hat, Dış Hat ve Toplam Yolcu Trafiği.....	81
Grafik 3.2: Türkiye’de İç Hat, Dış Hat ve Toplam Yük Trafiği.....	84
Grafik 3.3: İç Hat, Dış Hat ve Toplam Uçak Trafiği.....	87



RESİMLER LİSTESİ

<u>Resim No</u>	<u>Sayfa</u>
Resim 2.1: Posta ve Kargo Taşımacılığı-1	35
Resim 2.2: Posta ve Kargo Taşımacılığı-2	35



KISALTMALAR

AB	Avrupa Birliği
A.O	Anonim Ortaklığı
ABD	Amerika Birleşik Devletleri
DHMİ	Devlet Hava Meydanları İşletmesi
FAA	Federal Aviation Administration-ABD Federal Havacılık Kurulu
FED	Federal Reserve System – Amerikan Merkez Bankası
GSMH	Gayrisafi Milli Hasıla
GSYİH	Gayrisafi Yurtiçi Hasıla
IATA	International Air Transport Association – Uluslararası Hava Taşımacılığı Birliği
ICAO	International Civil Aviation Organization (Uluslararası Sivil Havacılık Organizasyonu)
IMF	International Monetary Fund – Uluslararası Para Fonu
İMKB	İstanbul Menkul Kıymetler Borsası
MB	Türkiye Cumhuriyet Merkez Bankası
OAPEC	Organization of Arap Petroleum Exporting Countries - Arap Petrol İhraç Eden Ülkeler Örgütü
OPEC	Organization of Petroleum Exporting Countries - Petrol İhraç Eden Ülkeler Örgütü
PLF	Passenger Load Factor - Yolcu Doluluk Oranı
RPK	Revenue Passenger Kilometres - Ücretli Yolcu Kilometre

RTK	Revenue Tonne Kilometres - Ücretli Ton Kilometre
SARS	Severe Acute Respiratory Syndrome - Şiddetli Akut Solunum Yolu Sendromu
SHGM	Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü
SSCB	Sovyet Sosyalist Cumhuriyetler Birliği
THY	Türk Hava Yolları
THK	Türk Hava Kurumu
TL	Türk Lirası
USD	United States Dollar – Amerikan Doları

İÇİNDEKİLER

Bilimsel Etik Sayfası	i
Teşekkür.....	iii
Özet.....	iv
Abstract.....	v
Tablolar Listesi	vi
Grafikler Listesi	vii
Resimler Listesi	viii
Kısaltmalar.....	ix
İçindekiler	xi
GİRİŞ	1
BÖLÜM 1: HAVA YOLU TAŞIMACILIĞI VE TARİHSEL GELİŞİMİ	3
1.1.Hava Yolu Taşımacılığının Tanımı	3
1.2. Hava Yolu Taşımacılığının Kapsamı ve Tarihsel Gelişimi	3
1.3.Uluslararası Sivil Havacılık Konvensiyonu (Chicago Sözleşmeleri)	6
1.4.Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü (ICAO)	6
1.4.1.ICAO'nun Yapısı	7
1.4.2.Türkiye-ICAO ilişkileri	8
1.5. Uluslararası Hava Taşımacılığı Birliği (IATA)	9
1.6.Türk Havacılık Tarihine Genel Bir Bakış	10
1.7.Türk Havacılığının Doğuşu	13
1.8.Türk Hava Kuvvetleri'nin Kuruluşu	16
1.9.Trablusgarp Savaşı'nda Türk Havacılığı	17
1.10.Balkan Savaşlarında Türk Havacılığı	18
1.11.Birinci Dünya Savaşı'nda Türk Havacılığı.....	20
1.12.1918-1923 Yılları Arasında Türk Hava Kuvvetleri.....	21
1.13.Cumhuriyetin İlanından Sonra Türk Havacılığında Yaşanan Gelişmeler	24
1.14.Türk Hava Kurumu ve Türkkuşu.....	28
BÖLÜM 2: TÜRK HAVA YOLLARI	32
2.1.Türk Hava Yollarına Giden Yolda Atılan İlk Adımlar.....	32
2.2.Türk Hava Postaları Adlı Şirketin Kuruluşu.....	34
2.3.Hava Yolları Devlet İşletme İdaresinin Kuruluşu	36

2.4.Uçak Alımı.....	36
2.5.Tarifeli Yolcu Seferlerine Başlanması.....	37
2.6.Günümüzde Türk Hava Yolları	38
2.6.1.Uçak ve Personel Durumu	39
2.6.2.Yolcu Sayısı	41
2.6.3. Uçuş Noktaları	46
2.7. Literatür Taraması.....	48
BÖLÜM 3: EKONOMİK KRİZLERİN HAVACILIK SEKTÖRÜNE ETKİLERİ	
.....	53
3.1.Ekonomik Kriz Kavramı.....	53
3.2.Ekonomik Kriz Türleri.....	54
3.2.1.Para Krizleri	54
3.2.2.Bankacılık Krizleri.....	55
3.2.3.Dış Borç Krizleri.....	56
3.2.4.Sistematik Finansal Krizleri.....	56
3.3.Tarihsel Süreçte Yaşanan Ekonomik Krizler.....	57
3.3.1.1929 Ekonomik Krizi (Büyük Buhran) ve Havacılık Sektörüne Etkisi.....	59
3.3.2.Petrol Krizleri ve Havacılık Sektörüne Etkileri	61
3.3.3.1990'lı Yıllar: Küresel Ekonomik Krizler Dönemi	63
3.3.4.Türkiye'de Yaşanan Ekonomik Krizler ve Havacılık Sektörüne Etkileri	66
3.3.5.2008 Küresel Ekonomik Krizi ve Havacılık Sektörüne Etkileri.....	72
3.4. Türkiye'de Ekonomik Krizlerin Havayolu Taşımacılığına Yansımaları.....	76
SONUÇ	91
KAYNAKLAR	96
ÖZGEÇMİŞ	111

GİRİŞ

20. yüzyıldan itibaren hızlı bir şekilde gelişim gösteren havacılık sektörü, taşımacılık sektöründe kayda değer bir paya sahip hale gelmiştir. İnsanlar hava taşımacılığını genellikle hızlı, güvenli ve rahat olduğu için diğer ulaşım araçlarına göre daha sıklıkla kullanmaktadırlar. Sektördeki firmalar ise, yolculara daha iyi ve daha kaliteli hizmet verebilmek için çalışmalarını sürdürmektedirler.

Havacılık sektörü, ülkelerin ekonomisinin, turizminin, kültürel faaliyetlerinin, ticaretlerinin gelişimi açısından büyük önem arz etmektedir. Ülkemizde havayolu firmalarının artması ve sefer sayılarının da artmasıyla birlikte sektör daha da gelişmiştir. Günümüzde birçok ilde havalimanı bulunmaktadır ve erken bilet alımları, yapılan promosyonlar ile birlikte fiyatlar karayolu ulaşımının fiyatlarına yakın olunca, havacılık sektörü daha yaygın kullanılmaya başlanmıştır.

Hava taşımacılığı, küresel ekonomik, siyasi, sosyal gelişmelerin etkilerine açık bir sektör olup, bu bakımdan bünyesinde barındırdığı stratejik, operasyonel, finansal risklere ilave olarak dışsal risklere de maruz kalmaktadır. Dışsal risklerin ortaya çıkarabileceği zararların boyutlarının öngörülmesi ve önlem alınması, diğer risklere göre daha güçtür. Söz konusu dış etkenlerin en önemlilerinden birisi ekonomik krizlerdir ve küreselleşme ile birlikte ekonomik krizlerin bulaşıcılığı artmıştır. Dünyanın bir yerinde ortaya çıkan bir sorun, hemen her köşesine hızla yayılabilmektedir. Ekonomik krizler özellikle, küreselleşmeyle birlikte 1980'li yıllarda hızla yayılmaya başlamıştır.

Türkiye kuruluşundan günümüze kadar ekonomik olarak değişik dönemlerde krizler yaşamıştır. Bu krizlerden en etkili olanları; tüm dünyada etkili olan 1929 Büyük Dünya Buhranı, 1973 Petrol Krizleri, 1994 Krizi ve 2008 küresel mali krizidir. Bir kısmı ise, Türkiye'nin ekonomik yapısından kaynaklanmıştır. 1980, 1994, 2000 ve 2001'de yaşanan krizler örnek olarak gösterilebilir. Kasım 2000 ve Şubat 2001'de yaşanan krizler Türkiye'nin yaşadığı, ekonomik ve sosyal yıkımları ve sonuçları en ağır olan iki büyük ekonomik krizin yaşanmasına neden olmuştur.

2007 yılında ABD mortgage piyasasında ortaya çıkan finansal kriz, 2008 yılında küresel bir krize dönüşmüş ve birçok sektörde etkilerini göstermiştir. 2008 finansal krizinin küresel hava taşımacılığı endüstrisine en temel etkileri, yolcu ve yük talebinde durgunluk, hava trafiğinin azalması, kapasite azaltımı ve yatırımların azalması, yakıt fiyatlarındaki yükseliş nedeniyle operasyonel maliyetlerin artması, karlılığın azalması, istihdam kayıpları, hava taşımacılığı endüstrisinde iş modellerinin değişmesi olmuştur.

Bu çalışmada, dünya havacılık tarihine genel bir bakış yapıldıktan sonra, Türkiye’de sivil havacılık sektörü tarihsel ve ekonomik açıdan ele alınmış ve ekonomik krizlerin sektörü nasıl etkilediği detaylı bir şekilde incelenmiştir.

Bu kapsamda, birinci bölümde, hava yolu taşımacılığının kapsamı ve tarihsel gelişimi geniş bir çerçevede ele alınmıştır. Havacılık sektörünün Dünya’da ve Türkiye’deki görünümü incelenmiştir. Türkiye’de havacılık sektörünün doğuşuna ve tarihsel süreçte nasıl gelişme gösterdiğine değinilmiştir. Birinci dünya savaşında havacılık, Cumhuriyet döneminde havacılık gibi dönemsel süreçler kapsamlı bir şekilde incelenmiştir. İkinci bölümde, Türk sivil havacılığında önemli bir yeri olan Türk Hava Yolları’nın tarihsel gelişimi ile dünya hava yolu taşımacılığındaki konumu incelenmiştir. Çalışmanın üçüncü ve son bölümünde ise, öncelikle ekonomik krizler ve bu krizlerin türleri üzerinde durulup, tarihteki bazı ekonomik krizler hakkında incelemelerde bulunulmuştur. Daha sonra ise ekonomik krizlerin havacılık sektörüne etkileri incelenmiş ve küresel krizin Türkiye’de hava taşımacılığı sektörüne etkileri, yolcu, yük ve uçak trafiği değerleri ile havayolu işletmelerinin finansal verilerinin bir önceki yıla göre değişimini gösteren karşılaştırmalı yatay analiz yoluyla incelenmiştir. Buna ilaveten 2008 küresel kriz döneminde halka açık tek havayolu işletmesi olan Türk Hava Yolları Anonim Ortaklığı örneği üzerinden krizin Türkiye’de hava taşımacılığı sektöründe diğer göstergelere etkileri incelenmiş ve çalışmaya son verilmiştir.

BÖLÜM 1

HAVA YOLU TAŞIMACILIĞI VE TARİHSEL GELİŞİMİ

Hava yolu ulaşımı diğer ulaşım türlerine göre, hızlı ve konforlu olması nedeniyle büyük avantaj sağlamaktadır. Hava yolu ulaşımındaki fiyatların, karayolu ulaşımının fiyatlarına yakın olması da sektörün tercih edilme nedenlerindedir. Günümüzde havaalanlarının artması ve birçok havayolu işletmesinin faaliyet göstermesi sektörü daha da geliştirmiştir. Bu bölümde öncelikle, hava yolu taşımacılığının tanımı, kapsamı ve dünya genelindeki gelişiminden bahsedilmiştir. Sonrada, Türkiye'deki hava yolu taşımacılığı kapsamlı bir şekilde incelenmiştir.

1.1.HAVA YOLU TAŞIMACILIĞI TANIMI

Hava yolu taşımacılığın tanımı; hava araçlarıyla, ticari bir amaç güderek, yolcu, yük ve postanın taşınması olarak belirtilmiştir. Havayolu işletmelerinin yelpazesi oldukça geniştir. Havacılık sektöründe bazı işletmelerin filoları yüzlerce uçaktan oluşurken, bazılarının filosunu yalnızca bir uçak oluşturur. Sektörde günde yüzlerce sefer yapan işletmeler de vardır, dönemsel olarak sefer yapanlar da vardır. Havacılık sektörü sayesinde, şehirlere, ülkelere ve hatta kıtalara ulaşmak mümkündür (Mishkin, 2001: 25).

Hava yolu sektörünün, yolcu ve yük taşımacılığı hizmetlerinin dışında, ekonomik büyüme ve gelişmeye de katkısı oldukça fazladır. Hava yolu sektörü oldukça önemli bir sektör olup, bireylerin günlük yaşamlarını, sosyal yaşamlarını, diğer ülkelerle olan ilişkilerini hem ekonomik hem politik yönden etkilemektedir (Taylor, 2009: 16)

1.2.HAVA YOLU TAŞIMACILIĞI KAPSAMI VE TARİHSEL GELİŞİMİ

İnsanların, yük ve postaların, bazı araçlar aracılığıyla taşınması olarak tanımlanan ulaştırma, geçmişe bakıldığında yalnızca hangi araçlarla taşıma yapıldığı değil, nereden nereye taşındığı ve hangi sistemlerin kullanıldığı açısından da oldukça geniş bir çerçeve içinde yer almaktadır (Şengür, 2004: 28).

Ulaşım sektörünün tarihinde yaşanan bazı dönüm noktaları vardır ve bunlardan en önemlisi, motorun icat edilmesidir. Motorun icadı sayesinde 17 Kasım 1903 yılında Wright kardeşler ilk defa bir uçuş gerçekleştirmişlerdir. Ve bu uçuş oldukça önem arz etmektedir. Bu uçuştan sonra insanların uçması mümkün hale gelmiş, ilk etapta hep bireysel uçuşlar yapılmış fakat Birinci Dünya Savaşı sırasında uçaklar askeri amaçlı kullanılmaya başlanmıştır. Uçağı savaşlarda kullanan ülkeler çok avantaj sağlamış ve İkinci Dünya Savaşında da kullanılmaya başlanmasıyla birlikte uçaklar özellik açısından geliştirilmiştir. Bu gelişmelerden sonra uçaklar, yalnızca savaşlarda değil sivil taşımacılıkta da kullanılmıştır. Talebin artmasıyla birlikte ülkeler havacılık sektörüne gün geçtikçe daha fazla önem vermişlerdir. Özellik hızı ve rahatlığı açısından büyük kolaylık sağlayan havayolu taşımacılığında, uçakların hızında, kapasitesinde ve tiplerinde her geçen gün yenilikler meydana gelmekte, yine aynı şekilde havaalanlarının donanım ve kapasiteleri de her geçen gün arttırılmaktadır (Yalçın, 2009: 17).

Havacılık sektörü; ekonomi ve politika açısından ve aynı zamanda çevre faktörleri açısından önemli bir yere sahip olmakla birlikte, dünya genelinde meydana gelen salgın hastalıklardan, yaşanan siyasi ve ekonomik krizlerden ciddi bir şekilde etkilenmektedir. Türkiye'nin coğrafi açıdan merkezi bir konumda olması ve iki kıtayı birbirine bağlaması, ulaşım sektörünün gelişmesinde önemli bir rol oynamaktadır (Bakırcı, 2012: 343).

Türkiye'de Havacılığın tarihine bakıldığında; dünyadaki gelişime ayak uydurmuş olduğu görülmektedir. Osmanlı Devleti, Trablusgarp Savaşında hava saldırılarına uğradıktan sonra ilk defa askeri alanda havacılığa yönelmiş olup bu konuda çalışmalar yapmaya başlamıştır (TÜSİAD, 2007:170). Cumhuriyetin ilanından sonra, 1925'de "Türk Tayyare Cemiyeti" kurulmuş ve havacılık çalışmalarına devam edilmiştir. 1933 yılında "Hava Yolları Devlet İşletmesi" kurularak bu işletmeye sivil havayollarının kurulup taşıma yapmasını sağlama görevi verilmiştir. Bu gelişmelerden sonra sivil hava taşımacılığı gerçek anlamda başlamıştır. Askeri amaçla kullanılan uçaklar yolcu ve yük uçağına dönüştürülüp, taşımacılığın başlanması sağlanmıştır. Aynı sene içerisinde, "Türk Hava Postaları" kurulup, ilk kez sivil hava taşımacılığı 5 uçaktan oluşan bir filoyla resmen başlamıştır (Ulaştırma Bakanlığı, 2009: 17). 1938 yılında "Havayolları Devlet İşletmesi", "Devlet Hava Yolları Umum Müdürlüğü" adını almış

ve 1943 yılında Ulaştırma Bakanlığı'na bağlanarak çalışmalarını sürdürmüştür (DHMI, 2009: 16).

Dünya genelinde sivil havacılık sektörü hızlı bir şekilde gelişmiş ve hızla büyümüştür. Bununla birlikte, uluslararası genel havacılık kurallarına uymak zorlaşmış ve Türkiye'de sivil havacılık faaliyetlerini düzenlemek ve denetlemek için bir kuruma ihtiyaç duyulmuştur. Bunun sonucunda, "Sivil Havacılık Dairesi Başkanlığı" kurulmuştur (Ulaştırma Bakanlığı, 2009: 17). 1950'li yıllardan itibaren sivil havacılık sektörünün hızla gelişmesi, havalimanlarının ve taşıma işletmelerin yalnızca bir kurum aracılığıyla yürütülmesi zor hale gelmiş ve bu hizmetlerin ayrı kuruluşlar tarafından yönetilmesi kararlaştırılmıştır. Bu çalışmalardan sonra, taşıma hizmeti, "Türk Hava Yolları Kurumu" na devredilmiş, havaalanları ise "Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü" tarafından yönetilmeye başlanmıştır. (DHMI, 2009: 16).

Tüm bu gelişmelerden sonra, Türkiye'de havacılık sektörü daha hızlı bir şekilde gelişmeye başlamış ve uçak sayıları, havalimanı sayıları ve yolcu sayılarında da artış gözlemlenmiştir. Bu gelişmelerden sonra Türkiye'de, ticari açıdan ilk uçuş 1933'de İstanbul Eskişehir-Ankara hattında gerçekleşmiştir (Taşlıgil, 1997: 90).

Sivil havacılık sektörü, İkinci Dünya Savaşı'ndan sonra hızlı bir gelişim süreci içine girmiş ve yeni havalimanları açılmış, uçaklar daha modern hale getirilmiş, gelişmeler hızlı bir şekilde artmaya devam etmiştir (Korul ve Küçükönel, 2003: 24-38).

1983'de Sivil Havacılık Kanunu'nun yürürlüğe girmesiyle birlikte Türkiye'de özel havayolu şirketlerinin kurulmasının önü açılmıştır. Havacılık sektörü serbestleşerek özel hava yolları faaliyete başlamıştır. Bu kanun yürürlüğe girdikten sonra, havayolu işletmelerinin yolcu sayıları ve koltuk kapasitelerinde artışlar olmuş ve pazar paylarında da ciddi derece de artışlar gözlemlenmiştir. Günümüzde 15 havayolu firması faaliyette olup içlerinden bir tanesi devlete ait iken, diğer firmalar ise özel şirketlere aittirler (SHGM, 2018). Rekabet artışından sonra THY, hizmet kalitesini arttırmak için çalışmalar başlatmış ve sadece yurt içi değil, yurt dışı uçuşlar için de çalışmalarda bulunmuştur. Serbestleşme süreci başladığında, ülkemizde havaalanlarının daha kaliteli hizmet verebilmesi için çalışmalar artırılmıştır. Yeni illerde havaalanları inşaatları

başlamıştır. 1986 yılında ise askeri havaalanları sivil hava ulaşımının kullanımına açılmıştır (Gökırmak,2014: 3).

1980’li yılların sonuna doğru özel havayolu şirketlerinin faaliyet göstermeye başlaması, Türkiye’de havayolu ulaşımının gelişmesini sağlamış ancak esas gelişme, 2003 yılında Ulaştırma Bakanlığı tarafından başlatılan “Bölgesel Havacılık Projesi”yle gerçekleşmiştir. “Her Türk vatandaşı hayatında en az bir kez uçağa binecektir” sloganıyla öne çıkan proje kapsamında, havaalanı ücretlerinde indirimler yapılması, yolcu biletlerinde özel işlem ve eğitime katkı paylarının kaldırılması gibi çalışmalar, özellikle iç hat taşımacılığında hızlı gelişmelerin yaşanmasına zemin hazırlamıştır (Ulaştırma Bakanlığı, 2009).

1.3.ULUSLARARASI SİVİL HAVACILIK KONVENSİYONU (CHICAGO SÖZLEŞMELERİ)

İlk balon uçuşu gerçekleştikten sonra, havacılık ile ilgili kurallar oluşturulmaya başlanmış ve bu kurallar önce sözleşme şeklinde olup daha sonra hukuki kurallar haline dönüştürülmüştür. Hava hukukunu uluslararası bir düzenleme haline getiren sözleşme Chicago Sözleşmesi’dir. Günümüzde de varlığını sürdüren bu sözleşmenin 190 üye ülkesi vardır (Kılınç, 2011: 41-42).

Devletlerin, sivil havacılık üzerindeki yetkileri, politik nedenler veya uluslararası bazı kuruluşlarının yaptıkları baskılar nedeniyle kötüye kullanılabilir. Bunu engellemek için Chicago Sözleşmesi; üye devletlerin sivil havacılığı sözleşmenin amaçlarından farklı bir amaçla kullanamayacağını açıkça belirtmiştir (Kılınç, 2011: 47).

1.4.ULUSLARARASI SİVİL HAVACILIK ÖRGÜTÜ (ICAO)

Chicago Konvansiyonu’na (7Aralık 1944) imza atan 52 ülke tarafından Birleşmiş Milletler kuruluş kararnamesinin 43. maddesine dayanarak, 4 Nisan 1947 tarihinde ICAO kurulmuştur. Aynı yılın Ekim ayında ise, Birleşmiş Milletler’in yasal havacılık organı olarak kabul edilmiştir. Merkezi Kanada Montreal’dedir. Ayrıca Bangkok, Kahire, Dakar, Lima, Mexico City, Paris ve Nairobi’de 7 bölge ofisi bulunmaktadır (Dışişleri Bakanlığı, 2011).

Temel amacı uluslararası sivil havacılık sisteminin güvenli, düzenli ve ekonomik bir şekilde yapılanmasını, büyümesini ve devamını sağlamak olan ICAO halen dünyanın en geniş kapsamlı ve en üst düzeyde sivil havacılık örgütüdür (Dışişleri Bakanlığı, 2011).

ICAO'nun amaç ve hedeflerini ana hatları ile aşağıdaki biçimde özetlemek mümkündür:

- Sivil havacılığın uluslararası bağlamda ve küresel ölçekte güvenli ve düzenli gelişimini sağlamak,
- Uçuş emniyetini geliştirmek,
- Uçuş ve havaalanı güvenliğinin sağlanmasına destek olmak,
- Hava araçlarının barışsever amaçlar için yapım ve işletimlerini desteklemek,
- Daha etkin uluslararası sivil havacılık için havayolları, havaalanları ve hava seyrüsefer tesislerinin gelişimini sağlamak,
- Güvenli, düzenli ve ekonomik hava taşımacılığının küresel gereksinimlerini karşılamak,
- Haksız rekabetin yol açabileceği israfı önlemek,
- Taraf ülkelerin haklarını tam olarak korumak ve ülkelere uluslararası havayolu işletmeciliği konusunda fırsat eşitliği sağlamak, taraf ülkeler arasında ayrımcılık yapmamak,
- Uluslararası sivil havacılığı ilgilendiren tüm konuların gelişimi ve yenilenmesi için çaba göstermek (ICAO, 2011).

1.4.1.ICAO'nun Yapısı

Genel Kurulda, tüm üyelerin bir oy hakkı olup, tüm üyelerin katılımıyla birlikte üç yılda bir olmak üzere toplanılır. Sözleşmede aksi belirtilmediği sürece kararlar oy çokluğuyla alınır. Toplantılarda ICAO'nun; ekonomi, teknik ve hukuk gibi tüm alanlardaki çalışmaları incelenerek, yeni çalışmalar planlanmaktadır (Dışişleri Bakanlığı, 2011).

Örgütte yasama ve yürütmeden Konsey sorumlu olup, Genel Kurul'un daimi bir organı olma özelliğini taşır. Konsey Başkanlığında, Roberto Kobeh Gonzalez (Meksika)

bulunmaktadır. Konsey Başkanından sonra 2. Sırada yer alan ICAO Genel Sekreteri, Örgüt Sekretaryasının yönetiminden sorumludur. Şu anda Genel Sekreterlik görevini Raymond Benjamin (Fransa) yürütmektedir. Sekretarya bünyesinde; Hava Seyrüsefer (ANB), Hava Taşımacılığı (ATB), Hukuk (LB), Teknik İş birliği (TCB) ile İdari ve Hizmetler Büroları (ADB) olmak üzere beş ana birim bulunmaktadır (Milde, 2008: 129).

Hava Seyrüsefer Komisyonu (ANC), Hava Taşımacılığı, Teknik İşbirliği, Hava Seyrüsefer Hizmetleri Ortak Destek, İdari İşler, Mali, Yasadışı Müdahale, Edward Warner (ICAO Konseyi ilk Başkanı – 1945 – 57), Hukuk ve Sivil Havacılık Çevre Koruma Komiteleri de Konseye karşı sorumlu birimleri oluşturmaktadır (Dışişleri Bakanlığı, 2011).

1.4.2. Türkiye-ICAO ilişkileri

Türkiye 1947 yılındaki ilk ICAO Genel Kurulunda, üç yıllığına üye seçilmiş, 1977, 1980 ve 1983 yıllarında ülkemizin adaylığı ise oyların bölünmesi nedeniyle olumlu sonuçlanamamıştır. 1970’li yıllardan itibaren sivil havacılık alanında bazı siyasi kaynaklı sorunlar yaşanmıştır. Sivil havacılığın uluslararası düzeyde önemi artmış ve bu alanda Türkiye’de de gelişmeler kaydedilmiştir. Ve ileriye dönük çalışmalar hızlanmıştır. Tüm bu gelişmelerden sonra 1978’de Ottawa Büyükelçiliğinde bir büro kurulup, ICAO işlerini yürütmek için görevlendirilen bu büro 1990’da Daimi Temsilcilik seviyesine yükselmiştir (Dışişleri Bakanlığı, 2011).

Türkiye, Örgütün Konseyinde yalnızca gözlemci konumunda yer almakta olup, Konsey ve Komite toplantılarını izleyebilmekte fakat görüşme ve oylamalara katılamamaktadır. Yalnızca Türkiye’yi ilgilendiren meselelerde söz hakkı vardır. ICAO’nun Hava Seyrüsefer Komisyonu (ANC) organında ise Türkiye yine gözlemci konumundadır ve bu defa görüşmelere katılma hakkımız bulunmakta olup, oylamalara katılma hakkımız yoktur (Çağa, 1963: 97).

Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü (ICAO), 1947’den beri havacılık sektöründe uluslararası düzeyde ciddi gelişmeler göstermiştir. Temel amacı, uçuş emniyeti (safety) ve güvenliğini (security) sağlamak için uluslararası kurallar ve şartlar düzenleyerek,

havacılık kurallarının tüm ülkelerde uygulanmasını sağlamaktır. ICAO'nun düzenlediği kurallara uyulmaması ve devletler arasında uyuşmazlıkların oluşması durumunda, anlaşmazlık yaşayan ülkelerden biri yargıya başvurarak durumun çözüme kavuşmasını sağlayabilir (Milde, 2008: 122).

Sivil havacılık sektörünün emniyetini ve güvenliğini sağlamak için hazırlanan kurallar, yalnızca ICAO tarafından belirlenmektedir ve bu kuralların denetimi ise, örgütün kendi içinde belirlediği şekilde yapılmaktadır. Ülkelerden bu kurallara uymayan olması durumunda, o ülkeye uçuşların kaldırılması söz konusu olmaktadır. Bu durumda hem havacılık sektörü açısından hem de ekonomik açıdan olumsuzluk yaratacağından, üye devletler ICAO kurallarına son derece önem vermektedirler (ICAO, 2011).

1.5.ULULARASI HAVA TAŞIMACILIĞI BİRLİĞİ (IATA)

IATA (International Air Transport Association, Uluslararası Hava Taşımacılığı Birliği), sadece havayolu şirketlerinin üye olabildiği, uluslararası bir ticaret kuruluşudur. IATA, emniyetli, güvenli ve ekonomik hava ulaşımını sağlayabilmek amacıyla havayolları arası bir kuruluş olarak 1945 yılında Havana, Küba'da kurulmuştur. Merkezleri Montreal ve Cenevre'dedir. IATA, 31 ülkeden 57 üyeye kurulmuştur ve halen 140 ülkeden 270 üyesi vardır (Kozlu, 2011: 49)

IATA'nın amaçlarından en önemlisi, havayolu hizmetlerini geliştirmek ve maliyetlerin azaltılmasını sağlamaktır. IATA'nın görevi 1960 ve 1970'li yıllarda ortaya çıkan; yolcu ücretleri, havaalanı kullanımı ve hava seyrüsefer hizmetlerinin ücretlerini minimum hale getirmek ve bu ücretlerin sadece gerektiği gibi tesisler için alınmasını sağlamaktır (Sherman, 2000 : 67).

Günümüzde dünya genelinde 81 bin IATA acentesi ve IATA'nın sağladığı acente eğitim kurslarına katılan 135 bin öğrenci bulunmaktadır. IATA'nın önümüzdeki yıllarda en aktif olacağı alanlar arasında uçuş emniyeti, uçak ve alanların teröre karşı korunması, yakıt tasarrufu, çevre koruması (ses ve egzoz gazları), verimlilik artışı, elektronik biletleme ve insan kaynaklarının eğitimi sayabiliriz (IATA, 2019).

1.6.TÜRK HAVACILIK TARİHİNE GENEL BİR BAKIŞ

Osmanlı Döneminde; “Bin fen sahibi insan” anlamında “Hezarfen” lakabıyla anılan Ahmet Çelebi, Türk havacılık tarihinde olduğu gibi, Dünya Havacılık tarihinde de ilk uçan insan unvanına sahiptir. 1630 yılında kendi icadı olan kanatlarla Galata Kulesi’nden atlayarak Boğaz’ı geçip Üsküdar’da Doğancılar’a inmeyi başarmıştı. Bu olay, İstanbul halkı ve Sultan IV. Murat tarafından Sarayburnu’nda, Sinan Paşa Köşkünden izlenmişti (Adıgüzel, 2003: 17).

Sultan IV. Murat devri, Hezarfen Ahmet Çelebi’den sonra, Lagarî Hasan Çelebi isimli bir mucidin 1633 yılında roketli bir gösterisine sahne olur. Hasan Çelebi, Kaya Sultan’ın yaş gününde, mucidi olduğu ve 64 kg’lık barutla dolu 7 fişekli roketle Sarayburnu açıklarından havalanarak, ilkel bir paraşütle Sinan Paşa Köşkü önünde denize inmeyi başarır (Yalçın, 2009: 21).

İlk uçan insan Hezârfen Ahmet Çelebi’nin başarılı denemesinden 270 yıl sonra bilim dünyası, uçmayı başaran Amerikalı Orville ve Wilbur Wright kardeşlerin, 17 Aralık 1903’teki çalışmalarına tanıklık edecektir. Osmanlı tarihinde havacılıkla ilgili misallerin yenisini görmek için XX. Yüzyılın başını beklemek gerekecektir (Kansu, 1971: 93).

İkinci Meşrutiyetten sonra (1910), dünyada ve Osmanlı ülkesinde havacılık alanındaki gelişmeler hız kazanmıştır. Fransa’ya havacılık ve uçuş eğitimi almak üzere subaylar gönderilmişti. Bu subaylardan birisi Mehmet Fesâ Evrensev’dir. Mehmet Fesâ Evrensev, 1912 yılında eğitimini tamamlayarak Türkiye’ye dönmüş ve Türkiye’nin ilk sertifikalı pilotu olmuştur (Adıgüzel vd, 2003: 23-25).

1914 yılında İstanbul’dan başlayarak Kahire’ye kadar uzanan 2370 kilometrelik hava uçuşuna, Türk pilotları Fethi, Nuri, Sadık ve İsmail Hakkı beylerden oluşan iki ekiple başlanmıştır. Fethi ve Sadık Beyler Bleriot XI tipinde; Nuri Bey ise Deperdussin marka uçak kullanmaktadır. Şam aşıldıktan sonra Fethi’nin uçağı, Taberiye yakınlarında düşerek parçalanmıştır. Nuri ve İsmail Hakkı Beyler, Yafa’dan hareket ettikten bir süre sonra yükselemeyerek kayalara çarpıp düşmüşlerdir. Nuri Bey şehit düşmüş, Şam’da Selahattin Eyyübî türbesine arkadaşları Fethi ve Sadık Beylerin yanına, defnedilmiştir.

Salim ve Kemal Beyler, arkadaşlarından devraldıkları bayrağı, Yafa'dan Kahire'ye ulaştırmışlardır (Verel, 1985: 29-46).

Birinci Dünya Savaşı sırasında Kafkas Cephesinde olan Mehmet Fesâ, kitasına katılmak üzere bir gemiye binmiş ve bu gemi Ruslar tarafından batırılmıştır. Bu gemiden sağ olarak kurtulan Fesâ, Ruslara esir düşmüş ve Sibiry'a gönderilmiştir. Bolşevik İhtilaline kadar esarete kalmıştır. Türk Hava Kuvvetlerinin en önemli pilotu olan uçuş sertifikalı subayı, kaçarak ülkesine kavuşmuştur (Karman ve Dağlı, 2004: 669).

Birinci Dünya Savaşının başlaması, havacılık sektöründe de herhangi bir gelişme kaydedilememesine neden olmuştur. Savaş sonrasında Türkiye'nin mali durumu çok da iyi olmadığından, kısıtlı bütçe kaynakları yetersiz kalmış ve hiç uçak satın alınamamıştır. Uçak satın almak ve yeterli miktarda olmasını sağlamak için, geniş bir bütçe gerekiyordu. Bu durum yurdun birçok yerinde kampanyaların başlamasına neden olmuş ve paralar toplanmaya başlanmıştır. Toplanan paralarla uçak alımı için başvurular yapılırken, bağışların artması nedeniyle bu bağışların düzenlenmesi ve tek elden yönetilmesi gerekmektedir. Bu nedenle Mustafa Kemal Paşa'nın emriyle 15 Mart 1925'de Türk Tayyare Cemiyeti (Türk Hava Kurumu) kurulmuştur (Hürkuş, 1941: 34).

Türk Tayyare Cemiyeti'nin kuruluş amacı; Türkiye'de sivil havacılığı geliştirmek, bu yolla hava savunma sanayisine destek vermektir. Milletine ve özellikle Türk Gençliğine havacılığın sivil ve askeri alandaki büyük önemini anlatarak, Türk Gençliğini pilot, planörcü, model uçakçı ve paraşütçü olarak yetiştirmeye çalışmaktır. Hedefi ise; Havacılığı milletin işi yapmak ve bağışları yönlendirmektir. Kurumun bütün geliri, sivil havacılığımızın memleket çapında gelişmesi prensibine dayanan bir inançla, halkın yaptığı bağışlara dayanmaktaydı (Dervişoğlu, 2007: 43).

Türk Tayyare Cemiyeti, Almanya'da bulunan JUNKERS adlı uçak şirketi ile bir sözleşme imzalamış ve TOMTAŞ adında bazı tesislerin kurulmasına karar verilmiştir. Bu tesisler; Kayseri ve Eskişehir'de uçak ve motor fabrikası ve bir tamirhanedir (Kaymaklı, 1997: 169).

Türk Hava Kurumu, Uluslararası Havacılık Federasyonuna (FAI) 1929 yılında üye olmuştur. Böylelikle THK, Türkiye’yi yurt dışında temsil etme yetkisine sahip olmuş ve dünya havacılığında yaşanan gelişmeleri daha yakından izleme olanağı bulmuştur (Taşkesen, 2006: 78).

Vecihi Hürkuş, 1930’da Vecihi 14 isimli tayyaresini yapmış ve bu tayyare ile yıllarca uçmuştur. Türkiye’de ilk özel uçuş okulunu açmış ve ilk sivil pilotların yetiştirilmesini sağlamıştır. Deniz tayyaresini de ilk defa Hürkuş inşa etmiştir. Türk Özel Hava Yolu şirketini de kurarak Türkiye’de bir ilki gerçekleştirmiştir. Nuri Demirağ 1930’da İstanbul’da bir uçak fabrikası kurmuş ve ekonomik krizlerin tüm dünyaya yayıldığı o yıllarda, Beşiktaş’ta açmış olduğu uçak fabrikası sayesinde sektörün canlanmasını sağlamıştır. İlk kez iki kişilik uçağını 1036 yılında yaparak, uçağa “Nu D-36” adını vermiştir. 1938’de ise bu uçağın çift motorlusunu üretmiş ve ona da “Nu D-38” adını vermiştir. Birçok başarılı uçuştan sonra bu uçaklardan daha fazla üretilmiş ve yurt dışına (Danimarka) da satılmıştır. Bu üretilen çift motorlu Nu/D38 tipi uçak, 1938 yılında “Avrupa A Klasi” yolcu uçakları kategorisinde birinci seçilen uçak olmuştur (Saldıraner, 1992: 33).

Nuri Demirağ, fabrikasının dışında bir de önemli bir bölgede uçuş okulu açmıştır. Bu uçuş okulu, bugünkü Atatürk Havalimanı’nın bulunduğu bölgede yer almaktadır. Deneme uçuşlarını burada gerçekleştirmiş olup, Beşiktaş’ta ürettiği parçaların montajlarını da burada yapmıştır. Nuri Demirağ’ın fabrikası 1945 yılında kapanmıştır (Kline, 2002: 63).

1933 yılı itibariyle Türk Hava Postaları adıyla ve 5 uçaktan oluşan filoyla, sivil hava taşımacılığı yürütülmeye başlanmıştır. Daha sonra Havayolları Devlet İdaresi İşletmeleri kurulmuş ve Milli Savunma Bakanlığına bağlanmıştır. Bu işletme Türkiye’de sivil hava yolu işletmeleri kurmak, yolcu, posta ve yük taşımak amacıyla devlet tarafından görevlendirilmiştir. Bu işletme, bugün ki Türk Hava Yolları’nın yapı taşlarını oluşturmuştur (Bolayırılı, 2000: 8).

Türkiye’de sivil havacılık II. Dünya Savaşı’ndan sonra ciddi anlamda gelişme göstermeye başlamıştır. Bu dönemde, uçakların modernleştirilmesinin yanı sıra, yeni havaalanlarının yapımına da başlanmıştır. 1949 yılında Hava Meydanları Bürosu

kurulmuş ve Bayındırlık Bakanlığı'na bağlanmıştır. 1956 yılına gelindiğinde ise, Devlet Hava Meydanları İşletmesi kurulmuştur. Bu kuruluş uçuş güvenliğini sağlamakla ve havalimanlarını işletmekle görevlendirilmiştir (Korul ve Küçükönel, 2003: 32).

1950 yılından sonra Türk Sivil Havacılık sektöründe çok fazla gelişme görülmemektedir. 1954 yılında Sivil Havacılık Dairesi Başkanlığı kurulmuştur. Kurumun; havacılık sektöründeki faaliyetlerin düzenlenmesi ve uluslararası kurallara uyum sağlanması, sektörün denetlenmesi, kontrol edilmesi gibi görevleri bulunmaktadır. Bu dönemde Türk Sivil Havacılığında faaliyet gösteren tek firma Türk Hava Yolları idi (Saldıraner, 1992: 33).

1973 yılında "Türk Uçak Sanayi Anonim Şirketi (TUSAŞ)" kurulmuştur. 1983 yılından sonra Sivil Havacılık Mevzuatı'nda bazı değişiklikler olmuştur ve sektör hızla gelişmeye devam etmiştir. 1984 yılında yabancılarla ortak olarak "TUSAŞ Havacılık ve Uzay Sanayi (TAI)" kurulmuş, savaşlarda kullanılan en modern uçaklar olarak nitelendirilen F-16 tipi uçakların üretimine başlanmıştır (Saldıraner, 1992: 33).

1.7.TÜRK HAVACILIĞININ DOĞUŞU

Sümerlerden Mısırlılara, Çinlilerden, Eski Yunanlara kadar, Endülüsler ve Türkler başta olmak üzere birçok millet bilime önemli katkılarda bulunmuştur. Çin hikayelerinde anlatılanlara göre gökte arabalarla dolaşmaktadır. Hint efsanelerinde uçan bazı mekanik araçlara değinilir, Şeyhname'de ise İran'da hükümdar Keyhüsrev'in dört turna kuşu sayesinde göğe yükselmesinden bahsedilir. Aynı şekilde, Arap efsanelerinde de uçuşa yönelik oldukça fazla hikâye bulunmaktadır. Yunanlarda Deodalus ve İkarus gibi birçok efsane yer alır. Kral Minos ile Minotor isimli iki boğanın hikayesi günümüz havacılığına başlarken araştırmacıların mutlaka anlattıkları hikayelerden olmuştur. 17. yüzyılda Flaman ressamların yaptıkları uçuşla ilgili resimler bulunmaktadır. Roma İmparatorluğunda uçmaya teşebbüs edenler olmuş ve birçoğu hayatını kaybetmiştir. Çinli General Han Sin, kuşattığı şehrin ne kadar uzakta olduğunu görmek için uçurtma uçurarak mesafe hesaplamıştır. Bu ve bunun gibi birçok hikâye havacılığın doğuşunda ilham kaynağı olmuştur. Eskiden canbazların direklerle çıkarak gösteri yaparken şemsiye açıp, şemsiyeleri paraşüt gibi kullanarak yere indikleri bilinmektedir. Kamboçyalılar ise içi hava dolu kâğıttan yapılan balonları yıllarca

uçurmuşlardır. Günümüzde Uzayın derinliklerine ulaşan ve uzaydan her alanda yararlanan insanlığın bu seviyeye gelmesinde, son bin yıl içinde doğu dünyasının yetiştirdiği bilim insanlarının önemli katkıları olmuştur. Doğuda Malmesbury'den 20 yıl kadar önce birçok bilimi öğrenmiş olan İsmail Cevheri, 1002 yılında Nişabur Ulu Camii'nde uçma teşebbüsünde bulunmuştur. İmam Cevheri uçuş öncesi; "Ey ahali, bu dünyada emsali bulunmayan bir eser keşfettim, gelecek insanlar için bir ilmi tasavvuru deneyeceğim. Benden evvel kimseye bu teşebbüs nasip olmadı." şeklinde bir açıklamada bulunarak kendini boşluğa bırakmış ve başarısız olarak şehit olmuştur. Bu bakımdan kendisi, Türk Havacılık tarihinin ilk hava şehididir. Keza bu olaydan 25 yıl kadar evvel Endülüs'de İbn-i Firnas benzeri denemeler yapmıştır. Kadızade (1337-1412), Ali Kuşu, Mirim Çelebi, Ahmet b. Ferzani, Piri Reis, Katip Çelebi, arzın küresel olduğunu yazan Mahmut b. Ali Sipahi bu alana hizmet eden isimlerdir. Fransız astronomu Laplace'ye; "Uluğ Bey gelmiş geçmiş en büyük astronomdur." dedirten şüphesiz Uluğ Bey'in çalışmalarıdır. Keza Uluğ Bey'in Doğancıbaşı'nın oğlu olan Ali Kuşçu da dönemin önemli simalarındandır. Fatih tarafından İstanbul'a gelmiş ve Ayasofya Müderrisi olarak atanmıştır. Ali Kuşçu, öğrenciler yetiştirmiş, Mirim Çelebi ve Takiyüddin gibi alimlerin yetişmesini sağlamıştır. Türklerin İmam Cevheri'den sonra da havacılıkla ilgili heyecanları sürmüştür. 1159'da Bizans'ta uçmaya çalışan Doğulu Siracettin, Sultan IV. Murat döneminde uçan Hazerfen Ahmet Çelebi ile ilk füze denemesi olarak da değerlendirilecek Lagari Hasan Çelebi'nin çalışması, Molla Uzun Hasan, Veli Direko ve Ahmet Hoca'nın 1800'lerin başlarındaki çalışmaları ile son olarak da 1861'de uçma teşebbüsünde bulunan Bebekli Atıf'ın denemeleri olmuştur. Hazerfen Ahmet Çelebi ile Lagari Hasan Çelebi'nin uçma denemelerinin, Evliya Çelebi Seyahatnamesi'nde yer aldığını belirtmek gerekir. Bu kişilerin çalışmaları ne kadar iyi tanıtılırsa şüphesiz havacılıktaki haklı öncülükleri anlaşılacak olacaktır. Başarılarını desteklemek mümkün olmadığı gibi, kişisel çabaları, bıraktıkları izleri de yaşatılamamıştır. 17. yüzyılda Osmanlı İmparatorluğu'nda, şenliklerde yapılan havai fişek gösterilerinde, gökyüzünde oluşturulan şekiller oldukça zor ve dikkate değer gelişmelerdir. Of kazasında yaşayan Veli Direko, arkadaşı Ahmet ile planör yapmış ve kullanmıştır. 1897'de Almanya'da eğitim gören Türk zabiti Mehmet Rüştü, balon ile uçan ilk Türk subayı olmuştur (Kansu, 2007: 67-74).

İstanbul'da ilk defa Paris'te yapılan uçuştan iki yıl sonra, 1785'te balon uçuşu gerçekleşmiştir. Mart 1785'te İranlı bir Fizikçi, Osmanlı Sultanı huzurunda balonuna 2 Türk'ü de alarak havalanmış ve 120 km. uçarak Bursa'ya iniş yapmıştır. Bursalılar bu olağanüstü olay karşısında dehşete düşmüşlerdir. Kendilerini günahlarının çokluğu nedeniyle, Hz. Peygamberin cezalandırmaya geldiğini sanarak secdeye kapanmışlardır. Hiçbiri uzun süre yerinden kalkmamış ve uzun süre sonra iki kişi bütün cesaretlerini toplayarak kalkmıştır. Durumu Vali Paşa'ya haber vermişler ve Paşa da balonları kontrol altına aldırmıştır (Kurter, 2009: 18).

Balonla ilk uçan Türk devlet adamı Polonya Elçisi İbrahim Paşa'dır. 1789'da Varşova'da balon uçuşu yapmıştır. Osmanlı devleti idarecilerinin teknik gelişmelere olan ilgisi, olumlu ve dikkate değer bir durumdur (Kansu, 2007: 61).

1802'de Barley ve De Vigne isimli 2 İngiliz İstanbul'da uçuş yapmışlardır. Sultan III. Selim zamanında gerçekleşen bu olaya, Sultan III.Selim büyük ehemmiyet vermiş ve uçuşları desteklemiştir. Dolmabahçe Sarayı önündeki meydan hazırlanmış ve uçuş 17 Eylül 1802'de yapılmıştır. Balon, Saray önünden kalkmış ve Florya'ya inmiştir. Bu dönemde Polonyalı Kont Andrioli Grosetti Zambeccari'nin (1756-1812) çalışmaları da oldukça önemlidir (Arıt, 1984: 30).

1825'te Selim Ogat isimli Osmanlı vatandaşının, Montgolfier isimli bir balonla İzmir'de uçtuğu bilgisi, Dolffus'un havacılık tarihinde yer almaktadır. Baloncu Godard, 1859'da uçmak için İstanbul'a gelmişse de uçuş mümkün olmamıştır. Almanya'ya tahsil için giden Yüzbaşı Rüştü'nün basında yer alan ve yabancı bir ülkedeki balon uçuşunu anlatan hikayesi Türk havacılık tarihindeki ilklerdendir. İtalyan Baloncu Comaschi, 8 Temmuz 1844'te yaptığı başarılı İstanbul denemesinden sonra, 6 Haziran 1845'te Sultan Abdülmecit zamanında, Sultan 2. Mahmut'un kızı Adile Sultan'ın düğününde, Haydarpaşa'dan havalanmış ve Karadeniz'de kaybolmuştur. İstanbul bu dönemde önemli bir merkez olduğundan, balonlar sıklıkla İstanbul'a gelmiş ve gösteriler yapmışlardır (Kansu, 2007: 63-65).

Türk havacılığı oldukça erken bir zamanda faaliyete geçmiş ve havacılığın her alanında önemli atılımlar yapılmıştır. Pilot yetiştirilmesi kapsamında yurt dışına eğitim almak için subaylar gönderilmiştir. İlk pilotaj eğitimini alan pilotlar; Yzb. Fesâ ve

Tğm.Yusuf Kenan Beyler olmuştur. Fesâ Bey, Türkiye’de bir (1) numaralı bröve sahibi olurken, diğer pilot olan ve Çanakkale Cephesinde şehit düşen iki (2) numaralı bröve sahibi Yusuf Kenan Bey bilahare havacılıktan ayrılmıştır. Osmanlı havacılığının ilk yıllarında; yurt dışında pilot yetiştirilmesi, Hava Okulu açılması, uçak temini, teşkilatın tanımlanması ve uçak fabrikası açma çalışmaları diğer önemli faaliyet alanları olmuştur. Türkiye çok erken tarihlerde havacılığın önemini kavramış ve ordusuna dâhil etmek için tedbirler almıştır (Adıgüzel, 2006: 44).

1909 yılında, uçak ile balon üreticileri İstanbul’a gelmiş ve sistemlerini tanıtmışlardır. Osmanlı ordusu bu tanıtımı beğenmiş ve komisyon kuruluyla birlikte uçakların durumunu değerlendirmiştir. Askerî komisyonun kurulunun raporuna göre; uçakların yakın zamanda büyük gelişme göstereceği ve askeri alanların vazgeçilmezi olacağı öngörüsünde bulunularak, Osmanlı İmparatorluğu’nun da bu gelişmelerden yararlanması, arızalanan veya kaza geçiren uçağın masraflarının karşılanması, ilk uçan Osmanlı’ya ödül verilmesi gibi önerilerde bulunulmuştur (Keyüsk, 1950: 99).

1.8.TÜRK HAVA KUVVETLERİ’NİN KURULUŞU

Türk Hava Kuvvetleri, dünyadaki ilk askerî havacılık teşkilatlarından biridir ve geçmişi 1909 yılına dayanmaktadır. Türk tarihinde havacılık konusundaki çalışmalar 1909 yılında başlamış ve 1910 yılında geliştirilmeye devam edilmiştir. Paris’te toplanan Uluslararası Havacılık Konferansı’na bir heyet gönderilip, Avrupa’da incelemeler başlatılmıştır. 1910’lu yılların sonlarına gelindiğinde, Türk ordusunun havacılık alanında daha ileriye gidebilmesi için personel yetiştirilmek üzere ordudaki bazı subayların Avrupa’ya eğitime gönderilmesi öngörülmüştür. Fakat, ülke o tarihler içinde yaşadığı ekonomik sıkıntılar nedeniyle gerekli ödenek bulunamamış ve subaylar gönderilememiştir. Millî savunmaya önem veren, Harbiye Bakanı Mahmut Şevket Paşa, konuyla yakından ilgilenmiş ve 1911 yılında en başarılı gördüğü iki subay olan, Süvari Yüzbaşı Fesa ile İstihkâm Teğmen Yusuf Kenan Beyleri, uçuş eğitimi için Temmuz 1911’de Fransa’daki Bleriot Fabrikası’nın uçuş okuluna göndermiştir (Arıt, 1984: 31).

1911 yılında bu gelişmeler yaşanırken, Kurmay Yarbay Süreyya (İlmen) Bey, havacılık teşkilatını kurmakla görevlendirilmiş ve Türk Ordusunun ilk resmî havacılık kuruluşu da Harbiye Bakanlığı Fen Kıtaları Müstahkem Mevkiler Genel Müfettişliğinin

2'nci şubesi bünyesinde "Havacılık Komisyonu" adıyla 1911 yılında faaliyete geçirilmiştir. 1909-1912 yılları arasında Türk askeri havacılık teşkilatı; ABD, İngiltere, Almanya, Fransa, İtalya, Rusya ve Avusturya gibi askerî havacılık teşkilatlarını kuran ülkelerle ile hemen hemen aynı yıllarda dünya havacılık teşkilatlarının ilk sıralarında yerini almıştır (HVKK, 2018).

1.9.TRABLUSGARP SAVAŞI'NDA TÜRK HAVACILIĞI

Trablusgarp Savaşını, 1911'de iki İtalyan gemisi başlatmıştır. Savaş başladığında Preveze'de bazı savaş gemilerimizi hedef alıp batmasını sağlamışlardır (Kurtcephe, 1995: 31). Osmanlı Devleti Trablusgarp Savaşı başladığı zamanlarda kuruluş dönemindeydi. Havacılık sektörü gelişmemişti. Paris'e gönderilen iki subay henüz dönmemiş ve eğitimleri devam etmekteydi. Uçmak üzere kullanmak için ne balon ne de uçak vardı. Harbiye Nazırlığı tarafından, savaşta kullanılmak için uçak ve yabancı pilot temin ediliyordu. İtalyan ordusu ise 28 uçak ve 2 adet güdümlü balondan oluşmaktaydı. İtalyanların hava gücü oldukça kuvvetliydi. Hava güçlerinin kuvvetli olması nedeniyle, Ege Adaları ile Batı Anadolu ve Çanakkale Boğazı tehdit altında kalmaktaydı (Kurter, 2002: 47).

22 Ekim 1911 tarihinde askeri harekatta ilk defa bir keşif uçuşu gerçekleştirilmiştir. İtalyan pilot Yüzbaşı Carlo Piazza tarafında gerçekleştirilen bu uçuş bir saat sürmüştür ve bu uçuş askeri alanda yapılmış olan ilk keşif uçuşu olmuştur. Yüzbaşı Piazza, Bleriot XI tipi uçağı ile Türk hatları üzerinde yaptığı bu keşif uçuşu tamamen kendi kararı ile yapmıştır ve keşif uçuşlarının devam etmesini sağlamıştır (Kural, 1974: 146).

25 Ekim tarihinde hava keşfi yapıldığı sırada Yüzbaşı Moizo, ilk defa yerden açılan ateşe tanık olmuştur. Uçuş bittiğinde, uçağının kanatlarında 3 tane kurşun deliğı sayılmıştır. Bu olaydan sonra Türk ordusu üstlerinden geçen uçağı sırt üstü yatarak veya diz çökerek ateş etme yöntemini uygulamaya başlamışlardır ve Türkler, bir uçağı ilk defa yerde ateşle karşılık vererek, havacılık tarihinde bir ilke imza atmışlardır (Kurter, 2002: 48).

Trablusgarp Savaşı'nda hava gücünün önemi artmıştır. 1 Kasım tarihinde Teğmen Gavotti, havadan ilk ateşli saldırıyı gerçekleştirmiştir. Türk ordusu, direnişi artırmak ve İtalyanları geri çekmek için uçak kullanabilmek gibi yeni yöntemler aramaktaydı. Komutan olan Albay Neşet Bey de her türlü desteği veriyordu çünkü İtalyanların uçak sayesinde ne kadar avantaj sağladıklarını görmüştü. 16 Kasım 1911'de Genelkurmay'a bir telgraf göndermiş ve uçak kullanmanın çok yararlı olacağını ama uçakları kullanacak olan yabancı pilotlara güvenebilmek için sözleşmelerine bazı maddeler eklenmesini önermişti. Neşet Bey bunun dışında bir de Berlin Sefaretine başvurmuştu. İki uçak ve bunları kullanmak için pilotlara ihtiyaç olduğu ve bu konuda incelemeler yapılmasını bildirmiştir (Keyüsk, 1950: 168).

Bu dönemde bir ilk yaşanmış ve Yüzbaşı Piazza tarafından ilk foto-keşif uçuşu gerçekleştirilmişti. Daha sonra bir foto-keşif uçuşu sırasında, İtalyan pilot Teğmen Piero Manzini uçağı ile denize düşerek hayatını kaybetmiş ve dünya havacılık tarihinde, savaşta ölen ilk havacı olmuştur (Kansu, 2007: 124).

Türk-İtalyan Savaşı'nın, havacılık tarihindeki yeri çok önemlidir. Bu savaşta uçağın önemi anlaşılmış ve balonlardan çok daha fazla etkin bir biçimde kullanılmıştır. Bu savaştan tüm ülkeler ders almıştır. Türk askeri havacılığı da birtakım dersler almıştır. Savaş dönemlerinde Türk askeri havacılığı kuruluş aşamasındaydı ve savaşa aktif olarak katılamamıştı. Savaş döneminde, başta Harbiye Nazırı Mahmut Şevket Paşa olmak üzere, Türk Genelkurmayı ve cephedeki komutanlar, havacılığın ne kadar önemli olduğunu anlamışlardır. Uçak, bomba ve güdümlü balonları tedarik etmek için çalışmalar başlatmışlardır ve bunların nasıl kullanılacağına dair araştırmalar yapmışlardır. Avrupa'ya subaylar gönderilerek bombalar, gerekli savaş malzemeleri ve hatta bomba atabilen uçakların tedariki sağlanmıştır (Kurter, 2002: 58).

1.10.BALKAN SAVAŞLARI'NDA TÜRK HAVACILIĞI

Osmanlı Devleti Balkan Savaşları'na, kara, deniz ve hava gücü yönüyle hazırlıksız yakalanmıştı. Balkan Savaşları'nda, hava gücü olarak sadece Yeşilköy'de kurulan Hava Okulu ile bu okulda bulunan uçaklar mevcuttu. Uçaklar için hangarlar yoktu. Şartlar çok sınırlıydı. Balkan Savaşları'nda, Osmanlı Devleti ile diğer devletlerin hava güçleri karşılaştırıldığında; diğerleri 18 uçağa (Yunanlılar-4, Sırp-4, Bulgarlar-

10) sahipken, Osmanlı ordusunda ise her biri iki uçaktan oluşan üç uçak ekibi bulunuyordu. Dünyada havacılık sektörü gelişmeye başlamışken Türk havacılığı oldukça zayıf durumdadır. Uçacak durumda pilot bile yoktur. Osmanlı Devleti, Balkan Savaşları'na bu şartlar altında girmiştir ve savaşın ilk dönemlerinde havacılıkta etkinlik gösterilememiştir. Ancak Balkan Devletleri gerek uçak gerekse pilot açısından sıkıntı çekmemişlerdir. Fransız, Rus ve Almanlar, Balkan Devletleri'ne yardım etmişlerdir (Kansu ve Şenöz, 1971: 129).

Balkan Savaşları havacılık açısından oldukça sıkıntılıydı. Oysa havacılığa ilk ilgi duyan devletlerden biri de Osmanlı Devleti'ydi ancak havacılık sektörü pahalı bir sektördü. Balkan Savaşları'nın devam ettiği dönemlerde Osmanlı Devleti'nin uçaklara olan ihtiyacı şiddetle artmaktaydı. Osmanlı Devleti hem savaşın ülkede yarattığı huzursuzluk ve sıkıntıları çözmek hem de topraklarda ilerleyen düşmana karşı bir şeyler yapabilmek için arayışlar içindeydi. Tüm bunlardan sonra Osmanlı ordusunda havacılığın önemi daha iyi anlaşılmış ve havacılık ordunun önemli bir unsuru olarak görülmeye başlanmıştır (Yalçın, 2009: 26).

Birinci Balkan Savaşı'nda Osmanlı Devleti İstanbul'a kadar olan tüm topraklarını kaybetmiştir. Bu savaşlarda düşmanlar toprak kazanmanın dışında Osmanlı kültürünü de yok etmek için savaşmışlardır. Selimiye Camii'ne de bomba atarak yıkmak istemişler ancak başarılı olamamışlardır (Gediz, 2006: 52).

İkinci Balkan Savaşı'nda Türk pilotlar daha tecrübeli hale gelmiş, savaşta etkinlikleri artmıştır. Hiçbir Türk uçağı düşman tarafından düşürülmemiştir. Öyle ki, sayıları az olmasına rağmen birkaç pilot; "dünyanın en deneyimli havacıları" olmuşlardır. Bu dönemde pilotlar, uçaklarıyla birlikte Edirne'den İstanbul'a çağrılarak uzun uçuşların denenmesi sağlanmıştır. Nuri Bey Deperdussin tipi uçağı ile Rasıtı Tğm. Hami beraberinde 2,5 saat olarak uçuşu planlamıştır. Ancak uçuş 3,05 saatte tamamlanmıştır. Yzb. Salim (İlkuçan) ve Rasıtı Kur. Yzb. Kemal Bey Kırklareli'nden 19 Ekim günü Bleriot XI-2 uçağı ile kalkmışlar ancak pusulada 15 derecelik bir sapma ile bilmeyerek Marmara'yı geçmiş ve Manyas Gölü civarına inmişlerdir. Ertesi gün ise, bilerek Marmara Denizi'ni geçerek 185 km kat edip Ayastefanos Meydanı'na inmişlerdir. Böylelikle Marmara Denizi Türk pilotları tarafından ilk kez iki defa aşılmış oluyordu (Kural, 1974: 333-334).

1.11.BİRİNCİ DÜNYA SAVAŞI'NDA TÜRK HAVACILIĞI

Osmanlı Devleti, Birinci Dünya Savaşı'na zamansız bir şekilde girmişti. Birçok farklı cephede savaşmıştı ve devletin hava gücü olarak oldukça zayıftı. I. Dünya Savaşı'nın başında yeterli uçak, pilot, teçhizat ve teknik donanımı yoktu. Havacılık sektörü yeni gelişmeye başlıyordu. Havacılık önce Fransızlara emanet edilmişti fakat daha sonra Fransa'ya karşı savaş açıldığından, Osmanlı havacılığında görevli olan Fransız Yüzbaşı De Goys ülkesine gönderilmiştir. Savaş süresince Türk havacılığı Alman Üsteğmen Serno'ya emanet edilmiştir. Bu sırada Fransa'ya sipariş edilen 15 adet uçağa da el konmuş ve bu uçaklar Fransız ordusuna teslim edilmiştir. Bu uçaklar savaşta Osmanlı ordusuna karşı kullanılmıştır (Kansu, 1971: 159).

Osmanlı ordusunda teknisyen, pilot ve rasit¹ havacı sayısı ve teçhizatı başta uçak olmak üzere oldukça az sayıdaydı. Cephelerden gelen uçakların çoğu arızalıydı. 1915 sonunda Türk pilot sayısı 12 kişidir. Türk uçuş personelinin ve uçak sayısının en üst seviyede olduğu zaman 1916 yılı sonudur. Toplamda; 81 pilot, 57 rasit ve 90 uçak mevcuttur (Keyüsk, 1950: 100-102).

Birinci Dünya Savaşı, Türk Havacılık tarihi yönüyle pek çok ilklerin yaşandığı bir savaş olmuştur. 30 Kasım 1915 tarihinde Pilot Yüzbaşı Ali Rıza ile Rasit Asteğmen Orhan, Çanakkale Cephesinde AK 1 Albatros tipi uçakla bir Fransız uçağını İntepe-Helles arasına hava muharebesinde düşürmüşlerdir. Hava muharebesinde düşman uçağını düşüren ilk Türk pilotu Yüzbaşı Ali Rıza olmuştur (Yalçın, 1984: 165).

20. yüzyılın başında havacılık sektörü geliştirilmeye çalışılsa da batı ordularının hava gücü gibi bir hava gücü oluşturulamamıştır. Avrupa'da birçok uçak fabrikası kurulmuşken, Osmanlı Devleti'nde çok gelişme yaşanmamıştır (Flanagan, 1990: 41-42).

I. Dünya Savaşı'nın son yılında özellikle Filistin Cephesi'nde Türk ordusunun gücü karada ve havada azalırken İngilizler burada önemli miktarda bir güç toplamıştır. Osmanlı Devleti'nin uçak sayısı birkaç adete düştüğü bir zamanlarda İngilizler Cephede 100 uçak bulunduruyordu. 1918 yılı itibarıyla hava üstünlüğü İngilizlere geçmiştir (Flanagan, 1990: 83).

¹ Rasit: Pilota yardımcı olan gözlemci.

I. Dünya Savaşı'nın sonucunun alınmasında uçakların büyük katkısı olmuştur. İngilizler İstanbul'a çok fazla hava saldırısında bulunmuşlar, Trakya'da saldırıları savaş süresince devam etmiştir. Savaşın sonucunun İtilaf devletleri lehine dönmesinde uçakların büyük katkısı olmuştur. Osmanlı Hava Kuvvetleri, savaş yıllarında her cephede görevlerini savaşın güç koşulları içinde en iyi şekilde yapmıştır. Savaş sonrası elde güç unsuru olacak ciddi bir hava gücü kalmamıştır. Cephelerden kalan artıklar ve faaliyette olan birkaç uçak da itilaf devletlerince yok edilmek istenmiştir. Türk Havacıları önce Yeşilköy İstasyonu'ndan çıkarılmış ve Maltepe İstasyonu oluşturulmuştur. Burası itilaf devletleri tarafından işgal edilerek bombalanmıştır. Bu dönemde havacılığın geliştirilmesine yönelik bir kulüp açılması yönünde bir çalışma yapılmış ancak günün karmaşık ve çetrefilli şartları gereği faaliyetine izin verilmemiştir (Keskin, 1988: 216).

1.12.1918-1923 YILLARI ARASINDA TÜRK HAVA KUVVETLERİ

Dünya savaşından mağlup bir devlet olarak çıkan Osmanlı İmparatorluğu'nun silahlarına el konulmaya başlandığı zaman Türk havacılık tarihinde yeni bir sayfa açılıyordu. Türk Hava Kuvvetleri, Kurtuluş Savaşı sırasında yalnızca Anadolu'daki pilotlar, yardımcılar ve makinistler ile Konya, Erzurum, Elazığ ve Diyarbakır'daki uçaklardan oluşmaktaydı. Konya'da bulunan uçaklar geliştirilerek uçuşa hazır hale getirilmeye çalışılmaktaydı fakat uçakların geliştirilmesi için gerekli olan malzemelerin bulunması zordu. Buna rağmen teknik ekip ellerinden geleni yapıyordu. Eldeki olanaklar çok kısıtlıydı. Konya'ya getirilip toplanan bozuk uçaklar yedek parça yokluğundan uçamaz durumdaydı. Uçakları onarmak için çeşitli yollar denendi. Örneğin patates kabukları ile hayvan kemikleri kaynatılarak elde edilen maddeyle uçağın delikleri kapatılıyordu. Onarılan birkaç uçakla ancak keşif uçuşları yapılabiliyordu. Kuru havalarda yararı görülen bu karışım; yağışlı ya da nemli havalarda uçağın hızını azaltıyor, uçak kalkmıyor, bu yüzden kazalar olabiliyordu. (29 Ağustos 1920'de Eskişehir'den Bursa'ya beyanname atmak için havalanan uçak, iki gün önce yağın yağmurdan gövde ve kanat bezlerinin gevşeyip yayılması nedeniyle 150-200 metre yükseklikten düşerek parçalanmıştı (Bilginsoy, 1972: 242).

1918 ile 1920 yılları arasında havacılıkla ilgili olarak göze çarpan büyük bir gelişme olmamıştır. Osmanlı İmparatorluğu'na ait uçaklara işgal kuvvetleri tarafından

el konulmuş ve personel dağıtılmıştı. Savaşın ilk yıllarında Rusya'ya esir Fesa Evrensev, bir süre sonra Rusya'dan kaçmış ve Trabzon'a gelerek ve Doğu Cephesi'nde görev almıştır. Fesa Bey Kasım 1914'te Salim (İlkuçan)'la birlikte İstanbul'dan Trabzon'a gemi ile tayyare götürürken Ruslara esir düşmüş ve I. Dünya Savaşı'nın sonuna kadar Sibirya'da esir kalmıştır. Maltepe İstasyonu'nda bulunan Türk Havacıları, İstanbul'un İtilaf Devletleri'nce resmen işgal edildiği 16 Mart 1920 tarihinden sonra Anadolu'ya geçmeye başlamışlardı. Bu sırada Maltepe Meydanı'nda değişik cinsten, yarısından fazlası uçabilecek durumda olan 45 uçak mevcuttu. 31 av, 3 eğitim ve 11 keşif uçağından oluşan bu 45 uçak, Yeşilköy Uçak İstasyonu kapanınca Maltepe'de kurulan hangarlara nakledilmişti. Türk havacıları her ne kadar bu uçakları milli mücadele için Anadolu'ya kaçırmaya çalışmışlarsa da bu kaçırma planları başarıya ulaşamamıştır. Bundan sonra Teğmen Avni (Okar), Üsteğmen Muhsin (Alpagot), Üsteğmen Emin Nihat (Sözeri), Üsteğmen Rafet, ayrıca astsubay ve sivillerden Pilot Hayri Hoca, Vedihî Makinist Eşref gibi bir kısım havacılar Mudanya-Bursa yoluyla Konya Tayyare İstasyonu'na katılmışlardı. Diğer havacılar ise Ermenilerce ihbar edilerek Arapyan Hanı'na hapsedilmişlerdi. İngilizler bu gelişme üzerine 17 Haziran 1920 tarihinde Maltepe İstasyonu'nu işgal ederek uçak ve malzemeleri yok etmişlerdir (Zayıf, 2001: 283).

Millî Hükümetin ilk oluşturduğu teşkilatlardan biri de Hava Kuvvetleri teşkilatıdır. Müdafaa-i Milliye Vekaleti'nin 328 sayılı emri ile Yeşilköy uçak istasyonunun tahliyesi, İzmir'in işgali ve Maltepe Hava Meydanı'ndaki son gelişmeler sebebiyle 13 Haziran 1920'de Ankara Hükümeti Hava Kuvvetleri teşkilatı kurulmuştur. Yeni teşkilat; Türkiye Büyük Millet Meclisi Ordularının ilk Hava Kuvvetleri teşkilatı olmuştur (Yalçın, 2016: 45).

Osmanlı İmparatorluğu'nda ise Hava Kuvvetleri Müfettişliği'nin 25 Haziran 1920'de kapanması üzerine personel dağıtılmış ve Osmanlı Havacılığı sona ermiştir. TBMM Hükümeti tarafından 1 Şubat 1921 tarihinde teşkilat değişikliği yapılmış ve Hava Kuvvetleri (Kuva-yı Havaiye) Şubesi'nin ismi de Hava Kuvvetleri Genel Müdürlüğü (Kuva-yı Havaiye Müdüriyeti Umumiyesi) şeklinde değiştirilmiştir. Daha sonra 5 Temmuz 1922 tarihinde bir teşkilat değişikliği daha yapılmış, Hava Kuvvetleri

Genel Müdürlüğü yerine tümen yetkisinde Hava Kuvvetleri Müfettişliği (Kuva-yı Havaiye Müfettişliği) kurulmuştur (HVKK, 2018).

1923 yılının Türk Havacılığı açısından önemli bir olayı ise Tümen yetkisindeki Tayyare Grubunun Komutanı olan Binbaşı Fazıl Bey'in şehit olmasıdır. 27 Ocak 1923 günü Binbaşı Fazıl Gaudron-3 tipi bir eğitim uçağı ile dördüncü sortide Emin isimli bir deniz astsubayı ile eğitim uçuşuna çıkmıştır. Ancak uçağın motorunun durması üzerine mecburi inişe geçmiş; fakat meydanı tutturamayıp pist dışına sert bir iniş yapmıştır. Emin Astsubay olay yerinde şehit olmuş, yaralı Binbaşı Fazıl Alsancak'taki Askeri Hastaneye kaldırılmıştı. O sırada İzmir'de bulunan Gazi Mustafa Kemal Atatürk kazayı duyunca Muhafız Takım Komutanı Binbaşı İsmail Hakkı ile hastaneye gitmiştir. Beyin kanaması geçiren Binbaşı Fazıl kaldırıldığı hastanede şehit olmuştur. Şehitlerin cenazeleri 11 Şubat 1923 günü koşulu bir top arabasına konularak Gazi Mustafa Kemal Atatürk'ün de katıldığı büyük bir törenle defnedilmişlerdir. Fazıl Bey'in şehadet günü Türk havacılık tarihine Hava Şehitlerini Anma Günü olarak geçmiştir. Şu bir gerçektir ki Türk pilotları çürük çarık uçaklarla Türkiye semalarını güçlü ve daha iyi şartlarda bulunan uçaklara sahip yabancı pilotlara karşı tam bir emniyetle müdafaa etmişlerdir (Arit, 1984: 30-33).

Binbaşı Fazıl'ın şehit olması ile birlikte Grup Komutanlığı kapatılmış, bunun üzerine 1. ve 2. Bölükler uçuş bakımından Cephe Komutanlığı emrine girmiştir. 1. Uçak Bölüğü eğitim ve antrenman uçuşlarıyla görevlendirilmiş, İzmir Seydiköy ve Gaziemir bölgesinde üslenmiştir. 2. Bölük ise 1. Bölük gibi eğitim çalışmaları yapmakta idi. Bölük Lozan Antlaşması'na kadar Bandırma'daki meydana, eğitim faaliyetlerine devam etmiştir. Bölüğün dört keşif, üç av uçağı mevcuttu. 3. Uçak bölüğü ise, Ocak 1923'te hazırlıklarını tamamlamış ve İzmit'e doğru hareket etmiştir. Burada İngilizlerin kendi ihtiyaçları için hazırladığı hava meydanına yerleşmiştir. Bölükte dört adet av uçağı ile on dört adet keşif uçağı ve altı pilot bulunmaktaydı. Deniz Uçak Bölüğü ise 1 Şubat 1923'te Amasra ve İzmit'ten çağrılan personel ile getirilen bir kısım uçak ve malzeme ile İzmir-Bayraklı'da 1. Deniz Uçak Bölüğü adı altında kurulmuştur. İzmir'in kurtarılmasından sonra Rasit Deniz Yüzbaşı Sadık Ali, Hava Kuvvetleri Müfettişliği emri ile Hava Rasat Şubesi'ni yeniden kurmuştur. Burada bir yandan eleman yetiştirilmiş, bir yandan da yetişen bu elemanlar yurdun çeşitli bölgelerinde

görevlendirilmiştir. Burada aynı zamanda gündelik hava raporları hazırlanmıştır (Kaymaklı, 1997: 128-129).

Temmuz 1923'te ise Edirne'ye gelen Pilot Vecihi ve Başmakini Eşref, İtalyanlar tarafından terk edilmiş olan iki motorlu Caproni tipinde dokuz kişilik yolcu uçağı ile birkaç deneme uçuşu yapmıştır. Daha sonra yere inen uçağın dokuz yolcu ile yeniden havalanması Türkiye'de bir ilktir. Havacılık alanında gelişmelerin her geçen gün arttığı bu dönemde Türkiye, dünya siyasi tarihinde haklı mücadelesini sonuçlandıran Lozan Barış Antlaşması'nı imzalamıştır. Bu antlaşma sonrasında askeri havacılığın yanında sivil havacılığa da önem verilmiş, sivil havacılığın gelişmesi ve teşkilatlanması için çalışmalara hız verilmiştir (Hürkuş, 1942: 147-150).

1.13.CUMHURİYETİN İLANINDAN SONRA TÜRK HAVACILIĞINDA YAŞANAN GELİŞMELER

Cumhuriyet'in ilk yıllarında havacılıkla ilgili önemli bir gelişme olmamıştır. Ancak halk, hava sanayinin kurulmasını ve geliştirilmesini istemiştir. Mesela Kurtuluş savaşından sonra, 17 Şubat 1923 tarihinde toplanan İzmir İktisat Kongresine katılan 200 kadın, kongrede bazı Türk ürünleri ve bir de uçak maketi sergilemişlerdir. Havacılık sektörüne ihtiyaç duyulduğuna ve sektörün geliştirilmesi gerektiğine değinmişlerdir. Uçak imalatı, pilot yetiştirmek, paraşütçülük ve hava sporları gibi alanlarda eğitimler gerekmektedir ve ülkenin bunlara ihtiyacı vardı. Fakat tüm bunlar için hem maddi anlamda yeterlilik hem de bürokratik anlamda bir destek gerekmektedir. Mustafa Kemal Paşa, 1 Kasım 1924'de Büyük Millet Meclisi'nin ikinci dönem yılının açılışında bir konuşma yapmış ve havacılığın ülke için son derece önemli olduğundan bahsetmiştir. Hava Kuvvetlerinin geliştirilmesine önem verilmesini istemiştir (Aydın, 2011: 63).

Atatürk, devletin mali şartlarının zorluğunu çok iyi biliyordu ve halkın desteği olmadan havacılıkta ilerleme kaydedilemeyeceğini düşünüyordu. Havacılık sektörünün askeri alan dışında, sivil alanlarda da gelişme göstermesini istemiş ve milli havacılık sanayisini kurmayı hedeflemiştir. Hedefini gerçekleştirmek için çalışmalara başlatmış ve Cumhuriyet ilan edildikten kısa bir süre sonra, 16 Şubat 1925 tarihinde Türk Tayyare Cemiyeti'ni kurmuştur. Cemiyet sayesinde Cumhuriyetin ilk yıllarında Türk Havacılığı

oldukça hızlı ilerlemiştir. Mustafa Kemal Atatürk, Türk Tayyare Cemiyetinin 15 Mayıs 1925'deki açılış töreninde bir konuşma yapmış ve "... İstikbal göklerde; çünkü göklerini koruyamayan milletler yarınlardan asla emin olamazlar... Her işte olduğu gibi havacılıkta da en yüksek seviyede, gökte seni bekleyen yerini en kısa zamanda dolduracaksın. Ey Türk Genci! Kısa zamanda gökte seni bekleyen yerini alacaksın." diyerek havacılıktaki hedefini ve beklentilerini milletine göstermiştir (Verel,1988: 14).

Ekonomik şartların oldukça zorlu olduğu bir dönemde 1926–1939 yılları arasında uçak fabrikaları kurulmuş ve yurt dışı ile temas haline geçilmiştir. Bu dönemde sektörde önemli ilerlemeler kaydedilmiş ve hatta havacılık sektörü Balkan devletleri içinde ilk sıralarda yer almıştır. İkinci dünya savaşı öncesi bu gelişmeler çok iyi değerlendirilmiştir. Türk güvenliğini sağlamak ön planda tutularak, Türk ordusunun büyüklüğü artırılmak istenmiştir. Atatürk, hava saldırılarına karşı güçlü bir savunma sanayi oluşturmayı hedeflemiştir (Özlü, 2004: 213).

Atatürk, havacılık sektörünün önemini bazı sözleri ile ifade etmiştir. Örneğin; "Göklerine sahip olmayan ülkeler, geleceklerine sahip olamaz" sözleri ile Hava Kuvvetlerinin önemine ve gücüne dikkat çekmiştir. Bir diğeri ise; "Bütün tayyarelerimizin ve motorlarının memleketimizde üretilmesi ve hava harp sanayinin de bu esasa göre inkişaf ettirilmesi icap eder." Sözüdür ve bu sözüyle de milli savunma sanayine dayalı bir hava kuvvetine ihtiyaç duyulduğunu belirtmiştir. Diğer bir sözü ise "Havacılığı milletin işi yapmak" sözüdür. Atatürk burada, milletin desteğinin önemini vurgulamıştır. Millet; Birinci Dünya Savaşı döneminde "tayyare ianesi" uygulamasıyla havacılık sanayine destek vermiş, Atatürk döneminde ise; bağış uçaklar kampanyasıyla desteklerini sürdürmüştür (Aydın, 2004: 64).

Türk Tayyare Cemiyetinin gelişme kaydedebilmesi için parasal desteğe ihtiyaç duyulmaktaydı ve devlet, bunun için çeşitli imkânlar sağlamaktaydı. Örneğin, Cevat Abbas Bey, valilikle bir kampanya başlatmış ve her ilin adını taşıyan uçaklar satın alınmasına yönlendirmişti. Cemiyet ekonomik açıdan güçlenirse, yeni Türkiye'nin de ekonomik açıdan bağımsızlık kazanacağı vurgulanmaktaydı (Akgün-Uluğtekin, 2001: 32).

Havacılık sektörü oldukça pahalıydı ve devlet imkanları dahilinde geliştirilmesi zordu. Bu nedenle halk tarafından yapılan bağışlar oldukça önemliydi. Bunun ise karışıklığa neden olmadan resmî bir kurum tarafından yapılması gerekiyordu. Mustafa Kemal, Türk Tayyare Cemiyeti'nin Türk Hava Kuvvetleri'ne uçak alması için bir kampanya başlatmış ve kuruluş aşamasında 10.000 lira bağış yaparak ilk desteği vermiştir Türk Milleti fedakarlıklar yapıp, elinden geldiğince bu kampanyaya destek olmaya çalışmıştır. Toplanan paralarla uçak satın alınmış ve orduya hediye edilmiştir. Kampanyaya toplumun her kesimi katılmıştır. Musevi ve Ermeni vatandaşlar da dernek kurup kampanyaya destek olmuşlardır (HVKK, 2005).

Halkın bağışları sayesinde alınan uçaklara, bağış yapılan yerin adı verilmiştir. Türk Tayyare Cemiyeti ilk yardımını Ceyhan ilçesinden almıştır ve bu yardımla ilk uçak satın alınmıştır. 1925 yılında, yapılmaya başlanan bu bağışlar sayesinde 250'den fazla uçak satın alınmıştır ve dört yıl boyunca 1000 uçak alınması hedeflenmiştir. (Yüceer, 2004: 11).

1925-1935 yılları arasında Atatürk'ün de desteğiyle halk maddi manevi her türlü yardımda bulunmuştur. Bu dönemde hediye edilen uçaklar yıllar itibariyle Tablo.1.1'de gösterilmiştir.

Tablo 1.1 1925-1935 Yılları Arasında Hava Kuvvetlerine Hediye Edilen Uçaklar

YIL	1925	1926	1927	1928	1929	1930	1931	1932	1933	1934	1935
ADET	1	26	5	41	32	19	31	28	33	16	26

Kaynak: Hava Kuvvetleri Komutanlığı, 2005

Cumhuriyet dönemi havacılık tarihinde, hava savunma endüstrisinin kurulması için bir ömür boyu mücadele eden Vecihi Hürkuş, Türk havacılık tarihinde sadece pilot değil, aynı zamanda Türk uçak sanayisinin de öncüleri arasında yer almıştır. Birinci Dünya Savaşında ve Kurtuluş Savaşında çok büyük faydalar sağlayan Astsubay Pilot Vecihi Hürkuş, 1918 yılında ilk projesini çizmiş ve buna 'Vecihi K-6' adını vermiştir. Cumhuriyet'in ilanından sonra Vecihi 'Vecihi K-6' adlı projesini küçük bir atölyede

imal etmiş ve uçağa dönüştürmüş, 28 Ocak 1925'te ise deneme uçuşunu başarılı bir şekilde gerçekleştirmiştir (Hürkuş, 1995: 4).

Hürkuş ikinci uçağını 18 Eylül 1930'da İstanbul'da kurduğu atölyede yapmış ve bu uçağa VECİHİ-14 adını vermiştir. Daha sonra Hürkuş 27 Eylül 1932 yılında Kadıköy'de Türkiye'nin ilk sivil uçuş okulunu (Vecihi Sivil Uçak Okulu) açmıştır (Arıt, 2003: 21).

Vecihi Hürkuş'tan sonra, Türkiye'de ikinci milli uçak projesinin sahibi Selahattin Alan'dır. Türk Hava Kurumu'nun kurulduğu ilk yıllarda (1926) Fransa'ya mühendislik tahsiline gönderilmiş, eğitimini tamamlayıp geldikten sonra, 1932 yılında, ilk prototipi olan MMV-I iki kişilik uçağını tasarlayıp gerçekleştirmiştir. Fakat Alan'ın projesi, Hava Müsteşarlığı ve Milli Müdafaa Vekâleti tarafından destek görmediğinden yarım kalmıştır. Bu safhada Selahattin Alan Beyin imdadına Nuri Demirağ yetişmiş, ona uçak sanayii tesislerinin teknik işlerini emanet ederek, kendisine ortak etmiştir. Demirağ ile beraber Nu.D.36, Nu.D.38 uçaklarının tasarımlarını ve imalatlarını, Alan gerçekleştirmiştir (Dervişoğlu, 2007: 51). Nuri Demirağ 1937 yılında, Selahattin Alan ve Alman uzmanların destekleriyle Beşiktaş-Hayrettin İskelesi'nde Etüt Atölyesi'ni kurmuştur. Atölye zamanla gelişmiş ve fabrikaya dönüşmüştür (Şakir, 1947: 56).

Türk Hava Kurumu, Nuri Demirağ'ın Beşiktaş'taki fabrikasına önce altmış beş planör, daha sonra ise on başlangıç eğitim uçağı temin etmiştir. 1940 yılında Nuri Demirağ ve ekibi NUD36 eğitim uçağından 24 adet imal etmiştir ve bu uçaklarla Yeşilköy'de bir uçuş okulu kurarak gönüllü olan gençleri pilot olarak yetiştirmeye başlamıştır (Kaymaklı, 2002: 353-356).

İkinci Dünya Savaşı sonunda havacılık sektöründe yaşanan bunca güzel gelişmeye rağmen devlet tarafından desteklenmeyen Nuri Demirağ, fabrikasını kapatmak zorunda kalmış, uçakları ve elindeki tüm malzemeleri hurdacıya satmıştır (Kansu,1995: 84).

1925 yılında Tayyare Otomobil ve Motor Türk Anonim Şirketi (TOMTAŞ) kurulmuştur. Kayseri'de uçak fabrikası ve Eskişehir'de bakım onarım amaçlı bazı tesisler kurulmuş ve bunlar ilk hava sanayi tesisleri olmuştur (Öksüz, 2001: 13).

Mayıs 1934'te bir ilk yaşanmıştır ve yerli üretim olan ilk savaş uçağı ilk uçuşunu gerçekleştirmiştir. Ancak seri üretimi yapılamamıştır çünkü yeterli destek sağlanmamıştır. Fabrika, II. Dünya Savaşı yıllarına kadar birçok uçak imal etmiştir. 1939 yılına gelindiğinde fabrikanın uçakların üretimi, bakımı ve yenileme hakkı Türk Hava Kuvvetleri'ne verilmiştir (Albayrak, 2000: 45-46).

1.14.TÜRK HAVA KURUMU VE TÜRKKUŞU

1925 yılında "Türk Tayyare Cemiyeti" adıyla kurulan Türk Hava Kurumu'nun amacı; Türkiye'de havacılık sanayisini geliştirmek, havacılığın sosyal, siyasal ve ekonomik yönden ne derece önemli olduğunu anlatmak ve havacılık için gerekli olan araç, gereç ve malzemeleri hazırlayarak personeller yetiştirmektir. Türk Hava Kurumu'nun ilk başkanı Cevat Abbas Gürer olmuştur. Gürer'den sonra başkanlığa Fuat Bulca getirilmiştir. Pilot Şakir Hazım, Pilot Vecihi Hürkuş ve eski silah sistem subaylarından Hasan İskender Bey ise kurumun kurucu üyeleridir (Uzun, 2007: 131).

1935 yılında Türk Tayyare Cemiyeti'nin ismi değiştirilerek Türk Hava Kurumu olmuştur. Cumhuriyet'in kurucuları, milletin bağımsızlığının göklerdeki hakimiyete bağlı olduğunu savunmuşlar ve sadece THK'nın değil tüm gençliğin göklerde olmasını hedeflemişler ve Türk Hava Kurumu bunun ilk adımı olmuştur (Yalçın, 2012: 271).

Türk Hava Kurumu, genç Türkiye Cumhuriyeti için önemli kuruluşlardan birisi olmuş ve büyük amaçların ve hedeflerin gerçekleşmesi için kurulmuştur. Birinci Dünya Savaşı'nda Türk Hava Kuvvetleri'nin başında Alman Subay Serno bulunuyordu. Osmanlı Ordusu'nda Alman pilotlar görev yapmaktaydı. Hava gücümüz Almanların elinde bulunuyordu. Savaş yıllarında, Almanlardan kalan birkaç uçak, Yunanlılardan gelen uçaklar, Fransa ile anlaşma yapıldıktan sonra alınan az sayıda uçak, zenginlerin katkıları ve İtalyanlardan silahsız olarak alınan 21 adet uçak ile savaş yıllarındaki uçak ihtiyacı büyük zorluklarla giderilmeye çalışılmıştır. Kurum'un gelir kaynaklarının iyi ve güçlü olması önem taşımaktaydı. Kurumun kuruluş yıllarındaki gelir kaynakları yirmi bir kalemden oluşmaktaydı. Bunlardan birkaç tanesini şöyle sayabiliriz (Uzun, 2007: 161):

- Halkın yaptığı bağışları,
- Kurban derisi ve fitre, zekât gibi bağışlar,

- Tayyare Piyangosu,
- Uşak Şeker Fabrikası'ndan alınan ilk mahsul,
- Üyelerin verdiği aidatlar,
- Yardım Pulları,
- Atatürk'ün yaptığı bağışlar

Günümüzde ise Türk Hava Kurumu'nun gelir kaynakları bir hayli azalmıştır. Türk Hava Kurumu günümüze kıyasla kuruluş yıllarındaki kaynaklarından birçoğunu kaybetmiştir. Şu anda kurumun kaynakları şunlardır (Uzun, 2007: 176):

- Fitre-zekât ve kurban derileri,
- Bağışlar,
- Yardım Pulu,
- Üye aidatları,
- Kira gelirleri,
- İştiraklerden elde edilen gelirler,
- İşletmeler (Hava taksi, Basımevi) olarak 7 kaleme gerilemiştir.

THK, Cumhuriyet'in modern, çağdaş ve önemli bir gücü olmuştur. Kurumun varlığı halen devam etmekte ve son zamanlarda bazı önemli gelişmeler görülmektedir. 2011 yılında Hava Üniversitesi açılmış ve bununla birlikte önemli bir proje hayata geçirilmiştir. Havacılığın gelişimi son yıllarda özellikle sivil havacılıkta Türkiye'de hızlı gelişme göstermektedir. Bu sektörde kalıcılık sağlamak için eğitim çok büyük önem arz etmekteydi. Bu bakımdan THK tarafından havacılığın üniversitesinin açılması oldukça önemli bir gelişme olmuştur (Yalçın, 2012: 285).

3 Mayıs 1935'de Türkkuşu kurulmuştur. Amacı, havacılığın temel unsuru olan personeli yetiştirmek ve eğitmek, gençliğe havacılık sevgisini aşılaktır. Kurulştan kısa bir süre sonra birçok uçuş okulu açılmıştır. Kurum, birçok önemli pilot yetiştirmiştir. Bunların arasında, Atatürk'ün manevi kızı olan ve dünyadaki ilk kadın savaş pilotu olan Sabiha Gökçen de bulunmaktadır. Türkkuşu'nun kurulmasından sonra açılan okullar sayesinde birçok genç eğitim alma fırsatı bulmuştur. Türkkuşu'nda eğitim veren pilotlardan E. Âli Yıldız, 12 Haziran 1938 günü 14 saat 20 dakikalık bir uçuş gerçekleştirmiş ve bu uçuşla dünya rekoru kırmıştır (Uzun, 2007: 181).

1939-1941 yıllarına gelindiğinde 2. Dünya Savaşı başlamadan önce Etimesgut Uçak Fabrikası kurulmuştur. Bu fabrika 1944 yılında üretime başlamış ve Magister tipi uçaklar üretmiştir. Bunun dışında ise THK-1, 3, 4, 7, 9, 13 planörleri ile THK-2, 5 ve 10 tiplerinde bazı nakliye, sağlık ve eğitim amaçlı uçaklar üretmiştir (Kuşhan, 2001: 43).

Türkiye’de ilk motor fabrikası, Türk Hava Kurumu tarafından Gazi Orman Çiftliği’nde kurulmuştur. Fabrika faaliyetlerini 1951 yılına kadar sürdürmüş ve daha sonra Makina ve Kimya Endüstrisi’ne devredilmiştir. Ve bu fabrika 1952’de tamamen kapatılmış ve günümüzde de Türk Traktör Fabrikası adıyla işletilmeye devam etmekte ve traktör üretimiyle ülke ekonomisine katkıda bulunmaktadır.

Havacılık sektörüne ilgi duyan gençlerin farklı kültürleri tanımlarını ve kültürümüzü tanıtmaları ve sosyal anlamda kendilerini geliştirmeleri amacıyla, Uluslararası Hava Öğrenci Mübadelesi Teşkilatı’na 1953 yılında üye olunmuştur. Ülkemizde buna THK öncülük etmekte olup, Hava Öğrenci Mübadelesi Programı kapsamında 15 gün süre ile yurt dışına öğrenci gönderilmekte ve ülkemize de 15 gün süre ile yabancı öğrenciler gelmektedir. THK havacılık sektöründe birçok genç yetiştirmiştir. Hatta bu gençler sadece spor alanlarıyla ilgilenmemiş 1974 Kıbrıs Barış Harekâtı’nda rol almışlardır. Türkiye’de sportif havacılık alanında çeşitli rekorlar kıran THK; İzmir ve Ankara’da profesyonel olarak pilot ve hostes yetiştirmekte olup kuruluşundan günümüze kadar geçen sürede 7000 civarında pilot yetiştirmiştir. Türk Hava Yolları bünyesindeki kuruluşlar, havacılık alanında çeşitli faaliyetler yürütmektedir. Bu kuruluşlar şunlardır (THK, 2019):

- **THK Gökçen Havacılık:** İsmi, THK’nın yetiştirmiş olduğu ilk kadın savaş pilotu olan Sabiha Gökçen’den gelmektedir fakat 2007 yılında adı ”Gökçen Havacılık İktisadi İşletmesi” olarak değişmiştir. Gökçen Havacılık şirketi, havadan yangın söndürme, hava ambulans ve hava taksi hizmeti, havacılık danışmanlığı ve sportif havacılık gibi faaliyetler gerçekleştirmektedir.
- **THK Uçuş Akademisi (TUA):** Sivil havacılık sektörüne gençler yetiştirmek ve sektörü geliştirmek amacı ile kurulmuştur Profesyonel anlamda pilot ve hostes yetiştirmektedir.

- **THK Üniversitesi:** Türkiye’de havacılık ve uzay alanında tek üniversite olan THK Üniversitesi, 3 Mart 2011 tarihinde Ankara’da kurulmuştur. Toplam 4 fakülte, 2 yüksekokul ve 3 enstitü ile hizmet vermektedir. Toplam da 77 adet son teknolojiye sahip uçağı ile eğitim alanında en önde gelen kurumdur.
- **THK Teknik:** Sivil havacılık sektöründe; her türlü teknik arıza ile ilgilenen birimdir. Uçak, malzeme, sistem hataları ve ortaya çıkabilecek her türlü arızaları gidermek görevleri arasında yer almaktadır.
- **THK Uçak İmalat:** Türkiye’de ilk eğitim uçakları ve sivil sportif uçaklarının üretildiğı şirkettir. Türkiye’de ilk sportif uçağın üretimi, “Türkkuşu T 19-A Projesi”dir. Uçakla ilgili her türlü satış pazarlama faaliyetleri burada yürütölmektedir.
- **Asal Havacılık ve Teknoloji:** Isparta’ da Süleyman Demirel Havalimanı’nda inşa edilmiş olup iki hangardan oluşmaktadır. Uçakla ilgili her türlü bakım ve boyama hizmetleri vermektedir. Uçakların bakımı ve boyanması gibi farklı alternatifli servisler sunmaktadır.
- **THK Sigorta:** Bir sigorta acentesi gibi hem bireysel hem de kurumsal alanda sigorta ürünleri ile acentelik hizmeti vermektedir.

BÖLÜM 2

TÜRK HAVA YOLLARI

Bu bölümde Türk sivil havacılığının önemli bir unsuru olan Türk Hava Yolları'nın geçmişten günümüze geçirdiği evreler ele alınacak, kurumun günümüzdeki uçak ve personel durumu, yolcu sayısı ve uçuş noktaları gibi göstergelere yer verilecektir. Ayrıca, kurumun dünya havacılık sektöründe nasıl bir konumda bulunduğu da incelenmeye çalışılacaktır.

2.1.TÜRK HAVA YOLLARI'NA GİDEN YOLDA ATILAN İLK ADIMLAR

1933 yılında, Türkiye Cumhuriyeti'nin ilanı üzerinden henüz on tam yıl bile geçmemişken, ülke birbiri ardına uğradığı büyük savaş felaketlerinin yaralarını sarmak, “Misak-ı Milli” sınırları içinde, “kayıtsız şartsız millet hâkimiyeti” ne dayanan güçlü bir devlet oluşturma çabalarıyla meşguldür. Kıt imkanlara rağmen milletin dışından, tırnağından arttırdığı tasarruflarla yatırım faaliyetlerine girişilmekten de geri kalınmadığı bir dönemdir... Amaç geri kalmışlık çizgisinden kurtulabilmek, ülkenin alt yapısını modernleştirmek ve değişen dünyaya ayak uydurabilmektir... İşte böyle bir ortamda, sivil havacılığımızın temelleri atılmıştır ve 20 Mayıs 1933 tarihinde Milli Savunma Bakanlığı'na bağlı Hava Yolları Devlet İşletme İdaresi kurulmuştur (Kozlu, 2015: 18).

Türk Hava Yolları'nın 1933 yılındaki filosu; Alman yapımı, 4'er koltuklu 2 adet Junkers F-13 ve ABD yapımı, 5'er koltuklu 2 adet King-Bird uçaklarından oluşmaktaydı. Bunlara, Cumhuriyet'in 10. yıldönümü dolayısıyla hediye edilen, Sovyet yapımı 10 koltuklu ATH-9'un eklenmesiyle birlikte uçak sayısı 5'e, koltuk kapasitesi de 28'e çıkmıştı. Türk Hava Postaları adı altında faaliyete geçirilen filo o yıl sonuna kadar İstanbul, Ankara ve Eskişehir havaalanlarından 460 yolcu taşımış ve 7.549 lira (1933 yılı değerleriyle 4.545 dolar) gelir sağlayabilmiştir. Bir müdür tarafından yürütülen kuruluşa 7 pilot, 1 telsizci, 8 makinist ve 8 memur olmak üzere toplam 24 personel görev yapmıştır (Ayдын, 2016: 37).

İşletme 1935 yılında Bayındırlık Bakanlığı'na devredilmiştir. 1938 yılında da Devlet Hava Yolları Umum Müdürlüğü'ne dönüştürülmüş ve Ulaştırma Bakanlığı'na bağlanmıştır. Türkiye'de sivil havacılıkta esas gelişmelerin İkinci Dünya Savaşı'ndan sonra başladığı görülmektedir. Bu dönemde bir yandan uçakların modernleştirilmesine, diğer yandan da yeni havalimanlarının yapımına ağırlık verilmiştir. Devlet Hava Yolları İşletmesi, savaşta kullanıldıktan sonra Amerika tarafından Türkiye'ye toptan 20 bin dolara 10 yıl vadeyle satılan 30 adet 22-28 yolcu kapasiteli DC-3 ve C-47 tipi uçakları filosuna katmıştır. Uçuş noktaları yurt içinde Bursa ve İskenderun dahil on sekiz noktaya ulaşmış; DC-3 tipteki uçakların filosuna katılmasıyla uçaklarında “Havacı Kadın Kamarot” ünvanıyla ilk kez üç hostes göreve başlamıştır. 1947 yılında ilk dış hat seferi Ankara-İstanbul-Atina arasında yapılarak kısa zamanda otuz üç uçaklık filosuna Lefkoşa, Beyrut ve Kahire uçuş noktalarını seferlerine eklemiştir. Yine bu dönemde sivil havacılık alanında önemli kurumlar faaliyete geçmiştir. Bunlardan ilki, 1949 yılında kurulan Hava Meydanları Bürosudur. Görevi ise, DHMİ ile birlikte havaalanlarını işletmek ve uçuş güvenliğini sağlamaktır (THY, 2016).

1954'de Sivil Havacılık Daire Başkanlığı kurulmuş ve her türlü sivil havacılık faaliyetlerinin denetlenmesi ve düzenlenmesi ile görevlendirilmiştir. Yine 1954 yılında Vecihi Hürkuş, Hürkuş Hava Yolları'nı kurmuş ve DHY ile rekabete başlamıştır fakat 5 yıl sonra kapanmıştır. 1956'da Devlet Hava Yolları isminin yerini Türk Hava Yolları Anonim Ortaklığı almıştır. Yeni şirketin en önemli atılımı, 1957 yılında Uluslararası Hava Taşımacılığı Birliği-IATA'ya üye olarak kabul edilmek olmuştur. 1958 yılına gelindiğinde pistonlu motorlardan bir üst seviyeye geçilmiş ve tepkili motorlar kullanılmaya başlanmıştır ve bu da sivil havacılık tarihi için yeni bir dönemin başladığını göstermektedir. Yolcu sayılarında artış olmuş ve iki yıl öncesine göre iki kat artış olduğu görülmüştür (Aktepe ve Şahbaz, 2010: 70).

1965 yılında filoya jet motorlu uçaklar katılmıştır. 1980'lerden sonra ise THY büyüme eğilimine girerek; uçak sayısında, koltuk kapasitesinde ve personel sayısında ciddi artışlar yapmıştır. Şirket filosunun ve buna bağlı olarak yolcu sayısının artmasıyla oldukça yüksek gelirler elde etmeye başlamıştır (Kozlu, 2015: 20).

1983 yılından sonra havacılık sektöründe önemli gelişmeler yaşanmaya başlamıştır. Bu tarihe kadar havayolu taşımacılığı THY şirketinin tekelinde sürdürülmüş

iken, bu tarihten itibaren özel havayolu şirketlerinin de havayolu ulaşımındaki yerini almaya başlamasıyla sektörde rekabet ortamı oluşmuştur. 1984 yılından 90'lı yıllara kadar geçen süre içerisinde birçok hava yolu açılmış ve daha sonra yarısı kapanmıştır. Kurulan özel şirketlerin faaliyet göstermesiyle birlikte sektör canlansa da 1990 yılı Ağustos ayında ortaya çıkan Körfez Krizi ve bunu izleyen sıcak savaş nedeniyle sektör olumsuz şekilde etkilenmiştir. 2000'li yılların başlarında kendini yavaş yavaş toparlamaya başlayan hava taşımacılığı sektörü 2001 yılında ülkede yaşanan ekonomik kriz ve 11 Eylül 2001 tarihinde ABD'de yaşanan uçak saldırıları nedeniyle tüm dünyada olduğu gibi dar boğaza girmiş, yolcu ve uçak trafiğinde düşüşler yaşanmıştır (Korul ve Küçükönel, 2003: 26).

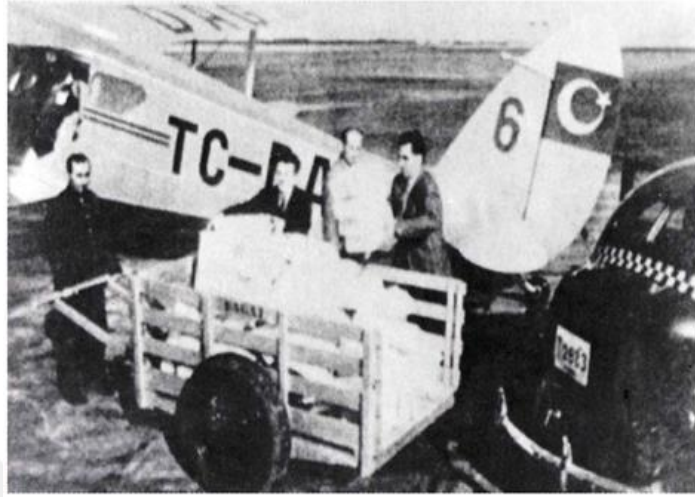
THY, 2002 yılına kadar sektörde faaliyet gösteren tek firma olmuştur. Rekabet edebileceği işletme olmadığından fiyatları oldukça yüksekti. Bu nedende, havayolu ulaşımı çok tercih edilmemekteydi. Talebin artması ve sektörün canlanması için devlet, özel hava yolu şirketlerinin önündeki engelleri kaldırdı ve sektör rekabete açılmış oldu (Peksaticı, 2010: 8).

2.2.TÜRK HAVA POSTALARI ADLI ŞİRKETİN KURULUŞU

Türk Hava Postaları 1933 yılında kurulmuş ve artık sivil havacılık sektörü bu isimle yürütülmeye başlamıştır. Daha sonra, Havayolları Devlet İdare İşletmesi kurularak Milli Savunma Bakanlığı'na bağlanmıştır. Görevi ise, havayolu taşımacılığını geliştirmek amacıyla Türkiye'de havacılık işletmeleri kurmak ve çeşitli faaliyetlerle sivil havacılığın gelişimine katkı sağlamaktır. Bu kurum bugün var olan Türk Hava Yolları A.O.'nun da ilk yapı taşlarını oluşturmuştur (Bolayırlı, 2000: 8).

Resim 2.1'de o dönemde yapılan posta ve kargo taşımacılığı yer almaktadır. 1913 yılında ilk kez hava posta taşımacılığı, Fransız Pilot Doucort ve Rasit Roue tarafından yapılmıştır (THY, 2016).

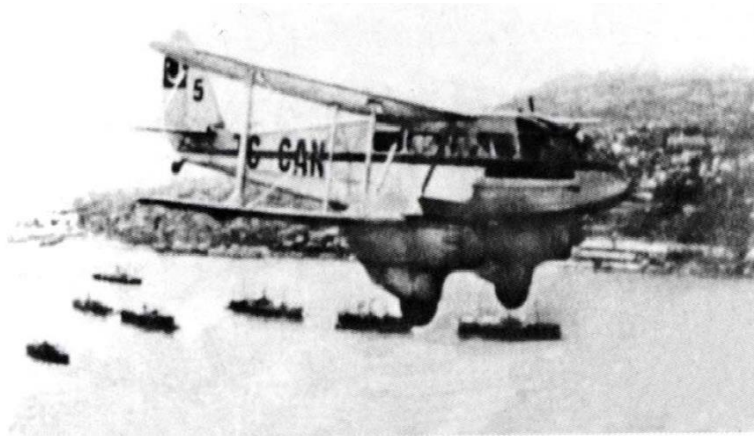
Resim 2.1: Posta ve Kargo Taşımacılığı-1



Kaynak: Kaymaklı, 1997: 123

1997 yılında İstanbul-Eskişehir-Ankara arasında uçuş gerçekleştirilmiş olup, ilk uçuşlardaki yolcular ücretsiz bir şekilde uçurulmuştur. Zamanla uçaklar geliştirilmiş ve pilotlar yetiştirilmeye devam edilmiştir. Kısa bir süre sonra şirketin adı değişmiş ve "Hava Yolları İdaresi" olmuştur. Şirketin başına, Binbaşı Fesa Evrensev getirilmiştir. (Kaymaklı, 1997:124).

Resim 2.2: Posta ve Kargo Taşımacılığı-2



Kaynak: Kaymaklı, 1997: 124

Resim 2.2'de, o döneme ait geliştirilmiş bir uçakla yapılan kargo ve posta taşımacılığı yer almaktadır.

2.3.HAVA YOLLARI DEVLET İŞLETME İDARESİ'NİN KURULUŞU

20 Mayıs 1933'te "Hava Yolları Devlet İşletme İdaresi" kurulmuş olup 24 personel ve bir genel müdürü bünyesinde barındırmaktadır. Şirket 1935 yılında Bayındırlık Bakanlığı'na bağlanmış olup görevi uçak, personel, gerekli malzemelerin temin edilmesini sağlamak ve kolaylaştırmaktır (Kozlu, 2015: 18).

O zamanki ismiyle Devlet Hava Yolları İşletmesi, şimdiki adıyla Türk Hava Yolları Anonim Ortaklığı, 5 uçak ve 23 koltuk kapasitesi ile Ağustos 1933 tarihinde seferlere başlamıştır. 1933 yılındaki filo (Aktepe ve Şahbaz, 2010: 70):

- 2 adet King Bird (5 Koltuklu)
- 2 adet Junkers F-13 (4 koltuklu)
- 1 adet Tupolev ANT-9 (10 koltuklu)

1938 yılında Hava Yolları Devlet İşletme İdaresi, Devlet Hava Yolları Umum Müdürlüğüne dönüşmüş olup; yolcu, eşya ve posta taşıma görevlerinin yerine getirilmesinin sağlanması ile sorumlu olmuştur. 1933 yılında sadece 28 olan koltuk kapasitesini, 1945 yılında 845'e çıkartmıştır. 1946 yılında Devlet Havayolları Umum Müdürlüğü'nün adı değişerek, Devlet Hava Yolları İşletmesi Genel Müdürlüğü olmuştur. Bu yıllarda ilk defa yurt dışı uçuşu gerçekleşmiştir ve sektör gelişmeye başlamıştır (THY, 2016).

2.4.UÇAK ALIMI

1933 yılında hava taşımacılığı için filoya yeni uçaklar katılmış olup bunlar; 2 adet KING-BIRD tipi uçaklardır. Cumhuriyetin 10.yıl dönümü olduğu için Rusya 12 yolcu kapasiteli ANT-9 M-17 tipi uçak hediye etmiştir. Böylelikle koltuk sayısı 18 olmuştur. 1933'de 52 yolcu, 34 kg kargo ve 18 kg posta taşınmış olup ilk yük taşıma (Kargo) işine başlanmıştır. Daha sonra 5 uçak satın alınmış ve koltuk sayısı 64'e yükselmiştir (Kaymaklı, 1997:125). Türk Hava Yolları 1933 yılında 5 uçakla başladığı yolculuğuna bugün, 332 (yolcu ve kargo) uçaktan oluşan filosuyla devam etmektedir (THY, 2018).

2.5.TARİFELİ YOLCU SEFERLERİNE BAŞLANMASI

Türk Hava Yolları, 1933 yılında filosunda bulunan 5 uçakla ilk kez seferlerine başlamıştır. İlk olarak Eskişehir-Ankara arasında gerçekleşecek olan uçuş için King-Bird tipi uçaklardan biri motorlarını çalıştırmış, pervaneler dönmeye başlamış ve sonra yavaşça havalanmıştır. Devrin insanları trenlerle, gemi ve otomobillerle yolculuk yapmıştı, uçaklar öyle bilindik bir şey değildi... Kuyruğunda Türk bayrağı ile Eskişehir-Ankara uçuşu için havalanmış, heyecanlı ve gurur dolu bu serüven işte o gün, bu uçuşla başlamıştır. İlk tarifeli seferler Ankara-Eskişehir-İstanbul hattında bu uçaklarla yapılmıştır. 12 Şubat 1947 yılında Ankara-İstanbul-Atina uçuşu ile ilk yurtdışı seferini yapmıştır. 1951 yılında 33 uçağı ve 720 koltuk kapasiteli filoya Lefkoşa, Beyrut ve Kahire uçuş noktaları eklenmiştir. 1953 yılında İlk hac seferlerine başlamıştır (Aydın, 2016: 3).

1956 yılında IATA' ya üye olunmuş ve daha sonra 19 adet DC-3 ve 7 adet Heron yolcu uçağı ile 2 adet C-47 kargo uçağı olmak üzere 28 adet uçak ile filo geliştirilmiştir. Yolcu 1958 yılında 1956 yılına göre 2 kat artarak 394 bine ulaşmıştır. Büyüme devam ederek 1959 yılında Atina ve Roma' da ilk satış büroları açılmıştır. 1960 yılında ilk etapta Ankara-İstanbul-Atina-Roma-Frankfurt hattı açılmıştır. Bu hatta 1 yıl sonra Ankara-İstanbul-Viyana-Frankfurt hattı eklenmiş ve günde 3 sefer yapilmaya başlanmıştır (THY, 2018).

1964'te Brüksel, Münih ve Tel Aviv hatları, 1965'te Amsterdam, Belgrad ve Tebriz hatları, 1967'de Zürih, Budapeşte ve Cenevre hatları açılmıştır. 1972 yılında büyüme sürmüş ve sermaye miktarı %100 oranında artırılarak 200 milyondan 400 milyon liraya çıkarılmıştır. Taşınan yolcu sayısı 1967'de 528 bin iken, 1973'te 2,5 milyona ulaşmıştır. 4 Aralık 1974 yılında Türk Hava Yolları'nın %50 ortaklığı ile Kıbrıs Türk Hava Yolları kurulmuştur. 20 yıl önce yabancı sermayeye açılmış olan THY, Maliye Bakanlığı'nın 17.2.1977 tarih ve 53315/6967 sayılı kararı ile tekrardan millileştirilmiş ve BOAC şirketinin hissesini Maliye Bakanlığı üstlenmiştir. 1955'te 60 milyon TL, 1982'de 20 milyar TL olan sermaye miktarı, 1984'te 60 milyar TL'ye ulaşmıştır. 1985 yılında First Class uygulaması önce Cidde ve Londra hatlarında, ardından da diğer hatlarda uygulamaya konmuştur. 1986 yılında Singapur hattının açılması ile Uzakdoğu uçuşları başlamıştır. 1988 yılında New York, Oslo, Helsinki,

Tunus, Cezayir ve Basel hatları açılmıştır. 1989 yılında Sun Express kurulmuştur. Hisse oranları ise THY ve Lufthansa'nın eşit orandadır. 1993 yılında filo gençleştirilmiştir. Türk Hava Yolları 2005 yılında Airbus firmasından 36 adet A-330-200, A-321-200 ve A-320-200; Boeing firmasından da 23 adet B-737-800 alarak toplam 59 uçağı filosuna katarak tarihindeki en büyük satın almayı gerçekleştirmiş ve 23 yeni dış hat açılmıştır. 2013 yılı Türk Hava Yolları'nın altın çağı olmuş ve küresel marka yolunda büyük adımlar atmıştır. Türk Hava Yolları'nın bu geniş uçuş noktaları sayesinde, dünyadaki farklı 300 noktaya uçuş gerçekleşmektedir. Bu geniş uçuş ağı sayesinde dünya sıralamasında ilk basamakta yer almaktadır (THY, 2018).

2.6.GÜNÜMÜZDE TÜRK HAVA YOLLARI

1980'li yıllarda THY, sektörde tek işletmeydi. Zamanla filosunu genişleterek ve hizmetlerini arttırarak daha çok tercih edilmeye başlamıştır. 1990'larda, yolcu sayıları artmış ve kâr oranı yükselmiştir. 1995'li yıllarda THY; teknolojiyi kullanarak daha modern bir yapıya yönelmiş ve hizmet standartlarını artırıp, maliyetlerini azaltmıştır. 2000'li yıllara kadar yolcu sayısı oldukça artmış ve yüksek kârlar elde edilmiştir. 2000 yılı, ekonomik krizlerin de etkisiyle çok verimli geçmemiştir. Kâr oranları oldukça düşmüştür. 2000'li yıllardan sonra; yeni uçuş noktalarına yönelmek, çeşitli kampanyalar yapmak, hizmet ve kaliteyi artırmak gibi stratejiler uygulayan THY, gelişmeye devam etmiştir. 2003 yılında devlet; sektörü canlandırmak, büyötmek ve geliştirmek amacıyla özel hava yollarının sektöre girmesini sağlamıştır. Böylelikle, sektör rekabete açılmıştır. 2003 yılından sonra sektör, hızlı bir şekilde gelişmiştir. Türk Hava Yolları'nın sektördeki durumunu daha iyi analiz edebilmek için bu bölümde, Türk Hava Yolları'nın uçak ve personel durumu ile dünyadaki uçuş noktalarına yer verilmiştir (Peksatıcı, 2010: 8).

2.6.1.Uçak ve Personel Durumu

1933 yılında sadece 5 uçağı bulunan Türk Hava Yolları, 2000'li yıllardan sonra oldukça gelişmiştir. Dünyada en geniş uçuş ağına sahip dördüncü şirkettir ve dünyada birçok ülkeye uçuş gerçekleştirmektedir. 2018 yılı sonu itibarıyla dünyadaki en büyük 13. hava yolu şirketi olmuştur. Bundan 10 yıl öncesinde 65 uçaklık filosunun, kısa süre içerisinde %410'un üzerinde arttığı görölmektedir. Türk Hava Yolları'nın 2018 sonu

itibariyle toplam 332 uçaktan oluşan filosu bulunmaktadır ve detaylarına Tablo 2.1’de yer verilmiştir (SHGM, 2018).

Tablo 2.1 Türk Hava Yolları’nın Filo Durumu-2018

31.12.2018 Tarihi İtibariyle	Tip	Sahip Olunan	Finansal Kira	Opr./Wet Lease	Koltuk Kapasitesi	Ortalama Filo Yaşı	Toplam
Geniş Gövde	A330-200	5	-	13	4.680	10.9	18
	A330-300	-	29	8	10.807	4.9	37
	A340-300	4	-	-	1.332	20.7	4
	B777-3ER	-	27	6	11.670	5.1	33
	Toplam	9	56	27	28.489	6.8	92
Dar Gövde	B737-900ER	-	15	-	2.355	5.6	15
	B737-800	30	37	15	13.450	10.1	82
	B737-700	-	-	1	124	12.9	1
	B737-8 MAX	-	7	-	1.057	0.2	7
	A321 NEO	-	2	-	364	0.2	2
	A319-100	-	6	1	924	8.2	7
	A320-200	5	7	7	3.027	11.8	19
	A321-200	2	60	6	12.360	6.5	68
	B737-800 WL	-	-	17	3.213	13.1	17
	Toplam	37	134	47	36.874	8.6	218

Kargo	A330-200F	1	9	-	-	5.2	10
	B777F	-	5	-	-	0.5	5
	Wet Lease	-	-	7	-	23.3	7
	Toplam	1	14	7	-	9.9	22
GENEL TOPLAM		47	204	81	65.363	8.2	332

Kaynak: THY, Faaliyet Raporu, 2018

Gün geçtikçe daha da hızlı büyüyen ve filosunda artış görülen THY, Avrupa’da en genç ve modern filoya sahip olan şirket olma hedefini gerçekleştirmek istemektedir. 2018 yılı sonunda Türk Hava Yolları’nın ortalama filo yaşı 8.2 olduğu görülmektedir. Türk Hava yollarının filosunda 332 adet uçağı bulunmaktadır. Bu uçakların 47 tanesi kendisine aittir. Geri kalan 204 uçağı finansal leasing, 81 uçağı ise operasyonel leasing yöntemi ile filosuna katmıştır (THY, 2018).

Türk Hava Yolları gelişmeye ve büyümeye devam etmeyi ve 2023 yılına kadar 500 uçaklık bir filoya ulaşmayı hedeflemektedir. 2019 yılında yeni havalimanının devreye girmesi ile kapasite kısıtlarının ortadan kalkması ön görülmektedir. Böylece İstanbul’un coğrafi avantajının daha etkin kullanılması ve hem direkt hem de transit yolcu taşımalarının artırılması planlanmaktadır. Yeni havalimanının avantajları ile Türk Hava Yolları, en fazla dış hat noktasına uçuş ağı olan ve en çok tercih edilen hava yollarından biri olma hedefinde ilerlemeyi istemektedir (SHGM, 2018: 18).

Dünyanın en çok ülkesine uçan havayolu unvanını elinde bulunduran ve en hızlı büyüyen havayolu şirketleri arasında zirvede yer alan Türk Hava Yolları’nın, geçtiğimiz yıla oranla çalışan sayısında yüzde 11’lik bir artış görülmektedir. Hali hazırda 27 bine yaklaşan personel sayısı ile şirket, istihdam alanında çok önemli bir yer tutmaktadır. Türk Hava Yolları’nın personel sayısının detayları sınıflar itibariyle Tablo 2.2’de belirtilmiştir (THY, 2018).

Tablo 2.2 Türk Hava Yolları'nın Personel Durumu-2018

Kategori	31.12.2017	31.12.2018	Değişim (%)
Pilot ve Pilot Adayları	4.509	5.213	16%
Kabin Memuru	9.798	10.593	8%
Uçak Bakım Teknisyeni	71	69	-3%
Yurtdışı Personel	3.191	3.385	6%
Yurtiçi Personel	6.506	7.479	15%
TOPLAM	24.075	26.739	11%

Kaynak: THY, Faaliyet Raporu, 2018

31 Aralık 2017'de 24.075 olan THY'nin personel sayısı, 2018 yıl sonunda %11 artmış ve 26.739 olmuştur. Kategorileri tek tek inceleyecek olursak; Pilot ve Pilot Adaylarının sayısı, 2017 yılında 4.509 iken 2018 yıl sonunda %16 artarak 5.213 olmuştur. 2017 yılında 9.798 olan Kabin Memuru sayısı, 2018 yıl sonunda %8 artarak 10.593 olmuştur. 2017 yılında Uçak Bakım Teknisyeni olarak görev yapan 71 kişi varken, 2018 yılında %3'lük bir azalma olmuş ve bu sayı 69'a düşmüştür. Yurtdışında görev yapan personel sayısı 2017 yılında 3.191 iken, 2018 yılında %6 artarak 3.385 olmuştur. Son olarak yurtiçinde görev yapan personel sayısı 2017 yılında 6.506 iken, 2018 yılında %15 artmış ve 7.479 olmuştur. Tüm bu veriler sonucunda, Türk Hava Yolları'nın hem filosunu arttırması hem de uçuş noktalarını genişletmesi personel ihtiyacını arttırmıştır. İstihdama önem veren bir şirket olan THY, 2018 yıl sonunda personel sayısını %11 artırmıştır. Yeni havalimanının açılmasıyla birlikte bu oranın daha da artması beklenmektedir.

2.6.2.Yolcu Sayısı

Türk Hava Yolları'nın yolcu sayısı hem yurt içinde hem de yurt dışında gün geçtikçe artmaktadır. Bunun en önemli nedeni THY'nin yolcularına kaliteli bir hizmet sunması ve standartlarını her geçen gün daha da artırmasıdır. Sektörde diğer firmaların da faaliyet göstermesi nedeniyle rekabet artmıştır. İnsanların tercihleri değişmiş,

özellikle son dönemde hava yolu ulaşımına talep artmıştır. Talebin artmasıyla THY, beklenilenin aksine fiyatlarında artış yapmamış ve kaliteli hizmet vermeye devam etmiştir. Bu da Türk Hava Yolları'nın yolcu potansiyelini gün geçtikçe artırmıştır. 2018 yılsonuna ait trafik sonuçlarının detayları; yurt içi, yurt dışı ve toplam olmak üzere; Tablo 2.3, Tablo 2.4 ve Tablo 2.5'de ayrıntılı bir şekilde incelenmiştir.

Tablo 2.3 Türk Hava Yolları'nın Trafik Durumu-2018

GÖSTERGELER	TOPLAM (YURT İÇİ+YURT DIŞI)		
	2017	2018	Değişim (%)
Konma Sayısı (Yolcu Seferleri)	469.580	493.876	5,20%
Arz Edilen Koltuk Km ('000)	173.084.171	182.030.829	5,20%
Ücretli Yolcu Km ('000)	136.927.374	149.169.213	8,90%
Yolcu Doluluk Oranı (%)	79,10%	81,90%	2,8pt
Yolcu Sayısı	68.631.547	75.167.807	9,50%
Dıştan Dışa Transfer Yolcu Sayısı	21.745.675	23.441.455	7,80%
Kargo + Posta (Ton)	1.131.855	1.412.423	24,80%
Uçak Sayısı	329	332	0,90%
Koltuk Kapasitesi	65.688	65.363	-0,50%
Uçulan Nokta	300	306	2,00%
Uçulan Km ('000)	826.048	866.630	4,90%
Uçulan Saat	1.360.622	1.431.837	5,20%
Utilizasyon*	11:43	12:12	4,10%

*2017/317 uçak-2018/320 uçak sonucudur.

Kaynak: THY, Faaliyet Raporu, 2018

Türk Hava Yolları'nın 2018 sonunda konma sayısında %5.20'lik bir artış görülmektedir. 2017 yılında 469.580 olan sefer sayısı 2018 yılında 493.876 olmuştur. Yani her geçen yıl sefer sayıları artmaktadır. Arz edilen koltuk 2017'de 173.084.171 iken, 2018 yılında %5,20 artarak 182.030.829 olmuştur. Ücretli yolcu kilometresi 2017'de 136.927.374 iken, 2018'de 149.169.213 olmuş ve %8,90 artmıştır. 2017 yılında yolcu doluluk oranı %79'larda iken bu oran 2018 yılında yaklaşık %3 artmış ve %82 olmuştur. Yolcu sayısında bir yılda ciddi bir artış gerçekleşmiştir. 2017 yılında 68.631.547 olan yolcu sayısı neredeyse %10 artarak 75.167.807'ye yükselmiştir. Transfer yolcu sayısı da %8 artmıştır. 2017 yılında, 21.745.675 olan yolcu sayısı, 2018 yılında 23.441.455 olmuştur. Kargo ve posta taşımacılığında %25 oranında bir artış yaşanmıştır. 2017 yılında 1.131.855 ton yük taşınırken, 2018 yılında 1.412.423 ton yük taşınmıştır. Uçak sayısı bir yıl içinde %0,90 artarak, 329'dan 332'ye çıkmıştır. Uçak sayısı artmış fakat koltuk kapasitesi %0.50 azalmıştır. Bu da uçağın tipinden kaynaklanmaktadır. 2017'de 65.688 olan koltuk kapasitesi, 2018'de 65.363'e düşmüştür. Uçuş noktalarına 6 yer daha eklenerek %2'lik bir artışla uçuş noktaları 300'den 306'ya yükselmiştir. Uçulan kilometre sayısı %5 artmış ve 826.048'den 866.630'a yükselmiştir. Uçulan saat ise 1.360.622'den 1.431.837'ye yükselerek %5.20 artmıştır.

Tablo 2.4 Türk Hava Yolları'nın Yurt İçi Trafik Durumu-2018

GÖSTERGELER	YURT İÇİ		
	2017	2018	Değişim (%)
Konma Sayısı (Yolcu Seferleri)	206.561	220.289	6,60%
Arz edilen Koltuk Km ('000)	22.329.358	24.036.593	7,60%
Ücretli Yolcu Km ('000)	18.771.111	20.509.640	9,30%
Yolcu Doluluk Oranı (%)	84,10%	85,30%	1,3pt
Yolcu Sayısı	30.122.641	32.943.820	9,40%
Kargo + Posta (Ton)	61.226	79.098	29,20%

Uçulan Km ('000)	127.560	136.583	7,10%
------------------	---------	---------	-------

Kaynak: THY, Faaliyet Raporu, 2018

Türk Hava Yolları'nın yurt içi trafik durumundaki değişimlere Tablo 2.4'de yer verilmiştir. Konma sayısında %7 oranında bir artış görülmüştür. 2017 yılında 206.561 sefer yapılırken, 2018 yılında yapılan sefer sayısı 220.289'e yükselmiştir. Arz edilen koltuk oranında %8'lik bir artış meydana gelmiştir. 2017'de 22.329.358 iken 2018 yıl sonunda 24.036.593 olmuştur. Ücretli yolcu oranı 18.771.111'den 20.509.640'a çıkmış ve %9.30 artmıştır. Yolcu doluluk oranı 2017 yılında %84 iken 2018 yıl sonunda artarak %85 olmuştur. Yolcu sayısı 2017 yılında 30.122.641 iken %9,40 artarak 2018 yılında 32.943.820 olmuştur. Taşınan kargo ve postalar 2017 yılında 61.226 ton iken %29'luk bir artışla 2018 yılında 79.098 ton olmuştur. Son olarak uçulan kilometre sayısı bir yılda %7 artmış ve 127.560 kilometreden 136.583 kilometreye çıkmıştır.

Tablo 2.5 Türk Hava Yolları'nın Yurt Dışı Trafik Durumu-2018

GÖSTERGELER	YURT DIŞI		
	2017	2018	Değişim (%)
Konma Sayısı (Yolcu Seferleri)	263.019	273.587	4,00%
Arz edilen Koltuk Km ('000)	150.754.813	157.994.236	4,80%
Ücretli Yolcu Km ('000)	118.156.263	128.659.573	8,90%
Yolcu Doluluk Oranı (%)	78,40%	81,40%	3,1pt
Yolcu Sayısı	38.508.906	42.223.987	9,60%
Dıştan Dışa Transfer Hariç Yolcu Sayısı	16.763.231	18.782.532	12,00%
Kargo + Posta (Ton)	1.070.629	1.333.325	24,50%
Uçulan Km ('000)	698.488	730.047	4,50%

Kaynak: THY, Faaliyet Raporu, 2018

Türk Hava Yolları'nın yurt dışı trafik değişimlerine Tablo 2.5'da yer verilmiştir. Konma sayısında %4'lük bir artış meydana gelmiştir. 2017 yılında 263.019 olan sefer sayısı, 2018 yıl sonunda 273.587 olmuştur. Arz edilen koltuk 2017'de 150.754.813 iken, 2018 yılında 157.994.236 olmuş ve %5 artmıştır. Ücretli yolcu oranında %9'luk bir artış görülmüştür. 2017'de 118.156.263 iken 2018'de bu oran 128.659.573 olmuştur. Yolcu doluluk oranı bir yılda %78'den %81'e yükselmiştir. Toplam yolcu sayısı 2017 yılında 38.508.906 iken, 2018 yıl sonunda %9,60 artarak 42.223.987 olmuştur. Transferler hariç yolcu sayısı ise, 2017 yılında 16.763.231 iken, 2018 yılında %12'lik bir artışla 18.782.532 olmuştur. Kargo ve posta taşımacılığında bir yılda %24.50'luk bir artış görülmüştür. 2017 yılında 1.070.629 ton yük taşınırken, 2018 yılında 1.333.325 ton yük taşınmıştır. Son olarak bir yılda uçulan kilometre sayısı %4.50 artmış ve 698.488'den 730.047'ye çıkmıştır.

Aralık 2018 dönemi itibariyle THY filosunda toplam 332 uçak bulunmaktadır. THY 2017 de 300 noktaya uçuyor iken, 2018 yılında 304 noktaya uçuş sağlamaktadır. 2018 yılında toplam koltuk kapasitesi 65.688'dir. Yurt içinde yolcu sayısı 2018'de %9,4 artmış, yurt dışında ise, %9,6 artmıştır. Yolcu sayısında toplam %9,5'lik bir artış görülmektedir. Yurt içinde uçulan km %7,1 artarken, yurt dışında %4,5'lik bir artış söz konusu olup, 2018 döneminde toplamda %4,9'luk bir artış görülmektedir. 2018 yılı sonunda toplam %82 doluluk oranına ulaşılmıştır. Kargo + Posta taşımacılığında önemli derecede bir artış gözlemlenmektedir. Bu artış yurt içinde %29,2 iken, yurt dışında %24,5 seviyesindedir. 2018 yılı sonunda kargo-posta taşımacılığında toplamda %24,8'lik bir artış gözlemlenmiştir (THY, 2018).

Türk Hava Yolları, yeni havalimanının da açılmasıyla birlikte ülkemizi ve sivil havacılık sektörünü canlandırmayı ve 2023 hedeflerine ulaşarak büyümeye devam etmeyi öngörmektedir. 2023 yılında uçak sayısını 500'e çıkarmayı hedeflemiştir ve bu konuda faaliyetlerini sürdürmektedir. THY, vermiş olduğu yeni geniş gövde siparişiyle; 2019 yılında 6 adet, 2020 yılında 14 adet, 2021 yılında 10 adet, 2022 yılında 12 adet, 2023 yılında 11 adet ve 2024 yılında 7 adet olmak üzere, 50 adedi kesin ve 10 adedi opsiyon olarak toplamda 60 adet geniş gövde uçak teslim almayı planlamıştır. Sadece geniş gövde değil, yeni nesil 167 adet dar gövde siparişiyle de yine bu Haziran ayı itibariyle filosuna katmaya başlayacaktır. THY, filosunun gelişmesiyle beraber, uçuş

ağını daha da genişletmek ve yeni yerlere, daha fazla ülkeye ulaşmak istemektedir. İstanbul'un konumundan ve bunun sağladığı avantajlardan yararlanıp, hedeflerini daha da büyütmek ve dünyanın en çok ülkesine uçan havayolu unvanını sürdürmek istemektedir. THY daima, mottosu; “Widen Your World –Dünya Daha Büyük, Keşfet!” üzerinden de vurgu yaptığı gibi; seyahatin her aşamasında geliştirdiği yeni uygulamalarla misafirlerinden tam puan almayı ve onları her zaman özel ve değerli hissettirmeyi hedeflemektedir (THY, 2018).

2.6.3.Uçuş Noktaları

Dünyanın en fazla ülkesine uçan hava yolu şirketi olan Türk Hava Yolları 2018 yılı boyunca da yolcuların dünyasını genişletmeye devam etmiş, uçuş ağına 4 yeni destinasyon eklemiştir. Yeni açılan hatlarla birlikte toplamda 304 noktaya ulaşan Türk Hava Yolları, Türkiye ve dünyanın birçok noktasını birbirine bağlayarak, yolcuların dünyada istedikleri her yere kolaylıkla ulaşmasına imkân tanımaktadır. Tablo 2.6'da uçuş ağının detaylarına yer verilmiştir.

Tablo 2.6 Türk Hava Yolları Uçuş Ağı-2018

	ÜLKE	ŞEHİR	HAVAALANI
İÇ HAT	1	49	51
DIŞ HAT	123	257	258
AVRUPA	43	114	115
UZAKDOĞU	22	37	37
ORTADOĞU	13	34	34
AFRİKA	37	55	55
AMERİKA	8	17	17
TOPLAM	124	306	309

Kaynak: THY, Faaliyet Raporu, 2018

2018 sonu itibariyle Türk Hava Yolları, iç hatlarda 49 şehirde 52 havaalanına uçuş gerçekleştirmiştir. Dış hatlarda ise, 123 ülkede 257 şehre ve 258 havaalanına uçuş gerçekleştirmiştir. Avrupa’da 43 ülke ve 114 şehre uçmuştur. Uzakdoğu’da 22 ülke ve 37 şehre uçuş gerçekleştirmiştir. Afrika’da 37 ülkede 55 şehre uçarken, Amerika’da 8 ülkede 17 şehre uçuş gerçekleştirmiştir. Türk Hava Yolları 2018 yılında toplam 124 ülkede, 306 şehre ve 309 havaalanına uçuş gerçekleştirmiştir. THY, uçakların durumuna göre ilerleyen yıllarda birçok farklı ülkeye ve başkente uçuş gerçekleştirmeyi planlamaktadır. Şirketler arasında dünyada en fazla ülkeye uçan havayolu olma özelliğini taşıyan THY’nin hedefleri arasında; uçak ve kapasite sayısını arttırmak, yeni hatlar açmak, kargo taşımacılığını geliştirmek ve Business Class yolcu gelirlerini arttırarak daha iyi hizmetler sunmak gibi maddeler yer almaktadır. Yani havalimanının açılmasıyla birlikte THY, hedeflerine daha kısa sürede ulaşmayı planlamaktadır (THY, 2018). Ocak-Aralık 2018 döneminde iç hatlarda farklı tarifeli seferlere başlanmamıştır. Dış hatlarda ise yeni tarifeli seferler başlamıştır:

Tablo 2.7 Tarifeli Dış Hat Seferleri-2018

Uçuş Noktası	Sefer Başlama Tarihi
FREETOWN-Sierra Leone	24.02.2018
SEMERKANT-Özbekistan	16.03.2018
KRASNODAR-Rusya	7.05.2018
MORONİ-Komorlar Birliği	18.06.2018
BANJUL-Gambiya	26.11.2018
LUSAKA-Zambiya	14.12.2018

Kaynak: THY, Faaliyet Raporu, 2018

2018 yılı itibariyle THY uçuş ağına 6 yeni nokta eklemiştir. Bu noktalar ve sefere başlama tarihleri Tablo 2.7’de gösterilmiştir. 2018 Şubat ayında Sierra Leone’nin Freetown şehrine, Mart ayında Özbekistan’da Semerkant’a, Mayıs ayında Rusya’da Krasnodar’a, Haziran’da Komorlar Birliği’nde Moroni’ye, Kasım ayında Gambiya’nın

Banjul kentine ve son olarak Aralık ayında ise Zambiya'nın Lusaka şehrine uçuşlar başlamıştır. 2019 yılı içerisinde ise 4 noktaya daha uçuş planlanmaktadır. Bunlar; Venezuela'da Caracas ve Bogota ile Mexico City ve Küba'dır. Aynı zamanda da Kuzey Amerika'da uçuş etkinliğini arttırmak için yeni destinasyon çalışmaları yapılmaktadır. Nisan ayı itibariyle ise de San Francisco uçuşlarının başlaması planlanmaktadır (THY, 2018).

2.7 LİTERATÜR TARAMASI

Türkiye'nin iki kıta arasında yer alması ve konumu nedeniyle önemli bir noktada bulunması sivil havacılık sektörünün gelişmesini sağlamıştır. Yapılan çalışmada Korul ve Küçükönel (2016)'a göre hava taşımacılığının uluslararası düzeyde gelişmesi için çok çaba harcanmış fakat sektörde istenilen düzeylerde gelişme görülememiştir. Bahar (2018)'e göre ise tam tersi sonuca ulaşılarak, özellikle İkinci Dünya Savaşı'ndan sonra sektörün hızla geliştiği ve yolcu trafiğinin ve uçak trafiğinin arttığı bunun sonucunda da sektörün büyük bir gelişme gösterdiği vurgulanmıştır. Karatay ve diğerleri (2006) ise havacılık sektörünün Birinci Dünya Savaşı ve İkinci Dünya Savaşı'ndan sonra gelişme gösterdiğini, sadece kriz dönemlerinden olumsuz etkilenildiğini, asıl gelişmenin ise 2000'li yıllardan sonra sektöre özel işletmelerin girmesiyle yaşandığını ifade etmişlerdir. Bakırcı (2012) çalışmasında, hava yolu ulaşımının daha konforlu, hızlı ve güvenilir olduğu için daha fazla tercih edildiğini ve sektöre talebin arttığını belirtir. Bu da sektöre daha fazla yatırım yapılmasını sağlar. Sektöre yapılan yatırımlar sonucunda Türkiye'de son 20 yılda havacılık sektöründe ciddi gelişmeler görüldüğünü ifade etmektedir. Kiracı ve Yaşar (2018) yaptıkları ampirik çalışmada tüm dünyada havacılık sektörünün rekabet ortamından sonra gelişme gösterdiğini vurgulamaktadır. Bal ve diğerleri (2017) yaptıkları ampirik çalışmada, havayolu sektörünün gelişiminin talebe bağlı olduğunu, talebi etkileyen faktörlerin ise kişi başına düşen milli gelir, nüfus, eğitim, sosyal yapı gibi sosyo-ekonomik faktörler olduğunu vurgularlar. Havacılık sektöründeki son kırk yıldaki büyümeyi, ekonominin gelişerek kişisel gelirlerin artmasına ve havayolu taşımacılığındaki fiyatların düşmesine bağlarlar. Aydın (2011) çalışmasında havacılığın gelişmesinde halkın yaptığı bağışların ve sağladığı yardımların son derece önemli olduğunu vurgular. Yalçın (2016) çalışmasında havacılığın balonla başlayıp büyük bir gelişim gösterdiğine değinmiştir. Birinci Dünya Savaşı'ndan sonra

ise askeri alanda kullanılmaya başlandığını ve öneminin büyük olduğunu vurgulamıştır. İnan (2005) çalışmasında havacılığın doğuşundan kurtuluş savaşı dönemine kadar olan dönemdeki gelişimini incelemiştir. Türk milletinin havacılığa oldukça önem verdiğini belirtmiştir ve Türk Hava Kuvvetleri ile Yunan Hava Kuvvetlerinin karşılaştırmasını yaparak havacılık faaliyetlerini ve durumlarını incelemiştir.

Önal ve diğerleri (2018) çalışmalarında Türkiye’de havacılık sektörünün geliştiğini, özellikle de son yıllarda ciddi gelişmeler göstererek uluslararası pazarda oldukça etkin bir konumda bulunduğunu ifade eder. Yaptıkları çalışmada Türkiye’de havacılık sektöründe faaliyet gösteren firmaların karlılıklarıyla, Avrupa’daki havacılık sektörünü karşılaştırarak analiz yapmışlardır. Yöntem olarak oran analizini kullanmışlar ve karlılık açısından Türkiye’deki havacılık sektörünün Avrupa’ya göre daha yüksek değerlere sahip olduğu sonucuna varmışlardır.

Yazgan ve Yiğit (2013) Porter’in elmas modelini kullanarak Türkiye’de sivil havacılık sektörünün rekabet gücünü değerlendirmişlerdir. Analiz sonucuna göre, sektörün nitelikli personel bulmakta zorlandığı, yakıt maliyetlerinin yüksek olmasından sektörün olumsuz etkilendiği görülmüştür. Türkiye’nin coğrafi yapısının iyi olması sektörü olumlu yönde etkilemektedir. Turizm sektörünün gelişmesi ve hava taşımacılığına olan talebin artması da olumlu etkiler olmuştur. Sektördeki birçok işletmeye göre THY kendi markası ile farklılaşmış ve Türkiye’nin adını tüm dünyaya duyurmuştur.

Kuşhan (2001) yaptığı çalışmada geçmişten günümüze kadar sahip olunan uçakların, helikopterlerin sayısını araştırmış ve koltuk kapasitelerine yer vermiştir. Çalışmasında Türk Hava Kurumu’nun kuruluşuna ve gelişimine yer vererek Türk Hava Yolları’nın geçmişten günümüze kadarki gelişimini incelemiştir. Yalçın (2012) çalışmasında Türk Hava Kurumu’nun kuruluşuna ve gelişimine yer vererek gelişimini sağlamasında bağışların önemli yer tuttuğuna değinmiştir. Çalışmasında Türk Hava Kurumu’nun gelir kaynaklarına da yer vermiştir. Türk Hava Kurumu’nun önemli bir diğer faaliyetinin de pilot yetiştiriciliği olduğunu vurgulamıştır. Uzun (2007) çalışmasında Türk Hava Kurumu’nun gelir kaynaklarına yer vererek, en önemli kaynaklarının halkın yaptığı bağışlar olduğundan bahsetmiştir. Fitre, zekât ve kurban derisi toplama işine önem verdiğini belirtmiştir.

Kuzu ve Yıldırım (2017) çalışmalarında Box Jenkins ve Gri Tahmin Yöntemi analizlerini kullanarak talep tahmini yapmışlardır. Hız, konfor ve teknolojik gelişmeler sayesinde sektöre talep artmıştır. Bu nedenle analizler yapılarak gelecek dönemin tahminleri yapılmıştır ve bu tahminler aynı yıl gözlemlenen sayı ile karşılaştırılarak ne derece doğru tahminlerde bulunulduğu gösterilmiştir.

Taşlıgil (1997) yaptığı çalışmada Türkiye’de hava ulaşımının gelişimini, geçmişten bugüne yolcu trafiği, yük trafiği, havaalanları ve havayollarını incelemiştir. Yaptığı çalışmada yeni uçuş hatlarının açıldığını ve sefer sayılarının artıp sivil havacılık sektörünün hızla geliştiğini belirtmiştir.

Aksoy ve Dursun (2018) yaptığı çalışmada Türkiye’de sivil havacılığın yaşanan tüm olumsuzluklara rağmen gelişme gösterdiğini vurgulamıştır. Türkiye’nin kalite ve hizmet açısından dünyadaki ülkelere göre çok daha önde olduğunu belirtmiştir. 3.havalimanı sayesinde ise Türkiye’nin çok daha güçlü olacağına yer vermiştir. Türkiye’nin sivil havacılık sektöründeki yerinin önemli olmasının en büyük nedenleri arasında ise Türk Hava Yolları’nın olduğunu belirtmiştir. Ömürbek ve Akçakaya (2018) yaptıkları çalışmada Forbes 2000 listesinde yer alan ve havacılık sektöründe faaliyet gösteren havayolu şirketlerini değerlendirmişlerdir. Araştırmanın sonucuna göre, Forbes 2000 listesinde Türk Hava Yolları 20. Sırada yer almaktadır.

Kozlu (2015) kitabında Türk Hava Yolları’nın dönüşüm öyküsünü anlatmaktadır. Zor şartlara rağmen sektörün nasıl büyüdüğünden bahsetmiştir. Kitapta THY’nin geçirdiği kazalara da yer verilmiştir. Bunların yanı sıra, sosyal, ekonomik ve siyasi şartlar incelenmiştir.

Yüksel (2014) çalışmasında ekonomik, siyasi, kültürel gelişmelerin Türk Havacılık Sektörünü ne yönde etkilediğine değinmiştir. Ayrıca, Türkiye’de küreselleşmenin havacılık sektörünü nasıl etkilediğini incelemiştir. Arkun (2018) çalışmasında 2018 krizinin havacılık sektörünü nasıl etkilediğini incelemiştir.

Öksüz ve Batu (2017) çalışmalarında kriz ve kriz ortamlarından bahsetmiştir. Ayrıca 2016 yılında yaşanan terör saldırılarının Türkiye’deki havacılık sektörünü ve turizmi nasıl etkilediğini incelemiştir. Gebeş ve Battal (2014) çalışmalarında havacılık

sektöründe yaşanan finansman kaynaklarından ve bu finansman sorunlarının sektörü nasıl etkilediğinden bahsetmiştir. Çalışmada, havacılık sektöründe yaşanan finansman sorunlarının çözümüne yönelik önerilerde bulunulmuştur.

Özatay (2009) kitabında, finansal krizleri ele almış olup, krizlerin nedenlerini, sonuçlarını ve yaşanan tüm krizlerin Türkiye ekonomisi üzerinde yarattığı etkileri değerlendirmiştir. Literatürdeki benzer bir çalışmayı ise Friedman (2010) yapmıştır. Çalışmasında tüm dünyada yaşanan finansal krizlerin nedenlerini araştırmıştır. Aktan ve Şen (2001) yaptıkları çalışmada ekonomik krizleri ele alarak bu krizlerin nedenlerini araştırmışlar ve krizler için çözüm önerilerinde bulunmuşlardır.

Erkekoğlu ve Bilgili (2005) yaptıkları ampirik çalışmada ayırma (diskriminant) analizini kullanarak, krizin yaşandığı yıllar ile kriz olmayan yılların birbirinden farkına değinmiştir. Çalışmanın sonunda ise krizlerin önceden tahmin edilebileceğini bunun bazı göstergeleri olduğunu fakat krizin kesin olarak gerçekleşeceğini ya da gerçekleşeceği zamanı tahmin etmenin mümkün olmadığı sonucuna ulaşmışlardır.

Goyal ve Negi (2014) çalışmalarında tüm dünyada etkisini gösteren küresel krizin, havacılık sektörü üzerindeki etkilerini ele almıştır. Sektörden birçok firma çekilmiş, bazı firmalarda küçülme yoluna gitmiştir. Bu krizin sonunda iyi stratejiler üreten ve kaliteli hizmet veren şirketler ayakta kalmayı başarabilmiştir.

Küçükönel ve Verheij (2012) yaptıkları çalışmada Türkiye'deki havacılık sektörünün geçmişten günümüze kadar nasıl geliştiğini araştırmıştır. Türk Hava Yolları'nın uyguladığı finansal stratejiler, maliyet ve karlılık stratejilerine değinilmiş, uygulanan bu stratejiler ile kurumun gelişimini sürdürdüğü belirtilmiştir.

Terry (2011) çalışmasında Türkiye'deki havacılık sektörünün ekonomiye olan katkılarını ele almıştır. Hem yurt içinde yapılan yatırımların hem de uluslararası pazardaki payının sağladığı faydalar üzerinde durmuştur. Çalışmada havacılık sektörünün ekonomiye sağladığı faydalardan bahsedilmiştir.

Ronale (2011) yaptığı çalışmada Türk Havayolu Şirketlerinin genel durumunu ele almış ve Türk Hava Yolları'nın geçmişten günümüze kadar geçen sürede nasıl

yükseldiğini, yaşanan ekonomik krizlere rağmen izlediği maliyet ve karlılık stratejileri ile nasıl ayakta kaldığını incelemiştir.

Yıldız (2011) çalışmasında Türk Hava Yolları'nın hedeflerinden ve gelecek beklentilerine değinmiştir. Çalışmada, 20 yıllık süreçte yıllık ortalama %5 büyüme hedeflendiğinden bahsedilmiştir.

Gökırmak (2014) yaptığı çalışmada Türkiye'de sivil havacılık sektörünün ve Türk Hava Yolları'nın son 30 yıldaki gelişimini incelemiştir. Çalışmasında Porter Analizi ve SWOT Analizini kullanmış ve mevcut durum, karşılaşılan sorunlar ve fırsatlar ortaya konulmuştur. Yapılan Porter Analizine göre Türk Hava Yolları en çok rekabetçi firmalardan etkilenmektedir. Pazara sonradan giren ve düşük fiyat sunan firmalar THY için bir tehdit unsuru olmuştur. SWOT Analizi sonucunda ise; Türk Hava Yolları'nın kurumsallaşması, yeni stratejiler üretmesi ve sektörün önde gelen firmalarından olması güçlü yönlerini oluşturmaktadır. Devletin müdahalesi, personel sayısının fazla olması ve bazı personellerin verimsiz çalışmaları gibi zayıf yönleri bulunmaktadır. İstanbul'un iki kıta arasındaki konumu ve THY'nin pazardaki payı da fırsatlar olarak ele alınmıştır. THY'nin uluslararası iş birliklerini arttırarak, dünyanın her yerine adını duyurarak yolcu sayısını arttırması ve cirosunu büyütmesi öngörülmektedir.

BÖLÜM 3

EKONOMİK KRİZLERİN HAVACILIK SEKTÖRÜNE ETKİLERİ

Krizler, ekonomide ve birçok sektör üzerinde olumsuz etkiler bırakır. Bu sektörlerden birisi de havacılık sektörüdür. Hem yerel krizler hem de küresel krizler bu sektörü oldukça yakından ilgilendirmiştir. Hava yolu taşımacılığını etkileyen en önemli krizlerden birisi Petrol Krizleri olmuştur. Petrol fiyatlarının artmasıyla birlikte havayolu şirketleri bu maliyeti karşılayamayarak ya iflas etmişler ya da küçülme yoluna gitmişlerdir. Bunun dışında yaşanan ekonomik ve küresel krizlerde sektörü yakından ilgilendirmiştir. Özellikle 2000’li yıllara gelindiğinde yaşanan krizlerden sonra; işsizlik artmış, insanların tüketim harcamaları azalmış ve ekonomik durum kötüye gitmiştir. Havacılık sektörü tüm bu olumsuzluklardan etkilenmiştir. Bu dönemde sadece yeni stratejiler uygulayan ve planlı yatırımlar yapan şirketler ayakta kalmayı başararak faaliyetlerini sürdürmüşlerdir. Bu bölümde öncelikle ekonomik krizler ve ekonomik krizlerin türleri üzerinde durulmuş, sonrasında tarihteki bazı ekonomik krizlere değinilerek, ekonomik krizlerin havacılık sektörüne etkileri incelenecektir.

3.1 EKONOMİK KRİZ KAVRAMI

Kriz sözcüğünün kökeni Latince ve Yunanca’ya dayanmakta olup, buhran ve bunalım anlamına gelmektedir. Sosyal, ekonomik ve psikolojik anlamda herhangi bir sorun ile karşılaşılıp çözüm yolu bulunamaması durumunu ifade etmektedir. Ekonomik kriz kavramı ise, ekonomide aniden ve beklenmedik bir şekilde ortaya çıkan sorunların ülke ekonomisini etkilemesi olarak ifade edilebilir (Aktan ve Şen, 2001: 1226).

Ekonomik krizi bir diğer şekilde tanımlayacak olursak; ”mal ve hizmetlerin fiyat ve miktarlarındaki şiddetli değişim” diyebiliriz. Bu durum ekonomide dalgalanmalara neden olmaktadır (Kibritçioğlu, 2001: 175). Başka bir tanımlama ise, “finansal piyasalarda ortaya çıkan şiddetli bozulmalardır” şeklindedir (Mishkin, 1996: 39).

3.2 EKONOMİK KRİZ TÜRLERİ

Ekonomik krizler oluşum biçimine göre iki gruba ayrılmaktadır. Bunlardan birincisi “reel sektör” krizleridir. Bu krizler genel olarak mal ve hizmet piyasalarında enflasyon krizleri ve durgunluk krizleri olarak, işgücü piyasalarında ise işsizlik krizleri olarak yansımalarını bulmaktadır. Bu bağlamda reel sektör krizleri, işgücü piyasaları ile mal ve hizmet piyasalarındaki istihdam ve üretim miktarlarındaki ciddi daralmalar olarak ortaya çıkmaktadır. İkincisi grup ise, finansal piyasalardaki aşırı dengesizlikler, özellikle para piyasalarındaki sorunlara bağlı olarak ortaya çıkan “finansal” krizlerdir (Yücel ve Kalyoncu, 2010: 54). Finansal krizler, reel ekonomi üzerinde büyük yıkıcı etkiler yaratabilen ve piyasaların etkin işleyiş gücünü bozan finansal piyasalardaki çöküşler olarak tanımlanmaktadır (Taylor, 2009: 12).

Finansal krizleri detaylı olarak 4 başlıkta inceleyebiliriz. Bunlar; Para Krizleri, Bankacılık Krizleri, Dış Borç Krizleri ve Sistemik Finansal Krizler olarak incelenebilmektedir.

3.2.1 Para Krizleri

Para krizi, döviz kurunda meydana gelen ani bir dalgalanmayı ve sermaye akışındaki şiddetli bir değişimi ifade etmekte olup, ülke parasının değer kaybetmesi sonucu oluşan devalüasyon durumunda ortaya çıkmaktadır (Yay, 2002: 4).

Para krizleri, bazı ülkelerde uygulanan sabit kur rejimi sonucu ülkelerdeki yabancı paraya olan talebin artması sonucu ülkenin Merkez Bankalarında bulunan yabancı para cinsinden rezervlerinin tükenmesi nedeniyle ortaya çıkmaktadır. Bu nedenler dışında para krizlerinin bir de ortak nedenleri de olabilir. Örneğin, 1980 yıllarında Amerika’da faizler artmış ve faiz oranlarının bu artışı Latin Amerika’da borç krizine neden olmuştur. Ve bir de ülkeler arasında yaşanan ekonomik ilişkilerin fazla olması da iki ülkeden birinde para krizine yol açabilmektedir. Bunun örneğini ise, bir ülkedeki likiditeyi azaltmak için merkez bankasının piyasaya müdahale etmesi sonucu, o ülkedeki bazı yatırımcıların başka piyasalara yönelmesi olarak verebiliriz. Bu durum da para krizine yol açabilmektedir (Demirci, 2016: 5).

Son olarak ülkelerin coğrafi ya da ekonomik yapıları birbirine yakın ise ülkelerden herhangi birinde ülke parasının ani değer kaybetmesi sonucu yatırımcılar zarar etmemek için o ülkeye yatırım yatmaktan vazgeçer ve bu da para krizine neden olabilir. Buna örnek verecek olursak, 1997 yılında Tayland 'da bir kriz başlamış ve çok hızlı bir şekilde Endonezya, Malezya ve Filipinler gibi Asya ülkelerine sıçramıştır (Demirci, 2016: 6).

3.2.2 Bankacılık Krizleri

Bankacılık krizleri aslında bilançonun aktif kısmının bozulmasından kaynaklanmaktadır. Yani kredilerin ödenmesinde yaşanan sıkıntılar, menkul kıymetler piyasasında meydana gelen dalgalanmalar ve sektörün küçülmeye gitmesi gibi nedenlerle bankacılık krizleri ortaya çıkmaktadır (Eren ve Süslü, 2001: 664).

Bankacılık krizleri, halkın bankalara olan güvenini kaybetmesi sonucu mevduatlarını çekmek istemesi ve bankalara yüklenmesi gibi durumlar sonucu oluşmaktadır (Parasız, 1999: 53).

Döviz krizleri de bankacılık krizlerine neden olabilir. Şöyle ki;

1. Kriz başlamadan önce uygulanan bazı sabit döviz kuru politikaları sonucu uluslararası rezervlerin büyük derecede azalması, para stokunda ve kredi arzında birdenbire düşüş meydana getirebilir. Bu da kredi arzında bir azalışa neden olup kredilerin ödenmesinde güçlüklerle yol açmakta ve bankacılık krizlerine zemin hazırlamaktadır.

2. Döviz krizinin yaşanmasıyla, ülke parasının değer kaybetmesi sonucu döviz cinsinden olan borçların geri ödenmesi aşamasında sıkıntılar yaşanmakta ve bu da bankacılık sisteminde krizlere neden olmaktadır (Coşkun, 2001: 41).

Bankacılık krizleri, para krizlerinden daha uzun sürmekte ve ekonomide daha olumsuz etkiler bırakmaktadır (Delice, 2003: 61). 1970'lerden 2000'lere uzanan dönemde yapılan araştırmaların sonuçları, para ve bankacılık krizlerinin birlikte gerçekleştiğini göstermektedir. Bu tür krizler, "ikiz kriz (twin crises)" olarak adlandırılmaktadır (Kaminsky ve Reinhart, 1999: 475).

3.2.3 Dış Borç Krizleri

Dış borç krizi, bir ülkenin kamu veya özel kesimine ait olan dış borçlarının anapara ve faizlerini ödeyememesi durumunda ortaya çıkmaktadır (Seyidoğlu, 2001: 583). Borç krizleri; ticari kredi verenlere karşı dış yükümlülükler üzerindeki anapara ya da faiz borcunun, toplam ticari borç kalanına oranının %5'i aşması ve/veya ticari kredi verenlerle borcun yeniden yapılanamaması ve ödeme zamanının ayarlanamaması şeklinde de tanımlanmaktadır (Eğilmez, 2010: 97).

Borçların ödenemeyecek duruma gelmesi durumunda, bankaların veya borç verenlerin yeni krediler vermekten vazgeçerek, daha önceden verdikleri kredileri geri almaya çalıştığı durumlarda borç krizleri ortaya çıkar (IMF, 2002: 6).

3.2.4 Sistematik Finansal Krizler

Sistematik finansal krizleri, finansal sistemde meydana gelen krediler, ödemeler gibi önem arz eden bazı işlemlerin, bir şok yüzünden işlevlerinin kesintiye uğraması olarak tanımlayabiliriz (Marshall, 1998: 13). Kısacası, finansal piyasalarda oluşan önemli problemlerdir ve bu tür sorunlar, ekonomik, sosyal ve politik yapıdaki değişimlerden kaynaklanmaktadır (Delice, 2003: 62).

Sabitlenmiş döviz kurları, ticari açıkların artmasına neden olur ve bu da döviz rezervlerinde düşüşe yol açar. Döviz kurları etkilendiği için para değerlerinde dalgalanmalar şiddetli olabilir. Finansal krizler birkaç aşamada ortaya çıkarlar. Finansal ve finansal olmayan bilançolarda bozulmanın olduğu başlangıç aşamasını, ikinci aşamada bir para krizi takip eder. Üçüncü aşama, para krizinin bir sonucu olarak ortaya çıkan finansal ve finansal olmayan bilançoların daha ileri düzeyde bozulmasıdır. Bu aşama ekonominin yıkıcı sonuçları olan tam bir finansal krize girme aşamasıdır (Mishkin, 2001:7).

Finansal krizler makroekonomik dengesizliklerden doğar ve genel olarak tüm sisteme etki eder. Ortaya çıkan bu dengesizlikler sistemik finansal krizleri başlatır ve bunların tekrarlanmasına ve derinleşmesine neden olur. Bu dengesizlikler; dışsallıklar asimetri, muhasebe ve denetleme standartlarının yetersizliği ve bankaların

sorunlarına zamanında müdahale edilmemesinden kaynaklanmaktadır (Garcia, 1997: 92).

Finansal krizler (para krizleri, bankacılık krizleri, dış borç krizleri ve sistemik finansal krizler), birbirine bağlı krizlerdir ve genelde bir kriz diğerini de etkileyerek krizlerin yayılmasına neden olur (Turgut, 2006: 39).

3.3 TARİHSEL SÜREÇTE YAŞANAN EKONOMİK KRİZLER

1990'lı yıllarda finansal krizler dünyada çok etkili olmuştur. Bu krizlerin özelliği birbirini tetiklemeleri ve takip eden yapıda olmalarıdır. Krizlere neden olan sebepleri şu şekilde sıralayabiliriz;

- Sabit veya bir paraya bağlı kur rejimi,
- Bankacılık sektörünün zayıflığı,
- Cari işlemler açığı,
- Kamu sektörünün kısa vadeli borç yükü,
- Kamunun finansman açığı,
- Yüksek miktarda portföy yatırımı ve kriz dönemlerinde ülkeden sermaye kaçıışı,
- Politik belirsizlikler,
- Benzer ülkelerde meydana çıkan finansal krizlerden etkilenme...

Bu maddeler, finansal kriz yaşamış ülkelerin krizin kaynağının, krize hangi faktörlerin neden olduğunun açıklanması açısından önemlidir (Erçel, 2002: 67).

Dünyada 1820-1929 yılları arasında birçok kriz meydana gelmiştir. Bu krizlerin başlıcaları; 1825, 1836, 1847, 1857, 1866,1873, 1882, 1890, 1900, 1907, 1913, 1920-21, 1929 krizleridir. Şimdi bu krizlerin önemli olanlarını kısaca özetleyelim:

1825 Krizi: İngiliz yatırımcıların ve bankacıların Latin Amerika ülkelerinde yaptıkları yanlış yatırımların neden olduğu bir krizdir. Kredi hacmi daralmış ve İngiliz ekonomisi sarsılmıştır. Krizin etkisi 1932'li yıllara kadar devam etmiştir.

1836 Krizi: Bu krize de İngiliz yatırımcı ve bankalar neden olmuştur. Bu krize, ABD ülkelerine yaptıkları hatalı yatırımlar ile ülkedeki demiryolu inşaatı ile ilgili

ekonomik sıkıntılar neden olmuştur. Etkileri Fransa, Belçika gibi birçok ülkeye sıçramış ve 1936 Krizi, kapitalizme karşı güçlü bir muhalefet grubunun ortaya çıkmasına neden olmuştur.

1847 Krizi: İngiltere’de başlamış ve bu krize de demiryolu inşaatı ile ilgili yaşanan mali sıkıntılar neden olmuştur. Kriz yalnız İngiltere’de yaşanmamış; etkileri Fransa ve ABD’ye de sıçramıştır.

1857 Krizi: Bu krize parasal faktörler ve altın madenlerinde yaşanan olumsuz faktörler neden olmuştur. Kriz Avustralya ve ABD’de başlamış ve zamanla Avrupa ülkelerine de sıçramıştır.

1866 Krizi: Kriz ABD ve İngiltere’de başlamış olup nedeni ise demiryolu inşaatının maliyetli olması ve bir bankanın iflas etmiş olmasıdır. Kriz zamanla Avrupa ülkelerine de sıçramıştır.

1900 Krizi: Rusya’nın ekonomisindeki hızlı büyüme sonucu yaşanan olumsuzluklar krize neden olmuştur. Diğer Avrupa ülkelerine de yayılan krizin etkileri, Güney Afrika’dan gelen altınlar sayesinde ekonominin rahatlaması sonucu hafiflemiştir.

1929 Krizi: Bu kriz, iktisat tarihindeki en önemli ve en etkileyici krizidir. Avrupa ülkelerinde bazı bankaların ekonomik güçlükler yaşaması sonucu New York Borsası’nda hisse senedi fiyatları ani bir şekilde düşmüş ve sonra da tüm ABD ekonomisi bu durumdan olumsuz etkilenmiştir. Bu kriz, bununla da sınırlı kalmamış ve yavaş yavaş diğer ülkelere de yayılmıştır. 1929 Büyük Buhran sonucu, borsada büyük çöküşler yaşanmış, harcamalarda ve yatırımlarda şiddetli azalışlar olmuş ve yaşanan olumsuzluklardan sonra ABD’nin GSYİH oranında 1/3 azalma meydana gelmiştir (Aktan ve Şen, 2001: 1229).

2000’li yıllar, finansal krizlerin ekonomilerin reel kesimlerinin yanı sıra siyasal ve toplumsal boyutta da önemli ölçüde olumsuzluklarla sonuçlanabileceğini ortaya koyan ciddi krizlerle başlamıştır. 2000-2001 döneminde Türkiye’de yaşanan krizin etkileri ekonomik daralma ile sınırlı kalırken, hemen hemen aynı dönemlerde Arjantin’de patlak veren kriz toplumun bütün katmanlarını etkileyen sosyal patlamalara kapı aralamıştır (Delice, 2002: 60).

Her iki ülkede de krizlerin kökeninde yatan faktörler; yapısal ve makroekonomik sorunlar, finansal sistemin (özellikle bankacılık sisteminin) sorunları, sabit kur uygulamaları (Arjantin’de para kurulu), yabancı sermaye girişlerinin ve liberalizasyonun yarattığı sorunlar, politik istikrarsızlıklar ve dışsal şoklar olmuştur (Yay, 2001: 51-55). Dünya’da ve Türkiye’de yaşanan krizlerin en önemlilerini detaylı bir şekilde incelemek okuyucu açısından faydalı olacaktır.

3.3.1. 1929 Ekonomik Krizi (Büyük Buhran) Ve Havacılık Sektörüne Etkisi

I. Dünya Savaşı, dünya ekonomik sistemini sarsarak uzun yıllar devam eden ekonomik dengesizlikleri ve krizleri beraberinde getirmiştir. 1929 yılı sonbaharında ABD’de ortaya çıkarak etkileri II. Dünya Savaşı’na kadar süren kriz, kimi iktisatçılar tarafından dünya ekonomisinin şu ana dek karşı karşıya kaldığı en büyük kriz olarak nitelendirilmektedir (Akdoğu, 2014: 349). Bu dönemde, dünyada işsizlik artmış ve çok büyük sefaletler yaşanmış olup 1929-1933 yılları arası büyük depresyon (durgunluk) dönemi olarak kabul edilmiştir (İmren ve Akman, 1994: 116).

Birinci Dünya Savaşı çıktıktan sonra paraya şiddetle ihtiyaç duyan Avrupa ülkeleri altın standardını terk ederek karşılıksız para basmaya başlamışlardır. Karşılıksız para basımı enflasyona neden olmuştur. Avrupa ülkelerinin paralarının karşılıksız kalması ve enflasyonun hızlanması yatırımcıların paralarını ve altınlarını, altın karşılığı para basmayı sürdüren ABD’nin bankalarına yollamalarına ve bu gelişim de New York’un dünya finans merkezi unvanını Londra’nın elinden almasına neden olmuştur. Bu dönemde dünyadaki altın servetinin aşağı yukarı yüzde 40’ı ABD’de toplanmıştır (Eğilmez, 2009: 57).

Ne var ki ticaret hacmindeki ABD lehine uygulanan uluslararası altın standardı uygulaması gereği ödemeler genelde altın rezervlerinden yapılmak zorunda kalınıyordu. 1929 yılında ABD, dünyanın altın kaynaklarının çoğunu toplamış ve sonuç olarak mübadele biçimlerinin işleyişine zarar vermişti (Tosun, 2015: 17).

ABD sanayinin on yıl süren hızlı gelişmesine paranın hazır bulunabilirliği ve bir ölçüde Merkez Bankası’nın uyguladığı bazı politikalar ile etki edilmişti. Fakat 1926’larda ortaya çıkan gayrimenkullerde yaşanan ekonomik sıkıntılar, 1929’un

başında ise otomobil sektöründe yaşanan durgunluk bu büyümeyi olumsuz etkilemişti ve 1928'de FED bir hamle yapıp faiz oranlarını yükseltmişti. Yatırımcılar yatırım yapmaktan kaçınmış ve piyasada hisse senetlerinden başka finansal araç kalmadığı için bu para Wall Street'de toplanmış ve talep artışı sonucu fiyatlar aniden artmıştı. 1925–1929 yıllarında borsada meydana gelen bu yükselme sayesinde Amerikalılar kağıt üzerinde zengin olmuştu. Hisse senetlerinde sürekli bir artış olacağı düşüncesi yayılmış ve bankalar, yatırımcılar, birçok kişi borçlanarak borsaya yatırım yapmıştı. Yatırım yapmak için borçlananların sayısı bir hayli fazlaydı (Tosun, 2015: 18).

Kredi verenler, bu geçici zenginlikten paylarını alan borçluların ödeme yapması için fiyatların daha da yükselmesini bekliyordu. Fakat kredi verenler, güven kaybı nedeniyle borçluların ödeme gücünden bir an için kuşkuya düşünce acil ödeme talebinde bulunmuşlardı. Borçlular ödeme yapabilmek için ellerindeki kâğıtları hemen satmak zorunda kalmışlardı. Buna Bank of England'ın iskonto oranlarını yükseltmesi nedeniyle başlayan satışlar eklenince arz–talep sarmalı bir anda patlayıvermişti (Tosun, 2015: 18).

24 Ekim 1929 tarihi ekonomi tarihine Kara Perşembe (Black Thursday) olarak geçmiş ve bu tarihte borsa çökmüştür. Borsa bir günde 4 Milyar USD üzerinde para kaybetmiştir. Bu krizde çok sayıda banka iflas etmiş ve kriz kısa zamanda tüm dünyaya yayılmıştır. 10 yıl süren krize Büyük Dünya Krizi denmiştir. ABD'de GSYH oranı 1929'da 315 Milyar USD iken 1933 yılına gelindiğinde 216 Milyar USD olmuştur. Aynı yıllar arasında işsizlik oranı %3,2'den %25'e çıkmış ve %25 deflasyon yaşanmıştır (Eğilmez, 2011: 62).

1929 Krizi, tüm dünya ülkelerini etkilediği gibi Türkiye'yi de olumsuz etkilemiştir. Fakat Türkiye bu krizi diğer ülkelerden daha hafif geçirmiştir. Krizin Türkiye ekonomisi üzerindeki etkisi hafif olmuştur. Çünkü Türkiye'nin ekonomisi o dönemlerde dünya ekonomisiyle çok ilişki içerisinde değildi. O dönemde tarım dışında birkaç sektörde daha ihracat yapılıyor ve ülke ekonomisi kendi kendine yetiyordu. Bunların dışında, 1929'lu yıllarda Türkiye'de henüz borsa yoktu. Bu gibi nedenlerle kriz Türkiye'yi diğer ülkeler kadar etkilemedi (Buluş, 2012: 50).

1929'lu yıllarda havacılık sektörü yeni yeni gelişmeye başlamıştır. Büyük Buhranın etkisiyle bu gelişim bir süreliğine dursa da sektör hızla gelişmeye devam etmiştir. Dünyada sektör canlanmaya başlamış, yeni firmalar kurulmuş ve birçok yeni seferler düzenlenmeye başlanmıştır. Türkiye'de ise o dönemlerde havacılık sektöründe çok gelişme yaşanmamıştır. TOMTAŞ faaliyetlerine devam etmiş ve yabancı ülkelerdeki uçak şirketleriyle anlaşmalar yapılarak uçak üretimi için çalışmalar başlatılmıştır. 1933 yılında devletin de sektöre destek sağlamasıyla birlikte Hava Yolları Devlet İdaresi İşletmesi kurulmuş ve havacılık faaliyetleri hızla ilerlemiştir. Sektördeki asıl gelişme ise 2.Dünya Savaşı'ndan sonra başlamıştır (Sezgin, 1991: 5).

3.3.2. Petrol Krizleri Ve Havacılık Sektörüne Etkileri

1973-1974 yılında çıkan ilk petrol krizi, Arap-İsrail savaşı nedeniyle OPEC (petrol ihraç eden ülkeler örgütü) ülkelerinin petrol arzını kısıması sonucu ortaya çıkmıştır. OPEC ülkeleri fiyatı arttırmak için petrol arzını kısımaya başlamış ve dört aylık dönemde petrol fiyatı varil başına 3 Amerikan Dolarından 13 Amerikan Dolarına yükselmiştir (Nandha ve Faff, 2008: 987).

Bir diğer görüşe göre, 1973 yılındaki İsrail ile Araplar arasındaki savaşın (Yom Kippur Savaşı) yanı sıra, gelişmiş ülkelerin parasal genişlemeye (genişletici para politikası) gitmesi de petrol şokunun yaşanmasına ve neticesinde petrol krizine dönüşmesine neden olmuştur. 1970'lere kadar ABD, parasını altın karşılığı olarak basan tek ülke olmuştur. 1971'de Amerikan Doları altın değişim standardından çıkararak, karşılığını kaldırmış ve dalgalanmaya bırakmıştı. Böylece dünya para sistemi birdenbire karşılıksız kalmıştır. Hemen ardından İngiltere de Pound'u dalgalanmaya bıraktığını açıklamıştır. Öteki sanayileşmiş ülkeler de onları izlemiş ve para sisteminin karşılıksız kalmış olması gelişmiş ülkelerin rezerv artırmak amacıyla kolaylıkla para basmalarına yol açmıştır. Bunun sonucunda hem Amerikan Doları hem de öteki para birimleri değer kayıplarına uğramıştır. Doların altın karşılığının kaldırılmasından bir süre sonra petrol fiyatları hızla yükselmeye başlamıştır. Bu hızlı yükseliş, dolar ve öteki rezerv paraların değer kayıplarıyla birleşince stagflasyon (enflasyon ve durgunluğun bir arada yaşanması) sorunu ortaya çıkmıştır (Eğilmez, 2009: 62-63).

Petrol krizi, dünyada birçok olumsuz etkiler meydana getirmiştir. Örneğin; işsizlik artmış, borçlar artmış, ticaret hacmi azalmış ve ekonomide durgunluk oluşmuştur (Özgüven, 2001: 58).

İkinci petrol krizinin ise 1979 yılında ortaya çıktığını görmekteyiz. İran devriminin ardından yaşanan İran-İrak savaşı ile Ortadoğu'da yaşanan uluslararası anlaşmazlıklar petrol fiyatlarında sert yükselişe neden olmuş ve özellikle Batı ekonomileri başta olmak üzere dünya ekonomisinin resesyona girmesine neden olmuştur (Bittlingmayer, 2005: 2).

1979-1980'lerde ikinci petrol şoku ortaya çıkınca, petrol ithal eden gelişmekte olan ülkelerin dış açıkları yeniden büyümüş, uluslararası enflasyon artmış ve dünya ekonomisi bir durgunluğa girmiştir. Gelişmiş ülkeler bazı politikalar izlemeye başlamış fakat bu durum ekonomiyi olumsuz etkilemiştir. Faiz oranları hızla artmış, dış ticaret hadleri gelişmekte olan ülkeler aleyhine dönmüştür. Bazı gelişmekte olan ülkeler ise mesela Güney Kore, ekonomisine yeni bir düzen getirip ihracatla ilgili bazı ekonomik politikalar düzenleyerek, dış borçlarını ödeyebilecek duruma gelmiş, istikrarlı büyüme oranına erişmiştir (Sugözü, 2010: 212).

1990 Körfez krizi de petrol fiyatında çok sert bir sıçramaya neden olmuştur. Körfez Krizi nedeniyle petrol fiyatında %120 civarlarında artış yaşamıştır (Lee ve Ni, 2002: 824).

2000'li yıllarda küresel ekonominin yükseliş konjonktürüne girmesiyle birlikte, petrol fiyatları yeniden yükselişe geçmiştir. 1999 yılında 18 Amerikan Doları/Varil olan petrolün fiyatı 2005 yılında 55 Amerikan Doları/Varil'e çıkmıştır. Küresel krizin etkisiyle ekonomik konjonktürün tersine dönmesi sonucu petrol fiyatı 2009 yılında düşüş yaşamış, ardından yaşanan toparlanmalar fiyatı yeniden yükseltmiştir. 2011 ve 2012 yıllarında petrolün varil fiyatı 112 Amerikan Doları dolayında oluşmuştur. 2013'ten itibaren özellikle Avrupa ülkeleri ile Japonya ve Çin'in büyümesindeki gerilemeler, talebi düşürünce petrol fiyatı 70 Amerikan Doları/Varil dolayına gerilemiştir (Eğilmez, 2014: 122).

Petrol Krizlerinden en çok etkilenen sektör, havacılık sektörü olmuştur. Sektör her zaman düşük maliyetle ilerlemek isterken, petrol fiyatlarının birden artışı havacılık sektörünü oldukça zora sokmuştur. Bu dönemde dünyada birçok havayolu firması kapanmıştır. Faaliyete devam eden havayolları ise bilet fiyatlarını artırarak, elde edilen gelirden petrol almayı planlamışlardır. Fakat bilet fiyatlarının artması yolcu kaybına neden olmuş ve işler daha da kötüye gitmiştir. 1978 yılında Amerika, tüm dünyada sektörün canlanması ve gelişimine devam etmesi için Havayolu Düzenleme Kanunu çıkartmıştır. Bu kanun; yeni havayolu şirketlerinin sektöre girmesini ve rekabet ortamının oluşmasını sağlayarak, bilet fiyatlarının düşmesini hedeflemektedir. Bilet fiyatlarının düşmesiyle, yolcu sayısının artması planlanmaktadır. Bu kanundan sonra sektöre yeni havayolu şirketleri girmiş ve bilet fiyatları düşmüş ve yolcu sayısında oldukça yükselmiştir. Tüm dünya gibi Türkiye’de bu krizden olumsuz etkilenmiştir. Bunun en önemli nedeni de Türkiye’nin petrolde dışa bağımlı olmasıdır. Devletin destekleriyle ve uygulanan politikalarla sektör gelişmeye devam etmiştir (Sarıbaş ve Tekiner, 2015: 27).

3.3.3. 1990’lı Yıllar: Küresel Ekonomik Krizler Dönemi

1990’lı yıllarda, birçok ülke dışa açılarak gelişme yoluna girmiştir. Bu yıllarda ekonomide ve finansal piyasalarda yaşanan krizler artmıştır ve bu krizlerin bazıları şu şekildedir;

- Avrupa Para Sistemi’nin Döviz Kuru Mekanizmasında (ERM), 1992- 93’te yaşanan krizler,
- Latin Amerika’da 1994-95 döneminde Meksika’daki krizin ardından ortaya çıkan Tekila Krizi,
- 1994-95’de Türkiye’de yaşanan para ve bankacılık krizi,
- 1997-98’de Tayland, Endonezya, Güney Kore ve Malezya’da başlayıp, etkileri önce diğer Asya ülkelerine daha sonra OECD ülkeleri dâhil olmak üzere bölge dışındaki birçok ülkeye yayılan finansal kriz,
- Asya krizine paralel olarak 1998’de Rusya ve Brezilya’da yaşanan krizler,

- Kasım 2000 ve Şubat 2001’de Türkiye’de yaşanan para ve bankacılık krizleri,
- Arjantin’de 2001 yılında başlayıp, derin bir ekonomik ve toplumsal çöküşe yol açan ve etkileri devam eden finansal kriz.

Yaşanan bu krizlerin ayrı ayrı nedenleri de vardır fakat genel anlamda tüm bu krizler; döviz kurundan, makroekonomik dengesizliklerden ve sermaye de yaşanan yoğun giriş-çıkışlardan kaynaklanmaktadır. Yine bu krizlerde; bankacılık sektörü, yatırımcılar ve politikacıların yanlış tutumları da etkilidir. Ve ekonomide yaşanan durgunluk veya yüksek enflasyon gibi etkenler de bu krizlerin kaynakları arasında yer almaktadır (Walters, 1997: 17).

Diğer krizlerden farklı olarak, 1994-1995’lerde yaşanan Meksika ve 1997-1998’lerde yaşanan Güney Asya krizlerinde ekonomik düzen sağlanmış olmasına rağmen bu ülkeler de krizleri yaşamıştır. Bu ülkelerin ekonomisi diğer ülkelere göre gayet iyiydi fakat bu ülkeler de kriz ortamına maruz kalmıştı (Güloğlu ve Altınoğlu, 2002: 113).

Meksika ekonomisine yabancı sermaye girişi kriz öncesinde hızlanmıştı. Ancak hızlı sermaye hareketleri toplam talebin aşırı derecede artmasına, hisse senetlerinin ve gayri menkul fiyatlarının yükselmesine neden olmuştur (Martinez, 1998: 7).

Ülke ekonomisine olan güven zamanla azalmıştır. 1990’lı yıllarda bankaların ekonomik durumu kötüye gitmiş ve bankalar zarara uğramıştır. Bunun sonucunda Meksika ekonomisinde zor dönemler başlamıştır. Meksika NAFTA üyeliğine güvenmiş fakat beklediği desteği görememiştir (Sherman, 2000: 113).

Meksika’da hükümetin ve siyasilerin o dönemde uyguladığı bazı politikalar hiçbir işe yaramamış ve bu olumsuzluklar her geçen gün artarak devam etmiştir. Uygulanan hatalı politikalar sonucunda yabancı sermaye Meksika piyasasından tamamen çekilmiştir (Sherman, 2000: 121). Meksika’da yaşanan bu kriz zamanla diğer Latin Amerika ülkelerine de yayılmış ve bu ülkelerde borsalarda ciddi derecede düşüşler meydana gelmiştir (IFC, 1999).

Güneydoğu Asya krizi 1997'de Tayland'da başlayan ve tüm Asya ülkelerini etkisi altına alan bir kriz olup, makroekonomik dengesizliklerden ortaya çıkmış ve sürdürülemeyen bir yatırım patlamasından kaynaklanmıştır (IMF, 2002: 7).

Bu krizin kaynağı yapısal ve bu krizi diğerlerinden ayıran bir sermaye hesabı krizi olmasıdır. Finansal piyasalarda yapılan hatalar, sermaye politikalarında yapılan yanlışlar bu krizin oluşmasına neden olmuştur (Rana, 2002: 3).

Bu kriz zamanla birçok ülkeye sıçramış ve Bretton-Woods sisteminin çöküşünden sonra o dönemde dünyada yaşanan en büyük finansal kriz olmuştur çünkü krizden etkilenen tüm ülkelerin para değerlerinde ciddi düşüşler yaşanmış ve birçok borsa çökmüştür (Erim, 2012: 27).

Rusya'da 1997 yılında ekonomik sıkıntılar başlamış ve döviz hareketleri, sermaye hareketleri sınırlı hale gelmiş, tüm bunların sonunda moratoryum ilan edilerek ekonomik kriz başlamıştır. Bu krize; sermaye piyasasındaki sıkıntılar ve dünya genelinde yaşanan petrol fiyatlarındaki düşmelerden ve bankaların yanlış kredi politikaları neden olmuştur (Uludağ, 1998: 4).

Asya krizinden sonra hammadde fiyatlarının düşmesi sonucu Rusya'nın ihracatında olumsuz bir durum yaratmıştır. Petrol, doğal gaz demir çelik gibi Rusya'nın önemli ihracat kalemlerinde fiyatlar düşmüş ve bu da Rusya'nın ekonomisini ciddi bir şekilde etkilemiştir. Buna bağlı olarak borçlanmalar artmış ve döviz ve likidite piyasasında ciddi sıkıntılar meydana gelmiştir (Akdiş, 2000: 86).

Rusya krizinde Türkiye'de ciddi anlamda etkilenmiştir. Rusya'da moratoryum ilanından sonra borsada düşüş yaşanmış ve eş zamanlı olarak Türkiye'de İMKB'de de düşüş yaşanmıştır. Moratoryum ilanından sonra Rusya piyasaları gibi Türkiye piyasalarında da yabancı sermaye çekilmiştir. Rusya krizi; üretim, ihracat ve döviz gelirleri açısından da Türkiye ekonomisini önemli derecede etkilemiştir (Aracı, 2010: 40-41).

1997 yılında Asya'da yaşanan ve 1998'de Rusya'da yaşanan krizler Türkiye ekonomisini ciddi anlamda etkilemiştir. Kriz dönemi sonrasında bu ülkelerde devalüasyon yaşanmış ve bu da Türkiye'yi olumsuz etkilemiştir. Kriz sonrasında oluşan

piyasadaki ve ekonomideki belirsizlikler, ekonomik büyümenin gerilemesine neden olmuştur. Türkiye’de 1999 yılındaki büyüme oranı % -7,3 olup, enflasyon oranı ise %3,2 civarında görülmüştür (Sancar, 2010: 441).

Bu dönemlerde havacılık sektörü yine de büyümeye devam etmiştir. Dünya’da ve Türkiye’de yeni uçaklar alınmış ve birçok yeni sefer başlatılmıştır. Ekonomi zor durumda olsa da sektör gelişim göstermeye devam etmiştir. Talep artarak yolcu sayılarında artışlar meydana gelmiştir. Sektör gelişimini 2000’li yıllara kadar sürdürmüştür (Korul ve Küçükönel, 2015: 11).

3.3.4. Türkiye’de Yaşanan Ekonomik Krizler ve Havacılık Sektörüne Etkileri

Gelişmekte olan ülkelerde, finansal küreselleşmenin gerçekleştirilmesinden sonraki dönemde sık sık finansal krizlerle karşılaşmıştır. Türkiye’de finansal küreselleşmenin tamamlandığı 1989-1990 yıllarından sonra ortaya çıkan 1994, 2001 ve 2008 krizleri Türkiye’de yaşanmış, en önemli finansal krizlerdir.

Türkiye 1989 yılından sonra kriz ortamına girmiştir. Finansal yapı bozulmuş, piyasalar işlevlerini yitirmiş, tarımda ve sanayide gerilemeler görülmüştür. Bunun gibi yaşanan birçok olumsuzluk nedeniyle Türkiye ekonomisi sık sık kriz ortamıyla karşı karşıya kalmıştır (Kazgan, 2001: 27).

24 Ocak 1980 İktisadi İstikrar Kararları sayesinde yeni bir dönem başlamış ve dış ticaret liberalleştirilmiş, ekonomi dışa açılmış, kambiyo mevzuatı serbestleştirilmeye başlanmış ve 1989 yılında çıkartılan Türk Parası Kıymetini Koruma Hakkında 32 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı ile menkul kıymet ve öteki sermaye piyasası araçlarının yurda girişi ve çıkışı, Türkiye’de yerleşik kişilerce bu mali araçların yurt dışında ihraç edilmesi, arz ve satışı, yurt dışından aynı ve nakdi kredi temin edilmesi serbestleştirilmiştir. Böylece Türkiye’de para ve sermaye piyasalarının serbestleştirilmesine yönelik süreç 1989- 90 döneminde tamamlanmıştır (Seyidoğlu, 2003: 145-146).

Havacılık sektörü, ekonomiyle ilişkili bir sektör olup, ekonomide yaşanan dalgalanmalardan doğrudan etkilenmektedir. Dünyadaki tüm ekonomik krizler sivil

havacılık sektörünü olumsuz yönde etkilemesine rağmen sektör büyümeye devam etmiştir. En çok etkilendiği krizlerden birisi Körfez Savaşı olmuştur. Körfez Savaşı 1990 yılında meydana gelmiş ve yolcu sayısında ciddi anlamda azalışa sebep olmuştur. Havacılık sektörü bu savaştan sonra zarara uğramış hatta personel sayısını ve sefer sayılarını azaltmaya, filosunu daraltmaya başlamıştır. Bu olumsuzluklara rağmen sektör gün geçtikçe büyümeye devam etmiştir (Karatay vd, 2014: 48).

1994 Krizi'nin iki ana sebebi vardır ve bunlar; mali ve yapısal sebeplerdir. Mali nedenlerin başında, uygulanmakta olan bazı kur politikaları ve faizlerin düşürülmesi gelmektedir. 1989'da yaşanan sermaye hareketliliği nedeniyle yurtdışından gelen sermayelerde artış olmuş ve Türk Lirası'nın yabancı para karşısındaki değeri artmıştır. Yabancı sermayeye önem verilmiş ve bazı politikalar uygulanmıştır. Ancak uygulanan bu politikalar sonucu, döviz kurları enflasyon oranının altına düşmüş ve faiz-döviz kuru arasındaki oran bozulmuş, dış açık artmıştır. 1980'li yılların sonlarına doğru kamu açıkları oldukça artmış ve faizler baskı altında kalmıştır. Bu durum da krizi oldukça etkilemiştir. Krizin yapısal sebepleri ise; ekonomiyi düzenlemek için bazı politikalar uygulanmış ve uygulanan bu iç borçlanma politikalarındaki düzenlemelerin işe yaramaması sonucu devlet borçlanamayacak duruma düşmüş ve iç borç yönetiminde ciddi sorunlar oluşmuştur (Hepaktan ve Çınar, 2015: 159).

1994 yıllarında Türkiye ekonomisinde yaşanan sıkıntılar sonucunda döviz talebinde artış meydana gelmiş ve döviz kurlarında aniden bir yükseliş olmuştur. Havacılık sektöründe yakıt harcamaları olmak üzere birçok harcama döviz üzerinden yapılmaktaydı. Sektör döviz artışlarından olumsuz etkilenmiştir. Daha sonra, dolar ciddi anlamda artmış ve bunun sonucunda 5 Nisan Kararları alınmıştır. 5 Nisan Kararlarından bir süre sonra dolar eski haline dönmüştür. Doların düşmesiyle birlikte durağanlaşan sektör tekrar canlanmıştır (Akdiş, 2002: 1-45).

Bir diğer görüşe göre, 1994 krizinin temel nedeni bütçe açıklarıdır. Yurtiçi tasarruflardaki yetersizliğin yol açtığı bütçe açıkları, finansal serbestleşmenin bir sonucu olarak, sermaye hareketleriyle giderilmiştir. Bu bağlamda sermaye hareketlerinin bütçe açığı ve dış açık devam ederken gerçekleşmesi, yüksek faiz-düşük kur şeklinde geçici bir denge oluşturmuştur. Bir yandan yüksek faiz-düşük kur politikası, sermaye hareketlerinin girişini hızlandırırken, diğer yandan da piyasa

aktörlerinin uygulanan politikaların güvenilirliği üzerinde artan kuşkuları finansal krizi tetiklemiştir. Sonuç olarak, bütçe açıkları ile dış açıklar (ikiz açık) Türkiye’de 1994 yılında finansal krize neden olmuştur (Uygur, 1994: 42- 54).

Türkiye’ de yaşanan Kasım 2000 ve Şubat 2001 krizlerini inceleyecek olursak, bu krizlere neden olan faktörleri, içsel ve dışsal faktörler olmak üzere ikiye ayırmak mümkündür.

Dışsal nedenlerin başında; Asya Krizi ve Rusya Krizi gelmektedir. Gelişmiş ülkelerde faizler arttığına, gelişmemiş ülkelerde para çıkışı meydana gelmektedir. Asya krizi, Tayland’da 1997 yılında para biriminin yüksek oranda devalüe edilmesi nedeniyle başlamıştır (Karluk, Tonus ve Çatalbaş, 1999: 2).

Güneydoğu Asya ülkelerindeki paranın değerinde ciddi anlamda bir düşüş meydana gelmiştir. Para birimleri, ABD doları karşısında oldukça değer kaybetmiştir Tüm bunlardan sonra Türkiye’ye karşı bir rekabet gücü oluşturulmuştur. Geçmiş yıllarda Rusya ile Türkiye arasında oldukça güçlü bir ihracat ilişkisi bulunmaktaydı ve ticari ilişkiler kuvvetliydi. Fakat 1998’de Rusya’da krizin etkisi altına girince, ticari ilişkiler duraksamış ve turist sayısında da düşüşler yaşanmıştır (Kazgan, 2008: 232-233).

İçsel nedenlerin başında ise, “Enflasyonu Düşürme Programı” adlı programın uygulamaya konması gelmektedir. Bu programda asıl amaç; faiz oranlarını düşürerek, enflasyonun düşmesini sağlamak ve ekonomiyi düzenleyerek güçlü ve canlı bir hale getirmektir. Programda çeşitli para ve kur politikaları uygulanarak, planlanan enflasyon hedefine ulaşılmaya çalışılmıştır (TCMB, 2001).

Bunların dışında, finansal piyasalardaki riskler ve ekonominin krize karşı duyarlılığındaki artış, 2001 yılı Şubat ayında krizin ortaya çıkmasına zemin hazırlamıştır (Ural, 2013: 17-18).

Krizlerden sonra ekonomiye ve bankacılık sektörüne karşı güvensizlik meydana gelmiştir. Bankacılık sektörü krizlerden sanılandan çok daha fazla etkilenmiştir. Merkez Bankası krizleri Uluslararası Para Fonu (İMF) yardımlarıyla zor da olsa atlattır (TCMB, 2001).

2000’li yılların sonlarına gelindiğinde, ekonomiye olan güven iyice azalmıştır. Bankaların durumlarını düzeltmeye çalışmasıyla kriz başlamıştır. 2000 yılında faizlerin çok yükselmesi, döviz karşılı birtakım saldırılar sonucu döviz rezervlerindeki azalış kriz ortamını arttırmıştır. Daha sonra İMF’nin destekleriyle atlatılmaya çalışılmıştır. Fakat daha sonra 2001 yılında Merkez Bankası döviz karşılı yapılan saldırılara engel olamayıp, 21 Şubat’ta kuru dalgalanmaya bırakmıştır (Erkekoğlu ve Bilgili, 2005: 26).

Tüm bu yaşananlardan sonra dalgalı kur rejimi uygulanmaya başlanmış ve ödemeler sistemi düzene girerek faizler düşmüştür. Enflasyon kontrol altına alınmış ve ekonomik istikrar tekrardan sağlanmıştır (Şengönül ve Değirmen, 2012: 4). Türkiye ekonomisinin 2000 – 2001 yıllarına ilişkin bazı ekonomik göstergelerine Tablo 3.1’de yer verilmiştir.

Tablo 3.1 Türkiye Ekonomisine Ait Seçilmiş Ekonomik Göstergeler (2000-2001)

GÖSTERGELER (%)	2000	2001
Büyüme	6,8	-5,7
İhracatın İthalatı Karşılama Oranı	58	91
Cari Denge/GSYİH	-3,7	1,9
İşsizlik Oranı	7	8,9
Kamu Borç Stoku/GSYİH	46	87
Dış Borç Stoku/GSYİH	45	58
Dış Borç Faiz Oranı	45	58

Kaynak: TÜİK, 2001

Tablo 3.1 incelendiğinde, GSYİH’nin ciddi bir şekilde (%5,7) küçüldüğü, işsizlik oranının arttığı, faiz oranının ve borçluluk düzeyinin arttığı, dolayısıyla ekonominin son derece olumsuz etkilendiği görülmektedir. Cari açık ve ihracatın

ithalatı karşılama oranlarında görülen seyrin ise olumlu olduğu ve bu durumun iktisadi daralmadan kaynaklandığı söylenebilir.

Genel bir değerlendirme yapılacak olursa, küreselleşme ile birlikte, ekonomik krizlerin bulaşıcılığı artmış ve cari açık, yüksek enflasyon ve sabit kur politikaları, kamu finansman açıkları, bankacılık sektöründeki denetim eksikliği ve sermaye yetersizlikleri gibi yapısal sorunları bulunan gelişmekte olan ülkeler, sık sık ekonomik krizlerle karşı karşıya kalmıştır. Türkiye özelinde ise 2001 ekonomik krizi çok büyük problemlere yol açmakla beraber, aynı zamanda önemli bir tecrübe olmuştur (Sönmez, 2009: 179).

Türkiye’de yaşanan bu kriz dönemlerinde, enflasyonun yüksek olması ve döviz artışları havacılık sektöründe mali krizler yaşatmıştır. Tüm havayolu şirketlerini etkileyen bu krizler, borçlarının tamamı dolar üzerinden olan THY’yi daha fazla etkilemiştir. THY, yaşanan tüm olumsuzluklardan, özellikle de 2000 ve 2001 krizlerinden fazla sarsılmadan çıkabilmeyi başarmıştır. Bunun en önemli nedeni, kısa sürede hazırlayıp uygulamaya koyulan tedbir paketleri olmuştur (Kozlu, 2015: 217).

Küreselleşmenin, siyasette ve ekonomide önemli bir çıkmazın eşliğinde bulunduğu bir dönemde, 11 Eylül terörist saldırıları gerçekleşmiştir. Söz konusu saldırıları bir dizi siyasi ve askeri gelişme izlemiştir. Gelişmelerin hava taşımacılığına da ekonomik etkileri olmuştur. Ayrıca küresel havacılıkta yeni ve farklı güvenlik algılamaları ortaya çıkmıştır (Bükeç ve Çelik, 2010: 1).

11 Eylül 2001’de yaşanan terör saldırısı dünyada yaşanan ilk etkileyici ve sarsıcı olay olma niteliğinde olup, küresel bir boyutta bir olaydır. Bu saldırılardan sonra en büyük etki güvenlik aşamasında oluşmuştur. Amerika’nın kendi içinde bir saldırıya uğraması tüm dünyayı etkilemiş ve güvenlik anlayışı tamamen değişmiştir (Ünlü, 2009: 14).

Bu saldırılar ticari havayolu ulaşımını doğrudan etkilemenin yanı sıra gelecekteki saldırı olasılığına ilişkin korkular nedeniyle potansiyel yolcuların da kaybedilmesine yol açmıştır. Daha sonra başlangıçtaki panik durumunun ortadan kalkmasına karşın havayollarında artırılan güvenlik önlemlerinin zaman kayıplarına ve

uygunsuzluklara neden olması havayolu ulaşımına yönelik talebi olumsuz etkilemeye devam etmiştir. Bunun sonucunda çok sayıda havayolu şirketi finansal krize girmiş ve ciddi maliyet azaltma uygulamaları başlatmışlardır (Drakos, 2004: 435-446).

Türkiye'deki yabancı bayraklı havayolu işletmelerinin hakimiyeti 2001'de yeniden Türk bayraklı işletmelerin lehine gelişmeye başlamış ve Türk Hava Yolları da (THY) 11 Eylül sonrası kar eden nadir Avrupalı havayolu işletmelerinden biri olarak dikkati çekmiştir. Küresel pazarda 2001 yılında geleneksel havayolu işletmeleri zor günler geçirirken, düşük maliyetli havayolu işletmelerinin pazar paylarında önemli ölçüde artış meydana gelmeye başlamıştır. Bu stratejiyi izleyen havayolu işletmeleri noktadan noktaya (point to point) taşımacılık yapmışlar ve bilet satış ve rezervasyonlarının büyük bir yüzdesini İnternet üzerinden gerçekleştirmişlerdir. Düşük maliyetli havayolu işletmeleri ABD'de pazarın %25'ine, Avrupa'da ise %10'una sahip konuma gelmiştir. Ancak sektörün bu zor durumuna karşın gerek Boeing ve gerek Airbus iyimser olmaya devam etmişler ve Airbus A380 projesini, Boeing ise Sonic Cruiser projesini aksatmadan sürdürmeye devam etmiştir. Havacılık sektörü 11 Eylül'den sonra en ciddi toparlanmasını 2004'te gerçekleştirmiştir. Uçak üreticileri yeni siparişler alırken, havayolu işletmeleri de filolarını yenilemek ve büyütme için olası gelişmeleri en iyi biçimde değerlendirmişlerdir. 2005 için hava taşımacılığı sektörünün küresel kayıp tahmini yıllık 7,4 milyar dolardan 6 milyar dolara inmiştir. Maliyetlerdeki düşüş ve yolcu sayısındaki artış, sektörün kendisini yenilemesine yardımcı olmuştur (Bükeç ve Çelik, 2010: 9).

Türkiye'de, 2003 senesinden sonra havacılık sektörü oldukça gelişme göstermiş ve yolcu sayısının artması, havaalanlarının artması sayesinde ülkeler arasında siyasi, kültürel ve ekonomik açıdan ilişkilerin olumlu bir şekilde gelişim gösterdiği görülmüştür (Yeldan, 2001: 25).

Türkiye'de hava taşımacılığı sektörü uluslararası piyasalara paralel bir gelişme göstererek yeniden yükselişe geçmiş, havayolu işletme sayısı artmış, yolcu trafiği artış göstermiş ve rekabet neticesinde fiyat tarifeleri düşmüş, Türkiye, dünyada havayolu taşımacılığı en hızlı gelişen ülkelerden biri konumuna gelmiştir (Günel, 2010: 213).

3.3.5. 2008 Küresel Ekonomik Krizi ve Havacılık Sektörüne Etkileri

2008 küresel krizi, birinci petrol krizini (1973 sonu) izleyen çeyrek yüzyılı aşan sürede yaşanan ve giderek şiddetlenen krizler zincirinin sonuncusu olmuştur. Amerika Birleşik Devletleri'nde (ABD), 2007 yazında meydana gelen finansal piyasalardaki sorunlar Eylül 2008'de küresel bir krize dönüşmüştür. Kredi piyasalarında işlemler durmuş, borsalar çökmüş ve birçok firmanın ödeme gücüne düşmesi tüm uluslararası finans piyasalarını tehdit eder hale gelmiştir (Erdönmez, 2009: 85).

Uluslararası piyasalardaki gelişmeler iki aşamada incelenebilir. Birincisi, 2007 yılının Temmuz ayından, 2008 yılının Eylül ayına kadar devam eden ekonomide yaşanan sarsıntılardır. 2006 yılının başlarında Amerika'da ipotekli kredilerde ciddi artışlar meydana gelmiş, faiz oranları düşerken ev fiyatları artmıştır. Bunun sonucunda tüketicilerin borçlanmaları oldukça artmış olup gelirlerinden çok daha yüksek düzeyde harcama yapar duruma gelmişlerdir. Bu dönemde aynı durum gelişmekte olan çoğu ülkede yaşanmıştır. 2006 yılının sonlarına gelindiğinde ise, ev fiyatlarında düşüş yaşanmış ve satılmayan ev sayısı oldukça artmıştır. Düşük kredi dönemlerinin sonuna gelinmiş olup, kredi alan borçluların ödemeleri daha da artmıştır. Ödemede zorluklar yaşanmış ve evler icra yoluyla satışa çıkarılmıştır. Hacizler gün geçtikçe artmış ve 2007-2008 yıllarında küresel bir kriz başlamıştır. Bu kriz, İkinci Dünya Savaşından sonra yaşanan en büyük kriz olmuş ve zararları oldukça yüksek seviyede olmuştur (Apak ve Aytaç, 209-210).

Bu krizden sonra 2008 Eylül ayına gelindiğinde birçok banka iflas etmiş olup, bunlardan en önemlisi olan Lehman Brothers'ın da iflas etmesiyle yeni bir sürece girilmiştir. Bankacılıkta yaşanan bunca olumsuzluktan sonra, ABD'de bankacılık sistemi son bulmuştur. Bu kriz, oldukça hızlı bir şekilde yayılarak ABD ve Avrupa'da kredi hacminde daralmalara sebep olmuştur. Krizden etkilenen ülkelerin Merkez bankaları, likiditesi azalan ve ödeme gücü çeken finansal kurumlarının problemlerini gidermek amacıyla likidite yardımında bulunmuşlar, faiz oranlarını indirmişler ve hükümetler tarafından önlem paketleri açıklamışlardır. Bu önlemlerle amaçlanan; finansal piyasalarda ekonomik büyümeyi sağlamak ve finansal sektöre olan güveni tekrar geri kazandırmaktır (Aliber ve Kindleberger, 2011: 211).

2008 krizi birçok olumsuz etkiye neden olmuştur. Krizin ilk ve en büyük etkisi tüm dünyada güven kaybının oluşması olmuştur. Krizin ikinci olumsuz etkisi ise, insanların harcama yapmaya korkar olması ve tüketimin azalması sonucu talebin düşmesidir. Talebin azalmasıyla birlikte fiyatlarda düşüş meydana gelmiş ve bu da deflasyon oluşması tehlikesiyle karşı karşıya kalınmasına neden olmuştur (Kurtoğlu, 2011: 125).

Krizin üçüncü etkisi ise gelişmiş ülkelerin krizden fazlaca etkilenmiş olmalarıdır. Örnek verecek olursak, Amerika, İngiltere, Fransa, Almanya gibi ülkeler krizden daha fazla etkilenmiş olup, Türkiye bu krizden daha az etkilenmiştir. Dolayısıyla, Nijerya, Sudan gibi ülkeler de daha az etkilenmiştir (Kazgan, 2001: 25).

Krizin dördüncü etkisi ise, bazı ülkelerin ihracatının ithalattan fazla olması durumunda ekonomilerinde bozulmalar meydana gelmesidir. Mesela ekonomisi daha çok ihracata dayalı olan Çin ve Japonya gibi ülkeler bu krizden daha fazla etkilenmişlerdir (Yavuz, 2009: 13-14).

Küresel kriz döneminin Türkiye’de çok etkili olmamasının en önemli nedeni, Türkiye’de mortgage yapısının kurulmamış olmasıdır. Bu nedenle Türkiye bu krizden çok fazla etkilenmemiştir. Ancak kriz tüm Dünya ülkelerine yayıldığı için talep önemli derecede azalmış olup, cari açık artmış ve Türk Lirası değer kaybetmiştir. Bankalarda oluşan olumsuzluklar ve güven kaybı sonucu kredi hacimleri daralmış ve Türkiye’de bu anlamda olumsuz etkiler yaşamıştır (Yavuz, 2009: 14).

Türkiye’de, 2008 öncesinde bankacılık sektörünün yeniden yapılandırılması başta olmak üzere pek çok önemli ekonomik reform gerçekleştirilmiş olması ve konut ipotegi şeklinde varlığa dayalı menkul kıymetleştirme uygulamalarının ve söz konusu menkul kıymetlerin işlem gördüğü ikinci el piyasaların yaygın olmaması nedeniyle, subprime mortgage kaynaklı küresel mali kriz Türkiye’de bankacılık sistemini doğrudan etkilememiştir. Ancak Türkiye’de 1980 sonrasında, uygulanan dışa dönük, ihracata dayalı sanayileşme politikası ve uluslararası para ve sermaye hareketlerinin serbestleştirilmesi neticesinde, Türkiye küresel ekonomik bütünleşmeyi gerçekleştirmiş olup, bu bakımdan Türkiye ekonomisi küresel krizden dış ticaret, dış ve iç finansman, güven ve beklentiler kanalıyla etkilenmiş ve kriz öncelikle reel sektöre bulaşmıştır.

Bununla birlikte kriz döneminde özel sektörün dış borcunun yüksek olması, Türkiye'den net sermaye çıkışının olması (sermaye hareketlerinin terse dönmesi) ve yurtdışında kredi imkanlarının (iç kaynak kanalı) daralması nedeniyle, krizin Türkiye ekonomisine finansman konusunda olumsuz etkileri olmuştur (Ercan vd, 2010: 37).

Küresel krizin Türkiye'de GSYİH büyüme oranı, kişi başına gelir, imalat sanayi kapasite kullanım oranı, enflasyon, işsizlik, bütçe açığı, cari açık, ihracat gibi temel makroekonomik göstergelerin yanı sıra BİST-100 endeksi üzerinde önemli etkileri gerçekleşmiştir. Söz konusu değişkenlerden sadece cari açık ve enflasyon üzerinde talep azalışına bağlı olarak iyileşme görülmüş, diğer değişkenlerin tamamı küresel krizden olumsuz etkilenmiş ve değişkenlerin normal seyrine dönmesi yaklaşık 2-3 yıl sürmüştür (Doğan, 2018: 65).

Havacılık sektörü küresel bir sektördür ve en hızlı büyüyen sektörler arasında yer almaktadır. Havacılık sektörünün ekonominin kalkınmasında da yeri oldukça önemlidir. Dünyadaki diğer sektörler gibi havacılık sektörü de bu krizden olumsuz bir şekilde etkilenmiştir. Ekonomik kriz, talebin düşmesine neden olmuş ve insanlar artık daha ekonomik taşıtları tercih etmeye başlamıştır. Dünyadaki birçok hava yolu ya kapanmış ya da küçülme yoluna gitmiştir. 2008 Krizinden sonra dünyadaki havacılık sektörünün gelişimi %6,1 oranında azalmıştır ve bu İkinci Dünya Savaşı'ndan sonra yaşanan en büyük düşüş olmuştur (Franke ve John, 2011: 19).

2008 krizi, Temmuz 2007'de ABD'de ortaya çıkmış, Eylül 2008'den itibaren küreselleşmiş ve daha ziyade 2008 – 2009 yıllarında etkisini göstermiş olup, 2010 yılından itibaren küresel durgunluk yerini toparlanma eğilimine bırakmıştır. Bu nedenle 2007 – 2011 dönemine ait 5 yıla ilişkin, n, konma sayısı, ücretli yolcu sayısı, arz edilen koltuk x km (kapasite), ücretli yolcu x km (satış yapılan), yolcu doluluk oranı (kapasite / satılan), taşınan kargo + posta miktarı olmak üzere, Türkiye'de hava taşımacılığı sektöründe diğer göstergelere etkileri, THY A.O. işletmesi örneği üzerinden, 2007 – 2011 dönemini içeren 5 yıla ait verilerin bir önceki yıla göre değişimini gösteren karşılaştırmalı yatay analiz yoluyla incelenmiştir.

Tablo 3.2 Türk Hava Yolları Anonim Ortaklığı'nın Seçilmiş Göstergelerine İlişkin Veriler (2007-2011)

THY A.O. TOPLAM (İÇ+DIŞ HATLAR) TRAFİK NETİCELERİ	2007	2008	2009	2010	2011
Konma Sayısı	168.899	189.328	213.953	245.226	270.618
% değişim	-	12	13	15	10
Arz edilen Koltuk x km (milyon)	41.619	46.343	56.574	65.100	81.193
% değişim	-	11	22	15	25
Ücretli Yolcu x km (milyon)	30.251	34.265	40.130	47.950	58.933
% değişim	-	13	17	19	23
Yolcu Doluluk Oranı (%)	72,7	73,9	70,9	73,7	72,6
Kargo + Posta (ton)	184.222	198.890	238.060	313.956	387.838
% değişim	-	8	20	32	24

Kaynak: THY, 2011

THY A.O. işletmesinin söz konusu göstergelere ilişkin verilerine bakıldığında, yolcu doluluk oranı dışındaki diğer göstergelerin küresel kriz döneminde dahi olumlu seyrini sürdürmekte olduğu görülmektedir. Yolcu doluluk oranı 2009 ve 2011 yıllarında bir önceki yıla göre azalmış olup, 2009 yılında sert bir düşüş görülmektedir. 2009 yılında, %22 oranında arz koltuk km artışına karşılık, %17 oranında ücretli yolcu km

artışı olup, bu nedenle 2008 yılında %73,9 olan yolcu doluluk oranı, 2009 yılında %70,9'a düşmüştür. Burada küresel krizin derinleştiği 2009 yılında gerçekleşen talep artışının beklentilerin altında kaldığı ve kapasite ayarlanmasında sorun yaşandığı değerlendirilmektedir.

Dünya havacılık endüstrisinde kargo trafiğinin bir önceki yıla göre %8,8 oranında azaldığı 2009 yılında THY A.O. işletmesinin taşınan kargo ve posta miktarında %20 gibi çarpıcı bir artış kaydetmiş olması dikkat çekmektedir. Zira 2009 yılında Türkiye'de yük trafiği (kargo, posta ve bagaj) %5 oranında artmıştır. Burada yolcu uçakları ve kargo uçakları tarifelerinde düzenlemeler yapılmış ve piyasada daha aktif olunması, maliyetlerin azaltılması gibi düzenlemeler yapılarak kapasitenin daha iyi kullanılması sağlanmıştır (THY, 2009). Böylece 2009 yılsonu itibariyle THY Kargo'nun Türkiye hava kargo pazarındaki payı %57'ye ulaşmıştır.

Dünyanın en büyük havayolu işletmelerinin yeniden yapılanma ve hatta küçülme politikaları izlediği 2008 küresel kriz döneminde, THY AO işletmesinin konma sayısı, yolcu sayısı, ücretli yolcu km, arz koltuk km, taşınan kargo ve posta göstergelerine ait 2007-2011 dönemi verileri hızla büyümeye devam etmiştir. Kargo trafiğindeki artışta dış ticaretin yükselen pazarlara yönelmesi önemli rol oynamıştır. Ayrıca stratejik iş birlikleri ve yapılan sponsorluk anlaşmaları, THY'nin hizmet kalitesinin duyurulmasında, marka bilinirliğinin artmasına etkili olmuş, THY küresel ekonomik krizi fırsata dönüştürmeyi başarmıştır.

3.4. KRİZLERİN HAVACILIK SEKTÖRÜNE ETKİLERİ

Ülkelerin ekonomik ve sosyal kalkınmasının önemli öğelerinden biri olan havayolu taşımacılığı, yaşanan savaşlar, ekonomik krizler gibi olumsuzluklara karşın sürekli bir büyüme içine girmiştir. Sektörde geniş kapasiteli, yakıt tasarrufu sağlayan, düşük gürültü ve emisyon düzeylerine sahip uçakların geliştirilmesi havayolu şirketlerinin aktiviteleri, yönetimi, hizmet kalitesi ve kapsamı üzerinde büyük ölçüde etkide bulunmuş, özelleştirme ile ticari bir bünye kazandırılması ve iş birliğine dayalı bir yapının oluşması sektörün yapısını değiştirerek, sektörü tüketicilerin egemen olduğu bir pazar haline getirmiştir (Elker, 2002: 5).

Yüksek fiyat esnekliğinden dolayı havayolu taşımacılığı ekonomik krizler ve artışlarından ciddi anlamda etkilenmektedir. Bunun yanı sıra güvenlik riskinin yükselmesi, bireylerde güvenlik algısının negatif yönlü gelişmesi, buna paralel olarak bireylerde artan kaygı ve endişe de yolcu sayısını düşüren nedenler arasında sayılmaktadır. Özellikle başta petrol merkezli nedenler olmak üzere; 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 yılında Mortgage Krizi olarak da adlandırılan Dünya Finans Krizi bunun örnekleridir (Yüksel, 2014: 9).

Hava taşımacılığı konjonktürel bir iş olup, küresel konsolide yolcu trafiği yıllar itibariyle talebe göre artış veya azalış göstermekle birlikte, yılda ortalama %8 civarında büyümektedir. Hava trafiği, 1979/1980 Petrol Krizi ve 1998'deki Asya krizi gibi durgunluk dönemlerinde bile, yılda en az %2 oranında büyümüş, sadece 1991 Birinci Körfez Savaşı ile 11 Eylül 2001 terör saldırıları esnasında küçülmüştür. 11 Eylül saldırısından sonra, küresel hava yolculuğu talebi ani bir şekilde çökmüş, kısa bir süre sonra toparlanma başlasa da 2003'deki SARS* salgının da etkisiyle, ancak 2004 yılında önceki talep seviyelerine ulaşılmıştır. Bununla birlikte 2009 yılında hava trafiğinin %6,1 oranında azalması, II. Dünya Savaşı'ndan bu yana kaydedilen en büyük düşüş olmuştur (Franke-John, 2011: 19-20).

Hava taşımacılığı endüstrisi en hızlı büyüyen endüstrilerden birisi olup, dünyanın bir ucundan öbür ucuna sosyal ve ekonomik büyümeye çok fazla katkıda bulunmaktadır ve küresel krizden ağır yara almıştır. Küresel ekonomik kriz, küresel ekonomi ile hava taşımacılığı talebi arasında sinerji bulunması nedeniyle, talepte düşüşe, insanların daha az seyahat etmesi ve daha ucuz ulaşım alternatifleri seçmesi sebebiyle hava trafiği miktarının azalmasına, çoğu havayolu şirketinin derinleşen küresel durgunluk nedeniyle kapasite azaltımına gitmesine ve yeni hava aracı siparişlerini ertelemesine, böylece Airbus ve Boeing üreticilerinin etkilenmesine, yatırımların önemli ölçüde azalmasına, yakıt fiyatlarının ve dolayısıyla operasyonel maliyetlerin artmasına, endüstride karlılığın düşüşüne, istihdamda milyonlara ulaşan iş kaybına ve beraberinde sosyal çalkantıya, hava taşımacılığı endüstrisinde iş modellerinin değişmesine ve kitlelere daha ucuz havayolu seyahat imkanı sunan düşük

maliyetli taşıyıcıların (LCC- Low Cost Carrier) yükselişine neden olmuştur (Goyal-Negi, 2014: 297-300).

Avrupa Birliği ülkelerinde hava taşımacılığı sektörü küresel krizden farklı derecelerde etkilenmiş olup, krizden en fazla etkilenen ülkeler Amerika ile bağlantıları nedeniyle İngiltere ve turizme dayalı olarak İspanya'dır. Ardından yine turizme bağımlı olan İtalya, Yunanistan ve Hollanda gelmektedir. Fransa, Portekiz, Almanya ve Avusturya'nın da içinde bulunduğu 12 ülke ise 2008 yılında daha düşük yolcu trafik gerçekleştirmeleri nedeniyle krizden etkilenmiştir. En az etkilenen AB ülkeleri ise düşük maliyetli uçuşlarda başarılı olan Doğu Avrupa ülkeleri olup, bunlar 2009'dan itibaren krizden etkilenmiştir (Oprea, 2010: 54).

Küreselleşen dünya ve ülkeler arasında dış ticaret ilişkilerinin artması, uluslararası piyasalardaki güven sorunu ile birlikte küresel finansal krizin yayılmasını hızlandırmıştır. Ülkelerin olumsuz etkilerden korunmaya çalışmak amacıyla, uluslararası ticari piyasalarla ilişkilerini azaltmaya çalışması, uygulamaya konulan korumacı politikalar ve olumsuz ekonomik beklentilerin gelişmesi neticesinde uluslararası ticaret daralmıştır. Havayolu taşımacılığı, küresel ticaret açısından önemli bir pozisyonda olup, talep azalışı ve uluslararası emtia ticaretinin daralması, yük taşımacılığı sektöründeki operasyonların ve havayollarının gelirlerinin azalmasına neden olmuştur (Karagülle ve Yıldırım, 2011: 1-3).

Hava kargo taşımacılığına konu ürünlerin genellikle gelir esnekliği yüksektir ve müşteriler ekonomik kriz dönemlerinde söz konusu malların tüketimini azaltma eğilimine giderler. Bu da doğrudan havayolu taşımacılığı talebini azaltır. Bu bakımdan hava kargo taşımacılığı sektörü de küresel krizden olumsuz etkilenmiştir (Grosso-Shepherd, 2010: 12).

Hava taşımacılığında yakıt maliyetleri ve personel giderleri, operasyonel giderler içerisinde büyük bir pay teşkil etmektedir. Yakıt maliyetleri ise yakıt fiyatlarındaki dalgalanmalar nedeniyle değişkenlik arz etmekte ve bu durum karlılık rakamlarında istikrarsızlığa yol açmaktadır. Hava taşımacılığı endüstrisinde yakıt maliyetleri 2007 yılında 133 milyar Amerikan Doları iken, 2008 yılında 187 milyar Amerikan Dolarına (% 40 artış) çıkmış, bu doğrultuda yakıt maliyetlerinin toplam operasyonel maliyetler

içerisindeki payı da % 27'den % 33'e ulaşmıştır. Netice itibariyle küresel hava taşımacılığı endüstrisinde 2008 yılındaki zararın ortaya çıkmasında, talep azalışının yanı sıra, akaryakıt fiyatlarında ve dolayısıyla operasyonel maliyetlerdeki artışın etkisi bulunmaktadır (Goyal ve Negi, 2014: 299).

Küresel krizin dünyada hava taşımacılığı endüstrisine etkileri, yolcu ve yük trafiği, kapasite, doluluk oranı, toplam hasılat, yakıt ve toplam giderler, karlılık göstergeleri üzerinden incelenmiş olup, hava taşımacılığı endüstrisi, 2008 küresel ekonomik krizinin ardından, 2009 yılında, dünya ekonomisine paralel olarak, İkinci Dünya Savaşı'ndan sonra en büyük küçülmelerden birisini yaşamıştır. Endüstride küresel çapta küçülmenin yanı sıra, şirket iflasları ve iş kaybı gerçekleşmiştir. Krizden en az etkilenen bölgenin Orta Doğu olduğu ve bu bölgede havayolu taşıyıcılarının 2008-2009 yıllarında dahi büyümeye devam ettiği görülmektedir.

Hava taşımacılığı sektöründe, 2008 yılında talep ve arzın, yıllık ortalamaların altında büyüdüğü, talep düşüşü karşısında sektörün yeterince esnek olmaması ve kapasite ayarlanamaması nedeniyle yolcu doluluk oranının azaldığı ve özellikle yakıt fiyatlarındaki artışın etkisiyle operasyonel zarar ve yüksek tutarda net zarar edildiği değerlendirilmektedir. 2009 yılında endüstride talep ve arz önemli ölçüde daralmış, toplam gelir ve giderler yaklaşık %17 oranında azalmıştır (Doğan, 2018: 80).

2008 küresel finans krizi neticesinde, küresel çapta durgunluk yaşanması nedeniyle, krizin hava taşımacılığı sektörüne etkilerinin Türkiye'de 2008 yılı öncesi ve sonrasında gerçekleşmiş talep miktarı üzerinden değerlendirmek gerekmektedir. Hava taşımacılığı sektöründe, gerçekleşmiş talebin miktarına ilişkin parametreler Ücretli Yolcu-Kilometre (Revenue Passenger-Kilometres-RPK²) ve Ücretli Ton-Kilometre olarak ifade edilmektedir (Revenue Tonne-Kilometres-RTK³) (Oprea, 2010: 55).

Bu bağlamda yolcu trafiği, yük (kargo, posta ve bagaj) trafiği ve uçak trafiği, iç ve dış hatlar ayrımı yapılmak suretiyle değerlendirmeye tabi tutulmuştur. Bu başlık altında çalışmanın evrenini yolcu, yük, uçak trafiği oluşturmaktadır. 2003 yılında

² RPK: Ücretli Yolcu Kilometre. Ücret karşılığında taşınan yolcu sayısı ile uçuş mesafesinin çarpımından elde edilir ve taşınan yolcu trafiğini ölçer.

³ RTK: Ücretli Ton Kilometre. Ücret karşılığında taşınan kargo miktarı ile uçuş mesafesinin çarpımından elde edilir ve taşınan kargo trafiğini ölçer.

havayolu taşımacılığının serbestleştirilmesinin ardından Türkiye'nin dünyada havayolu taşımacılığı en hızlı gelişen ülkelerden biri konumuna gelmiş olması dikkate alınarak, yolcu, yük ve uçak trafiği göstergelerinin 2003 yılından başlayarak günümüze kadarki verileri, bir önceki yıla göre değişimini gösteren karşılaştırmalı yatay analiz yoluyla incelenmiştir.

Tablo 3.3'de Türkiye'de 2003-2018 yılları arası gerçekleşen yolcu trafiğinin değişimi incelenmiştir. 2003 yılı yolcu sayısı, 2017 yılı yolcu sayısı ve 2018 yılı yolcu sayısı verilerek, son 2 yılın karşılaştırılması yapılmıştır.

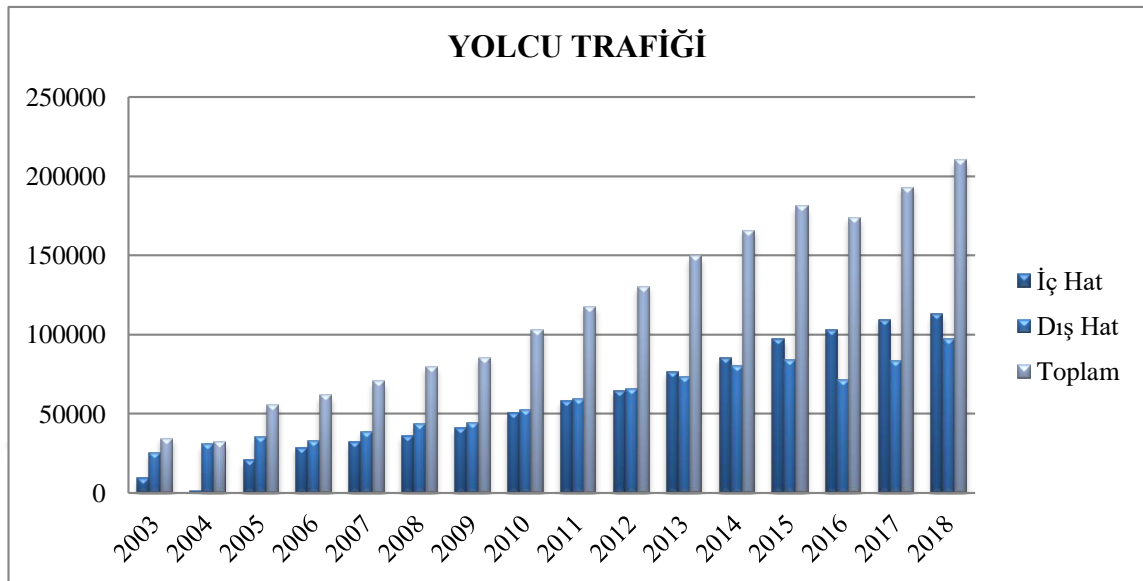
Tablo 3.3 Türkiye'de Yolcu Trafiği (2003-2018)

Yolcu Trafiği (Bin)	2003	2017	2018	2017-2018 Değişim (%)
İç Hat	9.147	109.511	112.759	3,00
Dış Hat	25.296	83.534	97.231	16,40
Transit	-	532	200	-62,40
Toplam	34.443	193.577	210.190	8,60

Kaynak: SGHM, Faaliyet Raporu, 2018

2003 yılında; iç hatlarda 9.147, dış hatlarda 25.296 olmak üzere toplam 34.443 yolcu uçuşu gerçekleşmiştir. Bu sayının 2017'de; iç hatlarda 109.511, dış hatlarda 83.534, transit yolcularda 532 olmak üzere toplamda 193.577 olduğu görülmektedir. 2018 yılsonu verilerine bakıldığında ise; iç hatlarda 112.759, dış hatlarda 97.231 ve transitte 200 olmak üzere toplam yolcu sayısının 210 milyon olduğu görülmektedir. İç hat yolcu sayısında bir önceki yıla göre %3, dış hat yolcu sayısında ise %16 artış meydana gelmiştir. 2018 yılında, bir önceki yıla göre toplam yolcu sayısında yaklaşık %9'luk bir artış olmuştur.

2003-2018 yılları arasında iç hat ve dış hatta gerçekleşen toplam yolcu sayılarının değerleri Grafik 3.1'de yer almaktadır.

Grafik 3.1 Türkiye’de İç Hat, Dış Hat ve Toplam Yolcu Trafığı (2003-2018)

Kaynak: SGHM, Faaliyet Raporu, 2018

2003 yılında, özel hava yolu şirketlerinin önündeki engeller kaldırılmış ve özel hava yolu şirketleri sektöre girmiştir. Rekabet ortamı oluşmuş ve fiyatlar düşerek talep artmıştır. Talebin artmasıyla birlikte sektör canlanarak ciddi gelişmeler göstermiştir. Yolcu sayılarında artışlar yaşanmıştır. 2003’den bu yana havacılık sektöründe ülkemizde ciddi anlamda gelişmeler gözlemlenmiştir. Ülkemiz sektörde, dünya ortalamalarının üzerinde bir seviyededir. Toplam yolcu sayısında, 2003’den bu yana ciddi derecede artış görülmüş ve toplam yolcu sayısı 210 milyona ulaşmıştır (Günel, 2010: 213).

2004 yılında, iç hatlardaki yolcu sayısı dış hat yolcu sayısının iki katıdır. 2014 yılından sonra dış hatlar yolcu sayısı giderek artmış ve 2011 yılı itibariyle başabaş noktaya gelmiştir. 2008 yılında Anadolu Jet kurulmuştur. Anadolu Jet’in hem maliyetleri hem fiyatları düşük olduğundan çok tercih edilmiş ve bu da yolcu sayılarının artmasını sağlamıştır. 2008-2016 yılları arasında yolcu sayılarındaki artış devam etmiştir. Bunun en önemli nedeni THY’nin verdiği kaliteli hizmet standartlarıdır. Müşteri memnuniyeti sayesinde, yolcu sayıları sürekli artmıştır (Gerede, 2015: 205).

2015 ve 2016 yıllarında Türkiye’de gerçekleşen terör saldırıları nedeniyle toplam yolcu sayısında bir düşüş gözlemlenmektedir. 2016 yılından sonra, hem iç hatlarda hem de dış hatlarda artış olmuştur.

2018 yıl sonunda İstanbul Atatürk Havalimanı’ndaki yolcu sayısı 68 milyon civarındayken, Sabiha Gökçen Havalimanı’nda ise yolcu sayısının 34 milyonun üzerinde olduğu görülmüştür. 29 Ekim 2018 tarihinde açılan ve dünyanın en büyük havalimanları arasında yerini alan İstanbul Havalimanı, yıllık 90 milyon yolcu kapasitesine sahiptir ve 2025 yılında bu yolcu sayısının 120 milyon yolcu kapasitesine ulaşması hedeflenmektedir (SGHM, 2018: 27). Tablo 3.4’de Türkiye’de toplam yolcu trafiğinin yıllara göre yüzdelerle değişimlerine yer verilmiştir.

Tablo 3.4 Türkiye’de Yolcu Trafiğinin Değişim Oranları

Yıllar (% Değişim)	Yolcu Trafiği (Direk Transit Dahil)	İç Hat	Dış Hat
2002-2003	2	5	1
2003-2004	31	58	21
2004-2005	25	42	15
2005-2006	11	40	-6
2006-2007	14	11	17
2007-2008	13	12	14
2008-2009	8	15	2
2009-2010	20	23	18
2010-2011	14	15	14
2011-2012	11	11	11
2012-2013	14	18	12

2013-2014	11	12	10
2014-2015	9	14	5
2015-2016	-4	6	-16
2016-2017	8	7	16
2017-2018	9	3	16
Yıllık Ortalama Artış	10	12	9

Kaynak: DHMİ, 2018

Küresel yolcu trafiği 2008 yılında %2,4 oranında artmış, 2009 yılında ise %1,2 oranında azalmış olup, Türkiye’de 2008 ve 2009 yıllarında sırasıyla %13 ve %8 oranında trafik artışı gerçekleşmiştir. Bu bakımdan Türkiye’de yolcu trafiğinin küresel krizden etkilenmediği düşünülebilecek olmakla birlikte, 2010 yılında toparlanma eğilimi ile küresel yolcu trafiğinin %8, Türkiye’de ise %20 oranında arttığı (dış hat yolcu trafiği artış hızının %2’den %18’e çıktığı) göz önüne alınarak, Türkiye’de küresel kriz döneminde dahi yolcu trafiğinin büyümeye devam ettiği, ancak büyüme oranının mevcut potansiyelinin altında kaldığını söylemek daha gerçekçi olacaktır.

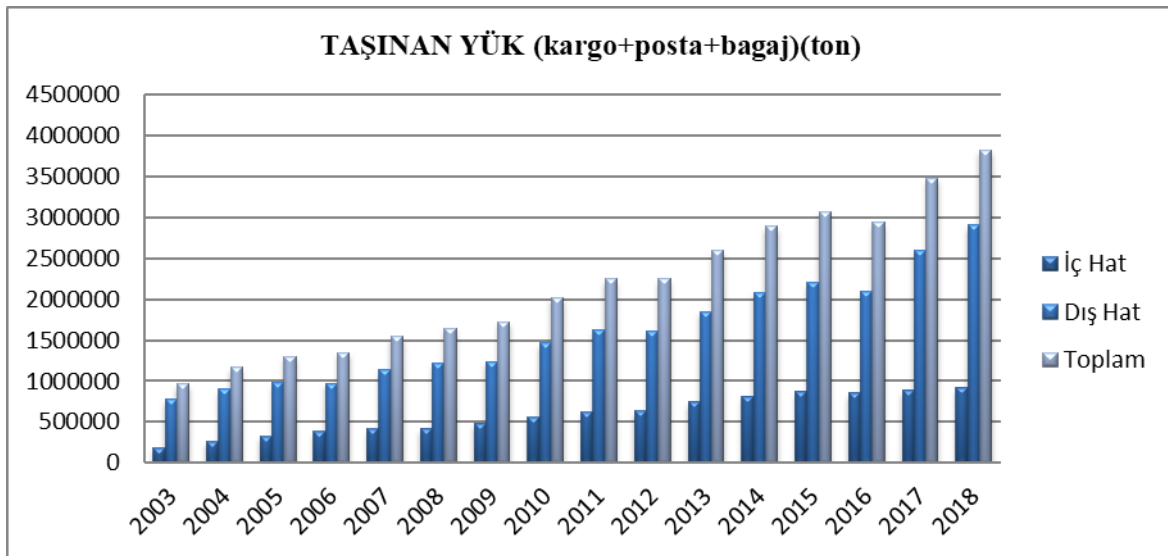
Türkiye’de finans sektörü küresel krizden çeşitli nedenlerle diğer ülkeler kadar etkilenmemiştir. Bununla birlikte uluslararası ticaret talebindeki daralma, Türkiye’de reel sektörü etkilemiştir ve Türkiye’nin dış ticaret hacmini yavaşlatmıştır. Bu da hava kargo taşımacılığı operasyonlarını etkilemiştir. Ancak kriz sürecinde hükümet tarafından alınan önlemlerle dış ticaret operasyonları Orta Doğu ve Afrika pazarlarına odaklanmış ve bu doğrultuda Türk kargo işletmecileri de yapılan yeni hava ulaştırma anlaşmaları ile faaliyetlerini geliştirmekte olan (yükselen) pazarlara yönlendirmiştir. Yapılan hava taşımacılığı anlaşmaları dış ticaret ve yük taşımacılığı açısından yeni rotalar açmıştır. Dolayısıyla büyüme hızı yavaşlansa da Türkiye’de kargo taşımacılığı endüstrisi kesintisiz ve istikrarlı bir şekilde büyümeye devam etmiştir (Karagülle ve Yıldırım, 2011: 5-7). Tablo 3.5’te Türkiye’de yapılan yük taşımacılığının yüzdelik değişimine yer verilmiştir.

Tablo 3.5 Türkiye’de İç Hat, Dış Hat ve Toplam Yük Trafiki

Taşınan Ton (Yük)	2003	2017	2018	2017-2018 Değişim (%)
İç Hat	188.979	884.811	915.790	3,5
Dış Hat	775.101	2.596.400	2.906.104	11,9
Toplam	964.080	3.481.211	3.821.894	9,8

Kaynak: SHGM, Faaliyet Raporu, 2018

2003 yılında; iç hatlarda 188.979 ton yük, dış hatlarda 775.101 ton yük ve toplamda 964.080 ton yük taşınmıştır. 2017 yılında; iç hatlarda 884.811 ton, dış hatlarda 2.596.400 ton ve toplamda 3.481.211 ton yük taşınmıştır. 2018 yılına gelindiğinde; iç hatlarda taşınan yük miktarı 915.790, dış hatlarda taşınan yük miktarı 2.906.104 olmuş ve toplamda 3.821.894 ton yük taşınmıştır. 2018 yılsonu verilerine bakıldığında, toplam yük trafiğinin 9,8 milyon ton olduğu görülmektedir. İç hat yük trafiğinin önceki yıla göre %3,5, dış hat yük trafiğinin ise %12 olduğu gözlemlenmiştir. 2003-2018 yılları arası gerçekleşen toplam yük trafiği Grafik 3.2’de yer almaktadır.

Grafik 3.2 Türkiye’de İç Hat, Dış Hat Ve Toplam Yük Trafiki (2003 -2018)

Kaynak: SGHM, Faaliyet Raporu, 2018

Türkiye’de havacılık sektöründe 2003-2018 yılları arasındaki iç hat, dış hat ve toplam yük taşımacılığı değerlendirildiğinde taşınan yük trafiğinde düzenli bir artış olduğunu görmekteyiz. Ancak; 2006 ve 2012 yıllarında dış hat yük trafiğinde, 2016 yılında ise iç hat yük trafiğinde bir azalma olduğu görülmektedir. 2003 yılında 181.000 ton olan iç hatlar hava kargo taşımacılığı hacmi 2010 yılında 555.000 tona (yaklaşık 3 katına) yükselmiştir. Uluslararası hava taşımacılığı hacmi ise aynı süreçte 715.000 tondan 1.467.000 tona (yaklaşık 2 katına) yükselmiştir (Karagülle ve Yıldırım, 2011: 5-7).

Türkiye’de 2003-2018 dönemi, havayollarında yük trafiği ve kargo trafiğinin göstergelerinin iç-dış hat ve toplam değerlerinin bir önceki yıla göre değişim oranları ile 16 yıllık ortalama artış oranları Tablo 3.6’da gösterilmiştir.

Tablo 3.6. Türkiye’de Yük ve Kargo Trafiği Değişim Oranları

YILLAR (% değişim)	Yük Trafiği (Kargo+Posta +Bagaj)	Yük İç Hat	Yük Dış Hat	Kargo Trafiği	Kargo İç Hat	Kargo Dış Hat
2002-2003	7	4	8	10	1	12
2003-2004	21	39	16	17	31	14
2004-2005	12	24	9	2	2	2
2005-2006	4	20	-1	8	-2	11
2006-2007	14	6	17	11	4	13
2007-2008	6	2	8	2	-9	4
2008-2009	5	14	2	6	-3	8
2009-2010	17	14	18	27	10	30
2010-2011	11	11	11	8	7	8
2011-2012	0	2	-1	7	11	6
2012-2013	15	18	15	17	19	17

2013-2014	11	9	12	15	5	17
2014-2015	6	7	6	7	-3	9
2015-2016	-4	-2	-5	10	4	11
2016-2017	4	18	14	8	24	22
2017-2018	10	4	12	11	6	12
Yıllık Ortalama Artış	9	7	10	14	1	15

Kaynak: DHMİ, 2018

Yük trafiğinin yıllık artış oranı ortalama %9, kargo trafiğinin yıllık artış oranı ise ortalama %14 olup, buna göre küresel krizin yaşandığı 2008 ve 2009 yıllarında, yük trafiği ve kargo trafiği artışı, ortalamaların altında kalmıştır. Ayrıca iç hat kargo trafiği üst üste iki yıl (2008, 2009) azalmıştır. 2009 yılında ise iç hatlar yük trafiğindeki %14 oranında artış dikkat çekmekte olup, söz konusu dönemde iç hatlar kargo trafiğinin %3 oranında azaldığı göz önüne alındığında, yük trafiğindeki artış iç hatlar posta ve bagaj trafiği kaynaklıdır.

Küresel yük trafiği 2008 yılında %0,7, 2009 yılında %8,8 oranında azalmış iken, Türkiye’de sırasıyla %6 ve %5 oranında trafik artışı gerçekleşmiş olup, Türkiye’de küresel kriz döneminde dahi yük trafiği büyümeye devam etmiştir (SHGM, 2018).

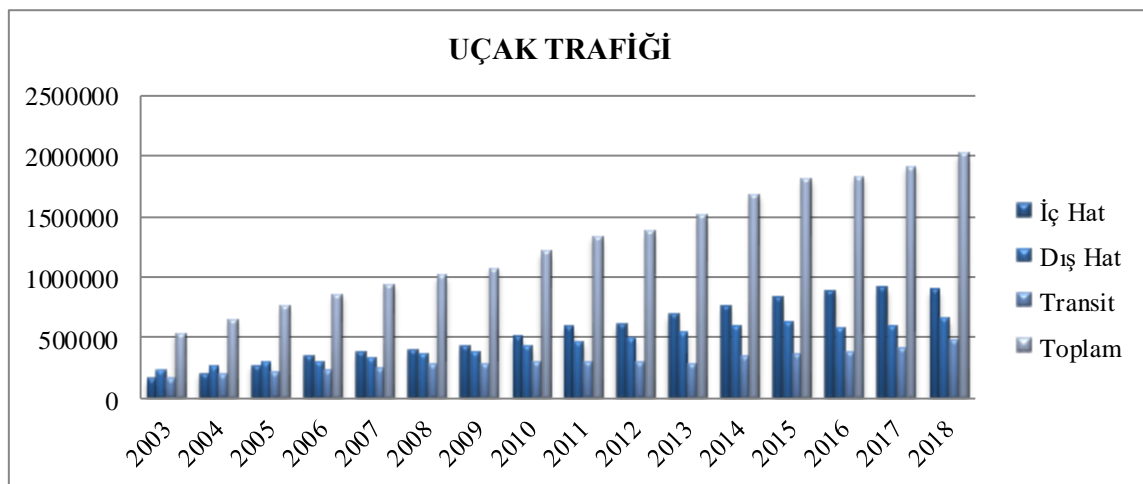
Türkiye’de hava taşımacılığı sektöründe, 2003-2018 dönemindeki 16 yıla ilişkin iç hatlar, dış hatlar, transit (overflight) ve toplam uçak trafiği gerçekleştirmeleri Tablo 3.7’de gösterilmiştir. Buna göre, uçak trafiği istikrarlı bir şekilde artmakta olup, 16 yıllık süreçte uçak trafiği, iç hatlarda yaklaşık 6 katına, dış hatlarda yaklaşık 3 katına ulaşmıştır. Dış hatlar uçak trafiği 2006 ve 2016 yıllarında, transit uçak trafiği ise 2011, 2012 ve 2013 yıllarında azalmış olmakla birlikte, söz konusu düşüşlerin 2008 küresel krizi ile ilişkisi bulunmamaktadır (Doğan, 2016: 87).

Tablo 3.7. Türkiye’de Toplam Uçak Trafığı, 2003-2018

Uçak Trafığı	2003	2017	2018	2017-2018 Değişim (%)
İç Hat	156.582	909.332	893.223	-1,8
Dış Hat	218.405	591.125	649.553	9,9
Transit	154.218	413.560	474.987	14,9
Toplam	529.205	1.914.017	2.017.763	5,4

Kaynak: SHGM, Faaliyet Raporu, 2018

Türkiye’de 2003 yılında toplam uçak trafiği; iç hatlarda 156.582, dış hatlarda 218.405 ve transitte 154.218 ve toplamda 529.205 olarak gerçekleşmiştir. 2017 yılında; iç hatlarda gerçekleşen toplam uçak trafiği 909.332, dış hatlarda 591.125, transitte 413.560 ve toplamda 1.914.017 olmuştur. 2018 yılsonu itibarıyla, toplam uçak trafiği 2 milyon olarak gerçekleşmiştir. İç hatlarda gerçekleşen uçak trafiği 893.223, dış hatlarda 649.553, transitte ise 474.987 olmuştur. İç hat uçak trafiği önceki yıla göre %2 azalmış, transitte %15 artmış ve dış hat uçak trafiği ise %10 artmıştır. Türkiye’de 2003-2018 yılları arası gerçekleşen toplam uçak trafiği Grafik 3.3’te gösterilmiştir.

Grafik 3.3 İç Hat, Dış Hat Ve Toplam Uçak Trafığı (2003 -2018)

Kaynak: SGHM, Faaliyet Raporu, 2018

Türkiye’de son 16 yılda, iç hatlardaki uçak trafiği istikrarlı bir biçimde artmıştır. Dış hatlar trafiğine baktığımızda, düzenli bir artış olmadığını görmekteyiz. Transit trafiğinde ise yine büyük bir artış gözlemlenmemiştir. Toplam uçak trafiğindeki artışta en yüksek payı iç hatların sağladığını söyleyebiliriz.

Tablo 3.8’de Türkiye’de 2003 – 2018 dönemi iç hat, dış hat, uçak trafiği (iç + dış), overflight (üst geçiş) ve tüm uçak (iç + dış + overflight) uçak trafiği göstergelerinin bir önceki yıla göre değişim oranları ile son 16 yılda ortalama artış oranları gösterilmiştir.

Tablo 3.8 Türkiye’de Uçak Trafiği Değişim Oranları

YILLAR (% Değişim)	Tüm Uçak (Overflight Dahil)	Uçak Trafiği (İç Hat + Dış Hat)	İç Hat	Dış Hat	Overflight Uçak Trafiği
2002-2003	-0,62	0,42	-0,87	-0,1	-1,11
2003-2004	21,04	19,87	25,31	15,97	23,89
2004-2005	18,33	22,8	35,12	13,26	7,82
2005-2006	12,43	13,66	28,72	-0,25	9,11
2006-2007	9,79	9,73	7,01	12,98	9,93
2007-2008	8,06	7,74	5,64	10,12	8,93
2008-2009	5,45	6,3	8,73	3,66	3,13
2009-2010	13,8	16,61	18,7	14,23	5,81
2010-2011	10,06	13,37	16,4	9,8	-0,31
2011-2012	3,09	4,86	3,68	6,34	-3,2
2012-2013	9,33	11,96	13,63	9,93	-0,8
2013-2014	11,56	9,98	10,48	9,35	18,44
2014-2015	8,1	8,23	10,43	5,41	7,59

2015-2016	0,78	-0,31	6,63	-9,59	5,2
2016-2017	4,6	3,3	2,6	4,3	9,7
2017-2018	17,7	2,8	-1,8	9,9	14,9
Yıllık Ortalama Artış	7,3	7,7	8,8	6,5	6,2

Kaynak: DHMİ, 2018

Türkiye’de son 16 yılda tüm uçaklarda yıllık ortalama %7,3 seviyesinde bir artış görülmektedir. İç hat uçak trafiğinde yaklaşık %9 düzeyinde, dış hat uçak trafiğinde %6,5 düzeyinde artış olup iç ve dış hat toplamındaki yıllık ortalama artış yaklaşık %8’dir. Türkiye’de 2008 yılında dış hat ve overflight uçak trafiği, 2009 yılında ise uçak trafiği göstergelerinin tamamının artış oranları söz konusu ortalamaların altında kalmıştır. Dolayısıyla küresel kriz döneminde (2008, 2009) tüm uçak trafiği (iç hat + dış hat + overflight) artış oranları, son 16 yıllık ortalama artış oranının altında seyretmiştir. Uçak trafiği göstergelerinin tamamının 2009 yılındaki artış oranları 2008 yılının altında kalmış olup, sadece iç hat uçak trafiği 2009 yılında, 2008 yılından daha fazla artmıştır. Türkiye’de hava taşımacılığı sektöründe pazarın henüz doyuma ulaşmamış olması, ülkenin nüfus artışı ve genç nüfus oranının yüksekliği, geniş kitlelere ucuz havayolu ulaşımı imkânı sağlayan Anadolu Jet markasının iç hatlar uçak trafiğine katkısı gibi faktörler nedeniyle, iç hatlar uçak trafiğinin göreceli olarak daha hızlı büyüdüğü ve dolayısıyla iç hat uçak trafiğinin toplam uçak trafiği içerisindeki payının gittikçe arttığı değerlendirilmektedir (Terry, 2011: 27). Neticede, Türkiye’de yolcu, yük ve uçak trafiği, Orta Doğu bölgesine paralel olarak, küresel kriz döneminde dahi artmış olmakla birlikte, 2008 ve özellikle de 2009 yılında 16 yıllık ortalamaların altında bir artış kaydetmiş, havayolu trafiğinin artış hızı düşmüştür.

Yolcu trafiğinde dış hatlar daha fazla etkilenmiş olup, iç hatlarda pazarın henüz doyuma ulaşmamış olması ve düşük maliyetli Anadolu jet markasının tam da 2008 yılında kurulması nedeniyle krizin etkisi daha sınırlı olmuştur. Dış hatlar yük trafiğinin

daha ziyade krizin küreselleştiği 2009 yılında olumsuz etkilendiği ve iç hatlar kargo trafiğinin 2008 ve 2009 yıllarında üst üste iki yıl küçüldüğü görülmüştür.



SONUÇ

Hava taşımacılığı, ulaştırma sektörlerinin içinde en çok kullanılan sektörlerden birisidir. Özellikle günümüzde diğer ulaşım araçlarına göre çok daha fazla tercih edilmektedir. Havacılık sektörü geçmişten günümüze gelinceye dek sürekli değişim halinde olmuş ve gün geçtikçe daha da gelişmiştir. Havacılık sektörünün bu gelişimi ve değişimi hem ülkemizin hem de rakip ülkelerin ekonomilerini oldukça yakından ilgilendirmiştir.

Türkiye’de sivil havacılık alanında faaliyetler 1912’li yıllarda başlamıştır. Sektör, yıllar itibariyle gelişim gösterse de asıl gelişmeler İkinci Dünya Savaşı’ndan sonra başlamıştır. Sivil havacılık sektöründe THY’nin gelişmesi, modernleşmesi ve kaliteli hizmet vererek yolcu sayısını artırmasıyla birlikte, uluslararası pazarda Türkiye önemli bir paya sahip olmuştur.

Bu çalışma, sivil havacılık sektörünün tarihsel gelişimini ve ekonomik krizlerin havacılık sektörünü ne derece etkilediğini ele almaktadır. Türkiye’deki havacılık sektörünün yıllar itibariyle gelişiminin kriz dönemleri ile ilişkisi; SHGM, DHMİ ve THY veri tabanlarındaki güncel verilerle incelenerek değerlendirilmiştir. Türkçe literatürde yer alan az sayıdaki çalışmalardan birisi olup güncel bir konuyu ele alması bakımından önem arz etmektedir.

Çalışmanın uygulama bölümünde, krizlerin Türkiye’de hava taşımacılığı sektörüne etkileri, yolcu, yük ve uçak trafiği değerleri ile havayolu işletmelerinin finansal verilerinin bir önceki yıla göre değişimini gösteren karşılaştırmalı yatay analiz yoluyla incelenmiştir. Buna ilaveten 2008 krizinin etkisi, 2008 küresel kriz döneminde halka açık tek havayolu işletmesi olan THY A.O. örneği üzerinden 2007-2011 dönemini içeren 5 yıla ait verilerin bir önceki yıla göre değişimini gösteren karşılaştırmalı yatay analiz yoluyla incelenmiştir. Türkiye’de hava taşımacılığı sektörünün yıllık verileri incelendiğinde, ilk olarak yolcu sayısındaki değişim değerlendirildiğinde; 2003’den günümüze kadarki süreçte, yolcu sayısında artış olduğu görülmüştür. 2018 yıl sonunda bir önceki yıla göre iç hat yolcu sayısında %3, dış hat yolcu sayısında ise %16 artış görülmüş ve toplam yolcu sayısı 210 milyon olmuştur. Toplam yük trafiği incelendiğinde; 2018 yıl sonunda iç hatlarda %3,5, dış hatlarda ise %12’lik bir artış

görülmekte olup 2018 yılında toplam 3,8 milyon ton yük taşınması yapılmıştır. Toplam uçak trafiği değerlendirildiğinde; 2003-2018 arası 16 yıllık dönemde, iç hatlarda yaklaşık 6 kat, dış hatlarda ise yaklaşık 3 kat artış görülmüştür. 2018 yıl sonu itibarıyla ise toplam uçak trafiğinin 2 milyon olduğu görülmüştür. Karşılaştırmalı yatay analiz sonuçlarına göre, Türkiye’de yolcu, yük ve uçak trafiği 2003-2018 arası 16 yıllık dönem boyunca artış göstermiş olup yalnızca 2008 küresel kriz döneminde 16 yıllık ortalamanın altında bir artış kaydetmiştir.

Özellikle son yıllarda teknolojik gelişmelerin artması, uluslararası sınırların kalkması ve ekonominin gelişmesiyle birlikte havacılık sektöründe de gelişmeler görülmüştür. Havacılık sektörü, dünya ekonomisinin gelişmesine, ticaretin artmasına turizmin gelişmesine ve kültürel anlamda gelişmelere önemli katkılar sağlamaktadır. Havacılık sektörü krizlerden ilk etapta çok fazla etkilenmemiş olup ilerleyen zamanlarda sektör, turizmde yaşanan gerileme ve ekonomik nedenlerden kısmen etkilenmiştir. Havacılık sektöründe krizlerden sonra iflaslar yaşanmış ve havayollarının kredi notu düşürülmüştür. Kredi notunun düşmesi havayollarını zor durumda bırakmış olup sermayesi yüksek bir sektör olduğu için bazı olumsuz tablolarla karşı karşıya kalmıştır. Kar oranlarında düşüşler yaşanmıştır. Türkiye’nin 2000 yılında yaşadığı kriz ve ardından, 2001 yılında meydana gelen 11 Eylül terör saldırısı dünya genelinde sivil havacılık sektörünü olumsuz etkilemiştir. Geçmişten bu yana yaşanan küresel problemler tüm dönemlerde bu sektörü yakından ilgilendirmiştir. Küresel krizler ve petrol fiyatları da havacılık sektörünü önemli derecede etkilemiştir ve etkilemeye devam etmektedir. Özellikle petrol fiyatları gibi sürekli artan maliyetler ve hızlanan rekabet, pazardaki değişiklikleri etkileyen temel faktörler olmuştur.

2008 finansal krizi, likidite bolluğu ve düşük faiz politikaları ile, türev ürünler piyasasının gelişimi ve menkul kıymetleştirme uygulamalarının etkisiyle ve konut sektörünün başı çektiği hızlı büyüme yıllarının ardından, konut kredilerindeki geri ödeme sorunlarının artmasıyla yine konut piyasasında ortaya çıkmış ve krizin diğer sektörlerle ve gelişmiş ülkelere yayılmasıyla küresel bir boyut kazanmıştır. Türkiye’de, 2001 krizi sonrasında bankacılık sektörünün yeniden yapılandırılması başta olmak üzere pek çok önemli ekonomik reform gerçekleştirilmiş olması ve konut ipoteği şeklinde varlığa dayalı menkul kıymetleştirme uygulamalarının

ve söz konusu menkul kıymetlerin işlem gördüğü ikinci el piyasaların yaygın olmaması nedeniyle, subprime mortgage kaynaklı küresel mali kriz Türkiye’de bankacılık sistemini doğrudan etkilememiştir. Ancak Türkiye’de 1980 sonrasında, uygulanan dışa dönük, ihracata dayalı sanayileşme politikası ve uluslararası para ve sermaye hareketlerinin serbestleştirilmesi neticesinde, küresel ekonomik bütünleşme gerçekleştirilmiş olup, bu bakımdan Türkiye ekonomisi küresel krizden dış ticaret, dış ve iç finansman, güven ve beklentiler kanalıyla etkilenmiş ve kriz öncelikle reel sektöre bulaşmıştır. Küresel kriz döneminde özel sektörün dış borcunun yüksek olması, Türkiye’den net sermaye çıkışının olması (sermaye hareketlerinin terse dönmesi) ve yurtiçinde kredi imkanlarının (iç kaynak kanalı) daralması nedeniyle, finans sektörünü de olumsuz etkilemiştir. Küresel kriz nedeniyle Türkiye’de, GSYİH büyüme oranı, kişi başına gelir, imalat sanayi kapasite kullanım oranı, işsizlik, bütçe açığı, ihracat gibi temel makroekonomik göstergeler olumsuz etkilenmiş olup, değişkenlerin normal seyrine dönmesi yaklaşık 2-3 yıl sürmüştür.

Hava taşımacılığı endüstrisi, dünya ekonomisine paralel olarak, 2008 küresel ekonomik krizinin ardından, 2009 yılında, İkinci Dünya Savaşı’ndan sonra en büyük küçülmelerden birisini yaşamıştır. Endüstride küresel çapta küçülmenin yanı sıra, önemli ölçüde şirket iflasları ve iş kayıpları gerçekleşmiştir. Hava taşımacılığı endüstrisinde, 2008 yılında gerçekleşen talebin beklentilerin altında artması ve kapasite ayarlanamaması nedeniyle yolcu doluluk oranının azaldığı, yakıt fiyatlarındaki artışla birlikte operasyonel zarar ve yüksek tutarda net zarar edildiği görülmüştür. 2009 yılında ise talep ve arz bir önceki yıla göre daralmış, toplam gelirler azalmış olmasına karşın, yakıt fiyatlarının ve operasyonel maliyetlerin, dolayısıyla giderlerin de azalması nedeniyle hava taşımacılığı endüstrisinde sınırlı da olsa operasyonel kar elde edilmiş, ancak yıl sonu net zararla kapatılmıştır.

Türkiye’de 2003 yılından itibaren serbestleştirme politikaları ile birlikte hava taşımacılığı sektörü önemli bir aşama kaydetmiştir. Türkiye’de yolcu, yük ve uçak trafiği, küresel kriz döneminde, Orta Doğu bölgesine paralel olarak, artmaya devam etmekle birlikte, söz konusu trafik göstergelerinin artış hızı düşmüştür. Yolcu trafiğinde dış hatlar daha fazla etkilenmiş olup, kargo trafiğinde ise iç hatların 2008 ve 2009 yıllarında küçüldüğü görülmüştür. Türkiye’deki havayolu işletmelerinin yakıt ve

operasyonel giderlerinin artması nedeniyle bir önceki yıla göre 2008 yılında faaliyet karının azaldığı, 2009 yılında yolcu-yük talebi artış hızı yavaşlansa dahi, yakıt giderlerindeki düşüşle birlikte faaliyet karlılığının arttığı anlaşılmıştır.

2010 ve 2011 yıllarında yolcu-yük talebindeki ve hasılatdaki artışa karşın, yakıt fiyatlarının yükselişe geçmesiyle birlikte, karlılık rakamlarının istikrarsız bir seyir izlediği ve Türkiye’de faaliyet kâr marjının küresel endüstri faaliyet kâr marjının altında kaldığı anlaşılmıştır. Türkiye’de hava taşımacılığı sektöründe yakıt maliyetlerinin daha etkin yönetilmesinin karlılığın artırılmasına katkı sağlayabileceği sonucuna ulaşılmıştır (Karaer, 2015:119).

Sonuç olarak, yaşanan krizlerin hava taşımacılığı sektörüne etkileri, küresel endüstriye göre Türkiye’de sınırlı olmuştur. Burada Türkiye’nin de içerisinde bulunduğu Orta Doğu bölgesinde hava taşımacılığı sektörünün coğrafi, bölgesel ve demografik nedenlerle hızla büyümekte olması ve buna paralel olarak Türkiye’nin 2003 yılından itibaren hava taşımacılığı sektöründe ciddi bir atılım yapması, küresel kriz döneminde Türkiye’de dış ticaretin yükselen pazarlara yönlendirilmesi ve böylece kargo trafiğinin artmaya devam etmesi, küresel kriz döneminde kurulan Anadolu Jet faktörü ile iç piyasada geniş kitlelerin havayolu ile tanıştırılması ve yolcu trafiğinin hızla artışı hususlarının etkili olduğu değerlendirilmektedir.

Havacılık sektörü, yaşanan krizlerden sonra yeni stratejiler uygulamaya başlamıştır. Havayolları finansal kriz dönemlerinden daha az etkilenebilmek için, maliyetlerini azaltıp gelirlerini arttırmaya yönelik stratejiler geliştirmiştir. Aynı zamanda olası kriz durumlarında devreye sokmak için her zaman ikinci bir plan yapma çalışmaları başlatmışlardır. Ve teknolojinin gelişiminden oldukça fazla yararlanmayı hedeflemişlerdir. Tüm bunların dışında da kısa ve uzun dönemler için uçak alımı ve uçuş ağlarında yeni planlar yapmayı hedeflemişlerdir. Küreselleşen dünyaya ayak uydurabilmek, sektörde önemli bir konuma gelebilmek ve rakipleri karşısında güçlü olabilmek için bu hedeflerin gerçekleştirilmesi önem arz etmektedir.

Yaşanan tüm krizlerden sonra her ne kadar olumsuzluklar yaşansa da sektör kendini geliştirmiş ve hızla büyümeye devam etmiştir. İç hatlarda havalimanı sayısı kısa süre içinde artmış ve en önemlisi 2019 yılında dünyanın en büyük havalimanının

İstanbul'a açılmış olması, Türkiye'ye havacılık sektöründe dünyanın önemli ülkelerinden biri olması yolunda çok önemli adımlar attırmıştır ve Türkiye'de havacılık sektörünün büyümesine önemli katkılar sağlayacağı öngörülmektedir. Açılan bu havalimanı sayesinde 2018 yıl sonu itibariyle 210 milyon olan yolcu sayısının 450 milyona ulaşması hedeflenmektedir.

Havayolu taşımacılığı sektörü yüksek tutarlarda yatırım gerektiren, sabit maliyetleri yüksek bir sektör olup, bu bakımdan talep değişikliklerine cevap verme konusunda yeterince esnek değildir. Havacılık sektöründe kapasite ayarlanması sorunu, doluluk oranlarının düşmesi nedeniyle, gelir kalemlerini harcamalara göre daha fazla etkilemekte ve talep azalışı işletmelerin gelir gider dengesini sarsmakta, iflaslara, iş kayıplarına yol açabilmektedir. Durgunluğa ve talep azalışına yol açan ekonomik kriz dönemlerinde yolcu, yük, uçak trafiği gibi havacılık sektörü göstergelerine ait verilerin belli referans değerlerin altına inmesi halinde, yeniden normal duruma dönülünceye kadar, hava taşımacılığı sektörüne devlet tarafından teşvik uygulanması veya vergi ve sosyal güvenlik primi erteleme ve yapılandırılmalarının gündeme alınmasının, ekonomik krizlerin havayolu işletmelerinin bilançolarına olumsuz etkilerini azaltacağı değerlendirilmektedir. Bu nedenle kriz dönemlerinde uygulanacak stratejilere karar verilirken, karar vericilerin çalışmanın analizinden elde edilen değerlendirmeleri göz önünde bulundurarak yeni politikalar uygulaması önem arz etmektedir. Bundan sonra yapılacak olan çalışmalarda, kriz dönemlerinde havayolu şirketlerinin uyguladıkları yanlış politikalar ve hatalı yatırımlar üzerine yoğunlaşılması ve sektörlerin veri kaynaklarının detaylı bir şekilde incelenmesi bu konuda yapılacak önemli araştırma alanları olabilir.

KAYNAKLAR

- ADIGÜZEL, M. B. (2003). Türk Havacılığında İz Bırakanlar. Ankara: Türk Hava Kurumu Yayınları.
- ADIGÜZEL, M. B., AKGÜL, S., ve KULA, C. (2006). Havacılık ve Türk Hava Kurumu. Ankara: Türk Hava Kurumu Yayınları.
- AKDİŞ, M. (2000). Küresel Finansal Sistem, Finansal Krizler ve Türkiye. İstanbul: Beta Yayınları.
- AKDİŞ, M. (2002). Küreselleşmenin Finansal Piyasalar Üzerindeki Etkileri Ve Türkiye: Finansal Krizler-Beklentiler. *Dış Ticaret Dergisi*, 1-45.
- AKDOĞU, S. (2014). 1929 Krizi Sonrasında Türkiye Ekonomisinde İktisat Politikası Arayışları. İktisadi Devletçilik. *Yönetim ve Ekonomi Araştırmaları Dergisi*, 348-365.
- AKIN, F. ve ECE, N. (2009). Küresel Finansal Kriz ve Bankacılık Sektörü İstihdamı Üzerindeki Etkileri. *Marmara Üniversitesi İİBF Dergisi*, 153-168.
- AKGÜÇ, Ö. (2001). Bankacılık Kesimi Kriz Nedeni mi. *İktisat Dergisi*, 410-411.
- AKGÜN, S. ve UĞULTEKİN M. (2001). Kuruluşunun İlk Yıllarında Türk Tayyare Cemiyeti. Ankara: Türk İnkılap Tarihi Yayınları.
- AKMAN, V. (1998). Modern Dünyadaki En Büyük Ekonomik Kriz, Asya Krizi Sonrası ve Muhtemel Etkileri. Ankara: Kripto Yayınları.
- AKSOY, C. ve DURSUN Ö. (2018). Türkiye’de Sivil Havacılık Sektörünün Gelişimine Genel Bir Bakış. *Elektronik Sosyal Bilimler Dergisi*, C.17, S.67, 1060-1076.
- AKTAN, C. ve ŞEN, H. (2001). Ekonomik Kriz: Nedenler ve Çözüm Önerileri. *Yeni Türkiye Dergisi*, 1225-1230.

- AKTEPE C. ve ŞAHBAZ R. P. (2010). Türkiye'nin En Büyük Beş Havayolu İşletmesinin Marka Değeri Unsurları Açısından İncelenmesi ve Ankara İli Uygulaması. *Cumhuriyet Üniversitesi İİB Dergisi*, C.11, S.2, 70.
- ALANTAR, D. (2008). Küresel Finansal Kriz: Nedenleri Ve Sonuçları Üzerine Bir Değerlendirme. *Maliye Finans Yazıları*, 1-10.
- ALBAYRAK, B. (2000). Tayyareden Uçağa: Bir Montaj Öyküsü. *Mühendis ve Makine Dergisi*, C.41, S.491, 45-46.
- ALBENİ, M. ve EROĞLU, Ö. (2002). Küreselleşme, Ekonomik Krizler ve Türkiye. Isparta: Bilim Yayınevi.
- ALİBER, R. Z. ve KİNDLEBERGER, C. P. (2011). Manias, Panics and Crashes: A History of Financial Crises. London: Palgrave Macmillan, 87.
- ALPTEKİN, E. (2009). Menkul Kıymetleştirme ve Küresel Finans Krizindeki Rolü. *İzmir Ticaret Odası Dergisi*, 7-11.
- ARACI, K. (2010). 1929 Büyük Buhran'dan 2008 Ekonomik Krizi'ne Dünya Ekonomik Krizleri ve Türk Tekstil Sektörüne Etkileri. Namık Kemal Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü. Yüksek Lisans Tezi. Tekirdağ, Türkiye.
- ARIT, F. (1984). Adlarını Gökyüzüne Kanlarıyla Yazdılar. *Yıllar Boyu Tarih Dergisi*, 30-33.
- ASLAN, E. ve SÜSLÜ, B. (2001). Finansal Kriz Teorileri Işığında Türkiye'de Yaşanan Krizlerin Genel Bir Değerlendirmesi. *Yeni Türkiye Dergisi*, 41.
- ATEŞ, K. (2004). Finansal Krizlerden Bankacılık Krizlerine Bir Değerlendirme. *Piyasa Dergisi*, 11.
- AYDIN, A. F. (2004). Tayyareden Uçağa: Milli Hava Sanayinin Kuruluşunda Türk Halkının Yaptığı Bağışlar. *Türkiye Karadeniz Araştırması Dergisi*, 34.
- BAKIRCI, M. (2012). Ulaşım Coğrafyası Açısından Türkiye'de Havayolu Ulaşımının Tarihsel Gelişimi ve Mevcut Yapısı. *Marmara Coğrafya Dergisi*, 340-377.

- BITTLINGMAYER, G. (2005). Oil and Stocks: Is it War Risk? Working Paper Series, University of Kansas.
- BİLGİNSOY, A. (1972). İstiklal Harbinde Türk Havacılığı. *Silahlı Kuvvetler Dergisi*, 242.
- BOISSIEU, C., HENRIOT A. ve ROI S. (1998). Problematique des Marches Emergents. *Revue&Economique*, 27-49.
- BOLAYIRLI, Y. (2000). Kayseri 3. Havacılık Sempozyumu Kitapçığı. Erciyes Üniversitesi.
- BULUŞ, A. (2012). Türk İktisat Politikalarının Tarihi Temelleri. Konya: Tablet Kitabevi Yayınları.
- BÜKEÇ, C. ve ÇELİK, D. (2010). 11 Eylül Sonrası Dönemde Havacılıkta Güvenlik ve İş birliği Anlayışındaki Küresel Değişim. Eskişehir: III. Ulusal Havacılık ve Uzay Konferansı.
- CALVO, G. A. (2000). Balance of Payments Crises in Emerging Markets: Large Capital Inflows and Sovereign Governments in Currency Crises, 71-97.
- COOPER, J. C. (1965). The Chicago Convention After Twenty Years, 333-334.
- CELASUN, M. (2001). Gelişen Ekonomilerin Sorunları. *Yeni Türkiye Dergisi*, 41.
- CELASUN, M. (2002). 2001 Krizi, Öncesi ve Sonrası: Makroekonomik ve Mali Bir Değerlendirme. VI. International Conference in Economics, 1-56.
- COŞKUN, M. N. (2001). Türkiye Ekonomisinde Krizlerin Reel Sektöre Etkileri. İstanbul: Alkım Yayınevi.
- ÇAĞA, T. (1963). Hava Hukuku. İstanbul: İstanbul Üniversitesi Yayınları.
- ÇAĞLAR, S. (2010). Küresel Ekonomik Krizler ve Türkiye'deki Reel Sektör Üzerine Etkileri: Otomotiv Sektörü Örneği. Sakarya Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi. Sakarya, Türkiye.

- DELİCE, G. (2003). Finansal Krizler: Teorik ve Tarihsel Bir Perspektif. *Erciyes Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 20.
- DEMİRCİ, K. (2016). Küresel Krizin Türkiye'nin Dış Ticaretine Etkilerinin Analizi. Ankara Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi. Ankara, Türkiye.
- DERVİŞOĞLU, F. M. (2006). Havacılık ve Türk Hava Kurumu. Ankara: Türk Hava Kurumu Yayınları.
- DHMİ, (2009). Devlet Hava Meydanları İşletmesi 2009 Faaliyet Raporu.
- DIŞİŞLERİ BAKANLIĞI, (2011). Dışişleri Bakanlığı 2011 Faaliyet Raporu.
- DRAKOS, K. (2004). Terrorism-Induced Structural Shifts in Financial Risk: Airline Stocks in the Aftermath of the September 11th Terror Attacks. *European Journal of Political Economy*, 20 (2), 435-446.
- DOĞAN, A. (2017). 2008 Küresel Finansal Krizin Türkiye'de Hava Taşımacılığına Etkileri. Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü, Havacılık Uzmanlık Tezi. İstanbul, Türkiye.
- DURMUŞ, S. ve ÖZTÜRK, S. (2014). Havayolu Taşımacılığında Lojistik Maliyetler. Karadeniz Teknik Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, *Sosyal Bilimler Dergisi*, (8), 205-220.
- EĞİLMEZ, M. ve KUMCU, E. (2001). Krizleri Nasıl Çıkardık. İstanbul: Creative Yayıncılık.
- EĞİLMEZ, M. (2009). Küresel Finans Krizi: Piyasa Sisteminin Eleştirisi. İstanbul: Remzi Kitabevi.
- EĞİLMEZ, M. (2010). Makro Ekonomi (Türkiye'den Örneklerle). İstanbul: Remzi Kitabevi.
- ELKER, C. (2002). Ulaşımında Politika ve Pratik Gölge. Ankara: Ofset Matbaacılık.

- ERCAN, H., TAYMAZ, E. ve EROL, Y. (2010). Kriz ve Türkiye: Kriz Tedbirlerinin Etki Değerlendirmesi. Ankara: Uluslararası Çalışma Örgütü Yayınları.
- EREN, A. ve SÜSLÜ, B. (2001). Finansal Kriz Teorileri Işığında Türkiye’de Yaşanan Krizlerin Genel Bir Değerlendirmesi. *Yeni Türkiye Dergisi*, C.7, S.41, 662-674.
- ERÇEL, G. (1999). 2000 Yılı Enflasyonu Düşürme Programı: Kur ve Para Politikası Uygulaması. Ankara: Türkiye Cumhuriyet Merkez Bankası Yayınları.
- ERÇEL, G. (2002). Finansal Krizlerin Nedenleri, Dünya Gazetesi.
- ERDÖNMEZ, P. A. (2009). Küresel Kriz ve Ülkeler Tarafından Alınan Önlemler Kronolojisi. *Bankacılar Dergisi*, S.68, 86.
- ERİM, T. (2012). Ekonomik Krizler ve Hava Taşımacılığına Etkileri: Türk Hava Taşımacılığı Örneği. Marmara Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, İktisat Anabilim Dalı, Doktora Tezi. İstanbul, Türkiye.
- ERKEKOĞLU, H. ve BİLGİLİ, E. (2005). Parasal Krizlerin Tahmin Edilmesi: Teori ve Uygulama. *Erciyes Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, (24), 48.
- FLANAGAN, P. B. (2002). Büyük Harpte Osmanlı Hava Kuvvetlerinin Tarihi. Ankara: Türk Hava Kurumu Yayınları.
- FRANKE, M. ve JOHN, F. (2011). What Comes Next After Recession–Airline İndustry Scenarios And Potential End Games. *Journal of Air Transport Management*, 17(1), 19-26.
- FELDSTEİN, M. (1999). Self-Protection for Emerging Market Economies. NBER Working Paper Series, 6907.
- FRİEDMAN, J. (2010). What Caused the Financial Crisis. New york: University of Pennsylvania Press, 39.
- GARCÍA, V. F. (1997). Roundtable Discussion: Systemic Banking Crises, in Preventing Banking Sector Distress and Crises in Latin Amerika, Vol: 360.

- GEBEŞ, F. ve BATTAL, Ü. (2014). Türkiye’de Havacılık Kümelenmeleri ve Finansman Sorunları. *Niğde Üniversitesi İİBF Dergisi*, C.7, S.1, 273-288.
- GEDİZ, E. (2006). Türk Hava Kuvvetleri Tarihi. *Uçan Türk Dergisi*, C.32, S.313, 52.
- GOYAL, R. ve NEGI, D. (2014). Impact of Global Economic Crisis on Airline Industry. *IRACST–International Journal of Commerce, Business and Management*, 297-300.
- GROSSO, M. G. ve SHEPHERD, B. (2010). Air Cargo Transport in APEC: Regulation and Effects on Merchandise Trade, OECD Trade and Agriculture Directorate, Paris.
- GÜLOĞLU, B. (2001). İstikrar Programından İstikrarsızlığa: Kasım 2000 ve Şubat 2001 Krizleri, *Yeni Türkiye Dergisi*, 97.
- GÜLOĞLU, B. ve ALTINOĞLU, E. (2002). Finansal Serbestleşme Politikaları ve Finansal Krizler: Latin Amerika, Meksika, Asya ve Türkiye Krizleri. *İstanbul Üniversitesi Siyasal Bilgiler Dergisi*, 27.
- GÜNEL, V. R. (2010). Uluslararası Havacılık Hukuku (Eleştirel Yaklaşım). Eskişehir: Beta Yayıncılık.
- GÖKIRMAK, H. (2014). Türk Hava Yolları’nın Havacılık Sektöründeki Konumu. *Siyaset, Ekonomi ve Yönetim Araştırmaları Dergisi*, C.2, S.4, 7-9.
- GÖRENEL, Z. ve BENDERLİ, Z. (2006). Neoliberal Ekonomi Politikalarının Latin Amerika Üzerindeki Etkileri, *Marmara Üniversitesi İİBF Dergisi*, 37.
- HEPAKTAN, C. ve ÇINAR, S. (2015). Mali Krizler ve Son Mali Krizin (2008) Reel Sektöre Etkileri. *Dumlupınar Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, (30), 87-91.
- HVKK, (2018). Türk Hava Kuvvetleri 2018 Faaliyet Raporu.
- HÜRKUŞ, V. (1942). Havalarda Çeyrek Asır. İstanbul: Yapı Kredi Yayınları.

- IATA, (2018). Annual Review, 2018. <https://www.iata.org/Pages/default.aspx>, (15.04.2019).
- ICAO, (2018). Annual Review, 2018. <https://www.icao.int/about-icao/Pages/annual-reports.aspx>, (25.03.2019).
- IMF, (2002). Eye of the Storm: New-Style Crises Prompt Rethink About Prevention and Resolution Measures Finance & Development. IMF, 4-7.
- İNAN, G. (2005). Kuruluşundan Ulusal Kurtuluş Savaşı Sonuna Kadar Türk Havacılığı. *İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, C.3, S.7, 121-133.
- İMREN, A. ve AKMAN, V. (1994). Türkiye’de ve Dünya’da Enflasyon- Enflasyon Olgusuna Genel Bir Bakış. İstanbul: Era Yayıncılık.
- INGLADA, V. ve REY, B. (2004). Spanish Air Travel and the September 11 Terrorist Attacks: A Note. *Journal of Air Transport Management*, 10 (6), 441-443.
- KAMIRSKY, G. ve CORMEN, M.R. (1999). The Twin Crises: The Causes of Baking and Balance of Payments Problems. *American Economic Review*, Vol.89, No.3, 475-500.
- KARAGÜL, M. ve MASCA, M. (2008). Uluslararası Sermaye Hareketleri, Kriz Etkisi ve Muhtemel Önlemler, Uluslararası Sermaye Hareketleri Ve Gelişmekte Olan Piyasalar Uluslararası Sempozyumu Bildirileri Kitabı. Balıkesir Üniversitesi, Bandırma
- KARAGÜLLE, A. Ö. ve YILDIRIMLI, M. (2017). The Effects Of Global Crisis On Turkish Air Cargo Industry. Web: http://www.havakargoturkiye.com/App_FileUpload/Files/Databank_WhAYt_okaragulle_myildirim.pdf adresinden 15.02.2017 tarihinde alınmıştır, 341- 361.
- KARMAN, S. ve DAĞLI, Z. (2002) Evliya Çelebi Seyahatnamesi. İstanbul: Yapı Kredi Yayınları.

- KARATAY, E., ŞAHİN, M. YALÇIN, P. ve KIRTILOĞLU, Y. (2014). Sivil Havacılık Sektörünün Ulusal ve Uluslararası Düzeyde İncelenmesi. Erzincan Üniversitesi, Üniversite Sanayi İşbirliği (USIMP).
- KARLUK, R. (2005). Cumhuriyetin İlanından Günümüze Türkiye Ekonomisinde Yapısal Dönüşüm. İstanbul: Beta Yayınları.
- KARLUK, R., TONUS, Ö. ve ÇATALBAŞ, N. (1999). Güneydoğu Asya ve Rusya Krizi Karşısında Türkiye. İstanbul: Marmara Üniversitesi Yayınları.
- KANSU, A. (2007). Avrupa Siyasi Tarihi. Ankara: Ufuk Üniversitesi Uluslararası İlişkiler Ders Notları.
- KANSU, Y. ve ŞENÖZ, S. (1971). Havacılık Tarihinde Türkler 1. Ankara : Hava Kuvvetleri Basımevi.
- KAYMAKLI, H. (1997). Havacılık Tarihinde Türkler. Ankara: Kültür Yayınevi.
- KAZGAN, G. (2008). Türkiye Ekonomisinde Krizler (1929-2001) Ekonomi Politik Açısından Bir İrdeleme. İstanbul: İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları.
- KAZGAN, G. (2001). Küreselleşmiş Dünyada Küreselleşen Türkiye'nin Krizleri. *İktisat Dergisi*, (17), 123-127.
- KESKİN, M. (1988). Milli Mücadelede Türk Hava Kuvvetleri İçin Uçak Sağlanması. *Erciyes Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 216.
- KEYÜSK, M. (1950). Türk Havacılık Tarihi 1. Eskişehir: Türk Hava Kurumu Yayınları.
- KILINÇ, S. U. (2011). Avrupa Birliği Eurocontrol Sivil Havacılık Düzenlemeleri ve Türkiye. İstanbul: On İki Levha Yayınları.
- KİBRİTÇİOĞLU, A. (2001). Türkiye'de Ekonomik Krizler ve Hükümetler, 1969- 2001 *Yeni Türkiye Dergisi*, Ekonomik Kriz Özel Sayısı, C.9, S.41, 174-182.
- KLİNE, S. (2002). Türk Havacılık Kronolojisi. İstanbul: Dönence Yayınları.

- KORUL, V. ve KÜÇÜKÖNAL, H. (2003). Türk Sivil Havacılık Sisteminin Yapısal Analizi, *Ege Akademik Bakış Dergisi*, C.3, S.1, 26.
- KOZLU, C. (2015). Bulutların Üstüne Tırmanırken. İstanbul: Remzi Kitabevi.
- KURAL, F. (1974). Kuruluş Yıllarında Türk Askeri Belgeleri 1909-1913. Ankara: Türk Hava Kuvvetleri Müdürlüğü.
- KURTCEPHE, İ. (1997). Genel Değerlendirme, Altıncı Askerî Tarih Semineri Bildirileri I İkinci Dünya Harbi ve Türkiye. Ankara: Türk Hava Kurumu Yayınları.
- KURTER, A. (2009). Türk Hava Kuvvetleri Tarihi. Ankara: Türk Hava Kuvvetleri Yayınevi.
- KURTOĞLU, R. (2011). Küresel Ekonomik Kriz ve Yeni Dünya Düzeni. Ankara: Sinemis Yayınları.
- KUŞHAN, M. C. (2001). Sivil Havacılığımızın Dünü Bugünü ve Geleceği. 1. Ulusal Uçak, Havacılık ve Uçak Mühendisliği Kurultayı. Eskişehir, Türkiye.
- KUZU, S. ve YILDIRIM, B. F. (2017). Box-Jenkins ve Gri Tahmin Yöntemleri ile Türkiye’de Hava Yolu Ulaşım Talebinin Tahmini. *Söke İşletme Fakültesi Priene Uluslararası Sosyal Bilimler Dergisi*, C.1, S.2, 15-22.
- KÜÇÜKÖNAL, H. ve VERHEIJ, B. (2012). The Turkish Aviation System and the Strategy of Turkish Airlines. The Third International Air Transport and Operations Symposium, 231-246.
- LEE, K. ve Nİ, S. (2002). On the Dynamic Effects of Oil Shocks: A Study Using Industry Level Data. *Journal of Monetary Economics*, 49(4), 823-852.
- MISHKIN, F. S. (1996). Understanding Financial Crises: A Developing Country Perspective Annual World Bank Conference on Development Economics. The World Bank.

- MISHKIN, F. S. (2001). Financial Policies and the Prevention of Financial Crises in Emerging Market Countries. NBER Working Paper Series, 8087.
- MİLDE, M. (2008). İnternational Air Low and ICAO. İnternational Civil Aviation, Vol: 128.
- NANDHA, M. ve FAFF, R. (2008). Does Oil Move Equity Prices? A Global View., Energy Economics, (30), 986-997.
- NİSTCH, V. ve SCHUMACHER, D. (2004). Terrorism and International Trade: An Empirical Investigation. European. *Journal of Political Economy*, 20(2), 423-433.
- ONGUN, M. T. (2001). İstikrar Arayışından Krize: Bir Değerlendirme. *Gazi Üniversitesi İ.İ.B.F. Dergisi*, 1-14.
- OPREA, M. (2010). The Effects Of Global Economic Crisis On The Air Transport Of Passengers İn Europe And İn Romania. *GeoJournal of Tourism and Geosites*, 5(1), 52-61.
- ÖNAL, S., MAT, M. ve EROĞLU, S. (2018). Hava Taşımacılığı İşletmelerinin Kârlılık Analizi: Türkiye ve Avrupa Sektör Karşılaştırması. *Türkiye Sosyal Araştırmalar Dergisi*, C.2, S.3, 721-744.
- ÖKSÜZ, B. (2017). Kriz İletişimi ve Turizm: 2016 Yılı Terör Saldırıları. *Ege Üniversitesi İletişim Fakültesi Medya ve İletişim Araştırmaları Hakemli E-Dergisi*, 85-108.
- ÖMÜRBEK, N. ve AKÇAKAYA E. (2018). Forbes 2000 Listesinde Yer Alan Havacılık Sektöründeki Şirketlerin ENTROPİ, MAUT, COPRAS VE SAW Yöntemleri ile Analizi. *Süleyman Demirel Üniversitesi İİBF Dergisi*, C.23, S.1, 257-278.
- ÖZ, S. (2009). Büyük Bunalım Deneyimi Işığında Küresel Kriz. *Ekonomik Araştırmalar Formu*, 128.

- ÖZATAY, F. (2009). Finansal Krizler ve Türkiye. İstanbul: Doğan Yayınları.
- ÖZGÜVEN, A. (2001). İktisadi Krizler. *Yeni Türkiye Dergisi*, 58.
- ÖZLÜ, H. (2004). Atatürk Döneminde Bir Savunma Sanayii Girişimi Örneği: TOMTAŞ'ın Kuruluş ve Gelişimi. Ankara: Genelkurmay Başkanlığı Yayınları.
- PARASIZ, İ. (1999). Modern Ansiklopedik Ekonomi Sözlüğü. Bursa: Ezgi Kitabevi.
- PAZARCI, H. (2013). Uluslararası Hukuk. Ankara: Turhan Kitabevi.
- PEKSATICI, Ö. (2010). Competitive strategies of airline companies operating in Turkish domestic aviation market, *Bahçeşehir Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 25-32.
- RANA, P. B. (2002). Monetary and Financial Cooperation in East Asia: The Chiang Mai Initiative and Beyond, ERD Working Paper Series, No. 6.
- RONALE, D. (2011). Türk Havayolu Şirketlerinin Genel Durumu ve THY'nin Yükselişi. *Yeditepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 34-38.
- SACHS, J. (1998). International Economics: Unlocking the Mysteries of Globalization, *Foreign Policy*, No:110, 97-111.
- SARIBAŞ, H. ve TEKİNER, İ. (2015). Türkiye Sivil Havacılık Sektöründe Yoğunlaşma. *Ekonomik Yorumlar Dergisi*, C.52, S.610, 21-32.
- SEZGİN, H. (1991). Genel Havacılık Yönelimi, 3. Ulusal Havacılık Sempozyumu, Eskişehir: Anadolu Üniversitesi Basımevi.
- SHERMAN, J. W. (2000). Latin America In Crisis. London: Westview Press.
- SALDIRANER, Y. (2011). Dünya'da ve Türkiye'de Sivil Havacılık Faaliyetleri. Ankara: Atılım Üniversitesi Sivil Havacılık Meslek Yüksek Okulu Yayınları.
- SANCAR, C. (2010). Finansal Serbestleşme Sonrası Latin Amerika, Meksika, Güneydoğu Asya ve Türkiye'deki Krizler: Nedenleri ve Uygulanan IMF İstikrar Programlarının Sonuçları. Ankara: Nobel Yayın Dağıtım.

SHGM, (2018). Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü 2018 Faaliyet Raporu.

SHGM, (2017). Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü 2017 Faaliyet Raporu.

ŞAKİR, Z. (1947). Nuri Demirağ Kimdir? İstanbul: Kenan Matbaası.

ŞENGÖNÜL, A. ve DEĞİRMEN, S. (2012). Türkiye Ekonomi Kurumu Tartışma Metni 2012/73 Kısa Süreli & Hareketlerinin Türkiye'nin Ekonomik Büyümesine Etkisi. Sermaye Piyasası ve Bankacılık Kanalı. Türkiye Ekonomi Kurumu.

ŞENGÜR, Y. (2004). Havayolu Taşımacılığında Düşük Maliyetli Taşıyıcılar ve Türkiye'deki Uygulamaların Araştırılması, Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi. Eskişehir, Türkiye.

SEYİDOĞLU, H. (1999). Uluslararası İktisat Teori Politika ve Uygulama. İstanbul: Turhan Kitabevi.

SEYİDOĞLU, H. (2001). Uluslararası İktisat: Teori, Politika ve Uygulama. İstanbul: Güzem Yayınları.

SEYİDOĞLU, H. (2003). Uluslararası Mali Krizler, IMF Politikaları, Az Gelişmiş Ülkeler, Türkiye ve Dönüşüm Ekonomileri. *Doğuş Üniversitesi Dergisi*, 98.

SHERMAN, J. W. (2000). Latin America In Crisis. London: Westview Press.

SHGM, (2018). Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü 2018 Faaliyet Raporu. <http://web.shgm.gov.tr/documents/sivilhavacilik/files/pdf/kurumsal/faaliyet/2018.pdf>, (17.04.2019).

SUGÖZÜ, İ. H. (2010). Son Borç Krizi ve Türkiye'nin Borçluluk Durumu. Ankara: Nobel Yayın Dağıtım.

ŞİŞMAN, D. (2015). Ulus ötesi Şirketler ve Küresel Kriz. *Marmara Üniversitesi İ.İ.B. Dergisi*, C.113, S.2, 341-368.

TAŞKESEN, G. (2006). Türk Havacılık Tarihine Eleştirel Yaklaşım. Yayınlanmamış Doktora Tezi. Malatya, Türkiye: İnönü Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.

- TAŞLIGİL, N. (1997). Türkiye’de Hava Ulaşımının Gelişimi. *Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, C.2, S.7, 89-97.
- TAYLOR, J. B. (2009). The Financial Crisis and The Policy Responses: An Empirical Analysis of What Went Wrong. NBER Working Paper 14631, January; <http://www.nber.org>
- TCMB, (2001). 2001 Para Politikası Hedefler ve Uygulama.
- TCMB, (2001). 24 Nisan 2001 Tarihli Hissedarlar Genel Kurulu'na Sunulan Altmış dokuzuncu Hesap Yılı Hakkında Banka Meclisi'nce Hazırlanan Faaliyet Raporu Ankara: Türkiye Cumhuriyet Merkez Bankası Anonim Şirketi.
- TERRY, F. (2011). Economic Benefits from Air Transport in Turkey. *Oxford Economics*. 27(8), 13-16.
- THY, (2018). Türk Hava Yolları 2018 Faaliyet Raporu. https://investor.turkishairlines.com/documents/ThyInvestorRelations/2018_12_Aylik_Faaliyet_Raporu.pdf,(18.05.2019).
- TORUM, O. (2003). Yeni Yılı Karşılıken Dünyada Havayolu Taşımacılığına Bakış. *Uçak Teknisyenleri Derneği Dergisi*, 18-21.
- TOSUN, T. (2015). Ekonomik Krizler ve Katılım Bankacılığı: 2008 Krizi ve Türkiye Örneğini. İstanbul: Sabahattin Zaim Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, İşletme Anabilim dalı, Yüksek Lisans Tezi.
- TUNÇSİPER, B. (2001). Dönemsel Olayların Turizm Ekonomisine Etkileri ve Çözüm Önerileri. 2.Ulusal Türkiye Turizmi Sempozyumuna Sunulan Tebliğ, *Türkiye Turizmini Araştırma Enstitüsü Dergisi*, 13.
- TURGUT, A. (2007). Türleri, Nedenleri ve Göstergeleriyle Finansal Krizler. *Tuhis İş Hukuku ve İktisat Dergisi*, 4-5.
- TÜREL, O. (2009). Türkiye’de 1994, 2001 ve 2008-9 Ekonomik Krizlerinin Karşılaştırmalı Analizi. *Ekonomik Yaklaşım Dergisi*, C.21, S.75, 27-75.

- TÜSİAD, (2007). Türk Sanayicileri ve İş İnsanları Derneği 2007 Faaliyet Raporu.
- UÇAROL, R. (1977), Tarihi Gelişim İçinde Hava Harp Okulu (1951-1987). İstanbul: Hava Harp Okulu Basımevi.
- ULAŞTIRMA BAKANLIĞI, (2009). Ulaştırma Bakanlığı 2009 Faaliyet Raporu.
- ULUDAĞ, İ. (1998). 1990 sonrası 2. Krizi yaşayan Rusya-1. İ.T.O. Gazetesi, 16.10.1998, 4.
- UNCTAD, (1998). Trade and Development Report 1998.
- URAL, M. (2013). Finansal krizler ve Türkiye. *Dokuz Eylül Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 18(1), 78.
- UYGUR, E. (2001). Krizden Krize Türkiye: 2000 Kasım ve 2001 Şubat Krizleri. Türkiye Ekonomi Kurumu Tartışma Metni, 1- 40.
- UZUN, H. (2007). Türk Hava Kurumu Gelir Kaynakları: Fitre, Zekât ve Kurban Derileri Üzerine. *Çağdaş Türkiye Tarih Araştırmaları Dergisi*, C.1, S.15, 161-176.
- ÜNLÜ, S. (2009). 11 Eylül Olaylarının Uluslararası Sivil Havacılık Güvenliğine Etkileri. Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yüksek Lisans Tezi. Konya, Türkiye.
- VEREL, O. (1985). İstikbal Göklerin, Gökler Bizimdir. İstanbul: Türk Hava Kurumu Yayınevi.
- YALÇIN, O. (2009). Türk Havacılık Tarihi. İzmir: İş Bankası Kültür Yayınları.
- YALÇIN, O. (2012). Kuruluşundan Günümüze Türk Hava Kurumu. *Gazi Akademik Bakış Dergisi*, 270-292.
- YALÇIN, O. (2016). Havacılık, Havacılık Gücünün Doğuşu ve Birinci Dünya Savaşına Etkisi. *Atatürk Yolu Dergisi*, Sayı: 59, 181-236.

- YAVUZ, Ü. (2010). Cumhuriyet Devri Demiryolu Politikasına yaklaşım Biçimi. Cumhuriyet Devrinde Demiryolları Sempozyumu. Ankara, 83-90.
- YAY, G. G. (2001). 1990'lı Yıllardaki Finansal Krizler ve Türkiye Krizi. *Yeni Türkiye Dergisi*, C.2, S.42, 1234–1248.
- YAY, T., YAY, G. G. ve YILMAZ, E. (2001). Küreselleşme Sürecinde Finansal Krizler ve Finansal Düzenlemeler. İstanbul: İstanbul Ticaret Odası Yayınları.
- YAZGAN, E. ve YİĞİT, S. (2013). Türk Sivil Havacılık Sektörünün Uluslararası Rekabetçilik Düzeyinin Analizi. *Selçuk Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Sosyal ve Ekonomik Araştırmalar Dergisi*, C.2, S. 25, 37-44.
- YELDAN, E. (2001). Küreselleşme Sürecinde Türkiye Ekonomisi: Bölüşüm, Birikim ve Büyüme. İstanbul: İletişim Yayınları.
- YILDIZ, M. (2011). THY'nin Gelecek Beklentileri. *Forbes Dergisi*, C.11, S.38, 7-10.
- YÜCEER, S. (2004). Atatürk'ün Güvenlik Politikasına Bir Örnek: Türk Tayyare Cemiyeti Bursa Örgütü. *Atatürkçü Bakış Dergisi*, C.2, S.3, 11.
- YÜCEL, F. ve KALYONCU, H. (2010). Finansal Krizlerin Öncü Göstergeleri ve Ülke Ekonomilerini Etkileme Kararları: Türkiye Örneği. *Maliye Dergisi*, S.159, 95-101.
- YÜKSEL, H. (2014). Sivil Havacılığın Gelişimi ve Küreselleşme Sürecine Katkıları: Türkiye Örneği. *Süleyman Demirel Üniversitesi Vizyoner Dergisi*, C.5, S.11, 1-20.
- ZAYIF, O. (2001). İstiklal Savaşı Yıllarında Türk Hava Birliğinin Etkinliği. Ankara: Siyasal Kitabevi.
- WALTERS, A. (1997), Banking Crises -A Prologue Preventing Banking Sector Distress and Crises in Latin America.. World Bank Discussion Paper, No.360, The World Bank, 17-20.

ÖZGEÇMİŞ

Adı-Soyadı : Merve Sun

Doğum Yılı ve Yeri :1988-İskenderun

Eğitim Durumu :Tokat Gaziosmanpaşa Üniversitesi
İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi-İktisat (Lisans)
Tokat Gaziosmanpaşa Üniversitesi
Sosyal Bilimler Enstitüsü-İktisat Anabilim Dalı (Yüksek Lisans)

Yabancı Dil :İngilizce

İş Deneyimi :Amasya Merzifon Havalimanı
Havaalanları Yer Hizmetleri A.Ş
Yolcu Hizmetleri Memuru (2015)

İletişim :merwe_olmez@hotmail.com