

**T.C.  
MANİSA CELAL BAYAR ÜNİVERSİTESİ  
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ**

**YÜKSEK LİSANS TEZİ  
İKTİSAT ANABİLİM DALI  
İKTİSADİ GELİŞME VE ULUSLARARASI İKTİSAT PROGRAMI**



**TÜRK HAVA YOLLARI'NIN ULUSLARARASI PLATFORMDA  
GÜÇLENMESİNİN EKONOMİK BÜYÜMEYE YANSIMALARI**

**Nazlı Ece KARAPINAR**

**Danışman  
Doç. Dr. Deniz ZÜNGÜN**

**MANİSA – 2018**

**T.C.  
MANİSA CELAL BAYAR ÜNİVERSİTESİ  
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ**

**YÜKSEK LİSANS TEZİ  
İKTİSAT ANABİLİM DALI  
İKTİSADİ GELİŞME VE ULUSLARARASI İKTİSAT PROGRAMI**

**TEZ BAŞLIĞI  
TÜRK HAVA YOLLARI'NIN ULUSLARARASI PLATFORMDA  
GÜÇLENMESİNİN EKONOMİK BÜYÜMEYE YANSIMALARI**

**Nazlı Ece KARAPINAR**

**Danışman  
Doç. Dr. Deniz ZÜNGÜN**

**MANİSA – 2018**

|                                                                                   |                                                                      |                   |              |
|-----------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------|-------------------|--------------|
|  | T.C.<br>MANİSA CELAL BAYAR ÜNİVERSİTESİ SOSYAL<br>BİLİMLER ENSTİTÜSÜ | Doküman Kodu      | FRYL-031     |
|                                                                                   | YÜKSEK LİSANS EĞİTİMİ FORMLARI                                       | Yayınlanma Tarihi | 26/03/2018   |
|                                                                                   |                                                                      | Revizyon No/Tarih | 2/23/03/2018 |
|                                                                                   |                                                                      | Sayfa             | 1/1          |
| Tez Savunma Sınavı Tutanağı                                                       |                                                                      |                   |              |

### TEZ SAVUNMA SINAV TUTANAĞI

Manisa Celal Bayar Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü 24.04.2018 tarih ve 16/Ek8 sayılı toplantısında oluşturulan jürimiz tarafından Manisa Celal Bayar Üniversitesi Lisansüstü Eğitim ve Öğretim Yönetmeliği'nin 9. Maddesi gereğince Enstitümüz İktisat Anabilim Dalı İktisadi Gelişme ve Uluslararası İktisat Yüksek Lisans Programı öğrencisi Nazlı Ece KARAPINAR'ın **'Türk Hava Yolları'nın Uluslararası Platformda Güçlenmesinin Ekonomik Büyümeye Yansımaları'** Konulu tezi incelenmiş ve aday 24.05.2018 tarihinde saat 14:00'da jüri önünde tez savunmasına alınmıştır.

Adayın kişisel çalışmaya dayanan tezini savunmasından sonra 30 dakikalık süre içinde gerek tez konusu, gerekse tezin dayanağı olan anabilim dallarından jüri üyelerine sorulan sorulara verdiği cevaplar değerlendirilerek tezin,

BAŞARILI olduğuna ☒ OY BİRLİĞİ ☒  
DÜZELTME yapılmasına \* ☐ OY ÇOKLUĞU ☐  
RED edilmesine \*\* ☐ ile karar verilmiştir.

BAŞKAN

ÜYE

Prof. Dr. Dursun Özdener

Doç. Dr. Dursun Zengin

ÜYE

Doç. Dr. Ahmet Okun

Evet

Havır

Tez, burs, ödül veya Teşvik programına (Tüba, Fullbright vb.) aday olabilir.

☐ ☐

Tez, mutlaka basılmalıdır.

☐ ☐

Tez, mevcut haliyle basılmalıdır.

☒ ☐

Tez, gözden geçirildikten sonra basılmalıdır.

☐ ☐

Tez, basımı gereksizdir.

☐ ☐

\* Bu halde adaya 3 ay süre verilir. İkinci tez savunma sınavında da başarısız olan öğrencinin Enstitü ile ilişkisi kesilir.

\*\* Bu halde adayın Enstitü ile ilişkisi kesilir.

Hazırlayan  
Enstitü Sekreteri

Onaylayan  
Enstitü Müdürü

## Tez Veri Giriş Formu



## YEMİN METNİ

Yüksek Lisans olarak sunduğum “Türk Hava Yolları’nın Uluslararası Platformda Güçlenmesinin Ekonomik Büyümeye Yansımaları” adlı çalışmanın, tarafımdan bilimsel ahlak ve geleneklere aykırı düşecek bir yardıma başvurmaksızın yazıldığını ve yararlandığım eserlerin bibliyografyada gösterilen eserlerden oluştuğunu, bunlara atıf yapılarak yararlanmış olduğumu belirtir ve bunu onurumla doğrularım.

24/05/2018

Adı Soyadı

Nazlı Ece KARAPINAR

İmza

## ÖZET

### TÜRK HAVA YOLLARI'NIN ULUSLARARASI PLATFORMDA GÜÇLENMESİNİN EKONOMİK BÜYÜMEYE YANSIMALARI

20.yüzyılda insanlık global anlamda birçok gelişmeye tanık olmuştur. Teknolojinin ilerlemesiyle hayatın her alanında olduğu gibi ulaşım sektöründe de önemli ilerlemeler kaydedilmiştir. 1900'lerin ilk yıllarında ilk kez ortaya çıkan planör uçuşları günümüzde yerini jet motorlu uçaklara bırakmıştır. Hızlı biçimde gelişen havayolu taşımacılığının çeşitli faktörler nedeniyle olumlu ya da olumsuz olarak ekonomiye yansımaları olduğu bilinmektedir. Benzer şekilde havayolu şirketleri gerek ulusal gerekse uluslararası ölçekte ekonominin bir aktörü haline gelmiş durumdadırlar. Çalışmada Türk Hava Yolları'nın (THY) uluslararası düzeyde kaydettiği ilerlemelerin şirketin geneline ve Türkiye ekonomisine sağladığı faydalar incelenmiştir. Bu bağlamda çalışmanın ana teması THY'nin bilet gelirlerinin ülke turizmine katkısının analiz edilmesi ve bu katkının Türkiye ekonomisi içerisindeki payının belirlenmesidir. Kısaca, çalışma kapsamında THY'nin fiziksel ve ekonomik gelişimi değerlendirilmiş; bu gelişimin Türkiye'nin yerli-yabancı turizm üzerindeki etkisi incelenmiş ve THY'nin küresel pazardaki konumu ile bu konunun Türkiye ekonomisine etkisi analiz edilmiştir. THY'nin turizm gelirleri ve yolcu gelirleri arasında teorik olarak açıklanan ilişkiyi ekonometrik olarak da ispatlamak için zaman serilerinden faydalanılmıştır. Granger Nedensellik ilişkisi ile yolcu gelirlerinden turizm gelirlerine doğru tek yönlü bir ilişki bulunmuştur. Ayrıca Regresyon Analizi ile THY'nin yolcu gelirlerindeki % 10'luk bir artışın, turizm gelirlerinde % 14,9 oranında bir artış yarattığı (yaratacağı) tespit edilmiştir. Değişkenlerin ilişki yönü ve şiddetinin hesaplanması amacıyla gerçekleştirilen Korelasyon Analizi'nde ise, değişkenler arasındaki ilişkinin pozitif yönde (0.88) olduğu ve kuvvetli derecede bir ilişki olduğu belirlenmiştir. Dolayısıyla yolcu gelirlerinde meydana gelen değişimlerin turizm gelirlerini kuvvetli derecede ve pozitif yönde etkilediği görülmektedir.

*Anahtar Kelimeler: Türk Hava Yolları, Türkiye Ekonomisi, Turizm Sektörü*

## **ABSTRACT**

### **THE REFLECTION OF ECONOMIC GROWTH ON TURKISH AIRLINES' STRENGTHEN IN INTERNATIONAL PLATFORM**

In twentieth century people have been witnessed several developments all around the world. Everything has changed and enhanced with technology, transportation is one of the field which is affected by the technological improvements. Today the gliders, which were the state-of-art technology in the early 1900's, are supplanted by jet aircrafts. It is known that the economy is affected by the expeditiously developed airline transportation in both positive and negative ways. In the same way, airline companies have been became a player of the economy in national and global fields. In this paper, Turkish Airline's improvements international field that provide advantages for the company and Turkey's economy are examined. Based on this, the main topic of this study is analysing the contribution of ticket income to the tourism and determining the share of this contribution in the Turkey's economy. Briefly, evaluation of Turkish Airlines' physical and economic developments; examining the effects of these developments on local and foreign tourism in Turkey, the position of Turkish Airlines in global market and effects of this position on Turkey's economy are analysed within the context of this study. Furthermore, time series are used to econometrically prove the theoretically explained relationship between Turkish Airline's tourism incomes and passenger incomes. A unidirectional relationship from passenger incomes to tourism incomes is found by using Granger causality test. In addition to this, it is confirmed that 10% rise in passenger incomes of Turkish Airlines causes 14.9% rise in tourism incomes by applying regression analysis. Correlation analysis is applied to calculate the direction and the volume of relationship between variables and it showed that there are positively (0.88) and strongrelationship between variables. Consequently, changes in passenger incomes affect positively and strongly to the tourism incomes.

*Key Words: Turkish Airlines, Turkish Economy, Tourism Sector*

## TEŞEKKÜR

Çalışmamın her aşamasında bana destek olan, bilgi ve deneyimleri ile yol gösteren danışman hocam Sayın Doç. Dr. Deniz ZÜNGÜN 'e, yüksek lisans eğitimim sırasında desteği ve arşiv belgelerinin transkripsiyonu aşamasında yardımlarını esirgemeyen Sayın Dr. Emine Türkan AYVAZ GÜVEN 'e, tüm öğrenim hayatım boyunca manevi desteğini her zaman hissettiğim değerli arkadaşım Tuğçe BÜYÜKKESTELLİ 'ye ve beni bu yolda yönlendiren, hayatım boyunca benden maddi ve manevi desteğini esirgemeyip her zaman yanımda olan hayattaki en büyük şansım aileme yürekten teşekkür ederim.

Nazlı Ece KARAPINAR  
Manisa, 2018



## İÇİNDEKİLER

|                                   |      |
|-----------------------------------|------|
| ÖZET .....                        | vi   |
| ABSTRACT.....                     | vii  |
| TEŞEKKÜR.....                     | viii |
| İÇİNDEKİLER .....                 | ix   |
| SİMGE VE KISALTMALAR DİZİNİ ..... | xi   |
| TABLolar LİSTESİ.....             | xiii |
| GRAFİKLER LİSTESİ.....            | xiv  |
| ŞEKİLLER LİSTESİ .....            | xv   |
| LİTERATÜR TARAMASI.....           | xvi  |
| GİRİŞ .....                       | 1    |

## BÖLÜM I HAVACILIK SEKTÖRÜ VE THY

|                                                                         |    |
|-------------------------------------------------------------------------|----|
| 1.1. HAVACILIK TARİHİ.....                                              | 3  |
| 1.1.1. Dünyada Havacılık Tarihi .....                                   | 3  |
| 1.1.1.1. Havacılık Tarihinde İlk Önemli Buluşlar.....                   | 3  |
| 1.1.1.2. 1900’lerden Sonra Dünyada Havacılık .....                      | 4  |
| 1.1.2. Türkiye’de Havacılık Tarihi.....                                 | 9  |
| 1.1.2.1. Osmanlı’nın Son Dönemlerinde Türkiye’de Havacılık .....        | 11 |
| 1.1.2.2. Cumhuriyet Sonrası Türkiye’de Havacılık .....                  | 12 |
| 1.2. HAVACILIK TÜRLERİ.....                                             | 19 |
| 1.2.1. Askerî Havacılık .....                                           | 19 |
| 1.2.2. Sivil Havacılık.....                                             | 20 |
| 1.3. HAVACILIK KURULUŞLARI .....                                        | 21 |
| 1.3.1. Dünyadaki Uluslararası Havayolu Kuruluşları .....                | 22 |
| 1.3.2. Türkiye’deki Havacılık Kuruluşları .....                         | 25 |
| 1.4. THY’nin Türk Havacılık Kuruluşları İçerisindeki Yeri ve Önemi..... | 32 |
| 1.4.1. Kuruluştan 1980’e Kadar Olan Dönem .....                         | 33 |
| 1.4.2. 1980-2003 Arası: Büyüme ve Uluslar arası Gelişme.....            | 34 |
| 1.4.3. 2003’ten Günümüze: Global Düzeyde Markalaşma.....                | 36 |

## BÖLÜM II THY’NİN TÜRKİYE EKONOMİSİNDEKİ YERİ

|                                                                     |    |
|---------------------------------------------------------------------|----|
| 2.1. THY’NİN ULUSLARARASI PLATFORMDAKİ GELİŞİMİ                     |    |
| 2.1.1. THY’nin Fiziki Gelişimi.....                                 | 39 |
| 2.1.2. THY’nin Ekonomik Gelişimi.....                               | 45 |
| 2.1.3. THY’nin Ekonomik Gelişimindeki Etkenler .....                | 50 |
| 2.1.3.1. THY’nin Ekonomik Gelişimindeki Ulusal Etkenler.....        | 51 |
| 2.1.3.2. THY’nin Ekonomik Gelişimindeki Uluslararası Etkenler.....  | 55 |
| 2.2. THY FAALİYETLERİNİN TÜRKİYE EKONOMİSİ ÜZERİNDEKİ ETKİLERİ..... | 58 |
| 2.2.1. THY’nin Turizm Üzerindeki Etkileri .....                     | 59 |
| 2.2.1.1. THY’nin Yerli Turizm Üzerindeki Etkileri .....             | 59 |
| 2.2.1.2. THY’nin Yabancı Turizm Üzerindeki Etkileri .....           | 61 |
| 2.2.2. THY’nin Global Pazar Payı Üzerindeki Etkileri .....          | 64 |
| 2.2.3. THY’nin Türkiye Ekonomisi Üzerindeki Etkileri .....          | 66 |

**BÖLÜM III**  
**THY'DEKİ GELİŞİMİN TÜRKİYE EKONOMİSİNE YANSIMALARININ**  
**EKONOMETRİK ANALİZİ**

|                                                                       |    |
|-----------------------------------------------------------------------|----|
| 3.1. EKONOMETRİK UYGULAMADA KULLANILACAK YÖNTEMLER.....               | 71 |
| 3.1.1. Zaman Serileri ve Durağanlık Analizi .....                     | 72 |
| 3.1.2. Birim Kök Testleri .....                                       | 73 |
| 3.1.2.1. Genişletilmiş (Augmented) Dickey-Fuller Birim Kök Testi..... | 74 |
| 3.1.2.2. Phillips-Perron Birim Kök Testi.....                         | 76 |
| 3.1.3. Granger Nedensellik Analizi.....                               | 77 |
| 3.1.4. Regresyon ve Korelasyon Analizi.....                           | 78 |
| 3.2. EKONOMETRİK UYGULAMANIN AMACI VE VERİ SETİ .....                 | 79 |
| 3.3. EKONOMETRİK UYGULAMANIN SONUCU .....                             | 79 |
| 3.3.1. Birim Kök Testleri .....                                       | 79 |
| 3.3.2. Granger Nedensellik Testi .....                                | 82 |
| 3.3.3. Korelasyon ve Regresyon Analizi.....                           | 83 |
| SONUÇ .....                                                           | 85 |
| KAYNAKÇA.....                                                         | 89 |

## SİMGE VE KISALTMALAR DİZİNİ

|             |                                                                |
|-------------|----------------------------------------------------------------|
| AACC        | Aircraft Accessories & Components Co. Ltd.                     |
| ANSP        | Air Navigation Service Provider                                |
| AOCI        | Airport Operators Council International                        |
| BDMH        | Bağlı Düşük Maliyetli Havayolu                                 |
| BOAC        | British Overseas Airways Corporation                           |
| DHMI        | Devlet Hava Meydanları İşletmesi                               |
| DPT         | Devlet Planlama Teşkilatı                                      |
| EASA        | European Aviation Safety Agency                                |
| ECAC        | European Civil Aviation Conference                             |
| EUROCONTROL | The European Organisation for the Safety of Air Navigation     |
| FAA         | Federal Aviation Administration                                |
| GSYİH       | Gayri Safi Yurt İçi Hâsıla                                     |
| Hava-İş     | Türkiye Sivil Havacılık Sendikası                              |
| HDİİ        | Havayolları Devlet İşletme İdaresi                             |
| IATA        | International Air Transport Association                        |
| ICAA        | International Civil Airports Association                       |
| ICAO        | International Civil Aviation Organization                      |
| JAA         | Joint Aviation Authorities                                     |
| KBDGSYİH    | Kişi Başına Düşen Gayri Safi Yurt İçi Hasıla                   |
| KİK         | Kamu İktisadi Kuruluşu                                         |
| MADKOM      | Meteorolojik Acil Durum Komitesi                               |
| MKEK        | Makine ve Kimya Endüstrisi Kurumu                              |
| NATO        | North Atlantic Treaty Organization                             |
| PanAM       | Pan American World Airways                                     |
| RG          | Resmî Gazete                                                   |
| SHDB        | Sivil Havacılık Daire Başkanlığı                               |
| SHGM        | Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü                                |
| SITA        | Airlines Worldwide Telecommunications and Information Services |
| STK         | Sivil Toplum Kuruluşu                                          |

|        |                                               |
|--------|-----------------------------------------------|
| TBMM   | Türkiye Büyük Millet Meclisi                  |
| THK    | Türk Hava Kurumu                              |
| THY    | Türk Hava Yolları                             |
| TUSAŞ  | Türkiye Uçak Sanayii Anonim Ortaklığı         |
| TOMTAŞ | Tayyare Otomobil ve Motor Türk Anonim Şirketi |
| TTC    | Türk Tayyare Cemiyeti                         |
| WEAA   | Western European Airports Association         |



## TABLÖLAR LİSTESİ

|                                                                                                        |    |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| Tablo 1: Hava Yolu Ulaşımının Kilometre Taşları .....                                                  | 9  |
| Tablo 2: Sivil Ulaşım Açılan Askerî Meydanlar .....                                                    | 18 |
| Tablo 3: Türkiye’de Havacılık Sektörü İle İlgili Büyüklükler .....                                     | 30 |
| Tablo 4: Sivil Hava Taşımacılığında Taşınan Yolcu Sayısı Bakımından Türkiye’nin Dünyadaki Payı .....   | 31 |
| Tablo 5: THY’ye Ait Uçak Sayısı ve Koltuk Kapasiteleri .....                                           | 40 |
| Tablo 6: Türkiye’de Havayolu Taşımacılığı ile İlgili Veriler .....                                     | 42 |
| Tablo 7: THY’nin Uçuş Yaptığı İç ve Dış Nokta Sayısı .....                                             | 44 |
| Tablo 8: Havayolu Endüstrisinin Dünya Ekonomisindeki Yeri .....                                        | 46 |
| Tablo 9: Dünya Havacılık Sektörü Mali Göstergeleri .....                                               | 47 |
| Tablo 10: Türk Hava Yolları Sermaye Değişimleri .....                                                  | 48 |
| Tablo 11: THY Bilet Gelirleri .....                                                                    | 50 |
| Tablo 12: THY A.O.’nun Sermaye Payları ve Oy Hakları .....                                             | 52 |
| Tablo 13: Sabit Sermaye Yatırımları .....                                                              | 53 |
| Tablo 14: THY’nin Yerli Turizm İçerisindeki Payı ve Türkiye’de Yerli Turizmin Gelişim Trendi .....     | 60 |
| Tablo 15: THY’nin Yabancı Turizm İçerisindeki Payı ve Türkiye’de Yabancı Turizmin Gelişim Trendi ..... | 61 |
| Tablo 16: THY Gelirlerinin GSYİH İçindeki Payı .....                                                   | 67 |
| Tablo 17: THY’nin Diğer Gelirleriyle Birlikte Toplam Gelirlerinin GSYİH İçindeki Payı .....            | 69 |
| Tablo 18: ADF Birim Kök Testi Sonuçları .....                                                          | 81 |
| Tablo 19: PP Birim Kök Testi Sonuçları .....                                                           | 81 |
| Tablo 20: Granger Nedensellik Testi Sonuçları .....                                                    | 83 |
| Tablo 21: Regresyon Analizi Sonuçları .....                                                            | 83 |
| Tablo 22: Korelasyon Analizi Sonuçları .....                                                           | 84 |

## GRAFİKLER LİSTESİ

|                                                                  |    |
|------------------------------------------------------------------|----|
| Grafik 1: Dünya’da Sivil Hava Taşımacılığı.....                  | 24 |
| Grafik 2: 2003 – 2016 Yılları DHMİ Yatırım Gerçekleşmeleri ..... | 54 |
| Grafik 3: THY Gelirlerinin Coğrafi Dağılımı .....                | 57 |
| Grafik 4: THY ve Turizm Sektörü Etkileşimleri .....              | 63 |
| Grafik 5: THY’nin Global Pazar Payı Gelişimi .....               | 65 |
| Grafik 6: Ulusal Büyüklükler ve THY.....                         | 68 |



## ŞEKİLLER LİSTESİ

|                                                                                |    |
|--------------------------------------------------------------------------------|----|
| Şekil 1: Zaman Serisi Bileşenleri .....                                        | 73 |
| Şekil 2: Turizm Geliri ve Yolcu Geliri Düzey Verilerinin Grafikleri .....      | 80 |
| Şekil 3: Farkı Alınmış Turizm Geliri ve Yolcu Geliri Serilerinin Grafiği ..... | 82 |



## LİTERATÜR TARAMASI

Türk Hava Yolları'nın (THY) 2011'den sonra görülen hızlı yükselişinin ardından bu konuda çok sayıda kitap ya da tez çalışması yapılmamıştır. Zira geçmişte de THY ile ilgili yazılan birincil eserlerin sayısı epey sınırlıdır.

Konu ile ilgili literatür taraması yapıldığında birincil eser olarak değerlendirilebilecek en güncel çalışma 2015'te yayımlanan ve uzun yıllar THY'nin yöneticiliğini yapmış Cem Kozlu'nun kaleme aldığı *Bulutların Üstüne Tırmanırken* isimli kitaptır. 1988'de Özal tarafından THY Genel Müdürlüğü'ne (aynı zamanda yönetim kurulu başkanlığına) atanan Kozlu'nun bu eseri, kendisinin görevde kaldığı dönemde gördüğü THY profilini ortaya koymaktadır. Eserin önemli yönü, THY'nin yapılan reformlarla uluslararası başarısını nasıl arttırdığı ve global pazarda nasıl önemli bir yer edindiğini anlatması ve tüm bu süreci kapsıyor oluşudur.

Bu kitabı aynı sene içerisinde Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Yayınları tarafından basılan, Ender Gerede'nin de editörlüğünü yaptığı *Havayolu Taşımacılığı ve Ekonomik Düzenlemeler Teori ve Türkiye Uygulaması* çalışması takip etmiştir. Çalışmada havayolu işletmeciliğine temel ve finansal kavramlardan bahsedilmekte, çeşitli havayolu kuruluşları tanıtılmakta ve uluslararası havayolu taşımacılığının liberalleşme sürecinden bahsedilmektedir. Ayrıca eserde hava taşımacılığında görülen ekonomik düzenlemelerden rekabet hukukundan ve yolcu haklarından bahsedilmektedir.

Gerede'nin çalışmasının ardından konuya en yakın güncel çalışma niteliğini taşıyan Orçun Selçuk'un *Turkish Airlines as a Soft Power Tool in the Context of Turkish Foreign Policy (Türk Dış Politikası Çerçevesinde Bir Yumuşak Güç Aracı Olarak Türk Hava Yolları)* isimli yüksek lisans tezi (2012) THY'nin dış politika içerisindeki yerini incelemiştir. Selçuk, tezinde THY'nin önemini onu Türk dış politikasının bir güç aracı olarak değerlendirerek göstermiştir. Ancak THY'nin politik konumunun yumuşaklığından da bahsetmiş ve bu iki durumu ilişkilendirerek açıklamıştır.

Yine konu ile bağlantısı itibarıyla Selçuk'un tezini Şule Çiçekçi'nin "Hava Taşımacılığı'nın Özelleştirilmesi ve Türk Hava Yolları Örneği" isimli yüksek lisans tezi (2006) takip etmiştir. Bu çalışmanın odak konusu dünya genelinde savaşlarda kullanılmak üzere geliştirilen hava taşımacılığının önce devletler bağlamında sivilleştirilmesi daha sonra da özelleştirilerek bir sektör halini alması olmuştur.

Çiçekçi'nin tezinden iki yıl önce Kamu İşletmelerini Geliştirme Merkezi Vakfı (KİGEM) tarafından takip edilen ve Tekin Avaner imzası taşıyan *Özelleştirilen İstikbal: Türk Hava Yolları (THY)* isimli rapor kitaplaştırılmıştır. Kitapta THY'nin sivil havacılık sektöründeki yeri ve kurumsal yapısı üzerinde durulmuştur. Kitabın önemli bir yönü, siyasal gelişmelerin THY'ye etkilerini değerlendiriyor olmasıdır. Rapor, genellikle bu etkilerin olumsuz yönde olduğunu ve iç siyasetteki bazı durumların THY'ye zarar verdiğini ifade etmektedir.

Oktay Verel'in 1985 yılında Türk Hava Kurumu Yayınları tarafından yayımlanan *İstikbal Göklerin Gökler Bizimdir* kitabı da literatürde önemli bir yere sahiptir. Açıkça ki bu eser THY'nin pozitif yönlerini yansıtmaktadır. Benzer şekilde İlyas Albayrak'ın *Dünden Bugüne Türk Hava Yolları, 1933-1983* eseri (1983) son elli yılda kuruluşun nereden nereye geldiğini ele almaktadır. Kitapta havacılıkla ilgili teorik bilgilere özellikle yer verilmemiştir. Bunun yerine THY içerisindeki idarî yapı değerlendirilmiş, en üst düzey yönetimden başlamak üzere, yönetici kadrosu, mevcut filo durumu ve yapısı, finansal durumlar, işletmenin sahip olduğu çalışan kadrosu ve yıllar içerisinde uluslararası havacılıktaki gelişen önemi incelenmiştir.

1900'lü yılların son çeyreğinden bu yana her ne kadar sivil havacılık ya da THY ile ilgili çalışmalar yapılmışsa da burada konuya en yakın olarak belirlenenler ele alınmıştır.

Literatürde konu ile ilgili faydalanılabilecek diğer kaynaklar daha çok internet üzerinden ulaşılabilir ve kurumsal ya da resmî nitelik taşıyan kaynaklardır. Bunların başında THY'nin faaliyet raporları, yatırımcı ilişkileri raporları, bağımsız denetçi raporları; Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü'nün (SGHM) performans programları ve faaliyet raporları gelmektedir.

Çalışmanın konusu THY ve ekonomik büyüme ile ilgili olduğu için özellikle THY ile ilgili konulara yer veren dergilerdeki makaleler, ekonomik değerlerle ilgili ulusal veriler ve çeşitli raporlar da araştırmaya katkı sağlayacak materyaller arasındadır.

## GİRİŞ

Havacılık, günümüzde birçok alanda kullanımı mümkün olan, çeşitli araçlarla ifa edilebilen ve birçok alt birime ayrılmış önemli bir sektör olarak karşımıza çıkmaktadır. Dünya genelinde kullanımı en yaygın havacılık türü sivil havacılıktır. Ülkemizde muadillerinin çok gerisinde kalmadan gelişmeye başlayan sivil havacılık, yıllar ilerledikçe çeşitli iniş-çıkışlar göstermiş ve 1990'lardan sonra pozitif yönde ivme kazanmıştır. Özel havayolu şirketlerine karşın ilk olarak devlete ait olan fakat sonradan halka arz edilen Türk Hava Yolları (THY) Türkiye'nin en büyük havayolu aynı zamanda bayrak taşıyıcısıdır.

Türkiye coğrafi konumu itibariyle Asya ve Avrupa kıtalarını birbirine bağlayan bir köprü görevi görmektedir ve bu stratejik konumu sayesinde turizm de Türkiye için önemli bir gelir kaynağıdır. Türkiye'ye gelen turistlerin büyük bir kısmını taşıyan firma olan THY, yerli yolcuların yanı sıra yabancı yolculardan da önemli miktarlarda bilet geliri elde etmektedir. THY'nin yıllık gelirleri Türkiye'deki diğer havayolu şirketlerine nazaran çok daha yüksek rakamlara ulaşmaktadır. Uluslararası pazarda güçlü bir profil yaratmış olan şirketin bu ilerlemesinin ülkenin ekonomik büyümesine yansımalarının analiz edildiği bu çalışmada baş aktörler THY ve Türkiye ekonomisidir. Bu kapsamda THY'nin bilet gelirleri, kargo gelirleri ve toplam gelirleri ayrı ayrı değerlendirilerek yıllara göre gelişimi (değişimi) incelenmiştir. Söz konusu gelişimin Türkiye ekonomisine katkılarının ölçülebilmesi için gayri safi yurt içi hâsıla ile karşılaştırma ve oranlamalar yapılmıştır.

Çalışmada yöntem olarak literatür taramasının yanı sıra istatistiksel analiz yönteminden de faydalanılmıştır. Bu iki yöntem aracılığıyla çalışmanın açıklayıcı sonuçlara ulaşması hedeflenmiştir. THY'nin uluslararası arenada güç kazanmasının Türkiye ekonomisine etkilerini belirlemek amacıyla hazırlanan bu çalışma üç bölümden oluşmaktadır.

Çalışmanın birinci bölümünde havacılığın dünyada ve Türkiye'deki tarihinden kısaca bahsedilmiş, havacılık türleri ele alınmış ve havacılığa dair genel bilgiler verilmiştir. Bu bölümün sonunda THY'nin havacılık sektöründe yer edinme süreci ve kuruluşun günümüze kadar uzanan dönemsel gelişmeleri değerlendirilmiştir.

İkinci bölümde THY'nin yıllara göre uçak sayısı, koltuk kapasitesi, taşıdığı yolcu sayıları gibi fiziksel gelişimi ile ekonomik gelişmesindeki etkenler

incelenmiştir. Bu bağlamda THY'nin turizm üzerindeki ağırlığı ve Türkiye ekonomisine olan etkileri ele alınmıştır.

Çalışmanın son bölümü olan üçüncü bölümde ise yapılan analizler neticesinde ulaşılan veriler yer almaktadır.

Çalışma kapsamında yapılan değerlendirmeler, hazırlanan tablo ve grafikler genellikle 2002-2016 yıllarını kapsamaktadır. Bunun nedeni çalışmaya başlandığında 2017 yılı ile ilgili verilerin kesin olarak neticelenmiş olmaması ve dönemsel sınırlamanın 2001 ekonomik krizinden sonra başlatılmasının uygun görülmesidir. Bu dönemin tercih edilmesinin bir diğer nedeni 11 Eylül 2001'de Amerika'da düzenlenen hava saldırısıdır. Bu saldırının etkileri, nedenleri ve saldırıya bağlı olarak havayolu sektöründe görülen değişimler, uzunca ele alınması gereken ayrı bir çalışma konusudur. Dolayısıyla çalışmanın çıktılarına ulaşmak için kullanılan veriler genel olarak 2002-2016 yıllarına aittir.

Genel değerlendirmenin yapıldığı sonuç kısmında elde edilen veriler ışığında çalışmanın kapsamı, hedefleri ve neticeleri ayrıntılı bir şekilde değerlendirilmiştir. Böyle bir araştırmanın hazırlanması havayolu sektöründe THY'nin konumunun ve gelirlerinin Türkiye ekonomisine katkılarını ortaya koymakta, bu sayede ilgili literatüre de fayda sağlamaktadır.

# BÖLÜM I

## HAVACILIK SEKTÖRÜ VE THY

### 1.1.HAVACILIK TARİHİ

#### 1.1.1. Dünyada Havacılık Tarihi

Havacılık, hava ulaşımı ile ilgili olan tüm terimlere verilecek genel bir isimdir. Havacılığın hava ulaşımı ile ilgilenenlerin yapığı iş tanımını yanında, hava kavramı ile alakalı teknikleri inceleyen bilim dalı olarak da bir tanımını bulunmaktadır (tdk.gov.tr). Havacılığın çıkış noktası insanoğlunun uçuş arzusudur. İnsanların kendi kendine uçamayacağı ve bunun için çeşitli mekanizmaların üretilmesi gerektiğı, çeşitli dönemlerde yapılan başarısız denemeler neticesinde anlaşılmıştır. Bilindiğı kadarıyla ilk olarak 1700’lü yıllarda ortaya çıkan balon fikri zaman içerisinde gelişim göstererek balonların bugünkü halini almasını sağlamıştır. İngiltere’de Herny Cavendish’in hidrojen gazıyla balon uçurma fikri; daha sonra Fransızlar tarafından gazlı balon uçuşları, canlı balon uçuşu, insanlı uçuş ve güç ile yönetilebilen balon uçuşları olarak geliştirilmiştir (Saldıraner, 2011: 4-5).

#### 1.1.1.1. Havacılık Tarihinde İlk Önemli Buluşlar

18. yüzyıl, balonların geliştirildiğı dönem iken, 19. yüzyıl ortalarında ilk zeplin üretilmiş ve 20. yüzyıl başlarında zeplinle ticarî uçuşlara geçilmiştir. Yine 20. yüzyılın ilk yıllarında motorlu uçuş denemeleri gerçekleştirilmiş ve “Wright Kardeşler” olarak bilinen Orville Wright ile Wilbur Wright ilk motorlu uçağın başarılı şekilde uçuşunu gerçekleştirmişlerdir. Belirtilmelidir ki 1800’lü yıllarda başarılı-başarısız pek çok uçuş denemesi yapılmıştır. Hatta havacılık tarihine ait çeşitli patentlerin de bu tarihlerde alındığı görülmektedir. Fakat Wright kardeşleri ön plana çıkaran iki farklı yönden söz edilmektedir. Bunlardan ilki; icatlarının icat tarihindeki en cesur ve denenmesi riskli icatlardan biri olmasıdır. İkincisi, önceki dönemlerde başkaları tarafından ortaya konmuş çeşitli fikirleri sistematik olarak birleştirmiş olmaları ve bunu başarılı şekilde uygulamaya geçirmiş olmalarıdır (Weber, 2006: 3).

Sanayileşme döneminde kaydedilen gelişmeler, havacılık tarihindeki en önemli dönemi içermektedir. Ancak bundan yaklaşık üç yüz yıl öncesinde de havacılığa büyük katkıları bulunan bir buluştan söz edilmelidir. 1505 yılında insanın

uçma meselesini ayrıntılı olarak ele alan bir eser ortaya koyan Leonardo da Vinci, bu eser içerisinde günümüzdeki helikopterlere ait iskeletin alt yapısına dair birçok bilgiyi içeren bir makine tasarımı geliştirmiştir (Bartoli vd., 2009). Bu buluşun havacılık alanında önemli bir yere sahip olduğu bilinmektedir. Ancak her ne kadar 1700'ler öncesinde çeşitli kimseler tarafından kritik buluşlara imza atılmış olsa da bu buluşların maddi ve teknolojik imkânsızlıklar nedeniyle geliştirilmesi konusu problemli olmuştur. Bu nedenle dünya havacılık tarihinde esas gelişmelerin sanayi devrimi ve sonrasında gerçekleştiği söylenebilir. Zira bugün kullanılan hava araçlarının icatlarında dönem şartlarına göre sağlanan optimum düzey, bahsedilen tarihlere denk gelmektedir.

1783'te uçuşu gerçekleştirilen ve başarılı olan ilk balon, Fransız mucitler Montgolfier kardeşler tarafından yapılmıştır (SHGM, 2014: 11). 1898 yılında Paris'te, ilk defa hafif motorlu bir mekanizmanın uçuşu sağlanmıştır. Bu mekanizmanın balon ve zeplin arasında bir makine olduğu söylenmektedir. Bundan iki sene sonra Ferdinand von Zeppelin, ürettiği dev hava aygıtını uçurmayı başarmıştır (Çelik, 2004: 4).

#### **1.1.1.2. 1900'lerden Sonra Dünyada Havacılık**

Amerikalı Wright kardeşler, kendi bisiklet dükkânlarında ürettikleri planörle 1902'nin son çeyreğinde yüzlerce uçuş gerçekleştirmiştir. Daha sonra bu planöre motor takma kararı vermişler ve bu şekilde ilk uçuş denmesini 14 Aralık 1903'te yapmışlardır. Kardeşler bu uçuşu üç gün sonra tekrarlamışlardır. Uçağı komuta eden Orville Wright'ın bu denemede sadece 12 saniye havada kalabildiği bilinmektedir. 1904'te buluşları üzerinde yeni bir model tasarımı yapmışlar ve süreyi 45 dakikaya kadar çıkarmışlardır. 1905'te yine yeni bir model üreterek 38 dakikalık bir uçuş gerçekleştirmişlerdir. Wright kardeşler, 1907'de İngiltere, Fransa ve Almanya'da buluşlarının pazara sürülmesi için çeşitli şirketler kurmuşlardır. 1908'den Birinci Dünya Savaşı'na kadar olan dönem ise yeni ortaya çıkan uçak tasarımcıları ve pilotların maksimum miktarda hız, havada kalma süresi ve yükselme gibi konularda yarışıyla geçmiştir. Yine bu süre içerisinde çeşitli uçuş rekorları kırılmış ve yeni gelişmelere rastlanmıştır (McCredie, 2003: 1-3).

Wright kardeşler, küresel anlamda bakıldığında havacılık tarihinin en önemli aktörlerinden sayılmaktadır. Bununla birlikte genel anlamda havacılık ve özel anlamda sivil havacılığın gelişmesi için kritik bir dönüm noktasını teşkil etmişlerdir.

Wright kardeşlerin yukarıda bahsedildiği şekliyle tarihte yerini alan uçuş denemesi 1903 yılında gerçekleştirilmiştir. Bu deneme sonrasında motorlu uçuşlar üzerinde yapılan çalışmaların ve küreselleşen sanayinin etkisiyle, havacılık alanında önemli ilerlemeler kaydedilmiştir. (Saldıraner, 2011: 12).

Havacılık tarihinde ilk kez 9.934 metre yükseğe çıkılması ve 286 kilometre hıza ulaşılması, 1919 yılında gerçekleşmiştir. 1927’de ise aralıksız 33 saatlik bir uçuş yapılarak yeni bir rekor kırılmıştır. Savaşın da etkisiyle askerî havacılıkta önemli bir mesafe kat edilmiştir. Havacılığın altın çağı olarak belirtilen 1918-1939 döneminde kumaş, deri ve kontrplak malzemeden üretilen gövde aksamaları metal (ekseriyetle alüminyum) materyaller kullanılarak üretilmeye başlanmıştır. Aynı şekilde pervanelerin yapımında kullanılan ağaçların yerini metalik maddeler almıştır. Yine bu süre içerisinde su soğutmalı motorlardan hava soğutmalı motorlara geçilmiş ve ülkeler arası ve kıtalar arası uçuşlar gerçekleşmeye başlamıştır. Bu tip teknik gelişmeler neticesinde 1939 yılının son çeyreğine gelindiğinde Pan American World Airways (PanAm) isimli Amerika havayolu şirketi yıllık üç milyon yolcu taşıyacak kadar geniş bir alana yayılmıştır (Aktaş, 2012: 18-19).

Dünyanın ekonomik ve demokrasi olarak problemlili bir dönem yaşadığı 20. yüzyılın ilk yarısında jet motor çalışmaları yapılmış ve icadı gerçekleşmiştir. Söz konusu dönemde havacılıkla ilgili çeşitli alanlarda ilerlemeler kaydedilmiş ve havacılığın askerî amaçlı kullanımı yaygınlaşmıştır.

İkinci Dünya Savaşı’nın ardından sivil havacılıkta kaydedilen ilerlemeler, havacılığın sürekli olarak gelişecek bir sektör olduğunu göstermiştir. 1947’de ilk jet uçağının tasarlanmasına başlanmıştır. 1950’de turboprop motorlu uçakla ilk tarifeli yolcu seferlerine başlanırken; 1952’de turbojet-güçlü uçakla ilk kez düzenli yolcu seferi, 1957’de turboprop-güçlü bir uçakla ilk transatlantik yolcu seferi ve 1958’de turbojet motorlu bir uçakla ilk transatlantik yolcu seferi gerçekleştirilmiştir. 1958 yılında havada yakıt ikmali yapmak suretiyle 64 gün 22 saat boyunca uçuş gerçekleştiren Robert Timm ve John Cook Cessna, havada kalma rekorunu yüksek bir başarı ile kırmıştır. Bu dönemler ABD ile Rusya arasında gerçekleşen uzaya çıkma çekişmelerine de sahne olmuştur. Dolayısıyla havacılık alanında uzayla ilgili de hayli gelişme gerçekleştirilmiştir. 1961’de ilk kozmonot olan Yuri Gagarin’i taşıyan Rusya’ya ait Vostok 1 isimli uzay gemisi dünya yörüngesine fırlatılmıştır. 1969’da Amerikan Neil Armstrong aya ayak basan ilk insan olmuş ve Tranquility denizine ay inişi yapmıştır. 1970’te Ruslar tarafından insansız olarak aya gönderilen

uzay gemisi Luna 16, sağlıklı biçimde iniş yapmış ve uzaktan kontrol edilebilmesi sayesinde aydan toprak numuneleri alınmış ve 24 Eylül’de başarılı biçimde geri dönmesi sağlanmıştır. 1981 yılında Colombia isimindeki ilk uzay mekiği fırlatılmıştır (Aktaş, 2012: 19-21).

Dünya havacılık tarihine ilişkin en önemli gelişmeler daha önce de belirtildiği üzere savaş dönemleri ve sonrasındaki süreçlerde sağlanmıştır. Diğer zaman dilimlerinde de ilerlemelerin kaydedildiği aşikârdır. Fakat en kritik gelişmeler savaşlarda üstün gelme çabası neticesinde elde edilmiştir.

Son yüzyılda dünyada küreselleşme olgusu ile birlikte her alanda baş döndürücü bir gelişme meydana gelmiştir. Hava yolu ve hava yolu taşımacılığı da bu gelişmelerden pozitif yönde etkilenmiştir. Özellikle noktasında hava yolları ile küreselleşme arasında çift yönlü bir etkileşimden söz edilebilir. Giderek yaygınlaşan bilgi ve iletişim ağı ile birlikte uzak mesafelerinde hava yolu ulaşımı ile yakın hale gelmesi bölgeler arası pazarların bütünleştirmesi ile neticelenmiştir. Ulusal sınırlar yerini uluslararası pazarlara bırakmaya yüz tutmuştur. Bu süreçte hava yollarının gelişmesi küreselleşmenin motoru görevini üstlenmiştir.

Ağırlıklı olarak askeri sahada kullanımda olan hava araçları gelişen dünya ekonomisi ile birlikte sivil havacılıkta da oldukça yoğun kullanılır hale gelmiştir. Diğer ulaşım araçlarına daha göre hızlı ve güvenilir olması en önemli tercih sebepleri olarak görülmektedir. Kara ve deniz yollarına göre birim maliyeti yüksek olan hava taşımacılığı, diğer pozitif etkilerinden dolayı her geçen gün pazar payını arttırmaktadır. Artan pazar payı yeni teknolojileri, konforu, lüks havalimanlarını beraberinde getirmektedir. Ayrıca son yıllarda yüksek olan uçuş ücretleri önemli oranlarda azalmakta ve müşteri kitlesi genişleyerek tabana yayılmaktadır.

Bir bakıma modern havacılık tarihinin başlangıcı sayılan 17 Aralık 1903 tarihinde Wright kardeşlerin deneyiminden sonra önemli mesafeler kat eden hava yolları taşımacılığı 1950’lerde başladığı yolcu taşımacılığında şu anda büyük bir imkân olarak insanlığa hizmet vermektedir. Sivil hava yolu taşımacılığı büyüme ivmesi olarak birçok sektörü geride bırakmıştır. İlerleyen yıllarda ise bu artışın daha da hızlı seyredeceği düşünülmektedir. Bu öngöründen dolayı birçok büyük devlet havayolları taşımacılığına özellikle destek çıkmaktadır. Ülkeler çeşitli nedenlerden dolayı havayolu taşımacılığına önem vermektedirler. Bunlardan önemli birkaç tane nedene değinilecek olursa, ülkelerin sahip olageldikleri hava yolları ile paralellik arz eden ülke itibarları, kullanılan yüksek teknolojiler ile dünya arenasındaki ülkeleri

etkileme politikaları, ülke vitrinine önemli bir girdi yapma çabası ön plana çıkmaktadır. Bu bağlamda yapılan destekler arasında özelleştirmeler ve serbestleştirmeye yönelik tedbirler ön plana çıkmaktadır. Ancak dünyadaki liberalleşme eğilimi yüksek olan piyasalara bakılacak olursa artık diğer tüm sektörlerde olduğu gibi havayolu ulaştırmasında devletin müdahalesinin gereksizliği ön plana çıkmakta ve bunun içinde havayolu ile ilgili sektörlerde de diğer sektörler gibi deregülasyonlar ön plana çıkmaktadır. Ayrıca henüz kalkınma hamlelerini gerçekleştirememiş ve kaynak ve pazar oluşturmada problemler yaşayan az gelişmiş ülkelerin, kuracakları havayolu şirketleri sayesinde turizm, ticaret ve yatırım ilişkilerinin gelişmesi beklentisi uluslararası havayolu taşımacılığına ülkelerin önem göstermesinin diğer bir nedeni olarak dikkate alınabilir (Batur, 2008: 40).

Ayrıca hava taşımacılığı,

- Hava ulaşımı ekonomik ve sosyal ilerlemeyi yönlendirme,
- İnsanları, ülkeleri ve kültürleri birbirine bağlama,
- Küresel piyasalara erişim sağlama,
- Ticaret ve turizm üretme,
- Gelişmiş ve gelişmekte olan ülkeler arasındaki bağlantıları güçlendirme

gibi fonksiyonlar üstlenmiştir. Bununla birlikte Kanada merkezli bir uluslararası kuruluşu olan IATA'nın (International Air Transport Association/Uluslararası Hava Taşımacılığı Birliği) Aralık 2016'da yayınladığı bilgi sunumuna göre hava yolu taşımacılığı dünya genelinde şu verilere sahiptir:

- Hava taşımacılığı endüstrisi 62,7 milyon işi desteklemekte,
- Direkt olarak 9,9 milyon iş yaratmakta,
- Hava yolları, hava limanları ve hava seyrüsefer servis sağlayıcıları (ANSP'ler) 8,9 milyon kişiyi istihdam etmekte,
- Sivil havacılık sektöründe 1,1 milyon kişi istihdam edilmekte,
- Hava taşımacılığı tedarik zincirine işletmelerdeki malların ve hizmetlerin satın alınması yoluyla 11,2 milyon dolaylı istihdam oluşturulmakta,
- Endüstri çalışanlarının harcamaları ile dolaylı olarak 5,2 milyon iş başlatılmasına yardımcı olmakta ve son olarak,
- Yaklaşık olarak 36 milyon kişi hava taşımacılığının katalizötör etkisi ile turizm sektöründe istihdam edilmektedir.

Hava taşımacılığı küresel piyasalara ekonomik olarak da doğrudan ve dolaylı birçok katkı sağlamaktadır. Küresel iş ve turizm bu katkıları oluşturan en önemli etkenlerdir. Yaptığı katkılardan bir kısmı şu şekildedir:

- Hali hazırda küresel ekonomiye 2,7 trilyon dolar etkisi bulunmaktadır (Doğrudan, dolaylı veya katalizatör etki).
- Havacılık sektörü kendi başına bir ülke olarak düşünülecek olsaydı, GSYİH'ye göre 21. sırada yer alabilecek bir büyüklüğe ulaşmıştır.
- Küresel GSYİH'nin % 70'i havacılık tarafından desteklenmektedir. Bu ise küresel GSYİH'ye %3,5 katkı anlamına gelmektedir.
- 2015 yılı verilerine göre hava taşımacılığı 3,6 milyar kişinin ulaşımını sağlamıştır.
- Uluslararası turistlerin %54'ü hava yoluyla seyahat etmektedir.
- 2015 yılı verilerine göre 51,2 milyon tonluk yük taşınmasına olanak sağlamıştır. Bu rakam dünya geneli ihracatın %35'ini kapsamaktadır.
- Hava yolu ile günlük gönderilen ürünlerin değerinin 17,5 milyar dolar seviyesinde olduğu belirlenmiştir.

Ayrıca ABD'de yapılan araştırmalar neticesinde havacılığa yapılan her 100 milyon doların ekstra 70 milyon dolar getirisi olduğu belirlenmiştir. Maddeler halinde sayılan bu faaliyetler 2014 yılı rakamları ile dünya genelinde 1.402 ticari hava yolu şirketi, 26.065 ticari uçak, 3.883 hava alanı ve 32,8 milyon ticari uçuş ile gerçekleştirilmiştir. Dünyayı küçük bir köy haline getiren bu hava hareketliliğinde verimlilik de oldukça yüksek seviyelerde seyretmektedir. Uçuşlarda doluluk oranı % 80'lere ulaşmıştır. Belirtilen faydalarının yanı sıra hava yolları acil ve insani yardımların verilmesini kolaylaştırma ve tıbbi malzemeler ile birlikte organ nakli için hızlı teslimat imkânından dolayı çok önemli bir ulaşım kaynağıdır (IATA, 2016: 1-2). Tablo 1'de hava yolu ulaşımının serüveni özetlenmiştir.

**Tablo 1: Hava Yolu Ulaşımının Kilometre Taşları**

| <b>Hava Yolu Ulaşımının Kilometre Taşları</b> |                                                                                                                                                              |
|-----------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1914                                          | St. Petersburg ile Florida arasında hava yolu ile ilk kez yolcu taşındı.                                                                                     |
| 1920                                          | KLM ilk ticari ve tarifeli uçuşu Amsterdam ile Londra arasında gerçekleştirdi.                                                                               |
| 1935                                          | İlk kez Pasifik geçişli uçuş San Fransisco ve Manila arasında yapıldı.                                                                                       |
| 1936                                          | Douglas DC-3 model uçaklar ile hem hız arttı hem uçuş mesafesi. İlk uçuş New York'tan Şikago'ya yapıldı.                                                     |
| 1938                                          | İlk kez Atlantik Okyanusu uçakla geçildi. Lufthansa, bu ilk seferde Berlin'den New York'a uçuldu.                                                            |
| 1952                                          | İlk jet uçak uçuşu gerçekleştirildi.                                                                                                                         |
| 1959                                          | İlk kez yolcuların uçağa binmesi için havaalanı binasından doğrudan uçağa giden köprüler kullanılmaya başlandı. İlk kullanıldığı havaalanı San Fransiscodur. |
| 1970                                          | İlk jumbo jet uçak Boeing 747, PanAm havayolu şirketi tarafından kullanıldı. Uçuş, New York'tan Londra'ya düzenlendi.                                        |
| 1971                                          | Southwest Hava Yolları tarafından ucuz uçak biletleri uygulaması ilk kez yapıldı.                                                                            |
| 1973                                          | İlk kadın uçak pilotu Emily Howell Warner oldu.                                                                                                              |
| 1976                                          | Concorde uçakları ile ses hızını aşan uçuşlara başlandı. İlk seferler Londra, New York ve Paris arasında yapıldı.                                            |
| 1997                                          | Star Alliance, beş hava yolu şirketinin katılımıyla kuruldu. Günümüzde Türk Hava Yolları da Star Alliance üyesidir.                                          |
| 1998                                          | Kutup geçişli uçak seferleri düzenlenmeye başlandı. İlk sefer Hong Kong ile New York arasında yapıldı.                                                       |
| 2007                                          | Dünyanın en büyük yolcu uçağı Airbus A380 ilk kez Singapur Hava Yolları tarafından kullanıldı. Uçak, 853 yolcu taşıyabiliyordu.                              |

Çok uzun sayılmayacak bir zaman diliminde bir seferde oldukça yüksek yolcu kapasitesine ulaşılmış ve halen daha yüksek bir fayda elde etmek için ar-ge faaliyetleri olağanca hızı ile devam etmektedir.

### **1.1.2. Türkiye’de Havacılık Tarihi**

Havacılıkla ilgili üretilen icatların ve sağlanan gelişmelerin birleştiricileri olmaları sebebiyle Wright kardeşler nasıl küresel anlamda tarihsel bir üne kavuştularsa, aynı sebepten ötürü Osmanlı Devleti’nde havacılığa dair kaydedilen ilerlemeler arka planda kalmamıştır. Burada kastedilen sebep, birkaç buluşta yer alan çeşitli bilgilerin tek bir icatta birleştirilmesi/birleştirilememesi meselesidir. Yukarıda sözü edilen ilerlemelerden ilki ve en önemlisi Hezarfen Ahmet Çelebi’nin kuş

kanatlarına benzeyen icadı ile 1632 yılında Galata Kulesi'nden 600 metre uçarak (süzülerek) Üsküdar'daki Doğancılar mevkiine inmesidir. Bu ilerleme hem dünya hem de Türk havacılık tarihi için çok önemli bir yere sahiptir. Fakat bilimsel kaynak eksikliğinden dolayı yeterince rağbet görmemiştir. Zira bu konunun yer aldığı tek kaynak Evliya Çelebi'nin Seyahatname adlı eseridir. Dolayısıyla geçmişte yaşanan olayların yer aldığı bu eserdeki bilgiler ispatlanabilir olmadığı için dünya havacılık geçmişinde hak ettiği yeri bulamamıştır. Evliya Çelebi eserinde;

*“Evvela, Okmeydanı'nın minberi üzerinde, rüzgârın şiddetinden kartal kanatları ile sekiz, dokuz kere havada uçarak talim etmiştir. Sonra Sultan Murat Han Sarayburnu'nda Sinan Paşa Köşkü'nde seyrederken, Galata Kulesi'nin ta tepesinden lodos rüzgârı ile uçarak, Üsküdar'da Doğancılar meydanına inmiştir. Sonra Murat Han, kendisine bir kese altın ihsan ederek: “Bu adam pek korkulacak bir adamdır. Her ne isterse, elinden geliyor. Böyle kimselerin durması doğru değil.” diye Cezayir'e sürmüştür. Orada vefat eyledi.”*

ifadelerine yer vermiştir (Danışman, 1969: 335).

Hezarfen Ahmet Çelebi, Türk tarihinin en önemli havacılık aktörü sayılsa da bu alanda deneme yapan ilk kişi değildir. Türk havacılık tarihine dair ortaya konulan bilgiler ışığında ilk uçuş denemesi 11. yüzyılın ilk senelerinde İsmail bin Hammad el Cevheri tarafından gerçekleştirilmiştir. Halk arasında çeşitli icatları ve eserleriyle tanınan Cevheri, uçuş denemesi öncesinde şunları söylemiştir:

*“Ey cemaat-i Müslimin! Şimdiye kadar yeryüzünde hayli eser bıraktım. Bugün de insan zekâsının nelere muktedir olduğunu göstermek için gökyüzünde benden evvel hiç kimsenin yapamadığı bir işe teşebbüs edeceğim.”*

Bu ifadelerin ardından denemesini gerçekleştirerek vücuduna bağladığı kanatları bir süre çırparak uçtuktan sonra esen rüzgârın etkisiyle icat ettiği mekanizmanın kontrolünü kaybetmiş ve düşerek vefat etmiştir (Şen, 2016: 24-25). Cevheri'den sonra Türk tarihinde yer alan ikinci uçuş denemesi 1159 yılında Siracettin Doğulu tarafından gerçekleştirilmiştir. Siracettin Doğulu Bizans İmparatorluğu zamanında yaşamış Türk asıllı vatandaştır. 1159'da Bizans İmparatoru Manuel Komnenos'un konuğu olan II. Kılıçaslan onuruna İstanbul At Meydanı'nda bir şölen düzenlenmiştir. Bu şölende Doğulu, üzerinde bolca bir kıyafetle uçma denemesi yapmak üzere bir kuleye çıkmış ve kıyafetin içine hava dolup kumaş kabardıktan sonra kendini boşluğa bırakmıştır. Bu buluşu başarıya ulaşamayan Siracettin Doğulu düşerek hayatını kaybetmiştir (hho.edu.tr). Türkiye havacılık tarihinde uçuş

denemesi gerçekleştiren ve Hezarfen Ahmet Çelebi kadar başarılı olan bir aktör daha vardır: Lagari Hasan Çelebi. Evliya Çelebi ile aynı yıl ya da bir yıl sonra uçuş denemesi gerçekleştirildiği söylenen Lagari Hasan Çelebi, öncekilerden farklı olarak yanıcı bir madde ile bireysel uçuş denemesinde bulunmuştur. Yedi kollu bir roketle monte ettiği 64 kilogramlık barutla göğe yükselerek, ardından kendi icadı olan paraşütle denize inmeyi başaran Hasan Çelebi, ilk roketli uçuşun da mucidi sayılmaktadır (Por vd., 2001: 29).

Yukarıda bahsedilen dört örnek, havacılık dünyası adına Anadolu topraklarında görülen gelişmelerin en bilindikleridir. Bu dört uçuş denemesine dair ulaşılan bilgiler oldukça kısıtlıdır. Hezarfen Ahmet Çelebi ve Lagari Hasan Çelebi'nin uçuş denemeleri, yalnızca Evliya Çelebi'nin Seyahatnamesi'nde yer alan ifadelerle dayanmaktadır.

#### **1.1.2.1. Osmanlı'nın Son Dönemlerinde Türkiye'de Havacılık**

1910 sonrasında Avrupa'da da havacılık alanında önemli ilerlemeler kaydedilmiştir. Amerika, İngiltere, Almanya, Fransa gibi ülkeler Birinci Dünya Savaşı'nda uçak filoları kurmuş şekilde savaşmıştır. Savaş süresince de havacılık bilimi ve özellikle uçak teknolojisi gelişim göstermeye devam etmiştir. Savaşın son yıllarında geliştirilen tasarımlar, uçaklara önceki modellere göre çok daha hızlı hareket kabiliyeti kazandırmıştır. Türkiye'de havacılığın görülmesi ve gelişmeye başlaması da 1910'lara denk gelmektedir. İlk defa 1909'un Aralık ayında Fransız baloncu Barbout, İstanbul ve İzmir'de uçuş gösterileri yapmıştır. Bunun üzerine Avrupa'nın ilk motorlu uçak üreticisi olarak kabul edilen Gabriel Voisin ile pilot ve mucit olan Louis Bleriot'ın İstanbul'da gerçekleştirdiği tayyare gösterileri Türk yetkililerin dikkatini çekmiştir. Dönemin yetkili isimlerinden Binbaşı İzzet, Kolağası Hüsnü ve Kolağası Cemil'den oluşan bir grup tarafından uçağın çok önemli bir buluş olduğu, yakın zamanda savaşlarda vazgeçilmez bir araç olacağı ve Osmanlı Devleti'nin de bu konuda tedbirler alması gerektiğini içeren bir rapor hazırlanmıştır (Yalçın, 2010: 192).

Mustafa Kemal'in de arasında bulunduğu bir gözlemci heyetinin de uçuş araçlarıyla ilgili olumlu raporu, Osmanlı Devleti'nin 1910 yılında havacılığın önemini kavramış olduğunu göstermektedir. Her ne kadar o dönemde balon ve uçakların bombardıman gücü olmasa da keşif amaçlı kullanılmaları bile kritik bir güce işaret etmektedir. Havacılığın kritik öneminin anlaşıldığı 1910 yılında Osmanlı

için pilot eğitilmesi gerekliliği düşünülmüştür. Çeşitli bürokratik yollardan geçen bu fikir, Haziran 1911’de yapılan pilotluk sınavı neticesinde iki subayın Fransa’ya gönderilerek eğitim almasıyla neticelenmiştir (Yalçın, 2010: 193).

Osmanlı’nın son demlerine doğru Türkiye, hem bölgesel hem de uluslar arası çapta yapılan savaşlardan hayli etkilenmiştir. Bu nedenle ciddi bir ekonomik çalkantı söz konusudur. Havacılık ve hava endüstrisi ise tamamen ekonomiye dayalı olarak elde edilebilecek ve devam ettirilebilecek bir alandır. Bu nedenle Türkiye’nin havacılık geçmişinde önemli bir yeri olan *bağış uçakları*, Türk havacılık tarihinde kritik bir döneme işaret etmektedir. Osmanlı ordusuna uçak alımı için bağışta bulunan ilk kişi dönemin padişahı Sultan Reşat olmuştur. Bu bağışın miktarı bir uçak alınması için yeterli olan bin altındır. Bu bağış neticesinde alınan uçağa “ordu” ismi verilmiştir. Çeşitli subayların ve vatandaşların destekleriyle toplanan bağışlar neticesinde de iki uçak daha alınmıştır. Bu uçakların teslim alınma tarihi 1912 olmuştur (Yalçın, 2010: 195).

#### **1.1.2.2. Cumhuriyet Sonrası Türkiye’de Havacılık**

Türkiye Büyük Millet Meclisi’nin (TBMM) açılışını takiben Ankara’da açılan ilk kurumlardan biri Türk Askerî Hava Gücü olmuştur. Fakat hükümet, ekonomik sıkıntılar sebebiyle uçak temin edememiş ve çeşitli saldırılara kısıtlı askerî kanallarla cevap vermek zorunda kalmıştır. Örneğin Milli Mücadele sırasında Yunanistan 100 civarında uçak ile Türk ordusuna havadan taarruz etmiştir. Türk ordusunun bu taarruzlara cevap vermek için uçak alması gerekmiştir. Oysa devletin kısıtlı kaynakları mevcut savaş için harcanmış ve ek bir kaynak olmadan uçak alımı imkânsız hale gelmiştir. İşte bu aşamada milletin devlete yaptığı bağışlar, tarihi bir rol üstlenmiştir. Orduya 174. Alay’ın subayları kendi aralarında para toplayarak 1 uçak, Erzurumlu işadama Nafiz Bey 4 uçak bağışlamıştır. Söz konusu uçaklar İstiklâl Savaşı’nda hayli önemli bir etki yaratmıştır. Doğrudan uçak alıp bağışlama imkânı olmayan vatandaşlarsa mallarının ve paralarının belirli kısımlarını hiçbir karşılık beklemeden orduya vermiş ve bu şekilde bağış kültürüne katkıda bulunmuşlardır (Yalçın, 2010: 197).

Mustafa Kemal Atatürk, havacılığın stratejik önemini kavramış ve bunu hemen her fırsatta dile getirmiştir. Bunun bir göstergesi olarak Şubat 1925’de Türk

Tayyare Cemiyeti (TTC) kurulmuştur.<sup>1</sup> Atatürk'ün "İstikbal Göklerdedir" sözünü bu cemiyetin açılışında söylediği belirtilmektedir. TTC'nin önemli bir misyonu da bağışların düzenlenmesi, suistimallere mahal verilmemesi ve bunların koordine edilmesi olmuştur. Kurulduktan sonra TTC hesabında bağışlar neticesinde toplam 2.750.000 TL toplanmıştır. Burada toplanan bağışların kullanım şekli ve bütçelenme biçimi kararnamelerle belirlenmiştir. Ancak yapılan bağışlar mütemadiyen orduya kaynak oluşturamayacağı için havacılıkla ilgili köklü bir girişimin gerçekleştirilmesinin gerektiği vurgulanmıştır.<sup>2</sup> Bu gelişmeler neticesinde 15 Ağustos 1925'de Tayyare Otomobil ve Motor Türk Anonim Şirketi (TOMTAŞ), Almanya'dan "Junkers" isimli firma ile sözleşme imzalamıştır (Yalçın, 2010: 200).

TTC (1935 sonrası Türk Hava Kurumu-THK), 1925 ila 1940 yılları arasında yapılan bağışlar neticesinde 72 milyon lira gelir sağlamış ve bunun 54 milyonluk kısmını Türk Hava Kuvvetleri'ne aktarmıştır. Sözü edilen 54 milyon lira ile Türk Hava Kuvvetleri tarafından yaklaşık 350 uçak satın alınmıştır (Verel, 1985: 16-20).

1933'te Türk havacılık tarihinde en önemli unsurlarından biri olan Türk Hava Yolları'nın (THY) ilk hali olan Havayolları Devlet İşletme İdaresi (HDİİ) kurulmuştur. HDİİ'nin kurulmasından üç yıl sonra dönemin işadamlarından Nuri Demirağ'a uçak kampanyasına destek olup olmayacağı sorulduğunda kendisinin cevabı uygun görüldüğü takdirde uçak fabrikası yapabileceği yönünde olmuştur. 17 Eylül 1936 yılında Türk havacılık sanayinin ilk temeli sayılabilecek bu gelişme yaşanmış ve uçak fabrikasına dair gelecek on yılı kapsayacak şekilde bir program hazırlanmıştır. Bu program dâhilinde tayyare atölyesi olarak açılan ilk mekân, kısa sürede büyük bir uçak fabrikasına dönüşmüştür. Tayyare atölyesinin kurulduğu sene Sivas Divriği'de Büyük Gök Okulu'nun temeli atılmıştır. Nuri Demirağ, havacılık üzerine çalışmaları süresince Mareşal Fevzi Çakmak'ın da desteğini almıştır. Demirağ'ın uçak fabrikasının kurulması esnasında Türk Hava Kurumu 10 uçak ve 65 planör sipariş etmiştir. Dönemin Milli Savunma Bakanlığı 16 Haziran 1942 tarihli yazısında Hava Kuvvetleri'ne ait tayyare, motor ve kara nakil araçlarının onarımı ve bazı parçalarının temininin Demirağ'ın atölyesinde yapılmasının uygun olacağını Bakanlar Kurulu'na tavsiye etmiştir. Bakanlar Kurulu bu tavsiyeyi kabul etmiştir ve 1949'a kadar Hava Kuvvetleri Komutanlığı'na ait uçakların çeşitli onarım ve parça

<sup>1</sup> Türk Tayyare Cemiyeti'nin ismi, 1935 yılında Türk Hava Kurumu olarak değişmiştir.

<sup>2</sup> Bugün her ne kadar bağış odaklı bir politika sürdürülmesine de halen Türk Hava Kurumu'nda sivil bağışların alındığı bilinmektedir. Bağış, havacılık sektöründe bir sembol haline gelmiş ve bu şekilde yer edinmiştir. Bağış ile ilgili bilgi için bkz: [http://www.thk.org.tr/bagis\\_yap](http://www.thk.org.tr/bagis_yap)

ihtiyaçları Demirağ tesislerinde giderilmiştir. Nuri Bey, Türk havacılığı adına uçak fabrikası yanında “Gök Stadyumu” adında ilk havaalanını, yukarıda değinildiğı gibi Divriğı Gök Okulu’nu ve burada alınan ortaokul düzeyindeki uçak ve havacılık eğitimini geliştirmek amacıyla Yeşilköy Gök Okulu’nu açmıştır. Demirağ aynı zamanda Türkiye’deki ilk paraşütü imal eden girişimcidir (Yalçın, 2009: 754-756).

Demirağ, dönemin eğitimli uçak mühendislerinden olan Selahattin Alan ile ortaklık ilişkisi kurmuştur. Zira işin sermayesi her ne kadar kendisine ait olsa da teknik bilgiyi işin ehline bırakmıştır. Üretilen prototiplerin deneme uçuşları ve çeşitli gösteri uçuşları Selahattin Alan tarafından gerçekleştirilmiştir. Demirağ tesislerinde Alan’ın çabalarıyla üretilen ve “Nu.D.36” adı verilen yerli uçağın tanıtım sürüşü Alan tarafından tamamlanıp inişe geçtiğinde, pistteki su tahliye çukurunun gazabına uğrayan Alan şehit olmuştur. Bu durum ilerleyen zamanlarda Demirağ’ın devlet tarafından destek görmemesi ve idareyle mahkemelik olmasını beraberinde getirmiştir. Daha sonra Demirağ’a ait tesisler ve havaalanı yapılmak üzere kamulaştırılmış ve müthiş bir ivmeyle yükselen uçak serüveni, iflasla sonuçlanmıştır. Bunun nedeni Türk Hava Kurumu’nun Demirağ tarafından üretilen uçakları satın almaması ve buna motor özelliklerinin sözleşmedeki şartlarla uyuşmaması yanında Selahattin Alan’ın vefatını sebep göstermesidir.<sup>3</sup> Her ne kadar Demirağ bu durumu mahkemeye taşımış ve bilirkişi Demirağ lehine görüş bildirmiş olsa da, neticede mahkeme Demirağ’ın aleyhine sonuçlanmıştır. Bu duruma rağmen Demirağ uçak imalatı idealinden vazgeçmemiş ve 1944’de Alan ile birlikte tasarladıkları Nu.D.38 isimli uçağı üretmiştir. Fakat ne bu uçağı ne de THK için ürettiğı 10 uçağı ülke istikbali için kullanma fırsatı bulamamıştır. Daha sonra 1950 yılında çıkarılan bir kanunla askerî üretim sağılayan fabrikaların ve sivil girişimlerin kapatılması kararı alınmıştır (Yalçın, 2009: 759-761).

Demirağ ve onun havacılık serüveni, Türk havacılık tarihinin en önemli kesitlerinden birini oluşturmuştur. Türk havacılığı denince Demirağ’dan önce Vecihi Hürkuş akla gelmektedir. Fakat Demirağ’ın gerek hükümetle gerekse THK ile olan ilişkileri ve uçak imali açısından üstlendiğı görev, onu Hürkuş’dan farklı bir konuma taşımaktadır. Bununla birlikte Demirağ’ın hikâyesi, Türkiye’nin havacılıkta neden

---

<sup>3</sup> Fakat belirtmek gerekir ki şartnamede yer alan uyumsuzluklar Türkiye Cumhuriyeti veya Türk Hava Kurumu’nun aleyhinde olabilecek maddeler içermiyormuş. Aksine, THK’nın şartı 1850 devirde motor gücünün 165 beygir olması iken, imalatçı firma motoru hazır satın aldığı ve yurt dışında bu güce en yakın olan motorun 1850 devirde 174 beygire ulaşan motor olduğı için bu motoru kullandığı görülmüştür. Bu durum ülkenin hazinesine veya ordusuna zarar vermemekle birlikte ordunun hava kuvvetleri aracının beklenenden daha güçlü imal edildiğini göstermektedir.

lider olamadığına ve belirli ülkelerden geride kaldığına dair çeşitli ipuçları içermektedir.<sup>4</sup>

1952 yılında Türkiye'nin NATO'ya (North Atlantic Treaty Organization) katılması, Türkiye'de devletin havacılığa verdiği önemin azalmasını tetiklemiştir. Bunun nedeni dış tehditlere karşı ortak bir dayanışma birliği sayılan NATO'ya dâhil olduktan sonra hava kuvvetlerine dair güçlü gelişmelere zemin teşkil etmenin fazla anlam taşımayacağına düşünülmesi olmalıdır. Bu düşünce neticesinde hava harp sanayi alanındaki yatırımlardan vazgeçilerek dış politik önceliklerde değişikliklere gidilmiştir. Ancak 1964'te Kıbrıs'la yaşanan sorun nedeniyle ABD'den alınan silahların kullanılması söz konusu olmuş fakat ABD bu duruma sıcak bakmadığını belirtmiştir. Zira ABD, Türkiye'ye mezkûr silahları sadece dışarıdan gelecek saldırılara karşılık vermesi taahhüdüyle vermiştir. Her ne kadar gecikmeli de olsa Türkiye'nin kendi iç silahlanmasını terk etmemesi gerektiği, havacılığın da bu silahlanma ve savunma gücünde önemli bir yere sahip olduğu anlaşılmıştır. Ancak zamanında yapılan milyonluk yatırımların tekrar yapılması ve Türk imali uçakların üretilmesi artık çok zor hale gelmiştir.

İkinci Dünya Savaşı'ndan sonra (1948-1952 döneminde) ABD'nin, Marshall Planı çerçevesinde, Türkiye'ye taahhüt ettiği yardımlar çerçevesinde uçak ve motor yardımı da bulunmaktadır. Bu yardım ise THK Uçak ve Motor Fabrikaları'nın üretim işlevlerini yavaşlatmış ve döngüsel aksamaya neden olmuştur. THK'nın yönetiminde olan uçak fabrikaları yeterli düzeyde ürün siparişi alamamıştır. Bunun başlıca nedeni dönemin idarecilerinin yerli imalata duyduğu güven eksikliğidir. 1952 yılında uçak fabrikası, 1954 yılında ise uçak motoru fabrikası Makine ve Kimya Endüstrisi Kurumu'na (MKEK) devredilmiştir. MKEK, THK'nın adı geçen kurumlarını devraldığında, havacılıkla ilgili yeterli uzmanlığa sahip olmadığı için çalışmalarını Türk Hava Kuvvetleri'yle koordineli olarak yürütmüştür. THK'nın eski modellemelerinden yola çıkılarak MKEK-1'den MKEK-7'ye kadar isimlendirilerek yedi adet uçak modeli geliştirilmiştir. Dördüncü ve yedinci modeller eğitim uçağı, altıncı model eğitim planörü olarak üretilmiştir. MKEK bünyesindeki motor fabrikası 1955 yılında traktör imalatı yapan bir hüviyete dönüştürülmüştür. Uçak fabrikasında ise 1959 yılında üretim durdurulmuş, 1965'e kadar bakım ve tamir işleri yapılmış, bu

---

<sup>4</sup> Konu ile ilgili ayrıntılı bilgi için bkz: Bahattin Adıgüzel, *Türk Havacılığında İz Bırakanlar*, THK Kültür Yayınları, No.7, 2006, Ankara; Fatih Dervişoğlu, *Nuri Demirağ Türkiye'nin Havacılık Efsanesi*, Ötüken Yayınları, 2007, İstanbul; Oktay Verel, *İstikbal Göklerin Gökler Bizimdir*, Cilt.1, THK Yayınları, 1985, İstanbul.

tarihten sonra da traktör üretimi gerçekleştirilmiştir. 1968’de fabrika MKEK Tekstil Makineleri Fabrikası’na dönüştürülmüş ancak daha sonra bu fabrika da kapatılmıştır.

1970’li yıllar Türkiye’de havacılığın gelişimi açısından farklı bir yere sahiptir. Bu yıllarda yerli hava aracı üretimi fikri ortaya çıkmış ve ülkenin en büyük idare birimi olan TBMM tarafından destek görmüştür. Öncelikle dönemin Hava Kuvvetleri Komutanı Hava Orgenerali Muhsin Batur, 1 Mayıs 1970’de Türk milletine kendi uçağını yapması bakımından çağrıda bulunmuştur. Bu çağrı, yerli havacılık kuruluşları olan Hava İkmal Merkezleri’nin de desteğiyle “Milli Havacılık Endüstrisi”nin kurulabileceği yönünde olmuştur. Buradan hareketle TBMM 45 numaralı Meclis Komisyonu’nu kurmuştur. Bu komisyon Türk hava sanayisinin oluşturulması işiyle ilgilenmiştir. Bu çabalar 25 Ağustos 1971’de 1473 sayılı “Türk Hava Kuvvetlerinin Güçlendirilmesi ve Millî Hava Sanayiiimizin Kurulması Amacıyla Katılma Payı İhdası ve Millî Piyango Hâsılatının Bu Gayeye Sarfı Hakkında Kanun”un çıkarılmasını sağlamıştır. 28 Haziran 1973’e gelindiğinde ise Türkiye’nin savunma sanayi bakımından dışa bağıllığını azaltmak için Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı bünyesinde Türkiye Uçak Sanayii Anonim Ortaklığı (TUSAŞ) kurulmuştur. TUSAŞ F-16 uçaklarının üretilmesi, sistemlerinin entegre edilmesi gibi görevlerini gerçekleştirmek için 1974 yılında TUSAŞ Havacılık ve Uzay Sanayii A.Ş. (TAI), Türk-ABD ortak yatırım şirketi kurulmuştur. Bu şirket 25 sene boyunca faaliyet gösterme hedefiyle kurulmuştur. 2000’li yıllara gelindiğinde ise bu şirketin yabancılara ait hisseleri Türkler tarafından satın alınmış, TAI ve TUSAŞ birleşerek, Türk Havacılık ve Uzay Sanayii A.Ş. (TUSAŞ) çatısı altında faaliyet göstermeye başlamıştır ([www.tai.com.tr](http://www.tai.com.tr)). TUSAŞ’ın ilk kuruluşunda ciddi ilerlemeler ortaya konmuş olmasa da, bugün halen varlığını sürdürmesi ve Türk havacılığı için çok önemli bir konumda bulunması, otuz yıl önceki çalışmaların uzun vadede sağladığı faydayı ortaya koymaktadır. (Yalçın, 2010: 206-207).

1983 yılında yürürlüğe giren 2920 sayılı Sivil Havacılık Kanunu aracılığıyla Türk sivil havacılık faaliyetleri ivme kazanmış ve bu sayede önemli gelişmelere bir kapı aralanmıştır. Kanunun çıkarılması sonrasında havayolu trafiği önemli ölçüde artmış, yeni havayolu şirketleri ve havaalanları açılmış, havacılık faaliyetleri genel anlamda gelişim göstermiş ve havacılığa dair eğitim kurumları açılmıştır. Dünyadaki gelişmelere bağlı olarak Türkiye’de de 1980’lerin ikinci yarısından itibaren havacılık sektörü hızla büyüme göstermiştir (Oktal ve Gerede, 2002: 103). 1980’lerde havacılık alanında görülen ciddi değişimlerden biri 1987’de Türk Hava Kuvvetleri

Güçlendirme Vakfı'nın, çeşitli kuvvet komutanlıklarıyla birleştirilerek Türk Silahlı Kuvvetleri Güçlendirme Vakfı adı altında tek bir vakıfta toplanması olmuştur (Yalçın, 2010: 206-207).

Ulaştırma Bakanlığı'na bağlı olarak 1954'te kurulan Sivil Havacılık Dairesi Başkanlığı, 1987 yılında Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü (SHGM) olarak değişmiştir. SGHM, sivil havacılığa dair tüm sistemin denetim ve organizasyonu, hava faaliyetlerine ruhsat verilmesi ve havacılıkla alakalı diğer kurumlar arasındaki iletişim ve koordinasyonun sağlanmasıyla görevli bir merkez kurum konumundadır (thk-ucak.com). 19 Kasım 1986'da Genel Kurmay Başkanlığı ile Ulaştırma Bakanlığı arasında imzalanan protokol neticesinde askerî havaalanlarının sivil havayoluna da açılması kararlaştırılmıştır. Bu karar konvansiyonel havaalanı inşa edilmesinden ziyade mevcut alanların niteliklerinin arttırılmasına yönelik adımlardan biridir. Tablo 2'de 1987-1991 yılları arasında sivil ulaşım açılmış olan 22 havalimanının bilgileri verilmiştir (Korul ve Küçükönel, 2003: 25-26). Buradan anlaşılacağı üzere Türkiye'de ilk olarak askerî düzeyde gelişen havalimanı yapılanması, sivil havayoluna da açılarak ülke genelinde havayolu ulaşımının teşvik edilmesi sağlanmıştır.

**Tablo 2: Sivil Ulaşım Açılan Askerî Meydanlar**

| İl Adı     | Havaalanı Adı | Mülkiyeti       | Özel Protokol Tarihi |
|------------|---------------|-----------------|----------------------|
| Afyon      | Afyon         | Hava Kuv. Komt. | 15.10.1987           |
| Amasya     | Merzifon      | Hava Kuv. Komt. | 15.02.1988           |
| Balıkesir  | Balıkesir     | Hava Kuv. Komt. | 16.10.1987           |
| Bursa      | Bursa         | Hava Kuv. Komt. | 30.11.1988           |
| Bursa      | Yenişehir     | Hava Kuv. Komt. | 08.12.1988           |
| Batman     | Batman        | Hava Kuv. Komt. | 17.02.1988           |
| Çanakkale  | Çanakkale     | Hava Kuv. Komt. | 15.01.1991           |
| Çanakkale  | Gökçeada      | Hava Kuv. Komt. | 26.04.1991           |
| Denizli    | Çardak        | Hava Kuv. Komt. | 11.02.1991           |
| Diyarbakır | Diyarbakır    | Hava Kuv. Komt. | 27.10.1987           |
| Erzincan   | Erzincan      | Hava Kuv. Komt. | 07.07.1988           |
| Erzurum    | Erzurum       | Hava Kuv. Komt. | 14.10.1987           |
| İstanbul   | Yalova        | Hava Kuv. Komt. | 29.12.1988           |
| İstanbul   | Samandra      | Hava Kuv. Komt. | 21.02.1989           |
| Kayseri    | Erkilet       | Hava Kuv. Komt. | 15.12.1987           |
| Kocaeli    | Topel         | Deniz Kuv.Komt. | 25.01.1989           |
| Konya      | Konya         | Hava Kuv. Komt. | 16.10.1987           |
| Malatya    | Erhaç         | Hava Kuv. Komt. | 26.10.1987           |
| Manisa     | Akhisar       | Hava Kuv. Komt. | 11.03.1988           |
| Muş        | Muş           | Hava Kuv. Komt. | 26.02.1987           |
| Sivas      | Sivas         | Hava Kuv. Komt. | 25.11.1987           |
| Tekirdağ   | Çorlu         | Hava Kuv. Komt. | 07.09.1989           |

1990'ın ilk aylarında gelişimini devam ettiren havayolu sektörü, Ağustos ayında ortaya çıkan Körfez Krizi ve devamında gelen sıcak savaştan olumsuz etkilenmiştir. Savaş, genel işgücünde sigorta primlerinin artmasını, uçuş seferlerinin ve rezervasyonlarının iptal edilmesini beraberinde getirmiştir. 1991 yılında bu sebeplerle havayolu sektöründe gerileme görülmüş; ancak 1992'de 1997'ye kadar varlığını devam ettiren bir canlanma gerçekleşmiştir. 1998'de bazı ülkelerde görülen ekonomik krizin havayolu sektörüne etkisiyle yine bir durgunluk dönemi yaşanmış ve şirketlerde kısıtlamalara gidilmiştir. 2000'lerin başında toparlanma sürecine giren Türk havacılığı, Türkiye'de çıkan 2001 krizi ve ABD'ye 2001 Eylülünde yapılan ikiz

kule saldırısıyla tekrar darboğaza girmiştir. Bu darboğaz havayolu şirketlerinin filo küçültme, işten çıkarma, bazı uçuş hatlarını iptal etme gibi eylemlerde bulunmasını tetiklemiştir (Korul ve Küçükönel, 2003: 26). 2003-2004'e kadar devam eden olumsuzluklar daha sonra bilişim teknolojilerinin ilerlemesi, hava saldırılarının daha kolay önlenmesi, havacılık alanında uluslararası kuruluşların gelişmesi gibi önlemler sayesinde bertaraf edilmiş ve geçmişe nazaran krizlerden daha az etkilenen bir havacılık endüstrisi meydana gelmiştir.

## 1.2. HAVACILIK TÜRLERİ

Havacılığın farklı alanlarda bölgesel ve sektörel değişimlere göre çeşitli isimlendirmeleri mevcuttur. Ancak havacılık türlerinde yapılan sınıflandırmalar arasında dünyanın her yerinde aynı olan tek ayırım askerî ve sivil havacılık ayırımıdır. Diğer bir ifadeyle havacılık biliminde temel yapı taşlarını oluşturan havacılık türleri askerî ve sivil havacılıktır. Bunların dışında tür olarak belirtilecek tüm havacılık çeşitleri ya askerî ya da sivil havacılığın kapsamına girecektir.<sup>5</sup>

### 1.2.1. Askerî Havacılık

Askerî havacılık en basit tanımıyla havacılığın askerî amaçla kullanılmasıyla ortaya çıkmaktadır. Havacılığın tarihçesinde de bahsedildiği üzere modern anlamda uçakların keşfinden çok kısa bir süre sonra meydana gelen Birinci Dünya Savaşı, havacılık biliminin çok hızlı bir şekilde gelişmesini sağlamıştır. Askerî anlamda havacılık, savunma ve saldırı ile ilgili tüm kavramları içine alan bir tanımdır. Savunma ve saldırı çerçevesinde; tehditleri belirleyip durdurma, kara ve deniz güçlerine bu tehditler karşısında destek sağlama ve sahip olduğunuz gücü gösterme gibi fiiller bulunmaktadır.<sup>6</sup>

Askerî havacılığın içerdiği faaliyetler üç alt başlığa ayrılabilir. Askerî güçler tarafından beklenmedik saldırılar düzenlenmesi, havadan keşiflerin gerçekleştirilmesi, savaş esnasında malzeme ve yakıt takviyesinin yapılması gibi

---

<sup>5</sup> Askerî ve sivil havacılık dışında isim olarak farklı havacılık türleri mevcuttur fakat bunlarla ilgili kesin bir sınıflandırma yapılmamıştır. Bu nedenle bahsi geçen türler askerî ve sivil havacılık başlıkları içerisinde açıklanarak değerlendirilmiştir. Değerlendirmelerde faydalanan kaynak ve havacılık türlerine ilişkin ayrıntılı bilgi için bkz: <http://www.yardimcikaynaklar.com/havacilik-cesitleri/>

<sup>6</sup> Türkçe kaynaklarda spesifik olarak askerî havacılığı ele alan bir çalışma bulmak zordur. Ancak bu havacılık biçiminin genel anlamda havacılık içerisinde bir kulvar, bir çeşit olduğu, çeşitli yabancı makale ve kaynaklardan görülebilir. Örneğin bkz: Military Aviation Academy (MAA), "Military Aviation Studies", Foundation Degree & Bsc Programme, The Open University, Milton Keynes United Kingdom.

eylemler taktik havacılık olarak adlandırılabilir. Taktik havacılıkta genellikle kitle itibarıyla küçük uçak ve helikopterler tercih edilmektedir. Taktik hava araçları yere yakın uçmakta ve radarlara girmekten kaçınmaktadır. Taktik havacılığın saldırıyla entegre olmuş haline ise stratejik havacılık denmektedir. Stratejik havacılık, hava araçlarının keşif ve uzaktan bombalama işlemlerini kapsamaktadır. Tahmin edilmesi zor yörüngeleri izleyen uçaklar, daha az vurulabilecek fakat daha fazla tehdit uyandıracak bir konumdadırlar. Havacılığın bahsedilen iki türünden çok daha geniş bir alanı kapsayan ve farklı bir ordu gücünün de bir parçasını teşkil eden askerî havacılık türü deniz havacılığıdır. Bu havacılık türünde en önemli görev deniz ordusuna sağlanan hava desteğidir. Sözü edilen desteğin en belirgin biçimi de düşman güçlerin denizaltı araçlarının tespit edilmesi ve yok edilmesidir. Bir orduda deniz havacılığından söz edilebilmesi için uçak gemilerinin bulunması gerekmektedir. Uçak gemilerinde kullanılan uçakların sahip olması gereken özelliklerin başında yakıt ikmali yapmaksızın uzun yol kat edebilmeleri gelmektedir.

Türkiye’de askerî havacılık türleri olarak belirlenmiş bir sınıflandırma bulunmamaktadır. Yukarıda yapılan sınıflandırma farklı şekilde de yapılabilir. Ancak bahsedildiği üzere askerî havacılığın içerisinde bir sınıflandırma yapılacaksa en büyük dilim deniz havacılığına düşecektir. Deniz havacılığı günümüzde çok kritik ve vazgeçilemez bir öneme sahiptir (MAA: 5-9).

### **1.2.2. Sivil Havacılık**

Havacılık alanında askerî olamayan tüm havacılık eylemleri sivil havacılığın kapsamına girmektedir. Bilindiği üzere ilk hava araçlarının üretilmesi sivil halk tarafından gerçekleştirilmiş ve geliştirilmesi de sivil yaşam çerçevesinde olmuştur. Havacılıkla ilgili ordu dışındaki tüm alanları kapsayan sivil havacılığın ticarî ve kişisel yönleri bulunmaktadır. Ticarî olarak kargo ve yolcu taşımacılığı olarak değerlendirilebilir. Bununla birlikte çeşitli uçuş kuruluşları vasıtasıyla amatör olarak hava aracı kullanmak kişisel havacılık olarak değerlendirilebilir. Amatör havacılık faaliyetlerini ne olduğu veya ne olmadığı Resmî Gazete’de (RG) yayımlanan bir yönetmelikle belirtilmiştir. Söz konusu havacılık faaliyetlerinin kapsamı ve sınırlılıkları bu yönetmelikte yer almaktadır (RG, 2016).

Sivil havacılıkta amatörce yapılan kişisel havacılık dışında iki farklı alandan daha söz edilebilir. Bunlardan ilki iş dünyasının faydalandığı havacılık iken, diğeri ise çalışma alanlarında kullanılan havacılıktır. İş dünyası havacılığı, kişisel havacılık

olarak belirtilen havacılık faaliyetlerinin daha pahalı ve zor ulaşılabilir olan maliyetli bölümünü kapsamaktadır. Bu kapsamda iş dünyasında yer alan özel şirketlerin üst düzey yöneticileri türbo-propulsör, pilotaj sistemleri, otomatik yönetme sistemleri gibi havacılık alanına münhasır araç ve hizmetleri kullanmaktadırlar.<sup>7</sup>

Çalışma alanları havacılığında kasıt ticari veya hizmetsel faaliyetler içerisinde havacılığa başvurulması zorunlu durumlara işaret etmektedir. Bu havacılık türü, daha çok tarımsal alanlarda rastlanan ilaç uygulama işlemleri sırasında başvuru alan havacılık faaliyetleridir. Bu faaliyetler dâhilinde uçakla böceklerden kurtulmak veya ürünleri ilaçlamak maksadıyla ziraî mücadeleler verilmektedir (Deligönül ve Bozdoğan, 2001: 55-56). Fakat bu tür, sadece tarım alanlarıyla kısıtlı değildir. Tarımsal faaliyetlere nazaran daha seyrek olarak havacılığa başvuran diğer alanlar da mevcuttur. Örneğin haritacılık sektöründe çekilen ortofoto planlar için havadan fotoğrafçılık elzem bir yöntemdir. Denizcilerin balık sürülerini saptamak için hava araçlarına başvurusu da bu çerçevede değerlendirilmektedir. Reklam sektörünün havacılık faaliyetleri ve ambulans uçak ve helikopterler de havacılığın çalışma alanlarında görülen türü kapsamına girmektedir.

Türkiye’de sivil havacılıkla ilgili genel hükümler 2920 sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu’nda yer almaktadır (RG, 1983).

### **1.3. HAVACILIK KURULUŞLARI**

Genel olarak son yarım yüzyılda yükselen bir ivme gösteren havacılık sektörü, gerek dünya genelinde uluslararası organizasyonların gerekse ülkelerin kendi bünyesindeki ulusal kurumların varlığıyla çok daha etkin ve güçlü bir seviyeye ulaşmıştır. Dünyadaki havacılık kuruluşlarının tarihi 1950’lerden öncesine kadar uzanmaktadır. Örneğin en önemli uluslararası örgütlerden biri olan Uluslararası Hava Taşımacılığı Birliği (IATA) 1945’te kurulmuştur. Benzer şekilde Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatı (ICAO) 1947’de, Avrupa Sivil Havacılık Organizasyonu (ECAC) 1955’te faaliyet göstermeye başlamıştır. Bu kuruluşların dünya sivil havacılık sektörüne çok büyük etkileri olmuştur.

Türkiye’de de ulusal düzeyde hizmet veren havacılık kuruluşları yer almaktadır. Bunların en önemli üç tanesi Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü, Türk

---

<sup>7</sup> Resmî internet sayfasında iş dünyası havacılığına dair araç ve hizmet üretimi yaptığını belirten firma için bkz: <http://www.arkasair.com.tr/hakkimizda.html>; ayrıca iş dünyası havacılığının farklı bir sektör haline geldiğine dair haber için bkz: <http://www.airporthaber.com/celebi-haberleri/is-dunyasi-havaciligi-fuarda-bulustu.html>.

Hava Kurumu ve Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü'dür. Çalışmanın bu aşamasında dünyadaki ve Türkiye'deki havacılık kuruluşları incelenecek, bu kuruluşların sektöre etkisi değerlendirilmeye çalışılacaktır.

### **1.3.1. Dünyadaki Uluslararası Havayolu Kuruluşları**

Dünyadaki en dinamik ve en hızlı değişen sektörlerden biri olan uluslararası hava taşımacılığı bu dinamikliğini ve hızlı değişimini yönetebilmek için çatı kuruluşlara ihtiyaç duymuştur. Bu bağlamda (ICAO) 1947'te kurulan Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatı'na üye ülke sayısı 190'dır. Bu teşkilat, Şikago Konvansiyonu neticesinde Birleşmiş Milletlerin bir alt birimi olarak kurulmuştur. Temel işlevi havacılık faaliyetlerinde emniyetin ve güvenliğin sağlanması için gerekli tedbirleri almak, bu kapsamda düzenlemeler tasarlamak ve düzenlemelerin uyumlarını denetlemektir. Son yıllarda daha ilgili bir konuma gelmiş olmasına rağmen ekonomik düzenlemeler ICAO'nun görev kapsamına girmemektedir (Gerede, 2015: 54).

IATA, (1945) Türkçe ismiyle Uluslararası Hava Taşımacılığı Birliği, 115 ülkeden 230 havayolu şirketini bünyesinde barındırmaktadır. IATA, havayolu işletmelerinin Şikago Konvansiyonundan sonra bir araya gelerek kurdukları bir çeşit üretici birliğidir. IATA, fiyat tarifelerinin belirlenmesinde uzunca bir süre önemli rol oynamıştır. IATA'nın temel görevi havayolu sektörüne hizmet, önderlik ve temsilcilik yapmaktır. Günümüzde bu rolün etkisi azalarak devam etmektedir (Gerede, 2015: 54; Gerede, 2011: 31). IATA üyesi olan havayolu şirketlerinin uçuşları, tüm dünyadaki toplam tarifeli hava trafiğinin % 98'ini oluşturmaktadır.

ACI, Türkçe ismiyle Uluslararası Havaalanları Konseyi 1991 yılında kurulmuştur. Fakat bu tarihten önce Uluslararası Havalimanı İşletmecileri Konseyi (AOCI), Uluslararası Sivil Havalimanları Birliği (ICAA) ve Batı Avrupa Hava Yolları Birliği (WEAA), 1970 yılı öncesinde gayri-resmi biçimde işbirliği yapmış ve işletme-çıkar ilişkisini güçlü bir şekilde kurmuştur ([www.aci.aero](http://www.aci.aero)). Bu işbirliği neticesinde 1970 yılında Havaalanı Birlikleri Koordinasyon Konseyi (AACC) kurulmuştur. Batı Avrupa Hava Yolları Birliği'nin 1985 yılı sonunda dağılmasıyla birlikte Havaalanı Birlikleri Koordinasyon Konseyi etkisini yitirmiştir ([www.uia.org](http://www.uia.org)).

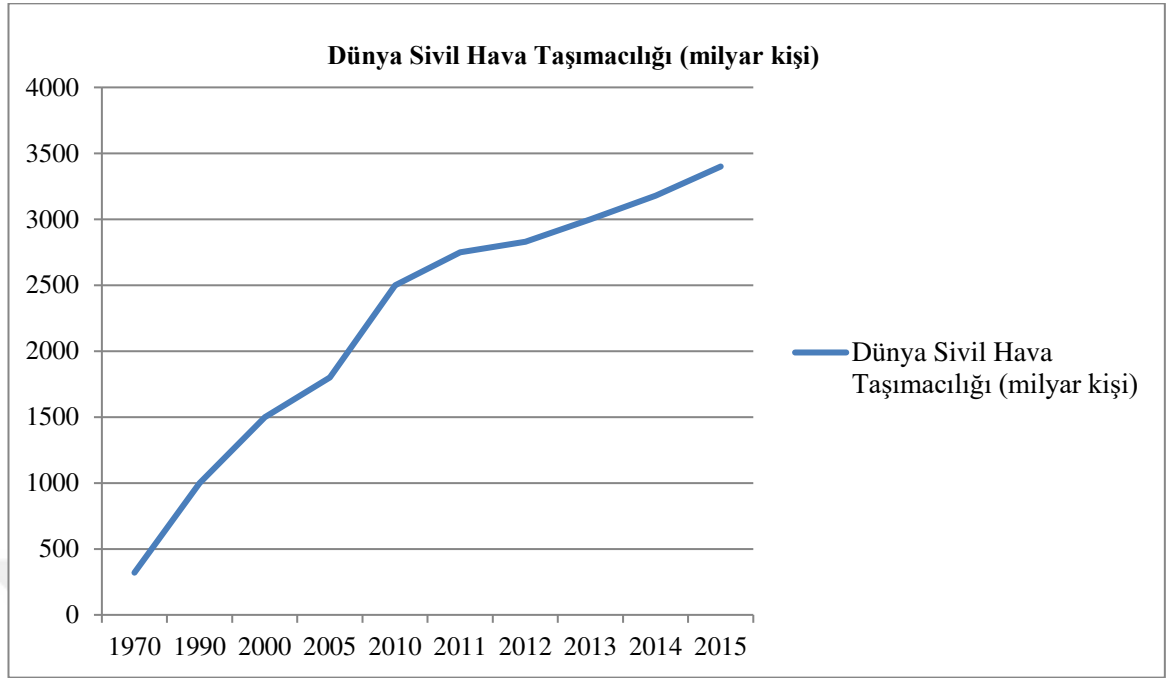
1991 yılında kurulan ve ilk faaliyetlerine başlayan Uluslararası Havaalanları Konseyi şu anda 179 ülkede 1.659 havalimanının üyesi olduğu bir kuruluştur.

Konseyin temel işlevleri arasında havaalanı kapasitesi, hava limanları çevre etkileşimi, havaalanı güvenliği, havaalanı ekonomisi, zemin taşıma, müşteri hizmetleri, yolcu konforu, sınır kontrolü ve trafik haklarının serbestleştirilmesi bulunmaktadır ([www.aci-europe.org](http://www.aci-europe.org)).

ECAC, 1955 yılında kurulmuş olan Avrupa Sivil Havacılık Konferansı'dır (Organizasyonu). Konferans, 2 Nisan 1956'da toplanmış ve 28 Avrupa ülkesi tarafından imzalanan anlaşma ile kemik yapısına kavuşmuştur. Günümüzde üye ülke sayısı 44 (Avrupa) olan Avrupa Sivil Havacılık Konferansı'nın (ECAC) kuruluşu, üyesi olan ülkelerin hava sahasındaki uçuş güvenliğinin artırılması, trafik akışının idare edilmesi ve geleceğe yönelik projeler üretilmesi gibi görevler üstlenilerek (ECAC, 2008) Brüksel Haren'de gerçekleşmiştir. ECAC, bir bakıma merkezi yönetim ünitesidir. Üye ülke ve havayollarına Avrupa hava sahasındaki trafiğe uyumu ve entegrasyonu sağlama, trafik akışının idaresini yerine getirme, bölgesel olarak hava trafik hizmetleri sağlama, ülkeler adına seyrüsefer ücretlerini toplama, eğitim faaliyetlerini yürütme, ar-ge faaliyetleri yürüterek tavsiyelerde bulunma gibi hizmetler sunmaktadır ([www.shgm.gov.tr](http://www.shgm.gov.tr)).

Grafik 1'de dünyada hava taşımacılığının seyri görülmektedir. 1970'lerde 500 milyon kişinin altında olan taşıma sayıları yıllar geçtikçe katlanarak artış göstermiştir. Yıllar itibari ile gelişen sektörde 1990'larda 1 milyar kişi olan yolcu taşıma sayısı 2000'li yıllarda 1,5 milyar kişi 2010'lu yıllarda 2,2 milyar kişi 2015'li yıllara gelindiğinde ise 3,5 milyar kişinin üzerine çıkmıştır. 2030'lu yılların projeksiyonunda en fazla kullanılacak taşımacılık sektörünün hava yolu olacağı düşünülmekte ve 2030'lu yıllarda yolcu taşıma sayısının 12-13 milyar tırmanacağı düşünülmektedir (UNCTAD,2016: 25).

**Grafik 1: Dünya’da Sivil Hava Taşımacılığı**



Kaynak: [www.knoema.com](http://www.knoema.com)

Grafik 1’de görüldüğü gibi devamlı pozitif ivmeli bir çizgide seyreden hava yolu taşımacılığının gelişmesindeki en büyük unsur küresel rekabetin her geçen gün biraz daha hissedilir olmasıdır. Tüketici davranışlardaki değişimlerden kaynaklı bir gereksinim olarak hava yolları dikkatleri çekmektedir. Tüketicilerdeki hizmete bir an evvel ulaşma isteği kalite ile birlikte ön plana çıkması hava yolu vasıtasıyla kargo ulaşımının gelişmesine netice verirken, coğrafi zorluklar veya hızlı hareket etme zorunluluğu da seyahat ya da iş amaçlı ulaştırma faaliyetlerinde havayolu taşımacılığını yükselen yıldız haline getirmiştir. Havayolu taşımacılığının en güvenli ve en hızlı yol olarak genel kabul görmesi insanların havayollarını tercih etmelerinde önemli bir faktör olmuştur (Batur, 2008: 48).

1960 yılında kurulan EUROCONTROL’e (Avrupa Hava Seyrüsefer Güvenliği Örgütü) 39 ülkenin üyeliği bulunmaktadır. Örgüt, Avrupa’daki tüm havacılık katılımcılarının çalışmalarını koordine ederek hava sahasındaki entegrasyonu sağlamak, üye ülkeler adına kullanıcı hava taşıyıcılarından seyrüsefer ücretlerini tahsil etmek, üye ülkeler adına proje, eğitim ve teknik malzeme hizmetlerini vermekle görevlidir (SHGM, 2010). Ayrıca üyesi olan ülkelerin katılımcılarının çalışmalarını düzenleyerek Pan-Avrupa Hava Trafik Yönetim (ATM) sistemini geliştirmeyi hedeflemektedir (mfa.gov.tr).

Havacılık Otoriteleri Birliği olan JAA, 1970 yılında Hollanda’da (Hoofddrop) kurulmuştur. JAA, ECAC’ın bir alt kuruluşu olup, hizmetleri de ECAC üyelerine açık olarak sunulmuştur (Oto, 2011: 75). Birincil amacı havacılık emniyetinin temin edilmesi olan JAA, 2003’den itibaren Avrupa Havacılık Güvenliği Kurumu olan EASA’ya geçişin sağlanmasında önemli rol üstlenmiştir. Günümüzde JAA’nın görevini EASA üstlenmiştir. EASA, güvenlik ve teknik anlamda üye ülkelere çeşitli destekler sağlamayı amaçlamakta, bu doğrultuda sertifikalandırma yapmakta ve dünya çapındaki üretim ve bakım faaliyetlerini inceleyerek onaylamaktadır (iguhavacilik.jimdo.com).

### 1.3.2. Türkiye’deki Havacılık Kuruluşları

Havacılığın Anadolu’daki gelişimi, dünyadaki gelişimle aynı düzlemde gerçekleşmiştir. Fakat çeşitli iç ve dış sebeplerden ötürü Türkiye, bu alanda öncü pozisyonda değildir. Genel havacılıkta olduğu gibi Türk sivil havacılığındaki ilerlemeler de dünyadaki gelişmeler doğrultusunda 1900’lerin başlarından başlamak üzere günümüze kadar gelmiştir. Türkiye’de havacılık, sivil kurum ve kuruluşların denetimindedir. Sivil Havacılık Kanunu’nun 32. Maddesine göre “*Askeri hava araçlarının ve paraşütçülerin katıldığı, yarış ve sair gösterilerde yetki, Genelkurmay Başkanlığına aittir. Ancak keyfiyet, uçuş güvenliğinin sağlanması maksadı ile Ulaştırma Bakanlığı’na bildirilir.*” Dolayısıyla bakanlık izni veya haberi olmadan hava faaliyeti gerçekleştirilmesi uygun görülmemektedir.

Ülkemizde sivil havacılık faaliyetlerinin yürütülmesini koordine eden çeşitli kurum ve kuruluşlar vardır. Bunların en önemlisi T.C. Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı’na bağlı olarak hareket eden Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü’dür (SHGM). SHGM’nin kuruluş sebebi, dünyadaki havacılık gelişmelerin daha sistemli şekilde takip edilmesi ve bu konudaki teknolojik ilerlemelerin Türkiye’de de uygulanabilmesidir. Bu amaçla 1954 yılında Ulaştırma Bakanlığı bünyesinde Sivil Havacılık Daire Başkanlığı (SHDB) kurulmuştur. 1987 yılında SHDB, teşkilat yapısında da değişiklikler yapılarak Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü ismini almıştır. 1987’den 2005 yılına kadar Ulaştırma Bakanlığı’nın ana hizmet birimi olarak görev yapan SHGM, 18 Kasım 2005 tarihli 5431 sayılı Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun neticesinde finansal olarak özerk bir yapıya kavuşmuş ve şu anki halini almıştır (shgm.gov.tr).

Türk havacılık tarihinden SHGM'den sonra en etkili ve ondan daha eski bir geçmişe sahip olan bir kurum, Türk Hava Kurumu'dur (THK). Daha önce de bahsedildiği üzere THK, 1925 yılında kurulan Türk Tayyare Cemiyeti'nin 1935 yılından sonraki ismidir. THK, devlet kurumu statüsünde değildir. THK resmî internet sayfasında kurum şöyle tanımlanmaktadır: *“THK kamu yararına faaliyet gösteren güçlü, güvenilir ve köklü bir dernek olmanın bilinci ile ülkesi ve tüm paydaşlarının menfaatini birlikte gözeterek modern ve şeffaf yönetim ilkelerini benimsemiş yönetim anlayışı ile hedef ve stratejilerini şekillendirmektedir.”* Dolayısıyla THK bir dernek yapılanmasıdır. THK; Ücretsiz amatör ve sportif havacılık kursları ve pilotaj eğitimi vermekte; havadan yangın söndürme, hava ambulans, hava taksi hizmetleri sunmakta; uçak (çeşitli hava araçları) imalatı, uçak bakımı ve modernizasyonu yapmaktadır. Bunlarla birlikte THK, Eylül 2010'da başvurusunu yaptığı üniversite kurma girişimine 2011 Şubat'ında olumlu cevap alarak 2011-2012 eğitim öğretim yılından başlamak üzere THK Üniversitesi'ni kurmuştur. Burada havacılık ve uzay bilimleri üzerine akademik eğitim verilmektedir. THK, havacılık üzerine sahip olduğu alt yapı ile THK Üniversitesi'ndeki akademik yapının bütünleştirilmesi ve yeni projeler üretilmesini hedeflemektedir (Güleren ve Sülumbaz, 2013: 60).

SHGM'ye benzer olarak TC Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı'na bağlı olarak faaliyet gösteren Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü (DHMİ), 1933 yılından itibaren çeşitli isim ve statülerde Türk sivil havacılığına hizmet vermiştir. 1984 yılında çıkarılan 233 sayılı Kamu İktisadi Teşebbüsleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararname'yle birlikte, tüzel kişiliğe sahip bir kamu iktisadi teşebbüsü (KİT) olarak çalışmalarına devam etmektedir. DHMİ'nin temel görevi Türkiye'deki havalimanlarının işletilmesi, hava trafiğinin düzenlenmesi ve kontrol edilmesidir. Bu çerçevede DHMİ, sivil havacılık faaliyetlerini kapsayan hava yolu taşımacılığı, havalimanının işletilmesi, meydan yer hizmetlerinin görülmesi, hava trafik kontrolünün ifa edilmesi, seyrüsefer sistemlerinin kurulması ve işletilmesi vb. görev ve hizmetlerin yerine getirilmesinden sorumludur. DHMİ, finansal açıdan özerk ve sorumluluk alanı sermayesiyle sınırlı bir kuruluştur. Türk sivil havacılığında SHGM ve THK kadar önemli bir yere sahip olan DHMİ, Yeşilköy'de Nuri Demirağ'ın yaptırdığı havalimanında ilk sivil uçuşun başlamasıyla (1933) faaliyetlerine başlamıştır ve günümüzde de faal olarak devam etmektedir.

Sivil havacılığın en önemli kuruluşlarından biri sayılabilecek bir diğer kuruluşsa Türkiye Sivil Havacılık Sendikası'dır (Hava-İş). Her ne kadar vakıf, dernek ve sendikalar genel bir isimle sivil toplum kuruluşu (STK) olarak tek bir çatı altında telaffuz edilse de Hava-İş; kuruluşu, gelişimi ve yapısı itibarıyla THK'dan farklıdır. Aslında lokal olarak değerlendirildiğinde Hava-İş'in diğer STK'lardan bir farkı yoktur. Fakat THK'nın Atatürk'ün önerisi neticesinde kurulmuş olması ve o dönemde vatandaşların bağışları sayesinde gelişmesi, onu genel STK yapılanmasından farklı kılmaktadır. Zira toplumun büyük bir kesimi tarafından bilinen ve tanınan THK'ya kıyasla Hava-İş'in popülaritesinin zayıflığı aşikârdır. Hava-İş Haziran 1962'de kurulmuş ve günümüzde de aktif olarak faaliyet gösteren bir sendikadır. Sendika 28 kurumla anlaşmalı olarak çalışmakta, ilki 2016 diğeri 2017 Ocak'ta çıkan yıllık ücretsiz dergiler çıkarmaktadır (havais.org.tr). Havacılık alanında çalışan personellere hizmet vermeyi amaçlayan Hava-İş, Türk sivil havacılığı bakımından olumlu ve gerekli bir örgütlenmedir.

Günümüzde Türkiye'deki tüm sivil havacılık faaliyetlerinin temel yasal dayanağı, 2920 Sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu'dur. Bu kanunla birlikte sivil havacılığa dair çeşitli hükümlerin yer aldığı ve söz konusu kanun kapsamında yayımlanmış olan İdari ve Teknik Yönetmelikler ve Havacılık Talimatları ve amatör sivil sporcuları kapsayan Amatör Havacılık Faaliyetleri Yönetmeliği de diğer yasal belgelerdir. Türkiye'de sivil havacılık mezkûr belgeler etrafında şekillenmekte ve optimum hareket alanları bu yasalarda belirtilen sınırlarla belirlenmektedir.

Türkiye'de THY haricinde havayolu şirketlerinin varlık göstermesi 1989'da başlamış ve 2008'de kurulan iki şirkete kadar uzanmıştır. Türkiye'nin ilk özel havayolu şirketi ve THY'den sonra kurulan ilk şirket olma unvanına sahip SunExpress, THY ve Almanya'daki Lufthansa şirketlerinin eşit ortaklığı ile 1989 yılında kurulmuştur. 2001 yılında hizmete giren Antalya-Frankfurt uçuşu, SunExpress'in Türkiye'den yurtdışına tarifeli sefer düzenleyen ilk havayolu şirketi unvanını almasını sağlamıştır. Mart 2006'da İzmir'de 2. merkezini açan şirket aynı zamanda, 2010 yılında Anadolu şehirlerinden Almanya'nın önemli havalimanlarına ilk kez tarifeli uçuşları başlatan firma olmuştur. 2011'de Almanya'da "SunExpress Deutschland" ismiyle bir kardeş kuruluş açmış, buradan diğer ülkelere turistik seferler düzenlemiştir (sunexpress.com). Filosunda 69 uçak bulunan SunExpress, 2016 yılı sonu itibarıyla 15'i yurt içi ve 70'i yurt dışı olmak üzere toplam 85 noktaya tarifeli ve "charter" seferler düzenlemektedir. SunExpress Deutschland firması ise

yine 2016 yılı sonu itibarıyla Almanya’da 12, Almanya dışında 29 nokta olmak üzere, toplam 41 havalimanına yolcu taşıma hizmeti vermektedir (THY, 2016: 7).

Türkiye’nin THY’den sonra ikinci büyük havayolu oluşumu olan Pegasus firması, 1990 yılında İstanbul’da kurulmuştur. 2005 yılında el değiştiren firma, o yılın Kasım ayı itibarıyla düşük maliyetli havayolu taşıyıcısı olarak tarifeli iç hat seferlerine başlamıştır ve Türkiye’de faaliyet gösteren dördüncü tarifeli havayolu olmuştur. Pegasus toplamda 78 uçaklık bir filoya sahiptir. Bu uçakların 66’sı doğrudan Pegasus Hava Yolları A.Ş. adına, 8’i İz Air-İzmir Havayolları A.Ş adına ve 3’ü de Air Manas LLC. Co. adına hava operasyonlarına katılmaktadır. Firma ulusal çapta 32, uluslararası çapta 68 olmak üzere toplamda 40 ülke genelinde 100 farklı noktaya tarifeli seferler düzenlemektedir (flypgs.com). Pegasus Hava Yolları Avrupa genelinde 2011, 2012 ve 2013 yılında koltuk kapasitesi bakımından tarifeli uçuş gerçekleştiren en büyük 25 hava yolu arasında ”Avrupa’nın En Hızlı Büyüyen Havayolu” unvanını almıştır.

Türkiye’nin özel şirket olarak üçüncü, genel anlamda ise dördüncü kurulan havayolu firması Onur Air’dir. Atatürk Havalimanı (İstanbul) merkezli ve düşük maliyetli taşımacılık hizmeti veren şirketin kuruluşu Nisan 1992’de gerçekleşmiştir. Türkiye’de iç hat havayolu taşımacılığında özel sektöre ruhsat verilmesinin ardından iç hatlarda uçuşlara başlayan ilk özel havayolu firması Onur Air’dir (2003). Firma; gelişimini, tüketicilerin düşük maliyetli hava taşımacılığına duydukları ilgi ve tarifeli/tarifesiz uçuşlar düzenlenebilen yeni üslerin açılması aracılığıyla sürdürmüştür. Onur Air’in 22 uçaklık filosu iç hatlarda 14 noktaya uçuş gerçekleştirirken, dış hatlarda (tarifeli ve tarifesiz) toplam 25 ülkede 120 noktaya ulaşmaktadır. Firma, kurulduğu 1992 yılından bugüne kadar 90 milyonun üzerinde yolcu taşımıştır (onurair.com).

1980’lerin sonu ve 1990’ların başında çeşitli teşviklerle desteklenen havayolu sektörü, varlığını halen sürdüren ve ikisi Türkiye’de önemli rakamlara ulaşan üç havayolu firmasının kurulmasını netice vermiştir. 2000’lere gelindiğinde ise havayolu dünyası için sorunlu olarak adlandırılabilen 2001 yılında Atlas Global şirketinin kurulduğu görülecektir. Mart 2001 tarihinde kurulmuş olan (AtlasJet) ve Haziran 2001’de de ilk uçuşunu gerçekleştiren firma ilk kurulduğu dönemde 2 uçak ile hava operasyonlarına başlamıştır. Ancak şu anda Atlas Global 25 uçaklık bir filoya ve Orta Doğu, Avrupa ve Asya’yı kapsayan geniş bir çevreye hitap eden tarifeli uçuş ağına sahiptir (atlasglb.com).

Gelişen havacılık faaliyetleri karşısında fiyat politikasında kritik değişimler yapmayı tercih etmeyen THY, Türkiye’de düşük ücretli faaliyet gösteren havayolu şirketleriyle rekabet edebilmek için 2008’de alt firması olarak kurulan AnadoluJet’le boy göstermiştir. AnadoluJet, THY’nin alt markası olarak alternatif bir şirket oluşturmak ve rekabeti arttırmak amacıyla kurulmuştur (Darke, 2014: 81). Büyüklük bakımından SunExpress’den sonra gelir, ucuz fiyat politikasıyla diğer şirketlere alternatif sağlaması ve rekabeti arttırması havayolu ulaşımının gelişmesi açısından önemlidir. Zira AnadoluJet’in kurulduğu dönemlerde Pegasus şirketi THY’yi fiyat rekabeti açısından tehdit etmeye başlamıştır. Bu nedenle THY kendi fiyatlarında indirim gitmek ve mevcut konumunu kaybetmek yerine alternatif bir alt firma oluşturmayı seçmiştir. AnadoluJet’in ortaya çıkışındaki önemli etkenlerden biri de budur. Aynı zamanda AnadoluJet Türkiye’nin ilk bağlı düşük maliyetli havayolu (BDMH) şirketidir (Taşçı ve Yalçınkaya, 2015: 177-178). İlk olarak 4 uçakla hava operasyonlarına başlayan AnadoluJet, şu anda 34 uçaklık bir filoyla hizmet vermektedir. 2016 yılı sonu itibarıyla 41 noktaya uçuş gerçekleştiren firma, yine aynı dönem itibarıyla % 82,2 doluluk oranına ulaşmıştır (THY, 2016: 17). AnadoluJet, uçuş seferlerine başladığı dönemden itibaren 2016 dâhil olmak üzere toplam 8 senede 58 milyon yolcu taşımıştır. Firma, THY’ye bağlı olarak faaliyet gösteren düşük maliyetli havayolu iş modeline benzeyen bir modelini örnek almaktadır (Kuyucak ve Şengür, 2012:5).

Kuruluş tarihi 2008 olsa da 7 Mayıs 2010’da uçuş operasyonlarına başlayan Borajet, Türkiye’nin büyük hava yolu firmaları arasında farklı bir yere sahiptir. Borajet’in bu farklılığı bölgesel havayolu sisteminin Türkiye’deki ilk örneğini teşkil etmesinde yatmaktadır. Bu bağlamda firma Tokat, Çanakkale, Siirt gibi lokal bölgelere, yeni uçuş noktalarına hizmet sağlamaktadır. Bu hizmetlerin dış hatlar ve turizm odaklı bazı noktaları Mykonos, Rodos, Dole, Kıbrıs, Beyrut, Bodrum ve Edremit’tir. Fakat Borajet’in tek hizmeti ya da rekabet gücü bu değildir. Aynı zamanda firma büyükşehirlerin birçoğuna sefer düzenleyerek buralarda yaşayan vatandaşlar içinde artı bir seçenek sağlamaktadır. Borajet’in genel stratejisi alternatif hat sunmak ve bağlantılı uçuş hizmeti vermek olarak tarif edilebilir (borajet.com). Borajet’in filosu 2017 yılı sonu itibarıyla 13 uçaktan oluşmaktadır (fortuneturkey.com).<sup>8</sup>

---

<sup>8</sup> Bu çalışmanın gerçekleştirildiği döneme rastgelen 24.04.2017 tarihinde Borajet, uçuşlara ara verdiğine dair bir açıklama yapmıştır. Açıklamadaki ara verme gerekçesi uçaklarda bulunan arızaların

Tablo 3'te 2003 yılından itibaren Türkiye'deki havacılık sektörü ile ilgili büyüklükler verilmiştir. Sivil havacılık genel müdürlüğünün faaliyet raporunda da belirtildiği üzere hava yolu taşımacılığı sadece tarifeli seferlerle yolcu taşımacılığının çok ötesindedir.

**Tablo 3: Türkiye’de Havacılık Sektörü İle İlgili Büyüklükler**

| Havayolu Kuruluşlarının |                |                      |                         | Hava Aracı Sayıları |                    |       |                | Toplam | İş<br>Jeti |
|-------------------------|----------------|----------------------|-------------------------|---------------------|--------------------|-------|----------------|--------|------------|
|                         | Uçak<br>Sayısı | Koltuk<br>Kapasitesi | (kg)Kargo<br>Kapasitesi | Hava<br>Taksi       | Genel<br>Havacılık | Balon | Zirai<br>Mücd. |        |            |
| 2003                    | 162            | 27.599               | 302.737                 | 131                 | 162                | 34    | 137            | 626    | 32         |
| 2004                    | 202            | 34.403               | 471.7341                | 129                 | 173                | 36    | 130            | 670    | 3          |
| 2005                    | 240            | 39.903               | 649.562                 | 157                 | 181                | 36    | 123            | 737    | 38         |
| 2006                    | 259            | 42.335               | 873.539                 | 192                 | 189                | 43    | 127            | 810    | 40         |
| 2007                    | 250            | 40.185               | 962.539                 | 243                 | 192                | 44    | 78             | 807    | 500        |
| 2008                    | 270            | 43.524               | 1.093.096               | 245                 | 196                | 57    | 63             | 831    | 55         |
| 2009                    | 297            | 47.972               | 1.121.108               | 251                 | 213                | 67    | 60             | 888    | 68         |
| 2010                    | 349            | 56.638               | 1.118.933               | 253                 | 226                | 97    | 59             | 984    | 74         |
| 2011                    | 346            | 55.662               | 1.136.866               | 259                 | 241                | 108   | 69             | 1.023  | 75         |
| 2012                    | 370            | 65.208               | 1.264.513               | 267                 | 243                | 167   | 60             | 1.107  | 98         |
| 2013                    | 385            | 66.639               | 1.639.130               | 214                 | 283                | 203   | 58             | 1.143  | 106        |
| 2014                    | 422            | 76.297               | 1.349.875               | 212                 | 322                | 213   | 62             | 1.231  | 111        |
| 2015                    | 489            | 90.259               | 1.759.600               | 219                 | 336                | 241   | 62             | 1.347  | 114        |
| 2016                    | 540            | 100.365              | 1.821.600               | 231                 | 349                | 237   | 62             | 1.417  | 114        |

**Kaynak:** Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü, 2016 Faaliyet Raporu.

Ayrıca havacılık sektörüyle ilgili balon, iş jeti ve uçak sayısındaki artışın diğer hava araçlarına nazaran çok daha fazla olduğu söylenebilir. Özellikle zirai mücadele araçlarının sayısının 2003'te 137 iken 2016'da 62'ye düşmesi, %100'den fazla bir düşüş olduğunu göstermekte ve havacılık açısından bu alanın diğerlerine nazaran geri planda kaldığını ispatlamaktadır. Çalışmada bu verilerden daha çok yolcu taşıma ve uçak artışına odaklanılacak ve bu bağlamda THY'nin Türkiye ekonomisindeki yeri değerlendirilmeye çalışılacaktır.

giderilmesi, filonun yenilenmesi ve Türkiye’de açılması planlanan 3. havalimanında hazır bir şekilde hizmet verebilecek duruma gelmesi olmuştur. Ayrıntılı bilgi için (Habertürk, “Borajet Uçuşlarına Ara Veriyor”, 24.04.2017).

Sivil hava taşımacılığında ülkelerin konumunu belirleyecek en belirgin parametrelerden biri dünya genelinde sivil taşımacılıkta edinilen pay göstergesidir. Tablo 4’te Türkiye’nin bu durumu ele alınmıştır.

**Tablo 4: Sivil Hava Taşımacılığında Taşınan Yolcu Sayısı Bakımından Türkiye’nin Dünyadaki Payı**

|             | Dünya         | Türkiye    | Türkiye'nin payı (%) |
|-------------|---------------|------------|----------------------|
| <b>1970</b> | 310.441.392   | 1.035.700  | 0,33                 |
| <b>1990</b> | 1.024.976.616 | 4.337.100  | 0,42                 |
| <b>2000</b> | 1.674.064.712 | 12.187.891 | 0,73                 |
| <b>2005</b> | 1.970.142.144 | 16.943.828 | 0,86                 |
| <b>2010</b> | 2.609.377.532 | 45.665.249 | 1,75                 |
| <b>2011</b> | 2.766.501.536 | 53.500.303 | 1,93                 |
| <b>2012</b> | 2.893.998.875 | 63.350.312 | 2,19                 |
| <b>2013</b> | 3.048.202.833 | 74.413.804 | 2,44                 |
| <b>2014</b> | 3.217.771.559 | 84.574.844 | 2,63                 |
| <b>2015</b> | 3.440.763.943 | 96.604.665 | 2,81                 |

**Kaynak:** <http://data.worldbank.org/data-catalog/world-development-indicators>

Tabloya göre 1970 yılında 1 milyon dolaylarında olan taşınan yolcu, yıllar içerisinde baş döndürücü bir hızla gelişmiş ve 2005’te 17 milyon civarına ulaşmıştır. Bu rakamdan on sene sonra ise Türkiye’de yolcu taşıma sayısı 100 milyona yaklaşmış ve 1970’te dünya pazarındaki payı % 0,33 olan Türkiye, 2015’te bu oranı % 2,81’e yükseltmeyi başarmıştır. Tablodaki verilerden anlaşılabacağı üzere yolcu tercihlerinde hava yolu taşımacılığı devamlı artan bir ivme ile gelişim göstermiştir.

SHGM’nin 2016 Faaliyet Raporu’nda yer alan bilgiye göre Türkiye’de on üç aktif havayolu şirketi bulunmaktadır. Bunlar; THY A.O., SunExpress (Güneş Ekspres) Havacılık A.Ş., Pegasus Hava Taşımacılık A.Ş., OnurAir Taşımacılık A.Ş., MNG Hava Yolları ve Taşımacılık A.Ş., AtlasGlobal (AtlasJet) Havacılık A.Ş.,

Freebird (Hürkuş) Havayolu Taşımacılık ve Ticaret A.Ş., ULS Havayolları Kargo Taşımacılık A.Ş., Turistik Hava Taşımacılık A.Ş., ACT Hava Yolları A.Ş., İHY İzmir Havayolları A.Ş., Tailwind Havayolları A.Ş. ve Borajet Havacılık Taşımacılık Uçak Bakım Onarım Ticaret A.Ş.’dir. Daha önce farklı tarihlerde açılmış fakat çeşitli nedenlerle Türk havacılık sektöründe tutunamamış firmalar da vardır. Çeşitli havacılık platformlarında geçmişteki faaliyetlerinden dolayı isimlerine rastlamak mümkün olan fakat şu anda hukukî ve ticarî bir varlığı bulunmayan havayolu şirketleri de vardır. Bunlar; Akdeniz Hava Yolları, Ankair, Bestair, Birgenair, Devlet Hava Yolları İşletmesi, FlyAir, Kıbrıs Türk Hava Yolları, Inter Airlines, İstanbul Havayolları, Orbit Express Havayolları, Saga Hava Yolları, Seabird Airlines, Sky Airlines ve Turkuaz Airlines’dır.

#### **1.4. THY’NİN TÜRK HAVACILIK KURULUŞLARI İÇERİSİNDEKİ YERİ VE ÖNEMİ**

Tam adıyla Türk Hava Yolları Anonim Ortaklığı, 20 Mayıs 1933 tarihinde 2186 sayılı Havayolları Devlet İşletme İdaresi Teşkilâtı Hakkındaki Kanun’la “Hava Yolları Devlet İşletmesi” ismiyle Ankara’da kurulmuştur. Hava Yolları Devlet İşletmesi ilk faaliyetlerini, Millî Savunma Bakanlığı’na bağlı olarak göstermeye başlamıştır. İşletme, 1935 yılında Bayındırlık Bakanlığı’na bağlanmış ve 1938 yılında Devlet Hava Yolları Umum Müdürlüğü ismini almıştır. Nihayet 1939 yılında Ulaştırma Bakanlığı’nın kurulması ile aynı yıl Müdürlük, Ulaştırma Bakanlığı’na bağlanmıştır. 1955 yılında gelindiğinde Müdürlük, 6623 sayılı Kanun çerçevesinde özel hukuk kuralları ile yönetilen bir şirket hüviyetine kavuşmuş ve ismi Türk Hava Yolları Anonim Ortaklığı olarak değiştirilmiştir. 9 Kasım 1984’te 18570 sayılı Resmî Gazete’de yayımlanan 223 sayılı Kanun Hükmünde Kararname’de THY, kamu iktisadî kuruluşu (KİK) olarak yer almıştır. Yine buna benzer şekilde 25 Eylül 1990 tarihinde THY için önemli bir karar alınmıştır. Bu tarihe ait 20464 sayılı Resmî Gazete’de bulunan Bakanlar Kurulu Kararı (90/822 sayılı) ile THY, özelleştirilecek KİK’ler sınıfına konulmuştur. Yüksek Planlama Kurulu’nun 30 Ekim 1990’da aldığı (90/18 sayılı) karar ile THY tarafından Ana Sözleşme kabul edilmiş ve 5 Kasım 1990’da Ticaret Sicili’ne tescil ettirilmiştir.

Yukarıda THY’nin kısa tarihçesi, özetlenmeye çalışılmıştır. Ancak bu tarihçe içerisinde saklanan çeşitli zorlukların aşılması, gelişimlerin hangi şartlarda olduğu, başarının yakalanması ve buna bağlı olarak önemli ödüller kazanılması gibi sosyal ve

kurumsal bir takım değerlerden bahsedilmemiştir. Bu bakımdan THY tarihinde önemli dönüm noktaları esas alınarak dönemsel değerlendirmelerden faydalanılarak yapılacak bir analiz, THY'nin kurumsal yapısının, dünya üzerindeki konumunun ve bu konumun ülke için sağladığı çıkarların anlaşılması bakımından önemlidir.

#### **1.4.1. Kuruluştan 1980'e Kadar Olan Dönem**

20 Mayıs 1933, Türk Hava Yolları'nın ilk hali olan Hava Yolları Devlet İşletmesi'nin kurulduğu tarihtir. Bu dönemde İşletme; yedi pilot, sekiz makinist, sekiz memur ve bir telsizciden oluşan 24 kişilik bir personel grubuyla havacılık çalışmalarına başlamıştır. Kurulduğu tarihte İşletme'nin ilk filosunda toplamda 28 yolcu kapasitesine sahip beş uçak bulunmaktadır. Bu uçaklar ilk yıllarda sadece Ankara ve Eskişehir arasında hareket etmiştir. İlk olarak Millî Savunma Bakanlığı'na bağlı olan İşletme, 1935 yılında o dönemdeki ismi Nafia Vekâleti olan Bayındırlık Bakanlığı bünyesinde hizmet vermeye devam etmiştir. 1936 yılında üç uçak daha alınmış, filodaki uçak sayısı sekize ve 1933'de 180 bin TL olan bütçe 1 milyon TL'ye yükselmiştir. 1938 yılında İşletme'nin ismi Devlet Hava Yolları Umum Müdürlüğü olmuş ve Müdürlük, Ulaştırma Bakanlığı kapsamında hizmet vermeye başlamıştır.

Zaman ilerledikçe teknoloji gelişmekte ve her geçen yıl uçakların yolcu kapasiteleri, güçleri, konforları, güvenlikleri vb. geliştirilmektedir. 1944'e gelindiğinde Alman Junkers firması, Junkers 52 modeliyle 17 kişi kapasiteli uçak üretmiştir. Müdürlük, bu uçaklardan beş adet alarak filosuna eklemiştir. Fakat 1945 yılı, Müdürlük bünyesinde bulunan uçak sayıları ve toplam koltuk kapasitesi bakımından en önemli dönemlerden biridir. Bu sene içerisinde satın alınan uçaklarla birlikte toplam uçak sayısı 52'ye çıkarken, toplam koltuk kapasitesi 845 olmuştur. Bu gelişim, o güne kadar üç şehirle (Ankara, Eskişehir, İstanbul) sınırlı olan uçak seferlerinin 19 şehre yayılmasını sağlamıştır. 1946 yılında THY'nin o dönemdeki hâli olan Devlet Hava Yolları Umum Müdürlüğü, Devlet Hava Yolları İşletmesi Genel Müdürlüğü olarak değişmiştir.

Müdürlüğün ilk yurtdışı seferi 1947'de Ankara-İstanbul-Atina hattı ile gerçekleştirilmiştir. Yurtdışı uçuşları 1951'de arttırılmış, Lefkoşa, Beyrut ve Kahire'ye yeni uçuş operasyonları başlatılmıştır. Yurtdışına düzenlenen seferlerin olumlu karşılanması, bu seferlerin arttırılmasını sağlamıştır. 1953'te hac seferleri düzenlenmeye başlanmıştır. Yine bu sene içerisinde Nuri Demirağ'ın uçuş sahası

olarak tesis ettiği Yeşilköy'deki alan tamamlanıp, Şikago Sözleşmesi (Konvansiyonu) olarak geçen Milletlerarası Sivil Havacılık Anlaşması'nda yapımı kararlaştırılan uluslararası havalimanı olarak sivil havacılık hizmetlerine açılmıştır.<sup>9</sup>

Devlet Hava Yolları Umum Müdürlüğü, 1955 yılında kurumun bugünkü ismi olan Türk Hava Yolları olarak isim değiştirmiştir.<sup>10</sup> THY, 1 Mart 1956'da yapı değiştirmiş ve Türk Hava Yolları Anonim Ortaklığı ismini alarak 60 milyon TL sermaye ile kurulmuştur. Yine aynı yıl THY, küresel ekonomik havacılık gelişmeleriyle eklemlenmek ve uluslararası standartlara kavuşmak amacıyla Uluslararası Hava Taşımacılığı Birliği'ne (International Air Transport Association-IATA) üye olmuştur.

1957'de anonim ortaklığı sonrasında yabancı sermayeye açılan THY, İngiliz şirketi olan British Overseas Airways Corporation'a (BOAC) % 6,5 hissesini satmıştır. Bunun ardından uluslararası havayolu haberleşme kuruluşu Airlines Worldwide Telecommunications and Information Services'e (SITA) üye olan THY filusunda, 1957 yılı itibarıyla ikisi kargo uçağı olmak üzere toplam 28 uçak bulunmaktadır. 1962'de uçak sayısı 34'e ve yolcu kapasitesi 1.120'ye yükselmiştir. Takip eden on yıl içerisinde yirmiye yakın yeni yurt dışı seferi açılmıştır. Bununla birlikte filodaki düşük kapasiteli uçaklar değiştirilerek filodaki uçak sayısı geçmişteki bazı dönemlere göre düşüş gösterse de, dönemin şartlarına göre gelişmenin objektif değerlendirmesi koltuk sayısı üzerinden yapılmalıdır. 1972'de 24 uçaklık filoda toplam yolcu kapasitesi 2.669'a ulaşmıştır.

1977 yılında BOAC şirketinin hissesini Maliye Bakanlığı'nın üstlenmesi neticesinde THY tekrardan tamamen millî bir kuruluş haline gelmiştir. 1978'de uçak sayısı 22'ye gerilemiş fakat koltuk kapasitesi 3.306'ya yükselmiştir (turkishairlines.com).<sup>11</sup>

#### **1.4.2. 1980-2003 Arası: Büyüme ve Uluslar arası Gelişme**

1970'li yıllar, dünya çapında jet uçakların geliştiğı ve modernize edildiğı dönemdir. Bu dönemde THY de küresel gelişmeleri yakından takip etmiş ve bu

---

<sup>9</sup> Sözü edilen Yeşilköy'deki alan, bugünkü Atatürk Havalimanı'dır. Şikago Sözleşmesi ile ilgili ayrıntılı bilgi, Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatı'nın (International Civil Aviation Organization-ICAO) resmî sitesinden alınabilir: [www.icao.int](http://www.icao.int).

<sup>10</sup> 6623 sayılı kanun için bkz:

<https://www.tbmm.gov.tr/tutanaklar/TUTANAK/TBMM/d11/c009/tbmm11009080ss0351.pdf>

<sup>11</sup> THY'nin tarihçesi konusunda en güvenli ve güncel kaynağın THY resmî kaynakları olduğı düşüncesiyle dönem dönem ele alınan THY'nin gelişimi bölümündeki tüm bilgiler [www.turkishairlines.com/tr-tr/kurumsal/tarihce](http://www.turkishairlines.com/tr-tr/kurumsal/tarihce) adresinden temin edilmiştir.

gelişmelere büyük ölçüde uyum sağlamıştır. Her geçen sene yaşanan teknolojik ilerlemeler sonucu bugün ayakta olan tüm dünya havayolu şirketleri sık sık uçak değiştirmişlerdir. Çalışmada her ne kadar uçakların modelleri belirtilmiş olmasa da THY, dönemsel gelişmeleri yakından takip etmiş ve bu gelişmeler neticesinde konumunu koruyarak havacılık konjonktürüne ayak uydurmuştur.

1983’de kabul edilen Sivil Havacılık Kanunu’yla birlikte özel havayolları şirketleri artmaya başlamış, filo portföyleri ve firmaların sektörel paylarında genişlemeler görülmüştür. Pazarda artan rekabet karşısında THY de filosunu revize etme ve geliştirme kararı almıştır. Bu bağlamda sunulan hizmet standartlarının yükseltilmesi hedeflenmiştir. Dolayısıyla 1980’lerin THY için değişim ve dönüşüm yılları olduğunu söylemek yanlış olmaz. Bu değişim süreci 1990’lara kadar devam etmiştir (Gökırmak, 2014: 2-7). Çeşitli iniş-çıkışlarla birlikte genel olarak 2001’deki ulusal ve uluslararası krizlere kadar gelişimini devam ettiren THY, iç ve dış pazarda yerini güçlendirmiş ve varlığını sürdürmeyi başarmıştır.

1983 yılında filosunda 4.037 yolcu kapasiteli 30 uçak bulunan Türk Hava Yolları’nın o dönem itibariyle bünyesinde 5.775 personel çalışmakta idi. 1984’te şirketin sermayesi 60 milyar TL’ye yükselmiş ve THY resmî olarak kamu iktisadî kuruluşu statüsüne geçmiştir. Şirketin ilk “firstclass” yolcu taşımacılığı uygulaması 1985 yılında başlamış ve yine aynı yıl içerisinde ilk Uzakdoğu ve Atlantik ötesi uçuşlar gerçekleştirilmiştir. 1989 yılında THY ile Almanya şirketi olan Lufthansa’nın eşit orandaki hisseleriyle günümüzdeki en önemli havayolu şirketlerinden biri olan SunExpress kurulmuştur (turkishairlines.com).

Kasım 1994’te yürürlüğe giren 4046 sayılı “Özelleştirme Uygulamalarının Düzenlenmesi ve Bazı Kanun Hükmünde Kararnamelerde Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun” kapsamına alınmıştır. Bu bağlamda THY Özelleştirme İdaresi Başkanlığı’na bağlı bir iktisadî devlet teşekkülü halini almıştır (THY, 2006: 5).<sup>12</sup> 1990’lı yıllar her ne kadar dünyada ve Türkiye’de havacılık sektöründe önemli dalgalanmaların görüldüğü bir dönem olsa da, THY bu yılların sonunda sermayesini katlama başarısını göstermiştir. THY, özelleştirme kapsamına alındıktan sonra uzun süre bu kapsamda kalan bir şirket olarak faaliyet göstermiştir. 1990 yılında sermayesi 700 milyar TL’ye ulaşan THY, özelleştirme kapsamına girdikten sonra % 1,53’ü

---

<sup>12</sup> THY’nin sermayesindeki devlet payı 2006 Mayıs’ındaki halka arz neticesinde %50’nin altına düşmüş ve kuruluşun tüzel kişiliği sona ermiştir 2016 yılı sonu itibariyle THY’nin % 49,12’lik oranı Özelleştirme İdaresi Başkanlığı’na ait iken % 50,88’i halka arz edilen bölümü kapsamaktadır (THY, 2016: 6).

halka arz edilmiştir. Yine aynı sene içerisinde THY, Kamu Ortaklığı İdaresi'ne bağlanmıştır. 1990'lı yıllar, şirketin hem sermaye büyüklüğünün hem de uçuş noktalarının sürekli olarak arttığı bir dönemdir. Bununla birlikte bu dönemde uçaklar gençleştirilmiş, yeni uçaklar filoya dâhil edilmiştir.

1994'te sermaye büyüklüğü 6 trilyon TL'ye yükselmiş ve THY, 4046 sayılı kanun kapsamında Özelleştirme İdaresi Başkanlığı'na bağlanarak iktisadî devlet teşekkülü haline gelmiştir. Bundan iki sene sonra THY'nin sermayesi 50 trilyon TL'ye ulaşmıştır. 1998 yılında Avrupa'nın beş büyük hava şirketi ile Özel Kalite Grubu (The Qualiflyer Group) adıyla yeni bir işbirliği anlaşması yapılmıştır. 1999'da şirket, 75 uçaklık filosuyla 10,6 milyon yolcu taşıma boyutuna ulaşmış ve sermayesi 175 trilyon TL'ye yükselmiştir. Yapımı 2001 yılında tamamlanan Sabiha Gökçen Havalimanı'ndan Ankara'ya seferler düzenlenmiştir (turkishairlines.com).

#### **1.4.3. 2003'ten Günümüze: Global Düzeyde Markalaşma**

2000'lerin ilk on yılında THY'nin elde ettiği en büyük başarı, dünya havacılık otoriteleri tarafından beğeni ve taktirle karşılanmak olmuştur. Bu dönemde hem sermayesini, hem filosunu geliştiren firma aynı zamanda uçuş noktalarını arttırmış ve dış hat seferleri bakımından önemli bir ivme kazanmıştır.

2004 yılında seyahat ettirilen yolcu sayısı 12 milyonu aşmıştır. 2005'te ABD Federal Havacılık Otoritesi'nin (FAA) gerçekleştirdiği denetim neticesindeki rapora göre THY'ye bağlı birçok birim ve atölye hatasız bulunmuştur. Yine Dünya Havacılık Otoritesi JAA MAST'ın Türkiye'de yaptığı uçuş güvenliğine dair incelemede "*Teknik bakım ve onarımda en yüksek performansla faaliyet gösteriyor.*" neticeli bir rapor çıkarmıştır. Bunlar, uluslararası sivil havacılık açısından oldukça önemli gelişmelerdir. 2005 yılında filosuna 59 adet uçak ekleyen THY, bu alımla birlikte 23 yeni dış hat uçuşu başlatmıştır. Kasım ayında THY TEKNİK A.Ş., THY EĞİTİM A.Ş. ve THY HABOM A.Ş.'nin kurulması kararlaştırılmıştır. 2007 yılında sivil havacılık dünyasında Ulusal Kalite Ödülü alınmıştır. 2008 yılında THY bünyesinde yeni bir havayolu şirketi olarak AnadoluJet kurulmuştur. Bu yıl içerisinde şirket, küresel bir havayolu ittifakı olan Star Alliance'a katılmıştır (turkishairlines.com).

THY 2004 yılında 11 milyon, 2006'da 16 milyon, 2008'de 22 milyon yolcu taşınırken, 2012 yılında bu sayı 36 milyona çıkmıştır (THY, 2012: 21). 2008 yılında filo 22.238 koltuk kapasitesine sahip 127 uçaktan oluşurken 2012'de 36.504 koltuk

kapasiteli 202 uçak bulunmaktadır (THY, 2008: 18 ve THY, 2012: 26). 2008’de toplamda 142 uçuş noktasına sefer düzenleyen firma, 2012’de 97 ülkede 219 noktaya hava operasyonları gerçekleştirmektedir (THY, 2008: 14 ve THY, 2012: 11).

2012 sonrasında THY, önemli isim ve takımlarla reklam ve sponsorluk anlaşmaları gerçekleştirmiştir. Bu gelişmeler bir sonraki başlıkta daha ayrıntılı şekilde incelenmiştir. 2012 sonrası dönem THY’nin global anlamda reklamının yapıldığı, önemli ölçüde marka değerinin arttığı ve bunlara paralel olarak olağan hava operasyonlarında yer alan istatistiklerin de yükseliş gösterdiği bir zaman dilimidir.

2012 yılında THY, Türkiye’deki IATA (Uluslararası Hava Taşımacılığı Birliği) onaylı ilk eğitim merkezi olmuştur. 2013 yılı itibariyle THY, dünyada en fazla ülkeye hava operasyonu gerçekleştiren firma unvanını almıştır. 48 milyon yolcu portföyüyle Avrupa’nın en fazla yolcu taşıyan ikinci şirketi olmuştur. Şirketin 2012’de 1,6 milyar dolar olan marka değeri 2015’te 2,2 milyar dolara ulaşmıştır (BrandFinance; Top 50 Airlines Report).

2014’te 261 uçak ve 48.163 koltuk kapasiteli firma, 2015 yılında 299 uçak ve 56.899 koltuk kapasitesine ulaşmıştır. 2014 yılı boyunca THY’yi tercih eden yolcu sayısı 54 milyon iken bu sayı 2015’te 61 milyona çıkmıştır (THY, 2015: 18).

THY, 2015 Skytrax Yolcu Tercih Ödülleri kapsamında; 2009-2015 yılları dâhil yedi defa Güney Avrupa’nın En İyi Havayolu Şirketi seçilmiştir. Ayrıca 2011-2015 yılları dâhil olmak üzere beş kez Avrupa’nın En iyi Havayolu Şirketi, 2013, 2014 ve 2015’te En İyi Business Class İkramı ve 2014 ile 2015’te En İyi Business Class Özel Yolcu Salonu İkramı ödülleri almıştır (turkishairlines.com).

THY, havacılık sektöründe Avrupa ve dünyada kendisini ispatlamış bir firmadır. 2015 ile 2016 verileri değerlendirildiğinde uçakların konma sayısında % 2.5, kilometre başına arz edilen koltuk sayısında % 10.7, kilometre başına ücretli yolcu sayısında % 6.3, genel yolcu sayısında % 2.5, dıştan dışa transfer yolcu sayısında % 14.1, koltuk kapasitesinde % 16, uçulan nokta artışında % 3.9, uçulan kilometrede % 6.2 ve uçulan saatte miktarında da % 4.8 artış olduğu görülmektedir. Uçak sayısının artışı ile aynı doğrultuda yolcu sayısının yeterince artmaması neticesinde yolcu doluluk oranında 3.1 puanlık düşüş yaşanmıştır. THY’nin 2016 yılı sonu itibariyle 87 geniş ve 234 dar gövdeli uçaktan oluşan 321 uçaklık bir sivil havacılık filosuna sahiptir. Bu sayı, Türkiye’deki diğer tüm uçak sivil havacılık şirketlerinin filolarının toplamından daha fazladır. Ayrıca 13 kargo uçağına sahip

olan THY'nin toplamda 334 uçaklık bir filosu vardır. THY, 2016 sonu itibariyle 118 yabancı ülkede 247 uçuş noktası ve Türkiye'de 51 havalimanı olmak üzere toplamda 298 noktaya uçuş gerçekleştirmektedir. Şirket, 65.993 koltuk kapasitesine ve 62 milyon yolcu taşımaya ulaşmıştır (THY, 2016: 15-18).



## BÖLÜM II

### THY’NİN TÜRKİYE EKONOMİSİNDEKİ YERİ

#### 2.1. THY’NİN ULUSLARARASI PLATFORMDAKİ GELİŞİMİ

THY 1990’lı yıllardan itibaren Türkiye genelinde gösterdiği ilerlemeleri yavaş yavaş yurt dışında da göstermeye başlamıştır. Zamanla bu ilerlemeler yurt dışında da karşılık bulmuş ve THY uluslararası platformlarda gelişim kaydetmiştir. Bu düzlemde THY’nin uluslararası düzeydeki yeri ve konumunun anlaşılması için THY’nin fiziksel ve finansal gelişiminin incelenmesi faydalı olacaktır. Ayrıca THY’nin finansal büyümesine katkıda bulunan ulusal ve uluslararası etkenlerin değerlendirilmesi de iç ve dış etkilerin ayırt edilebilmesi bakımından önemlidir.

##### 2.1.1. THY’nin Fiziki Gelişimi

Türkiye’de uzun yıllar boyunca sivil havacılık sadece THY ile temsil edildiğinden dolayı sivil havacılık ve THY 21. yüzyılın başlarına kadar neredeyse aynı şeyi ifade etmişlerdir. Bu dönemden sonra diğer sivil hava yollarının (Pegasus Airlines – BoraJet – AtlasJet – SunExpress – OnurAir) uçuş lisansları alarak taşımacılığa dâhil olması ile birlikte hava yollarında tek firma devri kapanmıştır. Bu sektörel açılım sonrasında THY’deki uçak sayısı ve koltuk kapasitesi Tablo 5’te gösterilmiştir.

**Tablo 5: THY'ye Ait Uçak Sayısı ve Koltuk Kapasiteleri**

|      | THY'ye Ait Uçak Sayısı | THY'nin Koltuk Kapasitesi |
|------|------------------------|---------------------------|
| 2002 | 66                     | 10.672                    |
| 2003 | 65                     | 10.598                    |
| 2004 | 72                     | 12.109                    |
| 2005 | 82                     | 14.419                    |
| 2006 | 102                    | 17.931                    |
| 2007 | 101                    | 17.594                    |
| 2008 | 127                    | 22.238                    |
| 2009 | 133                    | 23.549                    |
| 2010 | 152                    | 28.030                    |
| 2011 | 179                    | 33.007                    |
| 2012 | 191                    | 36.504                    |
| 2013 | 197                    | 42.236                    |
| 2014 | 231                    | 48.163                    |
| 2015 | 266                    | 56.889                    |
| 2016 | 308                    | 65.993                    |

**Kaynak:** SHGM faaliyet raporlarından derlenmiştir.

Tabloda da görüldüğü üzere THY'nin uçak sayıları 2002-2016 sürecinde % 400'den fazla gelişim göstermiştir. 2002 yılında THY'ye ait toplamda 66 olan uçak sayısının bugüne kadarki geçen zamanda büyük gelişim göstererek 2016 yılını 308 uçak ile tamamladığı görülmektedir. 2007 yılında uçak sayısındaki ve toplam koltuk kapasitesindeki negatif yönde görülen gelişme dışında 14 yıllık süreç içerisinde sürekli bir artış olduğu görülmektedir. 2007 yılında uçak sayısı bir önceki yılki sayısından 1 adet azalarak 101'e düşerken, koltuk kapasitesi 17.931'den 17.594'e düşmüştür. Ancak bunun yanında 2008 yılında 101 uçaktan 127 uçağa çıkan filo sayısına karşın koltuk kapasitesi 22.238'e yükselmiştir. Bir sene içerisinde görülen bu hızlı gelişme THY'nin bariz bir başarısı olarak nitelendirilebilir.

21. yüzyıldan itibaren farklı zaman dilimlerinde hava yolu taşımacılığı hizmetini ifa etmeye başlayan diğer hava yolu şirketleri aracılığıyla Türkiye'de havayolu taşımacılığı gelişim göstermiş, sektörel büyüme gerçekleşmiş ve rekabet artmıştır. Ancak buna rağmen belirtilmelidir ki THY ile benzer kapasite, hizmet kalitesi ve fiyat politikasına sahip bir havayolu firması henüz Türkiye'de faaliyet

gösterememiştir. Bunun en önemli nedeni THY'nin çok köklü bir kuruluş olması ve dünya genelindeki havayolu taşımacılığı faaliyetlerini dünyadaki gelişmelere paralel olarak yakından takip etmiş olmasıdır.

THY içinde büyüme ve gelişen uçak sayısı ve koltuk kapasitesi artış durumu Türkiye'nin bütünü ile birlikte benzerlik arz etmekle birlikte gelişim Türkiye genelinden daha fazla olmuştur. Yukarıdaki tabloda bu gelişim açıkça görülmektedir. 2002 yılından sonra yükseliş trendi Türkiye ortalaması ile benzer bir ivme sergilemektedir. Söz konusu süreç Mortgage Krizi'ne kadar bu şekilde devam etmiştir. Mortgage Krizi'nden sonraki yıl olan 2009 senesi, THY için büyük atılımın başlangıcı olarak görülebilir. Bu dönemde özellikle koltuk kapasitesindeki ivme oldukça yükselmiştir. 2002 yılını 10.672 kişilik koltuk kapasitesi ile tamamlayan THY, 2016 yılına kadarki süreçte bu konuda yaklaşık olarak 7 kat gelişim göstererek 66.000 kişilik bir kapasiteye ulaşmıştır.

1970'li yıllardan bu güne dünyada hava yolları ile taşınan yolcu ve Türkiye'nin genel içindeki payı Tablo 6'da bir kısmının (2002-2016) görüldüğü üzere günden güne yükselmektedir. Tablo 6'da THY'nin Türkiye'de hava taşımacılığı rakamları verilmiştir.

**Tablo 6: Türkiye’de Havayolu Taşımacılığı ile İlgili Veriler**

|      | TR Toplam Yolcu Kapasitesi | THY Yolcu kapasitesi/ Koltuk Sayısı | TR yolcu sayısı(000) | THY Yurt İçi Taşınan Yolcu Sayısı (000) | THY İç Hatlar Doluluk Oranı (%) | THY Yurt Dışı Taşınan Yolcu Sayısı (000) | THY Dış Hatlar Doluluk Oranı (%) |
|------|----------------------------|-------------------------------------|----------------------|-----------------------------------------|---------------------------------|------------------------------------------|----------------------------------|
| 2002 | 27.753                     | 10.672                              | 33.556               | 4.970                                   | 70.8                            | 5.413                                    | 68.6                             |
| 2003 | 27.599                     | 10.598                              | 34.443               | 5.031                                   | 72.2                            | 5.389                                    | 66.0                             |
| 2004 | 34.403                     | 12.109                              | 45.056               | 5.850                                   | 76.1                            | 6.141                                    | 69.1                             |
| 2005 | 39.903                     | 14.419                              | 55.571               | 7.197                                   | 73.6                            | 6.937                                    | 71.1                             |
| 2006 | 42.335                     | 17.931                              | 61.654               | 8.906                                   | 73.2                            | 8.041                                    | 67.7                             |
| 2007 | 40.185                     | 17.594                              | 70.296               | 9.984                                   | 73.0                            | 9.652                                    | 72.6                             |
| 2008 | 43.524                     | 22.238                              | 79.437               | 11.063                                  | 75.6                            | 11.534                                   | 73.6                             |
| 2009 | 47.972                     | 23.549                              | 85.507               | 11.692                                  | 75.4                            | 13.410                                   | 70.1                             |
| 2010 | 56.638                     | 28.030                              | 102.799              | 13.645                                  | 76.7                            | 15.474                                   | 73.1                             |
| 2011 | 55.662                     | 33.007                              | 117.620              | 14.448                                  | 78.8                            | 18.160                                   | 71.9                             |
| 2012 | 65.208                     | 36.504                              | 130.351              | 15.906                                  | 78.8                            | 23.139                                   | 77.2                             |
| 2013 | 66.639                     | 42.236                              | 149.429              | 20.053                                  | 79.7                            | 28.215                                   | 78.9                             |
| 2014 | 76.297                     | 48.163                              | 165.720              | 22.708                                  | 81.2                            | 31.967                                   | 78.6                             |
| 2015 | 90.259                     | 56.889                              | 181.074              | 26.304                                  | 83.5                            | 34.944                                   | 77.1                             |
| 2016 | 100.365                    | 65.993                              | 173.624              | 27.301                                  | 82.1                            | 35.457                                   | 73.5                             |

**Kaynak:** SHGM ve WDİ faaliyet raporlarından derlenmiştir.

Yolcu sayısındaki artış ile birlikte koltuk kapasitesi ve doluluk oranları da gün geçtikçe iyileşme yolunda ilerleme kaydetmiştir. Koltuk kapasitesi artışından 3 kat fazla artan yolcu taşıma sayıları hem verimlilik (doluluk oranlarındaki artış) hem de sefer sayısındaki artış ile açıklanabilmektedir. Bu dönemde TR toplamındaki artış ile birlikte THY’nin alt yapısı da önemli gelişmeler göstermiştir. 2002 yılını 10.672 kişilik koltuk kapasitesiyle ve 10 milyonun üstünde yolcu taşıyarak tamamlayan THY, 2016 yılında 65.993 yolcu kapasitesine ulaşmış ve yaklaşık olarak 62,8 milyon yolcu taşımıştır.

Her iki seride de yaklaşık olarak 7 kat büyüme gözlemlenmektedir. Bu büyüme sadece tek kulvarda gerçekleşmemiştir. Hem iç hatlar hem de dış hatlarda önemli atılımlar gerçekleştiren THY, yurt dışında hava yolları olarak bilinirliğini üst düzeylere çıkararak dünya çapında ismi bilinen en önemli hava yollarından birisi

haline gelmiştir. Bu atılım neticesinde uluslararası örgütlerden almış olduğu birçok ödülle ülke vitrinine büyük katkılar sağlamıştır.

Yurtiçinde de önemli gelişmeler gösteren THY, ana kuruluş olan isminin yanı sıra bağlı kuruluş olan AnadoluJet ile hizmet verdiği alanı genişletmiştir. Bununla birlikte bağlı ortaklık olan SunExpress ile söz konusu hizmet alanı daha da büyümüştür. Farklı fiyat ve hizmet politikaları ile tabana yayılma konusunda oldukça başarılı bir işletmecilik yapan THY, 2002 yılında yaklaşık olarak 5 milyon olan iç hatlar yolcu sayısını 2016 yılı sonunda 27 milyon kişinin üzerine çıkarmayı başarmıştır. Yurt dışı hatlarda da kalite ve daha fazla uçuş noktası politikası ile hareket eden THY, 2002 yılında 5.413 kişi olan yolcu sayısını 2016 yılı sonunda 35 milyon kişinin üzerine çıkarmıştır. Ayrıca yurt dışında dünyaca tanınırlığı yüksek kişi ve kurumlarla yapılan sponsor anlaşmaları ve verilen reklamlar bu gelişmeye önemli katkılar sağlamıştır.

Tabloda 2002 yılında % 69 olarak görünen yurt dışı hatlar doluluk oranı, dünyanın bütününe etkileyen ABD kaynaklı Mortgage Krizi öncesinde %74'ler seviyesine kadar çıkmıştır. Krizle birlikte negatif bir ivme kazanan oran, 2011 yılında eski seviyesine gelmiş ve 2013 yılında en yüksek seviyeye çıkmıştır. Bu yıldan sonra ülke içerisinde yaşanan politik istikrarsızlık ve arka arkaya yaşanan seçimler nedeniyle yurt dışı doluluk oranları tekrar düşüşe geçmiştir. Son yıllarda yurtdışı hatlar doluluk oranı 2008 yılındaki seviyeye gerileyerek % 74 civarına çekilmiştir.

İç hatlar doluluk oranlarının seyri dış hatlar ile paralellik göstermemiştir. 2002 yılında % 71 doluluk oranı olan iç hat seferleri, 2004 yılında % 76 düzeyine çıkmıştır. Grafikte görüldüğü üzere bu yıldan sonra 2007 yılına kadar bir düşme trendi yaşayan iç hatlar doluluk oranları, 2008 yılına % 73 ile başlangıç yapmıştır. Dış hatlarda olduğu gibi Mortgage Krizi'nden etkilenme olmamış ve 2008 yılında artış trendine giren iç hat seferleri doluluk oranı 2015 yılında tavan yaparak % 84 düzeyine gelmiştir. 2016 yılı ise her iki hatta hesaplanan doluluk oranları için düşüşlerin meydana geldiği bir yıl olarak kayıtlara geçmiştir. Bunun nedeni olarak ülkede yaşanan siyasi olaylar görülebilir.

Uluslararası havayolu taşımacılığındaki gelişmelerle birlikte ulaşım imkânlarındaki rahatlama ve ucuzlama ile bunların yanı sıra 2000'li yıllardan itibaren havayolu taşımacılığındaki büyük yatırımlar sayesinde, Türkiye'de turizm gelirlerinde bir artışın olduğu görülmektedir. Niteliksel olarak elde edilen mesafe ile

birlikte havayolu taşımacılığının lokomotifi durumundaki Türk Hava Yolları'nın gerçekleştirdiği proje ve yatırımlar turizm sektörüne önemli katkı sağlamıştır. Bu katkının diğer ülke ve hava yolları ile yapılan ikili anlaşmalarla ve genişleyen uçuş ağı ile doğrudan ilişkisi bulunmaktadır.

**Tablo 7: THY'nin Uçuş Yaptığı İç ve Dış Nokta Sayısı (2017)**

|                | ÜLKE       | ŞEHİR      | HAVAALANI  |
|----------------|------------|------------|------------|
| <b>İÇ HAT</b>  | <b>1</b>   | <b>49</b>  | <b>51</b>  |
| <b>DIŞ HAT</b> | <b>119</b> | <b>247</b> | <b>248</b> |
| Avrupa         | 43         | 110        | 111        |
| Uzakdoğu       | 22         | 35         | 35         |
| Ortadoğu       | 13         | 34         | 34         |
| Afrika         | 33         | 51         | 51         |
| Amerika        | 8          | 17         | 17         |
| <b>TOPLAM</b>  | <b>120</b> | <b>296</b> | <b>299</b> |

**Kaynak:** [www.turkishairlines.com/documents/thy/download/2017-download/ucus-tr-1.pdf](http://www.turkishairlines.com/documents/thy/download/2017-download/ucus-tr-1.pdf)

Dünyanın farklı bölge ve ülkelerinden 43 havayoluyla anlaşması olan THY, 2000'li yıllarda Ortadoğu'da 11, Amerika'da 2, Avrupa'da 40, Uzak Doğu'da 15 noktaya uçuş gerçekleştirirken 2017'de bu sayı katlanarak artmış; Ortadoğu'da 34, Amerika'da 17, Avrupa'da 111, Uzak Doğu'da 35 ve Afrika'da 51'e yükselmiştir. Yine 2000'li yılların başında 65 olan uçak sayısı 2017'de 329'a çıkarmış durumdadır. THY'nin 2020'li yılların projeksiyonunda ise 435 uçaklık bir filoya sahip olma hedefi vardır.

Türk Hava Yolları, son yıllarda yaptığı atılımlarla dünyada önemli havayolları şirketleri içerisine girmiştir. 6 yıl üst üste Avrupa'nın en iyi havayolu seçilen THY, filosunda bulunan 329 adet uçak ile iç hatlarda 49 şehir ve 51 havaalanına ulaşım sağlamakta; dış hatlarda ise 120 ülke 296 şehir ve 299 havaalanına uçuş gerçekleştirmektedir. Taşıdığı yolcu sayısı ile birlikte artan uçuş noktaları sayısı THY'ye büyük bir itibar kazandırmıştır. Bu kazanımlar da ulusal ve uluslararası düzeyde etkilerini göstermiştir. Özellikle ulusal anlamda Türkiye ekonomisi içinde önemli bir yere sahiptir.

### **2.1.2. THY'nin Ekonomik Gelişimi**

Dünya genelinde 1914 yılında başlayan ticari havayolu seferleri 2017 yılında 103. yılını doldurmuştur. Yakıt kullanımından uçak yapım ve bakımına, hizmet sektöründen turizme kadar birçok yan sektörü harekete geçiren havayolları endüstrisi dünyada etkin ve verimli bir iş alanı olarak genel kabul görmektedir. Aynı zamanda ait olduğu ülkenin vitrini konumunda olması ile farklı bir yere sahip olan hava yolları endüstrisi, ekonomik olarak ciddi boyutlara ulaşan bir büyüklüğü ifade etmektedir. 2 milyondan fazla kişinin istihdam edildiği sektörde havayolu işletmelerinin yıllık geliri yarım trilyon doları geçmektedir. Ayrıca havaalanlarında ve sivil havacılık üreticilerinde 2,9 milyon kişi çalışmakta ve doğrudan ya da dolaylı olarak 15 milyondan fazla kişiye turizm alanında iş imkânı sağlamaktadır. Bu büyüklüklerle hava taşımacılığı sektörü doğrudan ve dolaylı etkisiyle dünya GSMH'sinin % 8'ine (3,5 trilyon dolar) etki etmektedir. Havayolu işletmeleri ayrıca her yıl milyarlarca yolcuya hizmet vererek dünya ticaretinin değer olarak % 25-30'luk bir kısmına denk gelen bir oranda dünyanın ekonomik büyümesine katkıda bulunmaktadır (Sarılğan, 2011: 2; Holloway, 2008: 3-4).

2016 yılı verilerine baktığımızda havayolu endüstrisinin dünya ekonomisine 709 milyar dolar katkısı bulunmaktadır. Bu rakam gelişmekte olan birçok ülkenin yıllık GSYİH'sinden daha büyük bir miktarı ifade etmektedir. IATA'nın düzenli olarak yayınladığı istatistiklerde bu büyüklükler göze çarpmaktadır. Tablo 8'de havayolları endüstrisine ait global veriler bulunmaktadır.

**Tablo 8: Havayolu Endüstrisinin Dünya Ekonomisindeki Yeri**

| Dünya Havayolu Endüstrisi                 | 2004  | 2005  | 2006  | 2007  | 2008  | 2009  | 2010  | 2011  | 2012  | 2013  | 2014  | 2015  | 2016  |
|-------------------------------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| <b>Gelirler (milyar dolar)</b>            | 379   | 413   | 465   | 510   | 570   | 476   | 564   | 642   | 706   | 720   | 751   | 718   | 709   |
| <b>Değişim %</b>                          | 17,7  | 9,1   | 12,6  | 9,6   | 11,7  | -16,5 | 18,4  | 14    | 9,8   | 2,1   | 4,3   | -4,4  | -1,3  |
| <b>Yolcu (milyar)</b>                     | 294   | 323   | 365   | 399   | 444   | 374   | 445   | 521   | 531   | 539   | 539   | 518   | 511   |
| <b>Kargo (milyar dolar)</b>               | 46.6  | 47.9  | 53.2  | 58.8  | 62.6  | 48.4  | 66.1  | 66.9  | 63.5  | 60.7  | 62.5  | 52.8  | 49.6  |
| <b>Büyüklikler</b>                        |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |
| <b>Yolcu Artışı, rpk %</b>                | 14,8  | 8,9   | 6,9   | 7,9   | 2,4   | -1,2  | 8     | 6,3   | 5,3   | 5,2   | 5,7   | 7,4   | 6,2   |
| <b>Taşınan Yolcu Sayısı (milyon kişi)</b> | 1.997 | 2.139 | 2.258 | 2.456 | 2.493 | 2.483 | 2.700 | 2.864 | 2.999 | 3.152 | 3.328 | 3.568 | 3.783 |
| <b>Kargo Artışı ftk+mtk %</b>             | 11,6  | 2,3   | 6,3   | 4,7   | -0,7  | -8,8  | 19,4  | 0,4   | -0,9  | 0,6   | 5     | 2,3   | 2,1   |
| <b>Taşınan Yük Tonları (milyon)</b>       | 39.8  | 40.8  | 43.4  | 45.4  | 45.1  | 41.1  | 49.1  | 49.3  | 48.8  | 49.5  | 51.5  | 52.2  | 53.2  |
| <b>Dünya Ekonomik Büyümesi %</b>          | 4     | 3,5   | 4     | 4     | 1,5   | -2    | 4,1   | 2,9   | 2,4   | 2,5   | 2,6   | 2,4   | 2,3   |
| <b>Yolcu Verimi %</b>                     | 2,8   | 1     | 6,6   | 1,7   | 8,3   | -13,7 | 9,5   | 7,5   | -1,4  | -3,9  | -5,5  | -10,7 | -7    |
| <b>Kargo Verimi %</b>                     | 3,9   | 0,5   | 4,4   | 5,6   | 7     | -15,2 | 14,4  | 0,8   | -4,2  | -4,9  | -2    | -17,4 | -8    |

**Kaynak:** <http://www.iata.org/whatwedo/Documents/economics/Central-forecast-mid-year-2016-tables.pdf>

2008 yılında meydana gelen Mortgage Krizi ile ciddi bir sarsıntı yaşayan sektör, 2009 yılında % 16,5 küçülme gösterdikten sonra 2010 yılında tekrardan toparlanabilmiştir. Toparlanma yılından sonra hızla gelişen sektör 2016 yılında 4 milyara yakın yolcu transferine aracılık ederken, ayrıca 53,2 milyon ton yük taşımasını sağlamıştır. 2015 ve 2016 yılında Avrupa, Ortadoğu ve Türkiye’de yaşanan terör olayları ve global durgunluktan etkilenmiş olsa da havacılık sektörü,

halen 700 milyar dolarlık bir ekonomik büyüklüğü ifade etmektedir. Tablo 9’da dünya havacılık sektörü ile ilgili brüt gelir, gider ve kar marjları belirtilmiştir.

**Tablo 9: Dünya Havacılık Sektörü Mali Göstergeleri**

| <b>Havayolu Sektörü Gelir/Gider</b>                     | <b>2012</b> | <b>2013</b> | <b>2014</b> | <b>2015</b> | <b>2016(*)</b> | <b>2017(*)</b> |
|---------------------------------------------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|----------------|----------------|
| <b>GELİRLER (milyar \$)</b>                             | <b>706</b>  | <b>720</b>  | <b>751</b>  | <b>718</b>  | <b>701</b>     | <b>736</b>     |
| Yolcu Geliri                                            | 531         | 539         | 539         | 518         | 504            | 530            |
| Kargo Geliri                                            | 64          | 6           | 63          | 53          | 48             | 49             |
| <b>Trafik</b>                                           |             |             |             |             |                |                |
| Yolcu Km Gelişimi (ÜYK) %                               | 5,3         | 5,2         | 5,7         | 7,4         | 5,9            | 5,1            |
| Kargo Ton Km Gelişimi (ÜKTK) %                          | -0,9        | 0,3         | 5           | 2,3         | 3,4            | 3,5            |
| <b>OPERASYONEL GİDERLER (milyar \$)</b>                 | <b>687</b>  | <b>695</b>  | <b>716</b>  | <b>659</b>  | <b>643</b>     | <b>687</b>     |
| Akaryakıt                                               | 228         | 231         | 224         | 180         | 124            | 129            |
| Akaryakıtın Toplam Giderdeki Payı (%)                   | 33          | 33          | 31          | 27          | 19             | 19             |
| Akaryakıt Dışı Giderler                                 | 459         | 464         | 492         | 479         | 519            | 559            |
| <b>OPERASYONEL KÂR (milyar \$)</b>                      | <b>18,4</b> | <b>25,3</b> | <b>35,1</b> | <b>59,5</b> | <b>58,3</b>    | <b>48,5</b>    |
| Operasyonel Kâr Marjı (%)                               | 2,6         | 3,5         | 4,7         | 8,3         | 8,3            | 6,6            |
| <b>NET KÂR (milyar \$)</b>                              | <b>9,2</b>  | <b>10,7</b> | <b>13,7</b> | <b>35,3</b> | <b>35,6</b>    | <b>29,8</b>    |
| Net Kâr Marjı (%)                                       | 1,3         | 1,5         | 1,8         | 4,9         | 5,1            | 4,1            |
| * IATA tarafından yayımlanan yıllık tahmini verilerdir. |             |             |             |             |                |                |

**Kaynak:** IATA Airline Industry Economic Performance, Aralık 2016.

2016 yılı verilerine göre havacılık sektörünün net karı 35,6 milyar dolar olarak gerçekleşmiştir. Tablodan da anlaşıldığı üzere havayollarının en maliyetli kalemi akaryakıt fiyatlarıdır. 2014 yılı itibariyle akaryakıt fiyatları tavan yapmıştır, ancak bu yıldan sonra akaryakıt fiyatlarının önemli ölçüde düşüşe geçmesi kârlılık oranının yükselmesine netice vermiştir. Tabloda da görüldüğü üzere 2016 yılında global havacılık anlamında 504 milyar dolarlık yolcu ve 48 milyar dolar da kargo geliri elde edilmiştir. 2016 yılında dünyada genelinde önceki yıla oranla yolcu kapasitesinde % 6,2 artış görülürken, yolcu trafiğinde % 6,3 artış gözlenmiştir. Ayrıca gelişmekte olan bölgelerin etkisiyle uluslararası trafik % 6,7 ve iç hatlar trafiği % 5,7 büyümüştür. Kargo kapasitesinde % 5,3 artış gözlemlenirken kargo trafiğinde ise % 3,8 büyümeye yaşanmış ve arz edilen kapasitenin gerisinde kalmış bu

da doluluk oranlarında düşüşe sebep olmuştur(THY Yönetim Kurulu Faaliyet Raporu, 2016: 4).

Sivil havacılıkta kaydedilen başarılar, Türkiye’deki en büyük havayolu şirketi olan THY’nin de büyümesine doğrudan yansımıştır. 1900’lü yılların başından 2003’lü yıllara kadar tek başına hizmet vermiş olan THY bu süre zarfında büyük başarılarla imza atmıştır. Günden güne büyüyen THY 1956 yılında 65 Milyon TL ile başlayan serüvenine 2016 yılında 22 trilyon TL ile devam etmektedir. THY A.O.’nun sermaye değişimleri Tablo 10’da görülmektedir.

**Tablo 10: Türk Hava Yolları Sermaye Değişimleri**

| Yıllar | Sermaye Tutarı | Yıllar | Sermaye Tutarı       |
|--------|----------------|--------|----------------------|
| 1956   | 65TL           | 1994   | 6.000.000TL          |
| 1967   | 90TL           | 1996   | 50.000.000TL         |
| 1968   | 200TL          | 1999   | 175.000.000TL        |
| 1972   | 400TL          | 2009   | 875.000.000.000TL    |
| 1975   | 1.000TL        | 2011   | 11.812.549.908.000TL |
| 1980   | 3.000TL        | 2012   | 14.909.003.818.000TL |
| 1982   | 20.000TL       | 2013   | 18.800.000.000.000TL |
| 1984   | 60.000TL       | 2014   | 18.400.000.000.000TL |
| 1987   | 150.000TL      | 2015   | 21.593.000.000.000TL |
| 1990   | 700.000TL      | 2016   | 22.070.000.000.000TL |
| 1992   | 2.500.000TL    |        |                      |

**Not:** 1999 ile 2009 arasındaki fiyat farklılaşması 31.01.2004 tarihli ve 25363 Sayılı Resmi Gazete’de yayınlanan kanunla 01.01.2005 tarihinde TL’den altı sıfırın atılmasından kaynaklanmaktadır. 1999 ve öncesindeki sermaye miktarları yeni TL sistemine göre verilmiştir.

**Kaynak:** THY resmî web sitesi (<http://investor.turkishairlines.com/tr/thy-anonim-ortakligi/tarihce>) ve THY Faaliyet Raporları’ndan derlenmiştir.

1990 yılında özelleştirilerek Ekim ayında % 1,55 oranında halka arz edilen THY, 2004 yılında ikinci kez halka arz edilmiş ve bu defa sunulan pay % 23 oranında gerçekleşmiştir. THY, 2006 yılında % 25 oranındaki üçüncü özelleştirilme süreci ile birlikte özel şirket statüsüne kavuşmuştur. 2008 yılında dünyanın en büyük uçuş ailesi olan Star Alliance havayolu ittifakının üyesi olarak önemli bir kazanım elde eden THY, ilerleyen yıllarda yan iştirakler ile pazarda daha da büyümüş ve 2008’de alt markası AnadoluJet firmasını faaliyete geçirmiştir. Alt iştiraki (AnadoluJet) ile birlikte THY, 2005 yılında 14,1 milyon, 2006’da 16,9 milyon,

2007’de 19,6 milyon, 2008’de 22,5 milyon, 2009’da 25,1 milyon, 2010’da 29,1 milyon yolcu taşımıştır. 2011’de 32,6 milyon ile otuz milyonun üzerine çıkan bu rakam, 2012’de 39 milyon, 2013’de 48,3 milyon, 2014’de 54,8 milyon, 2015’de 61,2 milyon, 2016’da ise 62,8 milyona ulaşmış ve bu şekilde ülke ekonomisine büyük katkılar sağlanmıştır.

Türk Hava yolları 2017 yılı itibari ile çeşitli alt markalar ve iştiraklerle birlikte önemli bir şirket olarak ekonomik hayatına devam etmektedir. Bu alt markalar,

- Turkish Cargo(Kargo taşımacılığı ve ambar yönetimi),
- AnadoluJet (Yolcu ve kargo taşımacılığı),
- Miles & Smiles (Özel Yolcu Programı),
- Turkish Corporate Club ( Kurumsal Müşteri Sadakat Programı) iken iştirakler ise;
  - Yolcu ve Kargo Taşımacılığı Grubu olarak;
- Güneş Ekspres Havacılık A.Ş. (Yolcu & Kargo taşımacılığı),
- Sun Express Deutschland GMBH (Yolcu & Kargo taşımacılığı),
  - Bakım Onarım (MRO) Grubu olarak;
- THY Teknik A.Ş. (Uçak bakım – MRO)
- Pratt & Whitney THY Teknik Uçak Motoru Bakım Mrkz. Ltd. Şti. (Uçak bakım – MRO),
- Goodrich & THY Teknik Servis Merkezi Ltd. Şti. (Geri itki ve motor kaporta – MRO),
  - Uçak İçi Üretim Grubu olarak;
- TCI Kabin içi Sistemleri San. ve Tic. A.Ş. (Uçak içi aksesuar üretimi ve ticareti),
- Uçak Koltuk Üretim San. ve Tic. A.Ş. (Uçak Koltuğu üretimi ve ticareti),
- TSI Incorporation, (Uçak Koltuğu üretimi ve ticareti),
  - Destek Hizmetler Grubu olarak;
- THY Opet Havacılık Yakıtları A.Ş. (Havacılık yakıtı ticareti),
- Kuzey Tankercilik A.Ş. (Deniz taşımacılığı),
- Güney Tankercilik A.Ş. (Deniz taşımacılığı),
- THY Do & Co İkram Hizmetleri A.Ş. (Catering),
- TGS Yer Hizmetleri A.Ş. (Havacılık yer hizmetleri),

- THY Aydın Çıldır Havalimanı İşletme A.Ş. (Havaalanı işletmeciliği ve havacılık eğitimi) ve vergi aracılık hizmeti olarak Vergi İade Aracılık A.Ş.'dir (Vergi İade Aracılık Hizmetleri) (<http://www.turkishairlines.com>).

**Tablo 11: THY Bilet Gelirleri\* (Yıllık)**

| Yıl  | THY'nin bilet geliri<br>(milyon TL) | Yıl  | THY'nin bilet geliri<br>(milyon TL) |
|------|-------------------------------------|------|-------------------------------------|
| 2002 | 2.361                               | 2010 | 7.387                               |
| 2003 | 1.954                               | 2011 | 10.259                              |
| 2004 | 2.200                               | 2012 | 13.062                              |
| 2005 | 2.686                               | 2013 | 16.587                              |
| 2006 | 3.495                               | 2014 | 21.503                              |
| 2007 | 4.203                               | 2015 | 25.619                              |
| 2008 | 5.372                               | 2016 | 25.825                              |
| 2009 | 6.242                               |      |                                     |

\* THY yıllık finansal raporlarında yer alan toplam yolcu gelirleri isimli gelir kaleminden derlenmiştir. Her raporda bir önceki yıl ile birlikte iki yıllık veri yer almaktadır. Bazı dönemlerde raporu hazırlayan firmanın değişmesinden dolayı takip eden yıllara ait raporlarda rakamsal farklılık görülebilmektedir. Bu nedenle her yılın verisi ait olduğu yılda derlenmiş olan finansal rapordan alınmıştır.

**Kaynak:** 2003-2016 yıllarına ait 12 aylık THY finansal raporları.

Tablo 11’de yıllara göre bilet gelirleri verilen THY’nin özellikle 2010-2016 yılları arasında bu konuda önemli düzeyde yol kat ettiği söylenebilir. Her ne kadar 2002-2010 dönemi için de azımsanmayacak gelişmeler olduğu görülse de, özellikle son 5-6 sene içerisinde sağlanan bilet gelirleri, THY için önemli bir finansal kaynak teşkil etmiştir.

### 2.1.3. THY’nin Ekonomik Gelişimindeki Etkenler

THY, portföy bakımından Türkiye’nin bir numaralı havayolu firmasıdır. Ancak bunun en önemli sebeplerinden biri THY’nin hem devlet tarafından kurulması hem de Türkiye’nin ilk havayolu şirketi olmasıdır. Yine de THY’nin bugünkü konumu sadece bu çerçevede değerlendirilmemeli, ekonomik kapasitesinin mevcut durumundaki ulusal ve uluslararası etkenler göz ardı edilmemelidir. Aşağıda

THY'nin ekonomik ilerlemelerinde pay sahibi olan ulusal ve uluslararası etkenler iki farklı başlıkta incelenmiştir.

#### 2.1.3.1. THY'nin Ekonomik Gelişimindeki Ulusal Etkenler

Hava yollarına dair unsurlar, daha önceki konularda değinildiği gibi bağlı bulundukları ülkeler için bir vitrin olarak kabul edilir. Bu vitrin sayesinde ülkeler kalkınmışlıklarını diğer ülkelere göstermektedirler. Başbakanlığa bağlı bir kuruluş olan Türkiye Cumhuriyeti Kamu Diplomasisi Koordinatörlüğü'nün resmi sitesinde THY ile ilgili yayınlanan makalede de bunu açıkça görülmektedir. Söz konusu makaleden bir kesit şöyledir:

*“Türkiye'nin aktif dış politikasının dinamolarından biri olan THY, 219'u dış hat olmak üzere, 264 noktaya Türk Bayrağını taşıyor. Türkiye'nin tanıtımına katkı yapan THY, özellikle Afrika, Güney Amerika ve Uzak Doğu'da açılan yeni uçuş noktaları ile Türkiye'nin dış pazarlarını çeşitlendirirken, yeni sosyal ve siyasi açılımlar da sağlıyor. “*

Bu bağlamda hem havayollarının büyüklük ve kalitesi hem de hava alanlarının gösterişli olması için çeşitli stratejiler geliştirilmektedir. Bu stratejilerin başında ulusal havayollarına hükümetler tarafından verilen destekler gelmektedir. THY, bir anonim ortaklık şirketi olmakla birlikte halen büyük hissesi kamu idaresinde bulunan bir firmadır. 31 Aralık 2016 tarihi itibarıyla % 49,12 hissesi T.C. Başbakanlık Özelleştirme İdaresi Başkanlığı'na, % 50,88 hissesi de halka açık olarak çeşitli firmalara ait olan bir kuruluştur.

THY'A.O.'nun sermaye payları kurumsal web sitesinde kamuya sunulmuştur. Ortaklığın ödenmiş sermayesi her biri 1 kuruş nominal değerli 137.999.999.999 adet A grubu hisse ve 1 kuruş nominal değerli 1 adet C grubu hisseden oluşmaktadır. Hisse durumlarını gösteren veriler Tablo 12'de gösterilmiştir.

**Tablo 12: THY'A.O.'nun Sermaye Payları ve Oy Hakları<sup>13</sup>**

| Hissedar                                                                 | Nominal Pay Tutarı (TL) | Sermaye Oranı (%) | Pay Adedi              | Oy Hakkı (%)  |
|--------------------------------------------------------------------------|-------------------------|-------------------|------------------------|---------------|
| T.C. Başbakanlık<br>Özelleştirme İdaresi<br>Başkanlığı<br>(A Grubu Nama) | 677.884.849             | 49,12             | 67.788.484.857         | 49,12         |
| T.C. Başbakanlık<br>Özelleştirme İdaresi<br>Başkanlığı<br>(C Grubu Nama) | 0,01                    | <0,01             | 1                      | <0,01         |
| Halka Açık A Grubu                                                       | 702.115.151             | 50,88             | 70.211.515.142         | 50,88         |
| <b>TOPLAM</b>                                                            | <b>1.380.000.000</b>    | <b>100,00</b>     | <b>138.000.000.000</b> | <b>100,00</b> |

**Kaynak:**<http://investor.turkishairlines.com/tr/thy-anonim-ortakligi/ortaklik-yapis>

24 Şubat 2017 tarihinde yayımlanan kararname ile THY'nin yüzde 49,12 payı Türkiye Varlık Fonu'na devredilmiştir. Sektörel gelişmenin ve kalkınmanın sağlanabilmesi için o sektöre verilen desteğin devamlı olması önem taşımaktadır. Türkiye Cumhuriyeti, kurulduğu ilk yıllardan bu güne kadar politik görüşleri farklı olan birçok hükümet tarafından yönetilmiş olsa da tüm hükümetlerin devlet politikası bakımından ulaşım sistemlerine hayli önem verdiği görülmektedir. Her yıl belirlenen bütçe ile oluşturulan yatırımlardan büyük pay alan sektörler daha hızlı gelişme imkânına sahip olmaktadır. Kamu kesimi yatırımlarında ulaşım sektörüne katkı sağlayan yatırımlar en önemli alanı kapsamaktadır. 1960'lı yıllarda ulaşım sektörü, toplam kamu yatırımları içerisinde % 25 - % 28 dolaylarında bir paya sahip olarak, yatırım yapılan sektörler arasında ilk sırayı almıştır. Ulaşım yatırımları bazı yıllar imalat ve enerji yatırımlarının gerisinde kalmakla birlikte, özellikle 1984 yılından günümüze kadar ilk sırayı kendisine yer edinmiştir. Ulaştırma sektörü 2000 yılında toplam kamu yatırımları içerisinde % 35,2'lik bir paya sahiptir. Tablo 13'de 2008

#### <sup>13</sup>Önemli Hususlar

- Ortaklığın Kayıtlı Sermaye tavanı 2015-2019 yılları arasında geçerli olmak üzere 5 milyar TL'dir.
- Ana sözleşmenin 7., 10. ve 14. maddelerinde C Grubu hisse senetlerine tanınan imtiyazlar belirtilmiştir.
- Ana sözleşmemizin 10. maddesine göre A grubuna tanınan 8 Yönetim Kurulu üye adayından ikisini belirleme hakkı halka açık A Grubu hisseleri elinde bulunduran hissedarlara aittir. Halka açık A Grubu hisseleri ellerinde bulunduran hissedarların Yönetim Kuruluna aday gösterebilmeleri, Yönetim Kurulu üyeliğine seçim yapılan Genel Kurul toplantısında toplam çıkarılmış sermayenin en az %2'si oranında temsil edilmelerine bağlıdır. Söz konusu %2 oranının hesaplanmasında sadece halka açık A Grubu hisseler dikkate alınacaktır.

yılı sonrası sabit sermaye yatırımları görülmektedir. 2010 yılında ise % 43'lük payla yine en yüksek seviyeye ulaşmıştır (Bakırcı, 2013: 343). Daha sonraki yıllarda bütçeden ayrılan payda azalma olsa da ilk sıradaki yerini korumaya devam etmiştir (DPT, 2011).

**Tablo 13: Sabit Sermaye Yatırımları (Cari Fiyatlarla Toplam İçindeki Payları)**

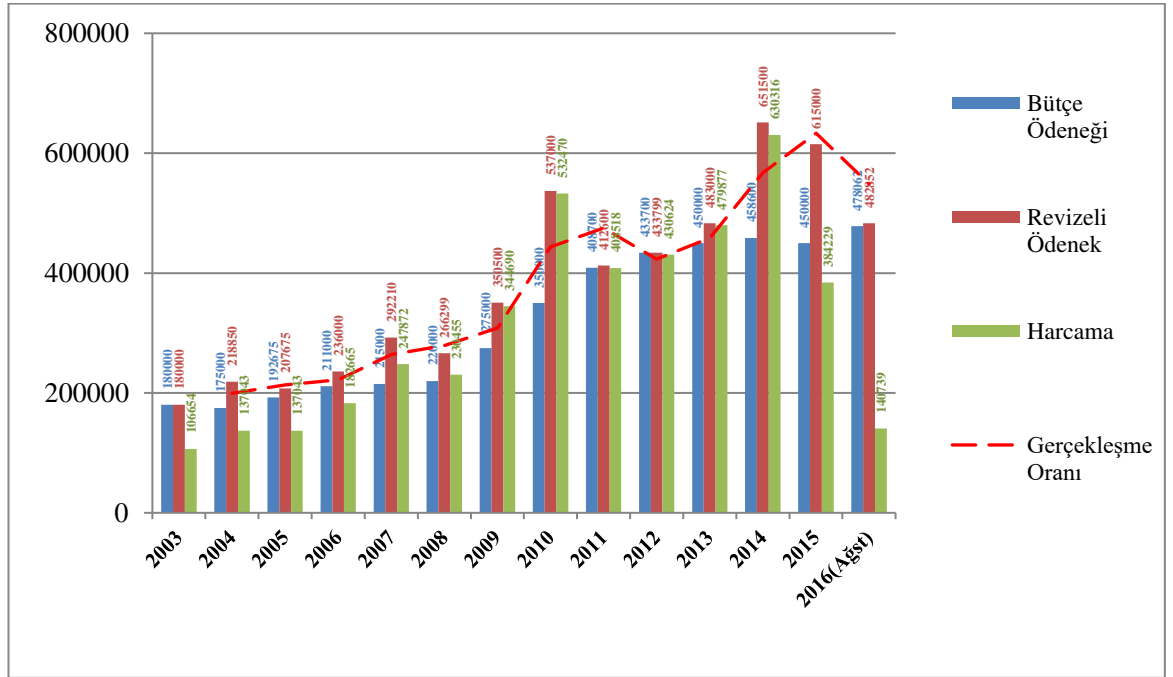
| <b>Kamu Sektörü</b>                   | <b>2006</b>  | <b>2007</b>  | <b>2008</b>  | <b>2009</b>  | <b>2010</b>  | <b>2011</b>  | <b>2012</b>  | <b>2013</b>  | <b>2014<br/>(3)</b> | <b>2015<br/>(4)</b> |
|---------------------------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|---------------------|---------------------|
| Tarım                                 | 7,0          | 8,9          | 8,6          | 12,8         | 9,8          | 9,8          | 10,7         | 9,6          | 8,7                 | 9,8                 |
| Madencilik                            | 2,0          | 2,0          | 1,7          | 2,1          | 1,9          | 2,3          | 2,2          | 1,5          | 2,2                 | 2,3                 |
| İmalat                                | 2,1          | 1,0          | 0,9          | 1,1          | 0,8          | 0,7          | 0,8          | 0,9          | 0,9                 | 1,2                 |
| Enerji                                | 10,2         | 10,3         | 9,2          | 9,5          | 6,5          | 5,7          | 6,0          | 4,7          | 5,4                 | 4,7                 |
| <b>Ulaştırma</b>                      | <b>33,4</b>  | <b>29,1</b>  | <b>37,7</b>  | <b>29,9</b>  | <b>43,5</b>  | <b>41,3</b>  | <b>38,1</b>  | <b>38,6</b>  | <b>37,0</b>         | <b>30,4</b>         |
| Turizm                                | 0,4          | 0,4          | 0,4          | 0,3          | 0,5          | 0,6          | 0,7          | 0,7          | 0,5                 | 0,8                 |
| Konut                                 | 1,4          | 1,6          | 1,5          | 1,5          | 1,5          | 1,7          | 1,3          | 1,2          | 1,0                 | 1,0                 |
| Eğitim                                | 11,4         | 12,2         | 9,9          | 12,4         | 10,4         | 12,2         | 14,2         | 14,4         | 15,8                | 15,1                |
| Sağlık                                | 5,9          | 6,7          | 5,6          | 6,9          | 4,8          | 4,9          | 5,3          | 5,0          | 5,5                 | 5,2                 |
| Diğer                                 | 26,3         | 27,8         | 24,6         | 23,5         | 20,3         | 20,8         | 20,8         | 23,3         | 23,1                | 29,5                |
| İktisadi                              | 7,9          | 7,9          | 6,1          | 8,6          | 6,7          | 7,1          | 6,7          | 7,1          | 8,3                 | 9,5                 |
| Sosyal                                | 18,4         | 19,8         | 18,5         | 14,8         | 13,6         | 13,7         | 14,1         | 16,2         | 14,8                | 20,0                |
| <b>Toplam</b>                         | <b>28463</b> | <b>32525</b> | <b>39061</b> | <b>39173</b> | <b>47003</b> | <b>53247</b> | <b>60108</b> | <b>78165</b> | <b>85355</b>        | <b>88527</b>        |
| (3) Gerçekleşme Tahmini, (4) Program. |              |              |              |              |              |              |              |              |                     |                     |

**Kaynak:**Kalkınma Bakanlığı, [www.kalkinma.gov.tr/Pages/TemelEkonomikGostergeler.aspx](http://www.kalkinma.gov.tr/Pages/TemelEkonomikGostergeler.aspx)

Ulaşım sektörü, Cumhuriyetin ilk yıllarında daha çok raylı sistemden oluşurken, 1950'li yıllarda karasal ulaşım ve devamında da hava ulaşımının gelişmesiyle araçsal çeşitliliğe kavuşmuştur. 1950'li yıllarda ulaşım % 51 karayolu, % 45 demiryolu, % 3 denizyolu ve % 1,5 havayolu aracılığıyla sağlanmıştır. 1970'li yılların sonlarında bu oranlar % 60,7 karayolu, % 24,6 demiryolu, % 10,3 denizyolu ve % 2,8 havayolu olarak değişmiştir. 1990'lı yıllarda kara yollarının yatırımdaki payı % 80'e çıkarken diğer ulaşım sektörleri % 20'lik küçük bir pay ile yetinmişlerdir. 2000'li yıllarda karayolları birinciliğini devam ettirirken hava yolları büyük bir ivme ile % 13 seviyesine çıkmıştır. 2010'lu yılların başında hızlı tren projeleri ile demir yolları kara yollarının önünde kendisine yer bularak % 48'lere ulaşmıştır. Karayolları % 38 dolaylarında iken hava yollarının bütçeden aldığı pay % 6 seviyesinde kalmıştır (DPT 1963: 385; DPT, 1979: 415, DPT, 2011a).

2017 yılı itibari ile ilgili bakanlık ve kurumların yatırım ödenekleri % 30 artmıştır. Bu ödenek artışı ile birlikte ulaştırma sektörünün 2016'daki 60 milyar lira olan devlet gelirlerinden aldığı pay 2017 yılında 78 milyar liraya çıkmıştır. Kamu yatırımları içerisinde ise yine en yüksek pay, 22.1 milyar lirayla ulaştırma sektörüne ayrılmıştır. 2014 ve 2015 yıllarında denizyolu ve havayollarına yapılan yatırımlar, karayollarına yapılan yatırımların önüne geçmiştir. Havayollarının ve THY'nin gelişmesindeki en büyük etken olan DHMİ Genel Müdürlüğü bünyesinde 2016 yılı Ağustos ayı sonu itibariyle 9.511 kişilik büyük bir personel alt yapısı bulunmaktadır. Ayrıca devlet destekli yatırım programı kapsamında DHMİ Genel Müdürlüğü'ne 37 proje için 478.062.000 TL ödenek tahsis edilmiştir. Bununla birlikte 2016 yılı içerisinde tahsis edilen 4.790.000 TL ek ödenek ile toplam ödenek 482.852.000 TL'ye yükselmiştir. Grafik 2'de DHMİ'ye ayrılan bütçeler görülmektedir.

**Grafik 2: 2003 – 2016 Yılları DHMİ Yatırım Gerçekleşmeleri**



**Kaynak:** <http://www.udhb.gov.tr/images/faaliyet/a5ec26a31a72281.pdf>

Grafiğe bakıldığında DHMİ'nin bütçe ödeneginde 2003 ile 2016 yılları arasında % 250'lik bir artışın olduğu söylenebilir. Harcama oranlarına bakılacak olursa 2010 yılı haricinde 2014'e kadar mutlak olarak artan bir harcama eğilimi görülmektedir. 2014'ten sonra ciddi oranda düşüş gösteren harcamanın azalmasında bütçe-harcama dengesinde yaşanan kaymanın telafi edilmesi düşüncesi yatıyor olabilir. Zira dikkat

edilecek olursa 2014'te (2010'dakine benzer şekilde) DHMİ, kendisine ayrılan bütçenin bir buçuk katına yakın harcama gerçekleştirerek bütçe-harcama dengesini sağlayamamıştır.

Ayrılan bütçelerin yanı sıra siyasi iradenin havacılık sektörü ile ilgili kolaylaştırıcı ve vizyoner birçok desteği olmaktadır. 2016 yılında toplam 35 adet mevzuat yayımlanarak Türk Sivil Havacılığı'nın değişen koşullara uyumu sağlanmaya çalışılmıştır. Sivil havacılık faaliyetlerini düzenlemek amacıyla 2016 yılında;

- Amatör Havacılık Faaliyetleri Yönetmeliği,
- Genel Havacılık Yönetmeliği,
- Meteorolojik Acil Durum Komitesi (MADKOM) Genelgesi,
- Sivil Hava araçlarının Devlet Hava Aracı Olarak Kullanılması Hakkında Genelge,
- İnsansız Hava Aracı Sistemleri Talimatı,
- İniş Şeritleri Talimatı gibi bazı önemli mevzuat düzenlemeleri yapılmıştır.

Ayrıca 10 milyar dolar bütçeden fazla bir kaynak kullanımı düşünülen ve halen yapımı devam eden dünyanın en büyük havalimanlarından biri olacak olan İstanbul 3. Havalimanı'nın inşaatı devam etmektedir. 150 milyon yolcu kapasiteli bu havalimanının 2018 yılı içinde hizmete açılmasıyla birlikte Türkiye'nin havacılıkta dünyada ilk 5 ülkenin içinde yer alarak en önemli 'hub'lerden biri olacağı düşünülmektedir (UDHB, 2016: 314). Bu yatırım kararları ile de THY'nin yolcu ve yük kapasitesine devlet desteklerinin çeşitli yöntemlerle arttırıldığı açıkça gözlenmektedir.

#### **2.1.3.2. THY'nin Ekonomik Gelişimindeki Uluslararası Etkenler**

Bilindiği üzere uzun yıllardır hızla değişen ve küreselleşen dünya artan teknolojik yeniliklerinde katkısı ile genellikle kullanılan benzetmesiyle; küçük bir köy veya küçük bir pazar haline gelmiştir. Ülkeler arasındaki ikili ve çok taraflı antlaşmalar ve her geçen gün sayısı artan uluslararası şirketler, sektörel bazda havacılık endüstrisini önemli ölçüde pozitif yönde etkilemiştir. Ayrıca etkileşimin çift taraflı olduğu her geçen gün farklı çalışmalarda dillendirilmekte ve havacılık endüstrisinin uluslararası ticaretin önemli yapı taşlarından birisi olduğu ifade edilmektedir (Batur, 2008: 48).

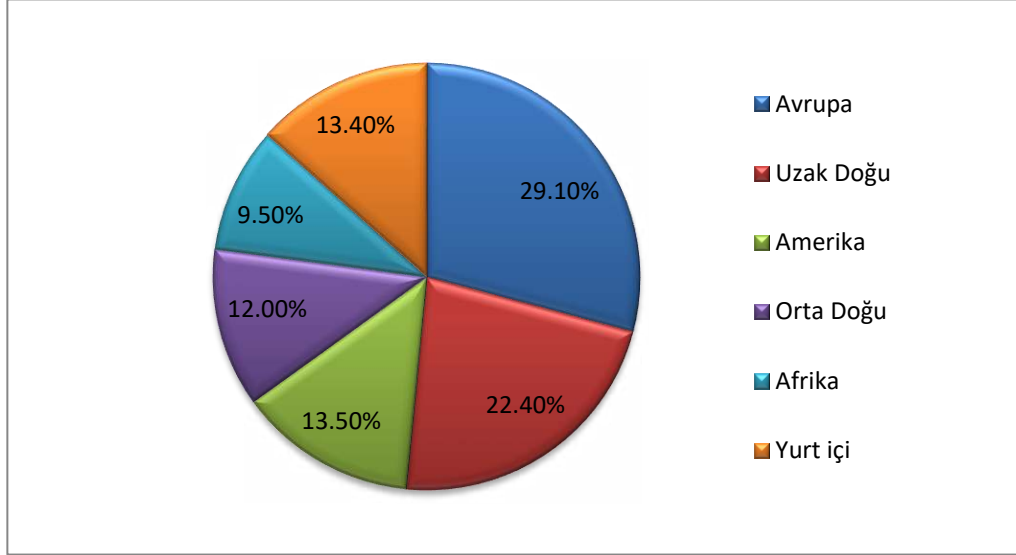
Dünya ekonomisine doğrudan veya dolaylı olarak 2.7 trilyon dolar etkisi bulunan havayolları endüstrisinin Türkiye'ye de önemli katkıları olmuştur (IATA, 2016: 1). 1970'lerden bugüne devamlı artış grafiği sergileyen sektör 2001 yılında yaşanan 11 Eylül saldırılarından olumsuz etkilenmiş ve küresel anlamda hava taşımacılığı ciddi bir kriz atlatmıştır. Türkiye de bu krizden etkilenen ülkeler arasında yer almış ve 2000 yılında 12 milyonun üzerinde olan yolcu taşıma sayısı 2001 yılında 10 milyon seviyesine gerilemiştir. İlerleyen yıllarda düşük miktarlarda pozitif değişimler görülmüş olsa da sektörel veriler, 2014 yılına kadar eski seviyesine gelmekte oldukça zorlanmıştır. 2004 yılında taşınan yolcu sayısı 14 milyon, 2005 yılında ise 17 milyon olmuştur. 2005 yılında taşınan yolcunun % 85' e yakın bir bölümü (14.1 milyon) THY tarafından taşınmıştır (<http://www.turkishairlines.com>). Ardından günümüze kadar geçen süreçte diğer sivil havayolları şirketlerinin de etkinliğini arttırmasıyla birlikte 2016'da bu rakam 100 milyonu geçerken, THY'nin taşıdığı yolcu miktarı 62.8 milyona yükselmiştir. Ülke içerisinde artan havayolları firmalarından dolayı toplam içerisinde taşınan yolcu nispi oranında düşüş olmakla birlikte taşınan yolcu sayısında THY 11 yıllık zaman diliminde % 500'e yakın bir büyüme sergilemiştir. Meydana gelen büyümede yurt içinde yapılan teşviklerin etkisi olduğu gibi dünyada yaşanan küreselleşme dalgasının da hızlandıran etkisi olmuştur. Bu süreç zarfında başta Avrupa olmak üzere, Kuzey Amerika, Güney Amerika, Asya Pasifik, Afrika ve Orta Doğu'da tüm havacılık sektöründe büyümeler gerçekleşmiştir (Batur, 2008: 54). 2024 yılına kadar belirlenen projeksiyonlar bağlamında havayolları sektörünün yıllık bazda Avrupa'da ortalama % 4,3, Kuzey Amerika'da % 4,1 Güney Amerika'da % 7, Asya Pasifikte % 6,6, Afrika ve Orta Doğuda ise % 5,5 büyümesi beklenmektedir (DPT, 2006: 2-3).

Bünyesinde 2017 itibariyle 329 uçak bulunduran ve yaklaşık 63 milyon yolcu taşıyan THY, 2023 yılına dair yaptığı projeksiyonlarda uçak sayısı hedefini 420, taşınan yolcu sayısı hedefini ise 100 milyon yolcu olarak belirlemiştir (<http://www.turkishairlines.com>).

THY'nin 2016 yılı yolcu dağılımına baktığımızda toplam yolcuların %55,3'ünü dış hat yolcuları oluşturmaktadır. Bu dış hat yolcularının %56,5' ini ise Avrupalı yolcular oluşturmaktadır. Avrupa'lı yolcuları sırasıyla %14,9 ile Orta Doğu, %13,3 ile Uzakdoğu, %8,1 ile Afrika, %6,3 ile Kuzey Amerika ve %0,9'la Orta ve Güney Amerika takip etmektedir. Toplam yolcu dağılımının %43,1'ini iç hatlar yolcusu oluşturmaktadır. Ancak elde edilen gelire bakıldığında gelirlerin ancak

%13,4'ünün yurt içinden elde edildiği görülmektedir. (THY, Faaliyet Raporu, 2016)  
Grafik 3'te THY'nin gelirlerinin coğrafi dağılımı verilmiştir.

**Grafik 3: THY Gelirlerinin Coğrafi Dağılımı (2016)**



**Kaynak:** THY, 2016 Faaliyet Raporu.

2016 yılı THY'nin gelirlerinin coğrafi dağılımına baktığımızda; %29,1 ile Avrupa gelirlerin coğrafi dağılımında birinci sırada gelmektedir. Avrupa'yı sırasıyla %22,4 ile Uzak Doğu, %13,5 ile Amerika, %12 ile Orta Doğu ve %9,5'la Afrika takip etmektedir. 2016 yılında bilet satışlarının %72'lik kısmının yurt dışına gerçekleştiği görülmektedir, bu da THY için dış hat gelirlerinin ne kadar önemli olduğunu göstermektedir. Aynı şekilde ülkemiz için de çok önemli bir hizmet ihracatını ifade etmektedir ve turizm gelirlerine katkı sağlamaktadır.

Uluslararası satış noktasına göre THY'nin gelirlerine baktığımızda ise 2016 yılında bir önceki yıla göre Afrika satışlarında bir puanlık artış görülmüş ve %5 olarak gerçekleşmiştir. Amerika'dan satışlar %9 olarak gerçekleşmiş, Orta Doğu satışları %10 ve Uzak Doğu satışları yine %10 olarak gerçekleşmiştir. İnternet/çağrı merkezi satışları %18 olarak gerçekleşmiş, Türkiye'den satılan bilet gelirleri oranı ise %19 olarak gerçekleşmiştir. Avrupa bilet satış gelirleri ise %29 olmuştur. Çağrı merkezinden yapılan satışlarda iç hatlar oranı %46, dış hatlar satışları ise %54 olmuştur.

## 2.2. THY FAALİYETLERİNİN TÜRKİYE EKONOMİSİ ÜZERİNDEKİ ETKİLERİ

1950’li yıllara kadar ihmal edilen turizmin ekonomik önemi İkinci Dünya Savaşı’nın bitimi ile birlikte, özellikle bugünün büyük ekonomileri olan Batı toplumlarında anlaşılmaya başlamıştı. Bu gelişmeyle turizm sektörü büyümüş ve ekonomik değerinin zamanla idrak edilmesiyle, 21. yüzyıl küresel ekonomisinde telekomünikasyon ve bilgi teknolojilerinin yanında en hızlı gelişen sektör olmuştur. Günümüzde birçok ülkede turizm ekonomik büyümenin ve gelişmenin en önemli kaynaklarından biri olarak görülmektedir (Bahar, 2006: 1). Turizm hizmet sektörünün alt dalı olarak değerlendirilmektedir. Emek yoğun faaliyet grubu içerisine giren turizm sektörünün büyümesi milli gelirde artış olarak ülkeye katkı sağlamaktadır. Özellikle sermayesi kısıtlı olan az gelişmiş ve gelişmekte olan ülkeler için döviz girdisin gerçekleşmesi bakımından turizm önemli bir kalem olarak değerlendirilmektedir. Turizm, hizmet sektörünün bir alt dalı olmakla birlikte diğer sektörleri de önemli derecede etkilemektedir. Doğrudan veya dolaylı olarak inşaat sektörü ile özel sektörler, turizm bölgelerinin alt yapısının geliştirilmesi için yapılan harcamalardan dolayı kamuya, hem inşaat hem alt yapı yatırımlarının yapıtaşlarından olan demir çelik sanayi sektörüne ve ayrıca bunların yanında lokanta, hediyelik eşya vs. birçok iş alanına pozitif etkisi bulunmaktadır.

1960’lar da gelişmeye başlayan turizm ekonomisi ile hava yolu ile yolcu taşımacılığı arasında doğrudan bir ilişki bulunmaktadır. Başlangıç itibariyle turizmdeki gelişmeler uluslararası hava taşımacılığında diğer hiçbir ulaştırma dalında olmadığı kadar etkili olmuştur. Bu katkı ile birlikte havayolları teknolojisinde büyük ilerlemeler meydana gelmiştir. Geniş gövdeli jet uçaklarının kullanımının artması (Boing 777), tarifesiz (charter) hava yollarının kullanılması ile hava yolu taşımacılığının ucuzlaması ve nihayetinde daha uzun mesafeli uçuşlar yapılmaya başlanması, bahsi geçen gelişimin temel nedenleri olarak değerlendirilebilir. Söz konusu katkılar, turizmden etkilenen havayolları sektörü ile turizm sektörünün tekrardan etkileşime girmesini ve turizmin tekrardan canlanmasını sağlamıştır (Arıkan, 1998:1).

### **2.2.1. THY'nin Turizm Üzerindeki Etkileri**

Turizm sektörü küreselleşmenin de etkisiyle daha çok önem kazanmıştır. Ülkeler için çok büyük bir gelir kaynağı olan turizm gelirleri aynı zamanda ülkelerin gelişimini de pozitif yönde etkilemektedir. Günümüzde turizm çok aktörlü ve değişken bir sektör halini almıştır. Turizm ve havayolu endüstrisini incelediğimizde birbirlerini karşılıklı etkileyen bir ilişki içerisinde olduklarını görmekteyiz. Artan turizm faaliyetleri taşıyan yolcu miktarını arttırırken, artan yolcu sayıları da havayolu endüstrisinin gelişimine destek olarak büyümesini hızlandırmaktadır. Türkiye’de de durum benzer şekildedir. THY’nin ülkemizdeki lider konumu, onun turizm üzerinde bırakacağı etkinin kayda değer olduğunu düşündürmektedir. Trafiği ülkenin toprak parçasıyla sınırlı olan iç turizmde güçlü bir aktör olan THY, küresel düzeyde de etkili bir rekabet gücü ile kendisini göstermektedir. Burada THY’nin yerli ve yabancı turizm üzerine etkileri değerlendirilecektir.

#### **2.2.1.1. THY'nin Yerli Turizm Üzerindeki Etkileri**

Türkiye’de 1980’li yıllarda yaşanan değişimle birlikte turizm sektöründe önemli atılımlar gerçekleşmiştir. 1980’den sonra turizm, Türkiye ekonomisinde en gözde alt sektörlerden biri haline gelmiş ve gelişen turizm sosyal, kültürel, ekonomik vb. birçok açıdan ülkeye çeşitli katkılar sağlamıştır. Gelişmenin başlangıcı olarak ele alınabilecek bu yıllarda öncelikli turizm bölgelerinde altyapı yatırımları ve yabancı turistlerin talebine uygun konaklama yatırımları yapılmıştır. Bunların yanında yabancı ve Türk charter havayolları yeni hatlar açmış, havayolu ulaşımı ve tur operatörlüğü konularında yerli ve yabancı firmalarla ortaklıklar kurmuştur (Yarcan, 1995: 117).

Çalışmanın daha önceki bölümlerinde konusu geçtiği üzere Türkiye’de havayollarındaki ivme artışının önemli olarak değiştiği zaman dilimi 1980’lerde başlamaktadır. Tabloda THY’nin yerli turizme sağladığı katkı ve Türkiye’nin toplam iç turizm gelirine ilişkin rakamlar verilmiştir.

**Tablo 14: THY'nin Yerli Turizm İçerisindeki Payı ve Türkiye'de Yerli Turizmin Gelişim Trendi (2002 – 2016)**

|      | THY İç Hatlar Yolcu Sayısı (000 kişi) | THY'nin İç Hatlardan Sağladığı Yolcu Geliri (milyon \$) | Türkiye Turizmine Katkı Sağlayan Toplam Ziyaretçi Sayısı | Yurt Dışında İkamet Eden Vatandaş Ziyaretçi Sayısı | Türkiye'nin Yerli Turizmden Toplam Geliri ( 000 \$) | Türkiye'nin Turizm'den Sağladığı Toplam Gelir (000 \$) <sup>14</sup> |
|------|---------------------------------------|---------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------|----------------------------------------------------|-----------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------|
| 2002 | 4.970                                 | 330                                                     | 15 214 514                                               | 2.292.532                                          | 2.891.248                                           | 12.420.519                                                           |
| 2003 | 5.031                                 | 337                                                     | 16.302.053                                               | 2.600.634                                          | 3.600.411                                           | 13.854.868                                                           |
| 2004 | 5.850                                 | 383                                                     | 20.262.640                                               | 3.059.644                                          | 3.862.552                                           | 17.076.609                                                           |
| 2005 | 7.197                                 | 500                                                     | 24.124.501                                               | 3.601.880                                          | 4.374.383                                           | 20.322.111                                                           |
| 2006 | 8.906                                 | 606                                                     | 23.148.669                                               | 3.872.721                                          | 4.463.614                                           | 18.593.950                                                           |
| 2007 | 9.984                                 | 818                                                     | 27.214.988                                               | 4.197.907                                          | 4.703.850                                           | 20.942.501                                                           |
| 2008 | 11.063                                | 992                                                     | 30.979.979                                               | 4.548.855                                          | 5.418.439                                           | 25.415.067                                                           |
| 2009 | 11.692                                | 885                                                     | 32.006.149                                               | 4.658.172                                          | 5.690.629                                           | 25.064.481                                                           |
| 2010 | 13.645                                | 985                                                     | 33.027.943                                               | 4.517.091                                          | 5.558.366                                           | 24.930.996                                                           |
| 2011 | 14.488                                | 1.061                                                   | 36.151.328                                               | 4.826.800                                          | 5.638.484                                           | 28.115.694                                                           |
| 2012 | 15.906                                | 1.040                                                   | 36.463.921                                               | 5.121.457                                          | 6.354.379                                           | 29.351.446                                                           |
| 2013 | 20.053                                | 1.278                                                   | 39.226.226                                               | 5.398.752                                          | 6.760.180                                           | 32.308.991                                                           |
| 2014 | 22.708                                | 1.401                                                   | 41.415.070                                               | 5.564.784                                          | 6.289.260                                           | 34.305.904                                                           |
| 2015 | 26.304                                | 1.349                                                   | 41.617.530                                               | 6.025.370                                          | 5.843.074                                           | 31.464.777                                                           |
| 2016 | 27.301                                | 1.250                                                   | 31.365 330                                               | 6.099.924                                          | 5.964.853                                           | 22.107.440                                                           |

**Kaynak:** TÜİK Haber Bültenleri (Bülten numaraları: 15845, 18665, 24590); [http://www.tursab.org.tr/tr/turizm-verileri/istatistikler/turist-sayisi-ve-turizm-geliri/2003-gelirsayi-ve-ortalama-harcama\\_68.html](http://www.tursab.org.tr/tr/turizm-verileri/istatistikler/turist-sayisi-ve-turizm-geliri/2003-gelirsayi-ve-ortalama-harcama_68.html); THY Faaliyet Raporları; <https://www.turizmgunlugu.com/2017/09/11/turkiyenin-turizm-geliri-gideri-aciklandi/>

Tablo 14'e göre 2002 yılından bu yana ele alınan süreçte önemli değişimler gözlenebilmektedir. Gerek hava yolları açısından gerekse turizm gelirleri açısından çeşitli değişimlerin görüldüğü 15 yıllık süreçte, THY'nin iç hatlardan sağladığı gelirlerin değişim seyri, Türkiye'nin turizmden sağladığı gelirlerle hemen hemen benzerlik göstermektedir. Bunun en belirgin sebeplerinden biri Türkiye'nin turizmde THY'nin önemli bir yere sahip olması ve bu rolün birincil finansal göstergesinin de yolculardan sağlanan gelir olmasıdır. Gerek Türkiye'nin yurt içi turizm gelirleri gerekse toplam turizm gelirleri inişli çıkışlı bir görünüme sahip olmakla birlikte özellikle 2009-2010, 2014-2015 senelerinde ortak düşüş göstermiştir. 2016 sonu itibarıyla yurt içi turizm gelirleri 2011 dönemindeki gelir

<sup>14</sup> <http://www.tuik.gov.tr/PreHaberBultenleri.do?id=15845> adresinden alınan TÜİK turizm verilerinden turizm gelirleri tabloya eklenirken *eski* turizm gelirleri yerine *revize edilmiş* turizm gelirleri tercih edilmiştir.

seviyesine gerilerken, toplam turizm gelirleri 2008’de sağlanan gelirlerin dahi altına düşmüştür.

### 2.2.1.2. THY’nin Yabancı Turizm Üzerindeki Etkileri

THY, Türkiye’nin ilk ve en büyük hava yolu firması olması nedeniyle hem yerli turizm hem de yabancı turizm bakımından ülke turizmine önemli katkılar sağlamıştır. Bu katkıların THY’nin varlığını sürdürdüğü ölçüde mütemadiyen devam edeceği açıktır. Tablo 15’te de görüleceği üzere genelde Türkiye’nin, özelde de THY’nin yabancı turizmden sağladığı gelirler 2002’den 2014’e kadar yükselen bir seyir izlemiştir. Her iki kalemde de 2015 ve 2016’da düşüş gözlenmiştir.

**Tablo 15: THY’nin Yabancı Turizm İçerisindeki Payı ve Türkiye’de Yabancı Turizmin Gelişim Trendi (2002 – 2016)**

|      | THY<br>Dış<br>Hatlar<br>Yolcu<br>Sayısı<br>(000<br>kişi) | THY’nin<br>Dış<br>Hatlardan<br>Gelip Dış<br>Hatlara<br>Devam<br>Eden<br>Yolcu<br>Sayısı (000<br>kişi) | THY’nin<br>Dış<br>Hatlardan<br>Dış<br>Hatlara<br>Devam<br>Eden<br>Yolcuların<br>Dış Hatlar<br>İçindeki<br>Oranı | THY’nin<br>Dış<br>Hatlardan<br>Sağladığı<br>Yolcu<br>Geliri<br>(milyon \$) | Türkiye’nin<br>Yabancı<br>Turizmden<br>Toplam<br>Geliri<br>( 000 \$) | Türkiye’nin<br>Toplam<br>Turizm<br>Geliri<br>(000 \$) |
|------|----------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------|
| 2002 | 5.413                                                    | -                                                                                                     | -                                                                                                               | 1.247                                                                      | 9 235 506                                                            | 12 420 519                                            |
| 2003 | 5.389                                                    | -                                                                                                     | -                                                                                                               | 1.106                                                                      | 10 141 116                                                           | 13 854 866                                            |
| 2004 | 6.141                                                    | -                                                                                                     | -                                                                                                               | 1.165                                                                      | 13 061 118                                                           | 17 076 606                                            |
| 2005 | 6.937                                                    | 1.134                                                                                                 | %16                                                                                                             | 1.505                                                                      | 15 725 813                                                           | 20 322 112                                            |
| 2006 | 8.041                                                    | 1.563                                                                                                 | % 19                                                                                                            | 2.059                                                                      | 13 918 757                                                           | 18 593 951                                            |
| 2007 | 9.652                                                    | 2.229                                                                                                 | % 23                                                                                                            | 2.480                                                                      | 15 936 347                                                           | 20 942 500                                            |
| 2008 | 11.534                                                   | 3.129                                                                                                 | % 27                                                                                                            | 3.182                                                                      | 19 612 296                                                           | 25 415 067                                            |
| 2009 | 13.410                                                   | 4.445                                                                                                 | % 33                                                                                                            | 3.154                                                                      | 19 063 702                                                           | 25 064 482                                            |
| 2010 | 15.474                                                   | 5.705                                                                                                 | % 36                                                                                                            | 3.793                                                                      | 19 110 003                                                           | 24 930 997                                            |
| 2011 | 18.160                                                   | 6.876                                                                                                 | % 37                                                                                                            | 5.078                                                                      | 22 222 454                                                           | 28 115 692                                            |
| 2012 | 23.139                                                   | 9.937                                                                                                 | % 42                                                                                                            | 6.283                                                                      | 22 410 365                                                           | 29 007 003                                            |
| 2013 | 28.215                                                   | 12.882                                                                                                | % 45                                                                                                            | 7.404                                                                      | 25 322 291                                                           | 32 310 424                                            |
| 2014 | 31.967                                                   | 15.564                                                                                                | % 48                                                                                                            | 8.373                                                                      | 27 778 026                                                           | 34 305 904                                            |
| 2015 | 34.944                                                   | 18.363                                                                                                | % 52                                                                                                            | 7.961                                                                      | 25 438 923                                                           | 31 464 777                                            |
| 2016 | 35.457                                                   | 20.951                                                                                                | % 59                                                                                                            | 7.290                                                                      | 15 991 381                                                           | 22 107 440                                            |

**Kaynak:** THY Faaliyet Raporları, [http://www.tursab.org.tr/tr/turizm-verileri/istatistikler/turist-sayisi-ve-turizm-geliri/2003-gelirsayi-ve-ortalama-harcama\\_68.html](http://www.tursab.org.tr/tr/turizm-verileri/istatistikler/turist-sayisi-ve-turizm-geliri/2003-gelirsayi-ve-ortalama-harcama_68.html)

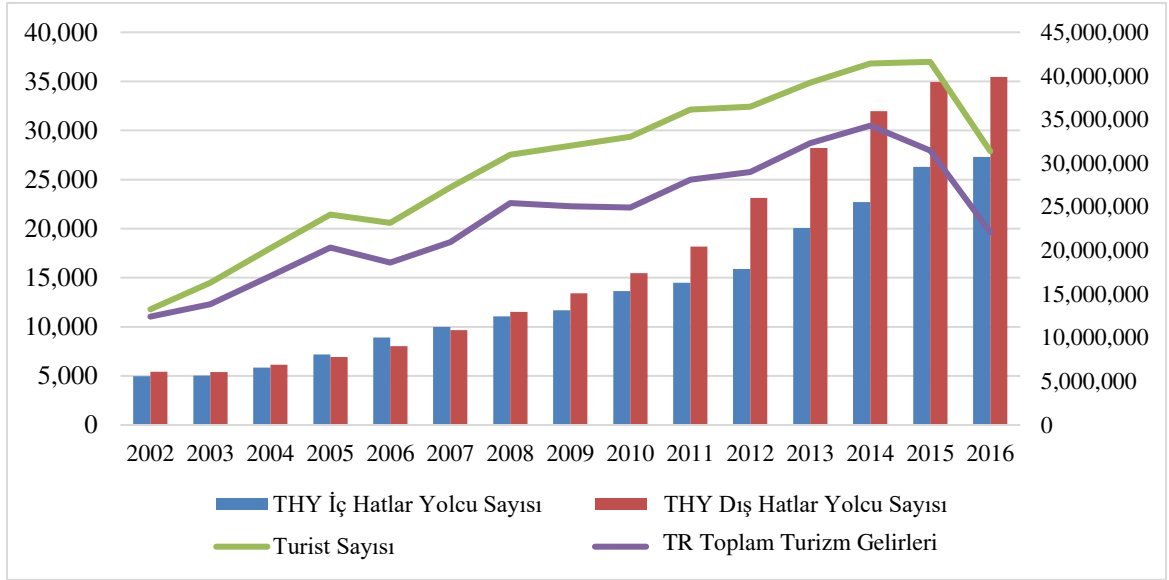
2002 yılında 5 milyon kişinin üzerinde seyreden dış hatlarda taşınan yolcu sayısı, 2005 yılında 7 milyona yaklaşmış, 2010 yılında 15 milyon, 2016 yılında ise 35 milyon kişinin üzerine çıkmıştır. THY'nin dış hatlarda seyahat eden yolcu sayısı mütemadi olarak artış göstermiş ve dış hatlar gelirleri içerisinde önemli bir yere sahip olmuştur. Özellikle 2016 yılında dış hatların toplam yolcu sayısı 35 milyon 457 bin olarak gerçekleşmiştir. Ancak bu yolcuların 21 milyon'luk kısmının dış hatlardan gelip dış hatlara devam eden transfer yolcudan oluştuğunu görüyoruz. Bu da transfer yolcuların % 59 gibi yüksek bir oranı oluşturduğunu göstermektedir ki bu oran THY dış hat gelirleri bakımından pozitif bir gösterge olup, Türkiye'nin turizmine katkısı bakımından çok iyi bir veri değildir. Ancak Türkiye'nin coğrafi konumunun avantajı ve bu nedenle de THY'nin aktarma merkezi olarak seçilmiş olması bu veride görülen artışın önemli bir nedenidir. THY 2016 yılında Avrupa'dan Dünya'ya en çok bağlantı sağlayan havayolu şirketi olmuştur. (THY, yatırımcı ilişkileri raporu sunumu, 2016)

Türkiye'nin yabancı turizm gelirleri de belirli dönemlerde azalma göstermiş, 2009 ve 2010 yıllarında durağanlığa girmiş, 2011 yılında hızla yükselerek artmış ancak 2015'ten sonra ciddi bir düşüş yaşamıştır. Türkiye turizmine katkı sağlayan toplam ziyaretçi sayısının da 2016 yılında bir önceki yıla göre 10 milyonun üzerinde azaldığını görmekteyiz (tablo 14). Görülen bu düşüş Türkiye'nin toplam turizm gelirlerinde de aynı şekilde etkisini göstermiş ve gelirlerde 9 milyon dolardan fazla düşüş yaşanmıştır. 2015 yılında Rusya ile olan ilişkilerimiz ve yaşanan siyasi problemlerin turist sayısında bir düşüşe neden olduğu ve yaşanan bu düşüşün turizm gelirlerini etkilediği söylenebilir.

2016 yılı gerek yerli gerek yabancı turizm verilerine bakıldığında durgunluğun olduğu bir yıl olarak kayıtlara geçmiştir. 2016 yılı sonunda iç hatlarda taşınan yolcu miktarı 27 milyonun hemen üzerindeyken, dış hatlarda seyahat eden yolcu sayısı 35 milyonu geçmiştir. Ayrıca yolcu sayısında her yıl artış olduğu görülmektedir. Ancak son yıllara bakıldığında büyük bir ivmeyle artan yolcu sayıları 2015 ve 2016 yıllarında önceki yıllara oranla daha az artmış bununla birlikte THY'nin yolcu gelirleri de aynı yıllar da düşüş göstermiştir. Bu düşüşün nedeni olarak THY'nin ana meydanı olan ve dış hat uçuşlarının neredeyse tamamının yapıldığı İstanbul Atatürk Havalimanı'nda bomba patlaması, ülke de yaşanan siyasi olaylar ve darbe girişimi sebep gösterilebilir.

Grafik 4'te THY taşınan yolcu sayısı ve turizm gelirleri bir grafik üzerinde gösterilmiştir.

**Grafik 4: THY ve Turizm Sektörü Etkileşimleri**



**Kaynak:** THY 2002-2016 faaliyet raporlarından derlenmiştir.

Grafikte de görüleceği üzere THY'nin taşıdığı iç ve dış hatlar yolcu miktarı 2015 yılına kadar devamlı yüksek ivmeli bir artış sergilemiştir. Aynı şekilde turist sayılarına bakıldığında da artış görülmektedir. Turizm gelirlerinde ise farklı yıllarda yaşanan kırılmalar mevcuttur. Turizm gelirleri ve turist sayılarının grafiklerine bakıldığında belirli dönemlerde benzer iniş-çıkışların yaşandığı görülmektedir. 2006 yılına bakıldığında turizm gelirlerinin ve turist sayılarının düştüğü görülmektedir. Turizm gelirlerinde tek unsurun turist sayısı olmadığı bilinmektedir. Turist başına ortalama harcama miktarından ülke para biriminin değerine kadar bir düzüne etken olduğu bilinmektedir. Mortgage krizinin etkisiyle de 2008-2010 yılları arasında gelirlerin önemli ölçüde azaldığı görülmektedir. Turizm gelirlerine rağmen turist sayısı ile THY tarafından taşınan yolcu miktarının 2014 yılından sonra değişim göstermesi dikkate değer bir unsur olarak karşımıza çıkmıştır. 2016 yılında görülen turist sayısı ve turizm gelirlerindeki düşüş aynı şekilde THY'nin iç ve dış hatlardan sağladığı yolcu gelirlerinde de düşüş olarak karşımıza çıkmıştır (tablo 14-15). THY'nin taşıdığı yolcu sayılarında hep bir artış görülse de bu artış 2016 yılında önceki yıllara oranla daha az olmuştur.

### 2.2.2. THY'nin Global Pazar Payı Üzerindeki Etkileri

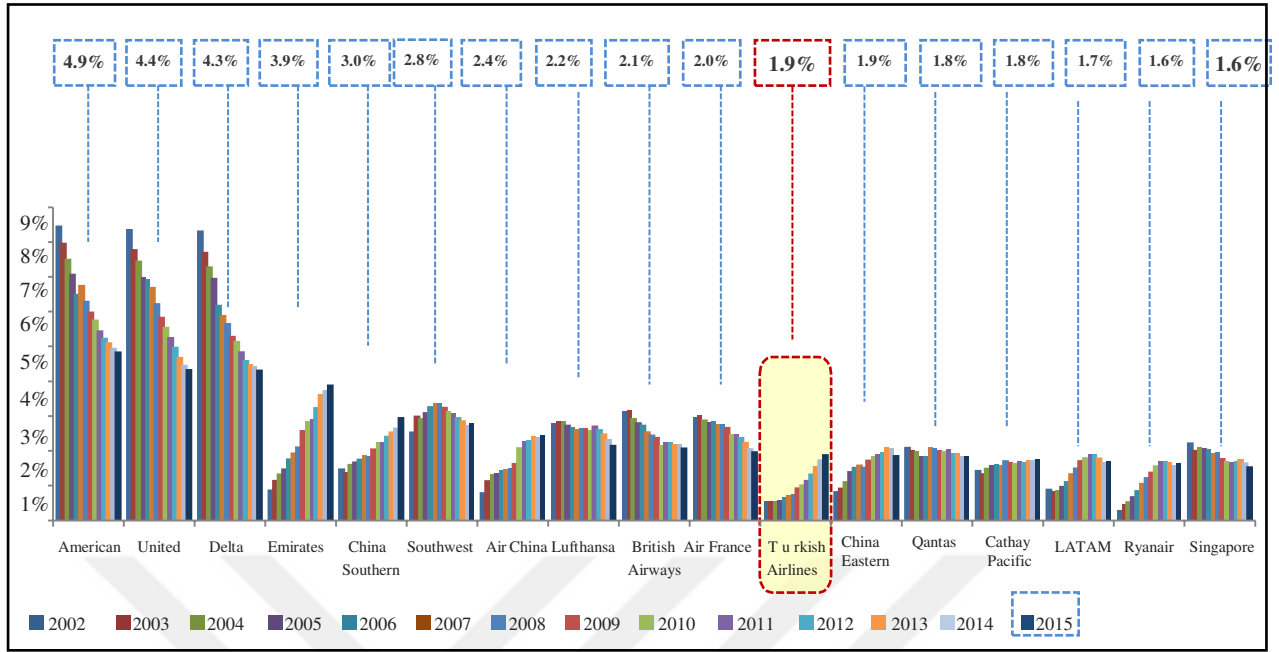
Turizmin gelişmesinde önemli unsurlardan birisi global pazardan alınan paydır. Bu bağlamda son yıllarda dünya ortalamasını katlayarak büyüme gösteren THY'nin ülke ekonomisine katkısı yadsınamaz bir gerçektir. Yıldızı her gün parlayan büyük bir kuruluş olan THY, yaptığı sponsorluk anlaşmaları, reklam ve pazarlama faaliyetleri ile dünyada en çok bilinen Türk markalarından biri olmuştur. Projeksiyonları içerisinde gelecek yıllarda dünyada ilk yüz marka içerisinde yer alma hedefi olan THY, Avrupa'nın en prestijli spor organizasyonlarından Euro Lig Basketbol Şampiyonası başta olmak üzere, çok sayıda uluslararası markanın sponsoru olmuştur. Bunların başında dünyanın meşhur spor kulüplerinden; Barcelona (İspanya), Manchester United (İngiltere), Borussia Dortmund (Almanya), Olympique Marseille (Fransa) gibi kulüpleri gelmektedir. Bununla birlikte THY, dünyanın başarılı futbolcularından Lionel Messi ve Didier Drogba'nın yanı sıra en başarılı basketbolculardan biri olan Kobe Bryant'la da sponsorluk ve reklam anlaşmaları yapmıştır. Ayrıca firma, dünyanın prestijli golf turnuvalarından sayılan "Turkish Airlines Open"ın da sponsorluğunu üstlenmiştir.

Yapılan reklam, tanıtım ve sponsorluk anlaşmaları ile kendi marka değerine önemli katkıda bulunduğu gibi THY, turizm içinde önemli bir unsur olarak kendini göstermektedir (kdk.gov.tr).

Ticarî havayolu sektöründe faaliyet gösteren firmaların performans ölçümleri farklı değişkenleri ele alarak formüller yardımı ile yapılmaktadır. Havayolu şirketlerini birbirlerinden ayıran ve aralarında kıyaslamaya imkân veren en önemli unsur,söz konusu şirketlerin uyguladıkları iş modelleri ve network yapılarıdır. Bu ölçümler arasında en çok kullanılan birimlerden birisi (arz edilen koltuk kilometre ) AKK'dır. AKK Arz edilen koltuk sayısı ile uçulan kilometrenin çarpılması ile elde edilen sonuç olarak tanımlanmaktadır.

Grafik 5'te THY'nin global pazar payı ve yıllar içerisinde global düzeyde nasıl gelişim gösterdiği görülmektedir.

**Grafik 5: THY'nin Global Pazar Payı Gelişimi**



**Kaynak:**2002 ICAO, 2003- 2015 IATA, 2016F OAG, şirket raporları, 2016F AKK<sup>15</sup> büyüklüklerine göre sıralanmıştır. Ayrıntılı bilgi için:  
[http://investor.turkishairlines.com/documents/ThyInvestorRelations/download/sunumlar/BAML\\_Turkish\\_Equity\\_Conference\\_PresentationV01.pdf](http://investor.turkishairlines.com/documents/ThyInvestorRelations/download/sunumlar/BAML_Turkish_Equity_Conference_PresentationV01.pdf).

Uluslararası havayolu pazarının 14 yıllık verilerine göre değerlendirildiğinde THY, ilk 17 firma içerisinde % 1,9'luk bir paya ulaşarak 11. sırada yerini almıştır. Grafik 5'te rahatlıkla görüleceği üzere pazar payı en yüksek üç firma olan American, United ve Delta firmaları 2002'den 2015'e doğru gelindikçe pay kaybederek ortalama % 50 kayba uğramış ve % 9'luk seviyelerden % 4,5 civarına gerilemiştir. Benzer şekilde çeşitli firmaların mezkûr dönem içerisinde düşüş gösterdiği veya inişli çıkışlı bir tablo sergilediği açıktır. Pazar payı bakımından THY'nin üzerinde yer alan şirketler arasında istikrarlı biçimde yükseliş ivmesi yakalayan bir tek Emirates firması olduğu görülmektedir. Ona yakın bir profil sergileyen Air China da yıllar ilerledikçe Pazar payını arttırmış ancak 2014 yılında ufak da olsa bir düşüş yaşamıştır. Bu çerçeveden bakıldığında grafikte yer alan verilere göre yalnızca Emirates ve THY firmaları sürekli gelişim gösterebilmiştir. Dolayısıyla THY'nin global pazardaki % 1,9'luk payının giderek arttığı ve gelecek dönemlerde de bu artışın devam edeceği söylenebilir. THY'nin pazar payı gelişimi 2002'den bu yana devamlı surette pozitif bir seyir izlemiştir. Bu durum Türkiye'nin büyümeye dair verileri ile paralellik içeren

<sup>15</sup>Available Seat Kilometer (ASK) [Arz edilen Koltuk Kilometre (AKK)]= Arz edilen Koltuk Sayısı x Uçulan Kilometre

bir sonuç değildir. Ele alınan verilerden kişi başına GSYH'deki büyüme ve GSYİH'deki büyüme dalgalı bir gelişim göstermektedir.

### **2.2.3. THY'nin Türkiye Ekonomisi Üzerindeki Etkisi**

Ulaşım insanlık tarihi ile birlikte başlayan ve değişik vasıtalarla devamedegelen bir süreçtir. İnsanların en büyük gereksinimlerinden birisi olan sosyalleşmenin küresel bazda ele alınması da ulaşım imkânlarındaki gelişme ile meydana gelmiştir. Bir noktadan başka bir noktaya hareketin her zaman bir yolunu bulmuş olan insanoğlu günümüzde bu gereksinimini çeşitli yollarla gidermektedir. Tren yolu, kara, deniz yolu ve hava yolu bu gereksinimin fiziki olarak gerçekleştirilmesine yardımcı olan vasıtalarla dolup taşmaktadır. Ulaşım için gerekli olan unsur ise sadece bir noktadan diğer bir noktaya varmak değildir. Esasında A noktasından B noktasına varmayı amaçlayan ulaşımında birçok yan unsur insanların tercihlerinde önem arz etmektedir. Bu unsurların başında güvenlik gelmektedir. Bunun yanında, zaman, fiyatlandırma ve konfor diğer önemli etkenlerdir. Bu etkenler göz önüne alındığında güvenlik, zaman ve konfor etkenlerinin her birisinde ön plana çıkan havayolları, son zamanlarda çeşitli sebeplerle (artan havayolu firmaları nedeniyle oluşan rekabet ortamı, teknolojinin daha fazla kullanılabilir olması ve düşen petrol fiyatları ile maliyet azalması) ekonomik fiyatlandırma noktasında da bir hayli mesafe kat etmiştir. Farklı sebeplerle maliyetlerin azalması ve hava yolları ulaşımın daha ekonomik hale gelmesi diğer tercih kalemlerinde önde olan havayolu ulaşımının tabana yayılmasını arttırmıştır.

Bir havayolu kuruluşu için gelir elde edilecek birçok kalem bulunmaktadır. Bununla birlikte asli faaliyet unsuru taşınan yolcu ve kargo neticesinde elde edilen gelirler havayollarının var oluş sebebi olarak gösterilebilir. Esas olan taşımacılık unsurundan yolcu taşımacılığı ise çalışmanın asıl konusunu teşkil etmektedir. Tablo 16'da 2002-2016 yılları arasında yurt içi ve yurt dışı hatlarda satılan biletlerden, ek bagaj ücretlerinden ve kargolardan elde edilen gelirler ile birlikte bu gelirlerin ülke ekonomisindeki yeri görülmektedir.

**Tablo 16: THY Gelirlerinin<sup>1</sup> GSYİH İçindeki Payı**

|      | THY<br>Yurt İçi Yolcu<br>ve Kargo<br>Gelirleri<br>(TL) | THY<br>Yurt Dışı Yolcu<br>ve Kargo<br>Gelirleri (TL) | THY<br>Toplam Yolcu ve<br>Kargo Geliri<br>(TL) | Cari Fiyatlarla<br>GSYİH<br>(milyon TL) | THY<br>Toplam<br>Yolcu ve<br>Kargo<br>Gelirleri/<br>GSYİH |
|------|--------------------------------------------------------|------------------------------------------------------|------------------------------------------------|-----------------------------------------|-----------------------------------------------------------|
| 2002 | 554.556.250                                            | 2.095.293.143                                        | 2.649.849.393                                  | 350.476.089.500                         | 0,76                                                      |
| 2003 | 509.290.280                                            | 1.673.865.519                                        | 2.183.155.799                                  | 454.781.659.400                         | 0,48                                                      |
| 2004 | 558.336.298                                            | 1.896.646.830                                        | 2.454.983.128                                  | 559.033.025.900                         | 0,43                                                      |
| 2005 | 686.190.770                                            | 2.267.163.392                                        | 2.953.354.162                                  | 648.932.711.800                         | 0,46                                                      |
| 2006 | 870.904.716                                            | 2.942.905.504                                        | 3.831.810.220                                  | 758.391.785.200                         | 0,50                                                      |
| 2007 | 1.063.918.659                                          | 3.457.619.065                                        | 4.521.537.724                                  | 843.178.421.000                         | 0,54                                                      |
| 2008 | 1.306.699.694                                          | 4.490.441.339                                        | 5.797.141.033                                  | 950.534.250.000                         | 0,61                                                      |
| 2009 | 1.393.890.060                                          | 5.290.958.312                                        | 6.684.848.372                                  | 952.559.579.000                         | 0,70                                                      |
| 2010 | 1.549.993.166                                          | 6.464.227.896                                        | 8.014.221.062                                  | 1.098.799.348.000                       | 0,72                                                      |
| 2011 | 1.799.139.573                                          | 9.426.377.272                                        | 11.225.516.845                                 | 1.297.713.211.000                       | 0,87                                                      |
| 2012 | 2.026.212.645                                          | 12.242.890.486                                       | 14.269.103.131                                 | 1.416.798.489.000                       | 1,01                                                      |
| 2013 | 2.552.315.091                                          | 15.673.327.671                                       | 18.225.642.762                                 | 1.567.289.238.000                       | 1,16                                                      |
| 2014 | 3.020.711.625                                          | 20.612.046.693                                       | 23.632.758.318                                 | 1.748.168.817.000                       | 1,35                                                      |
| 2015 | 3.752.000.000                                          | 24.413.000.000                                       | 28.165.000.000                                 | 1.952.638.409.000                       | 1,44                                                      |
| 2016 | 3.855.000.000                                          | 24.988.000.000                                       | 28.843.000.000                                 | 2.590.517.000.000                       | 1,11                                                      |

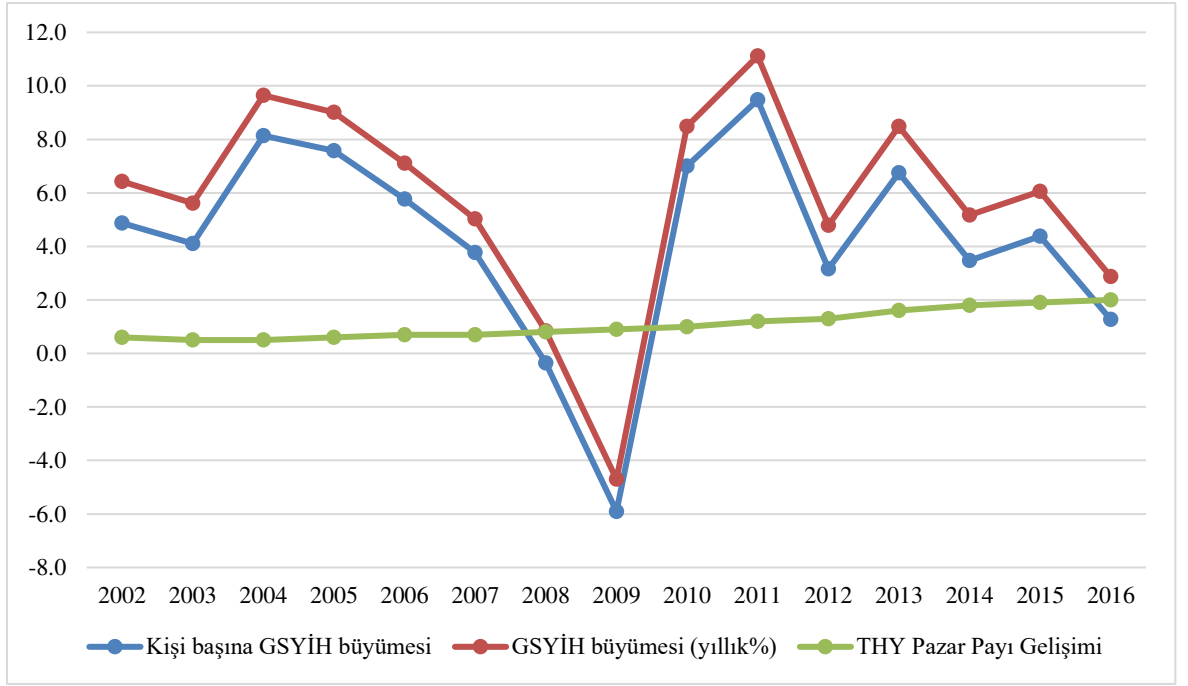
<sup>1</sup> THY bağımsız denetçi raporları yıllara göre farklı firmalara yaptırıldığı ve her raporda tablodaki veriler bir önceki yıllara birlikte verildiği için art arda gelen yıllar arasında rakamlarda tutarsızlık olabilmektedir. Bununla birlikte aynı firmanın hazırladığı raporda dahi aynı sene için iki raporda farklı verilerin kullanıldığına rastlanabilmektedir (örn 2013 ve 2014 raporları). Bu nedenle tablonun oluşturulmasında kullanılan veriler ait olduğu senede yayınlanan rapora göre düzenlenmiştir.

**Kaynak:** THY Bağımsız Denetçi Raporları ve WDI raporlarından derlenmiştir.

Daha önce incelenmiş tablolarla birlikte düşünüldüğünde THY'deki genel gelişmelerle birlikte yolcu ve kargo gelirlerinde de önemli miktarda artış olduğu gözlenmektedir. Dış hatlar uçuşlarından kazanılan bilet gelirlerinin (Tablo 15'e bakarak) iç hatlar uçuşlarından kazanılan gelirlerden çok daha fazla miktarda olduğu ve daha çok artış gösterdiği görülecektir. Sözü edilen 15 yıl içerisinde toplam yolcu ve kargo gelirleri GSYİH'ye oranlandığında büyümenin niteliği görülebilmektedir. 2002 yılı itibarı ile % 0,76 olan toplam yolcu ve kargo gelirlerinin GSYİH'ye oranı devam eden yıllarda inişli çıkışlı bir seyir izlemiş ve bu seyir ancak 2006'dan sonra istikrarlı biçimde artış göstermeye başlamıştır. Bu artış 2006 yılında % 0,50 oranından 2015 yılında % 1,44 oranına çıkan bir düzeyde gerçekleşmiştir. Tabloda görüldüğü üzere 2016 yılında durgunluk yaşayan gelirler GSYİH'ye oranla çok daha düşük seviyede artış göstermiş ve bir önceki yıl % 1,44 olan yolcu ve kargo

gelirlerinin GSYİH'ye oranı % 1,11 oranına gerilemiştir. THY bilet gelirlerinin GSYİH'ye oranını gösteren bu durum THY'nin gelişimin negatife döndüğünün bir göstergesi değildir. Grafik 6'da GSYİH ve KBGSYİH'deki (kişi başına düşen gayri safi yurt içi hasıla) dalgalanma çok daha net görüntülenmektedir.

**Grafik 6: Ulusal Büyüklükler ve THY**



**Kaynak:** THY finansal raporları ve faaliyet raporlarından derlenmiştir.

Grafikte de görüleceği üzere 2002'den bugüne THY pazar payı gelişimi istikrarlı bir büyüme trendi göstermektedir. Bu istikrar tüm dünyada etkisini gösteren ABD kaynaklı Mortgage Krizi'nin yaşandığı yıllarda dahi devam etmiştir. Türkiye'nin ekonomisi için ise bu durum aynı şekilde gerçekleşmemiştir. Türkiye'de yaşanan siyasi kriz sonrasında yüksek oranlı yaşanan büyüme 2004 yılından sonra nispeten düşüş göstermiştir. İlerleyen yıllarda ise global durgunluk ve Mortgage Krizi, ülke ekonomisini önemli oranda etkilemiş ve büyüme oranları 2008 ve 2009 yılı için negatif seyretilmiş ve KBGSMH'de % -5,9, GSYİH'de ise % -4,7 ye kadar düşmüştür. Kriz sonrası toparlanma süreci çok kısa sürmüş ve 2010 yılında ülke ekonomisi % 8'lere varan yıllık büyüme hızı yakalamıştır. 2011 yılında ise bu oran daha da artarak KBGSYİH'de % 9,5, GSYİH'de ise %11,1 olarak gerçekleşmiştir. Devam eden yıllar ise bu kadar parlak geçmemiştir. 2012 yılında düşüşe geçen büyüme oranları

2013 yılından sonra yaşanan siyasi istikrarsızlık, komşu ülkelerde meydana gelen savaşlar, terör olayları gibi etkenlerinde katkısı ile çok düşük oranlarda gerçekleşmiştir. 2016 yılında bu oran KBGSYİH’de %1,3’e GSYİH’de ise % 2,6 düzeylerinde gerçekleşmiştir.

Tablo 17’de THY’nin bilet ve kargo gelirlerinden sonra gelen, gelir kalemlerinde diğer gelirler olarak belirtilen gelirler ve THY’nin toplam gelirlerinin 16 yıllık gelişimi gösterilmiş ve THY toplam gelirlerinin GSYİH ile olan orantısı belirtilmiştir.

**Tablo 17: THY’nin Diğer Gelirleriyle Birlikte Toplam Gelirlerinin GSYİH İçindeki Payı**

|             | THY Diğer Gelirler (milyon TL) | THY Toplam Gelirleri (milyon TL) | Cari Fiyatlarla GSYİH (milyar TL) | THY Toplam Gelirler/ GSYİH |
|-------------|--------------------------------|----------------------------------|-----------------------------------|----------------------------|
| <b>2001</b> | 159 <sup>1</sup>               | 1.935                            | 240                               | 0,80                       |
| <b>2002</b> | 196 <sup>1</sup>               | 2.392                            | 350                               | 0,68                       |
| <b>2003</b> | 310*                           | 2.845                            | 454                               | 0,62                       |
| <b>2004</b> | 292*                           | 2.793                            | 559                               | 0,49                       |
| <b>2005</b> | 150*                           | 3.107                            | 648                               | 0,48                       |
| <b>2006</b> | 237*                           | 4.049                            | 758                               | 0,53                       |
| <b>2007</b> | 250*                           | 4.859                            | 843                               | 0,57                       |
| <b>2008</b> | 326*                           | 6.123                            | 950                               | 0,64                       |
| <b>2009</b> | 350*                           | 7.035                            | 952                               | 0,73                       |
| <b>2010</b> | 408*                           | 8.422                            | 1.098                             | 0,76                       |
| <b>2011</b> | 589*                           | 11.815                           | 1.297                             | 0,91                       |
| <b>2012</b> | 344**                          | 14.762                           | 1.416                             | 1,04                       |
| <b>2013</b> | 551**                          | 18.776                           | 1.567                             | 1,19                       |
| <b>2014</b> | 705**                          | 24.157                           | 1.748                             | 1,38                       |
| <b>2015</b> | 748**                          | 28.752                           | 1.952                             | 1,47                       |
| <b>2016</b> | 772**                          | 29.468                           | 2.590                             | 1,13                       |

<sup>1</sup>2001 ve 2002 yılı verilerinde yer alan *diğer faaliyetlerden olağan gelir* belirtilmiştir. Verilerde yer alan *özel kira geliri, hac geliri ve işletme içi diğer gelir* bu veriye eklenmemiştir.

\* *Tarifesiz hizmetler ve diğer gelirler* kalemlerinin toplamından oluşan gelirlerdir.

\*\* *Tarifesiz hizmetler, teknik gelirler ve diğer gelirler* kalemlerinin toplamından oluşan gelirlerdir.

**Kaynak:** THY 2008-2016 dönemi faaliyet raporlarından derlenmiştir.

Tabloya göre diğer gelirler ismiyle adlandırılan gelir kalemi de 2004 ve 2005 yılında yaşadığı düşüş dışında sürekli olarak artış göstermiştir. 2001’de 159 milyon TL olan diğer gelirler 15 senede yaklaşık 5 katına çıkmış ve 2016’da 772 milyon TL’ye ulaşmıştır. THY’nin toplam gelirlerine bakıldığında yine 2004’te görülen düşüş dışında mütemadi bir yükseliş grafiğine rastlanmaktadır. 2001’de 1.935 milyon TL olan toplam gelirler 2016’ya gelindiğinde 29.468 milyon TL’ye ulaşarak 15 katlık bir gelişme kaydetmiştir.

THY’nin toplam gelirlerinin GSYİH’ye oranına bakıldığında ise 2001’deki oran miktarına 2011’e kadar ulaşamadığı görülmektedir. Bunda 2001 krizi sonrası Türkiye ekonomisinin yaşadığı çalkantılı dönemin etkisi de vardır. Söz konusu oran 2006’ya kadar düşüş göstermiş, daha sonra da yükselişe geçmiştir. 2015’e kadar daima gelişim gösteren THY toplam gelirleri/GSYİH dengesi, 2016’da THY’nin toplam gelirinin bir önceki yıla göre düşük oranda artmasına karşın GSYİH’nin 2015 yılında daha yüksek düzeyde artması neticesinde 2016 yılında düşmüştür ve %1,13 olarak gerçekleşmiştir.

## BÖLÜM III

### THY'DEKİ GELİŞİMİN TÜRKİYE EKONOMİSİNE YANSIMALARININ EKONOMETRİK ANALİZİ

Bu bölümde öncelikle, ekonometrik uygulamada kullanılacak yöntemler açıklanacak, arkasından ekonometrik uygulamanın amacı ve kullanılacak veri seti ifade edilecektir. Daha sonra da, Türkiye ekonomisini temsilen turizm geliri ve Türk Hava Yolları'nın ekonomiye katkısını temsilen de yolcu geliri değişkenleri baz alınacak ve aralarındaki ilişkinin ekonometrik analizi tablolar ve yorumlar eşliğinde sunulacaktır.

#### 3.1. EKONOMETRİK UYGULAMADA KULLANILACAK YÖNTEMLER

Türkiye'de yolcu geliri ve turizm geliri arasındaki ilişkiyi analiz etmek amacıyla; araştırmanın uygulama bölümünde, ekonometrik bir analiz olan zaman serilerinden yararlanılacaktır. Çalışmada ilk olarak, zaman serilerinde olabilecek küçük dalgalanmaları göz ardı etmek için, parametrelerin logaritmaları alınacak, arkasından kullanılacak değişkenlere ait değerlerin durağanlık durumunu ortaya çıkarabilmek için, Durağanlık Analizi yapılacaktır. Bunun için, değişkenlere Geliştirilmiş Dickey Fuller Testi (ADF) ve Phillips Peron Testi (PP) uygulanacaktır. Eğer seriler düzeyinde durağan çıkmazsa, değerlerinin farkları alınarak Geliştirilmiş Dickey Fuller Testi (ADF) ve Phillips Peron Testi (PP) uygulanacaktır. Arkasından, modeldeki değişkenler arasındaki nedenselliği ve ilişkiyi saptamak amacıyla Granger Nedensellik Testi yapılacaktır. En son olarak da, değişkenler arasındaki ilişkinin yönünü ve derecesini göstermek için; Regresyon Analizi ve Korelasyon Analizi yapılacaktır.

Çalışmanın bu bölümünde öncelikle, ekonometrik analizde kullanılacak olan, metodoloji ayrıntılı olarak anlatılacak, arkasından ekonometrik uygulama sonuçları detaylı olarak tablolarla birlikte gösterilerek, gerekli yorumlar yapılacaktır.

### 3.1.1. Zaman Serileri ve Durağanlık Analizi

Zaman serileri; trend (eğilim), konjonktürel dalgalanma, mevsimsel dalgalanma ve düzensiz değişimin lineer bileşimlerinden oluşur. Bunlar kısaca şöyle tanımlanabilir. Trend; bir zaman serisinin uzun dönemde gösterdiği kararlı davranıştır. Bir seride trend; artan, azalan, doğrusal ya da doğrusal olmayan gibi farklı şekillerde olabilir. Konjonktürel dalgalanma, diğer adıyla dönemsel dalgalanma, bir zaman serisinin farklı dönemlerinde ortaya çıkan değişimlerini yansıtır. Mevsimsel dalgalanmadan farklı yönü, düzensiz ve periyodik olmayan yapıda olmasıdır. Mevsimsel dalgalanma; bir zaman serisinin belirli aralıklarla yinelenen davranışdır. Seri mevsimsel dalgalanma içeriyorsa, bazı dönemlerde daha yüksek veya daha düşük değerler alabilir. Son olarak, düzensiz değişim ise; bir zaman serisinin zamandan bağımsız, belli dönemlerde meydana gelen ve önceden tahmin edilmesi mümkün olmayan olayların etkilerini gösterir ve hata terimiyle ifade edilir. Eğer, seri bu değişkenlerin en az birini içeriyorsa, düzensiz ya da dalgalı hareket eder. Bu öğeler, aşağıdaki (3.1) fark denklemleri yardımıyla aktarılabilir (Vogelvang, 2005: 278);

$$\text{Trend} : T_t = 1 + 0.1t$$

(3.1)

$$\text{Mevsimsel} : S_t = 1.6 \sin(t\pi/6)$$

$$\text{Düzensiz} : I_t = 0.7/t - 1 + e_t$$

Bu denklemlerde;

$T_t$  : serinin y dönemindeki trend bileşenini,

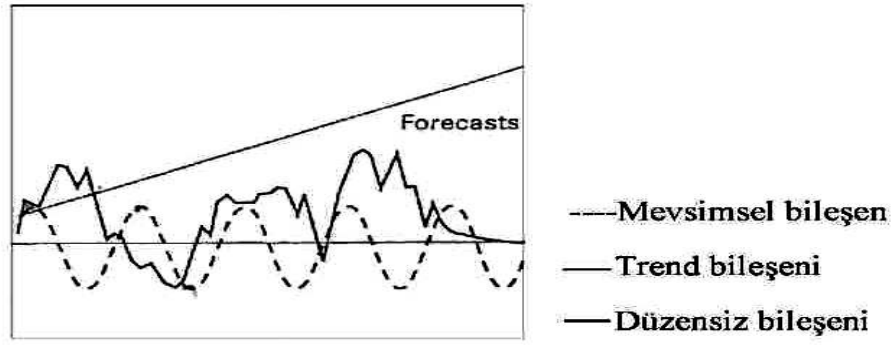
$S_t$  : serinin t dönemindeki mevsimsel bileşenini,

$I_t$  : serinin t dönemindeki düzensiz bileşenini ve

$e_t$  : serinin t dönemindeki hata terimini, ifade eder.

Serilerde, herhangi bir trend ya da dalgalanma olup-olmadığını anlayabilmenin bir yolu, serilerin zaman içerisindeki değişimini gösteren grafiklerinin incelenmesidir. Aynı zamanda grafikler aracılığıyla seride herhangi bir kopma olup olmadığı ve en yüksek ile en düşük seviyelerin neler olduğu gözlemlenebilir. Şekil 1’de zaman serilerinin bileşenleri gösterilmiştir.

**Şekil 1: Zaman Serisi Bileşenleri**



**Kaynak:** Enders, 2004: 57

Zaman serisi analizlerinde ilk yapılacak olan, serinin durağanlığının tespitidir. Eğer seri durağan değilse, bunun sebepleri araştırılır ve durağanlığı elde etmek için gerekli yöntemler uygulanır. Zaman serilerinin geneli, durağan özelliğine sahip değildir. Birçok seri, çoğunlukla azalan veya artan bir trende sahiptir (Kutlar, 2000: 12-13).

Bir zaman serisi durağansa, ortalaması, varyansı ve çeşitli gecikmelerdeki ortak varyansı hep aynıdır (Gujarati, 1999: 713). Yani,  $X_t$  gibi herhangi bir zaman serisinin ortalaması ve varyansı zaman içerisinde sabit, kovaryansı ise zamana değil, sadece iki dönem arasındaki zaman aralığına bağlıysa bu zaman serisi durağandır. Eğer sayılan koşullardan biri ya da daha fazlası sağlanmıyor ise,  $X_t$  serisi durağan değildir (Charemza ve Deadmen, 1999: 85). Durağan olmayan zaman serilerinin kullanılması önemli problemlere sebep olmaktadır. Stokastik ve deterministik yönseme içeren zaman serileri ile kurulan modeller sahte (spurious) regresyon sonuçlarını verir. Ayrıca, oto korelasyonlar sıfırdan sapar veya gecikmeler arttıkça sıfırdan uzaklaşır (Utkulu, 1993: 304-305).

### 3.1.2. Birim Kök Testleri

Durağanlığı araştırmak için, öncelikle serinin grafiği oluşturularak, seyri analiz edilebilir. Grafiğe bakarak, fikir sahibi olunabilir ancak kesin sonuca ulaşılamaz. Bu nedenle durağanlığı analiz etmek için, farklı yöntemler bulunmuştur. En bilinen yöntem, birim kök testleridir. Bu yöntem serinin karakteristik denkleminin köklerine bağlıdır. Serinin karakteristik denklemlerinin bütün kökleri birim çemberin içinde bulunuyorsa seri durağandır, en az bir tanesi birim çemberin üstünde ya da dışında yer alıyorsa seri durağan değildir.

Literatürde, Dickey-Fuller Testi, Genişletilmiş Dickey-Fuller Testi, Phillips-Perron Testi, Molinas ve Schwert Testi, Hall Testi, Sims Testi gibi birçok Birim Kök Test yöntemi geliştirilmiştir. Ancak uygulamada en çok, Genişletilmiş Dickey-Fuller Testi kullanılır (Snowdon vd., 1995: 241). Çalışmada, Genişletilmiş Dickey-Fuller ve Phillips-Perron Birim Kök Testleri kullanılmıştır. Bu nedenle, bu testlerinin nasıl uygulandığı aşağıda ifade edilmiştir.

### 3.1.2.1. Genişletilmiş (Augmented) Dickey-Fuller Birim Kök Testi

Zaman serilerinin durağanlığını belirlemek için, kullanılacak testlerden birisi, Genişletilmiş Dickey-Fuller (ADF) Birim Kök Testidir. Zaman serileri her zaman düzeyde durağan çıkmaz. Böyle olunca, farkları alınarak durağan hale getirilmesi gerekmektedir. Durağan olmayan bir serinin  $d$  kere farkının alınarak durağan hale getirilmesi sonucu, serinin  $d$ 'ninci dereceden durağan olduğunu söylenir ve  $I(d)$  şeklinde gösterilir.

$$X_t = c_0 + j \cdot X_{t-1} + e_t$$

(3.2)

(3.2) numaralı formülde,  $|j| < 1$  ise,  $X_t$  serisi durağan ve  $|j| = 1$  ise  $X_t$  serisi durağan değildir.  $j > 1$  olması ise iktisadi olarak mantıklı olmayacaktır. Zaman serilerinin çoğunda, otoregresif katsayı  $j$ 'nin bir veya daha az olması beklenir. (3.2) nolu otoregresif modelinde,  $j=1$ , "farkları durağan süreç" dir ve çoğu zaman serileri bu şekildedir. Ayrıca,  $j=1$  olduğunda,  $X_t$  serisi birinci dereceden entegredir (Utkulu, 1993: 309).

(3.2) numaralı eşitlikte  $X_t$  'nin tümleşme derecesinin analizinin kolay ve uygun yolu Dickey ve Fuller (1987) tarafından (DF) geliştirilmiştir. Özetle bu test (3.2)'deki  $j=1$ 'e karşı  $j < 1$  hipotezinin testidir. (3.2) eşitliğinden aşağıdaki eşitlik tahmin edilir:

$$\Delta X_t = c_1 + \lambda X_{t-1} + e_t$$

(3.3)

Eşitlik (3.2) şöyle açılabilir:

$$X_t = c_0 + (1 + \lambda) X_{t-1} + e_t$$

(3.4)

(3.4) nolu eşitlikteki  $(1+\lambda)$ , (3.2) numaralı eşitlikteki  $j$  ile aynıdır. Eğer eşitlik (3.3)'daki  $\lambda$  negatif ise, eşitlik (3.2)'de  $j < 1$  olur. Bu sebeple, DF testi eşitlik (3.3) regresyonundaki  $\lambda$ 'nin negatiflik testini kapsar.  $H_0$  hipotezinin reddedilip, alternatif hipotezinin ( $\lambda = 0$ ) kabul edilmesi,  $j=1$  olduğunu gösterir ve  $X_t$  'nin düzeyde durağan olmadığını gösterir. Böylece, eşitlik (3.3) de,  $t$  ve  $F$  dağılımları uygun olmayacaktır.

Hipotezler ise şöyle oluşturulur:

$H_0: \lambda < 0$  ( $j < 1$ )  $\Rightarrow$  Seri durağandır.

$H_a: \lambda = 0$  ( $j = 1$ )  $\Rightarrow$  Seri durağan değildir.

Eğer  $H_0$  hipotezi reddedilirse bu durumda iki alternatif ortaya çıkar;  $X_t$  'nin tümleşme derecesi sıfırdan büyüktür veya hepsinde entegre olmamıştır. Bir sonraki aşama tümleşme derecesinin bir olup olmadığını analiz edilmesidir. DF eşitliği şu hale gelir:

$$\Delta \Delta X_t = c_2 + \lambda \Delta X_{t-1} + e_t$$

(3.5)

(3.5) numaralı eşitlikte üzerinde durulan,  $\lambda$ 'nın negatifliğinin testidir. Bu süreç  $X_t$  için bir eştümleşme derecesi kurana kadar veya  $X_t$  serisinin farkları alınıp durağan hale gelinceye kadar sürdürülür.

DF testi, entegre derecesini belirlemekte ancak, hata terimlerindeki otokorelasyonu göz ardı etmektedir. Eğer hata terimi  $e_t$ , otokorelasyonlu ise DF testi geçerli olmayacaktır. Bu duruma, Dickey ve Fuller, bağımlı değişkenin gecikmeli değerlerinin modele açıklayıcı değişken olarak ilave edilmesini, bu şekilde otokorelasyonun yok olacağını söylemişlerdir. Genişletilmiş Dickey-Fuller Testi (Augmented Dickey Fuller- ADF) olarak isimlendirilen bu analiz, entegrasyon derecesinin tahmin edilmesinde kullanılan testlerin en etkili ve en çok kullanılanıdır. ADF testi:

$$\Delta X_t = c_3 + \lambda X_{t-1} + \sum_{i=1}^k \lambda_i \Delta X_{t-i} + u_t$$

(3.6)

olarak ifade edilmektedir. ADF birim kök testi, sabit terimsiz, sabit terimli, sabit terimli ve trendli olmak üzere üç farklı şekilde sonuç vermektedir (Charemza ve Deadmen, 1999: 103-104).

### 3.1.2.2. Phillips-Perron Birim Kök Testi

Dickey ve Fuller, yapısal kırılmaların otoregresif sürecine (AR) etkisini göz ardı etmektedirler. Bu sorunu yok etmek için; Perron 1989'da kendi testini geliştirmiş ve DF testinin kırılmalara bağlı olan yanlış hipotezi kabul etmesini engellemeyi amaçlamıştır. Ayrıca, Dickey ve Fuller'in hata terimleriyle ilgili istatistikî olarak bağımsız oldukları ve sabit varyansa sahip oldukları şeklindeki varsayımı, Phillips-Perron tarafından genişletilmiştir. Hata teriminin standart hatasının farklı olmasının etkileri de sürece dâhil edilmiştir. Bu amaçla, parametrik olmayan bir birim kök testi ortaya atılmıştır (Kır, 2011: 64).

PP birim kök testindeki regresyonlar (3.7) ve (3.8) de sunulmuştur (Enders, 2004: 239):

$$Y_t = \beta_0 + \beta_1 Y_{t-1} + \mu_t \quad (3.7)$$

$$Y_t = \beta_0 + \beta_1 Y_{t-1} + \beta_2 \left(T - \frac{N}{2}\right) + \mu_t \quad (3.8)$$

Burada “N” gözlem sayısıdır; “μ” hata terimidir. PP testinde; temel hipotez serinin birim kök içerdiği şeklinde kurulurken; alternatif hipotezse serinin birim köke sahip olmayıp, durağan olduğu yönünde kurulur. Bu testte “ $\beta_1=1$ ” sıfır hipotezi test edilmektedir. Bu hipotezleri kabul etmek veya reddetmek için, PP birim kök testi test istatistikleri, ADF birim kök testinde kullanılan kritik tablo değerleriyle karşılaştırılır ve buna göre, sıfır hipotezleri kabul edilir veya reddedilir. Mutlak değer olarak hesaplanan t istatistiği, mutlak eşik tablo değerinden daha küçükse  $H_0$  hipotezi reddedilemez yani serinin birim köke sahip olduğu; durağan olmadığı söylenir. Ancak, tersi durumda yani, hesaplanan t istatistiği mutlak değer olarak eşik tablo değerinden daha büyük ise,  $H_0$  temel hipotezi reddedilir. Böyle bir durumda serinin durağan olduğu görülür (Kat, 2008: 119).

Hata terimleri konusundaki sınırlayıcı varsayımları içermeyen ve korelasyonu kontrol etmek için ortaya atılan PP testi, ADF testini tamamlayıcı bir birim kök testi olduğu için; ADF testinden farklı olarak bağımlı değişken gecikmelerine yer vermemiştir. Bunun yerine Newey-West tahmincisi

kullanılmaktadır (Altunç, 2008: 118). Dickey-Fuller testinin bağımsızlık ve homojenite varsayımları Phillips-Perron testinde terk edilerek, hata terimlerinin zayıf bağımlılığı ve heterojen dağılımı kabul edilmiştir. Böylelikle Phillips-Perron, Dickey-Fuller t istatistiklerinin geliştirmesinde hata terimlerinin kısıtları hususundaki sınırlamaları göz ardı etmiştir (Enders, 2004: 239-240).

### 3.1.3. Granger Nedensellik Analizi

Regresyon analizleriyle ulaşılan parametreler arasındaki bağımlı/bağımsız ilişkileri, iki değişken arasında kesin bir neden/sonuç ilişkisi olduğunu göstermez. Bunun için, değişkenler arasındaki nedensellik ilişkilerinin nedensellik analizleriyle kanıtlanması gerekir. Bunun için, Granger nedensellik analizi kullanılmaktadır.

Granger nedensellik testi için kullanılan denklemler (3.9) ve (3.10) de gösterilmiştir:

$$Y_t = - \sum_{j=1}^m a_{11j} Y_{t-j} - \sum_{j=1}^m a_{12j} X_{t-j} + u_{t1} \quad (3.9)$$

$$X_t = - \sum_{j=1}^m a_{21j} Y_{t-j} - \sum_{j=1}^m a_{22j} X_{t-j} + u_{t2} \quad (3.10)$$

Denklemden X'in Y'ye neden olup olmadığı;

$$H_0 (X \Rightarrow Y) : a_{12,1} = \dots = a_{12,m} = 0 \text{ hipotezi,}$$

Y'nin X'e neden olup olmadığı da;

$$H_0 (Y \Rightarrow X) : a_{21,1} = \dots = a_{21,m} = 0 \text{ hipotezi sınanarak bulunur.}$$

Nedensellik testi gerçekleştirilirken aşağıdaki adımlar sırasıyla takip edilir (Tarı, 2011: 437):

- İlk olarak, analizde kullanılacak zaman serilerinin durağanlığı araştırılır, seri durağan değilse gerekirse, durağanlaştırma işlemi yapılır.
- Değişkenler için, gecikme uzunlukları belirlenir.
- F testi yapılır. F-testi sonucu, seçilen anlamlılık düzeyinde ve serbestlik derecesinde F-tablo kritik değerinden büyükse, “X, Y’nin nedeni değildir” veya “Y, X’in nedeni değildir” şeklinde kurulan  $H_0$  hipotezi reddedilir, F değeri tablo değerinden küçükse  $H_0$  hipotezi reddedilemez (kabul edilir).

- Test sonucu bulunan olasılıklar; %10, %5 veya %1 anlamlılık düzeyinden daha düşük ise, “X, Y’nin nedeni değildir” veya “Y, X’in nedeni değildir” şeklinde kurulan  $H_0$  hipotezi reddedilir. Yani X, Y’nin veya Y, X’in Granger nedenidir. Ancak olasılıklar, %10, %5 veya %1 anlamlılık düzeyinden büyükse “X, Y’nin nedeni değildir” veya “Y, X’in nedeni değildir” şeklinde kurulan  $H_0$  hipotezi kabul edilir. Yani X, Y’nin veya Y, X’in Granger nedeni değildir.

#### 3.1.4. Regresyon ve Korelasyon Analizi

İki veya daha çok değişken arasındaki ilişkinin incelenmesinde regresyon ve korelasyon yöntemlerinden yararlanılır. İki değişken arasındaki ilişkiler basit regresyon analizi, ikiden fazla değişken arasındaki ilişkiler çoklu regresyon analizi olarak ayrılır. Genelde regresyon ve korelasyon analizinin esası, iki veya daha fazla değişken arasındaki ilişkilerin şekli, yönü ve derecesinin belirlenmesi ve ölçülmesine dayanır. Regresyonda, değişkenler arasındaki ilişkilerin şekli sayısal olarak belirlenmeye çalışılırken, korelasyonda ise bu ilişkilerin derecesi ortaya konur.

İki değişken arasındaki doğrusal ilişki, biri bağımlı diğeri bağımsız değişken olmak üzere şöyle formüle edilebilir:

$$Y = \alpha + \beta X + \varepsilon$$

(3.11)

(3.11) numaralı eşitlikte; Y bağımlı, X bağımsız değişken,  $\varepsilon$  hata terimidir. Gözlemlerden hangisinin bağımlı değişkeni, hangisinin bağımsız değişkeni temsil edeceğine karar verebilmek için; bunlardan hangisinin diğerini etkilediğine karar vermek lazımdır. Bu da gözlemler hakkında bilgi sahibi olmakla gerçekleşir. Regresyon denkleminin elde edilmesinde genellikle kullanılan yöntem; En Küçük Kareler Yöntemi (EKKY) dir. EKKY'nin esası, Y değerinin regresyon doğrusundan sapmalarının kareleri toplamının minimum olmasına dayanmaktadır. Bu anlamda EKKY regresyon doğrusu ile aritmetik ortalama aynı şeyi ifade etmektedir (Çakıcı vd., 2003: 139-167).

Korelasyon katsayısı ise, değişkenler arasındaki ilişkinin derecesini gösteren bir ölçüdür. 0 ile 1 arasında değer aldığı pozitif korelasyon; 0 ile -1 arasında değer aldığı negatif korelasyon söz konusudur. Korelasyon katsayısının 0 olması değişkenler arasında ilişki olmadığını, 1 veya -1 olması ise tam bir

korelasyonun mevcut olduğunu gösterir. Eğer, korelasyon katsayısı 0 - 0.49 ise ilişki zayıf, 0.5 - 0.74 arasında ise orta derecede, 0.75 - 1 arasında ise kuvvetli ilişki vardır. Korelasyon katsayısının işareti, regresyon denklemindeki  $\beta$  katsayısının işaretine bağlıdır.  $\beta$  pozitif ise, korelasyon pozitif; negatif ise korelasyon da negatiftir (Akkaya ve Pazarlıoğlu, 1998: 85-86).

### **3.2. EKONOMETRİK UYGULAMANIN AMACI VE VERİ SETİ**

Yolcu Geliri ve Turizm Geliri kavramları, bir ülkenin ekonomik yapısı hakkında bilgi veren önemli makroekonomik göstergeler arasında sayılır. Bu nedenle aralarındaki ilişkiyi teorik ve ekonometrik olarak ortaya koymak önemlidir. Önceki bölümlerde teorik olarak ortaya koyulmaya çalışılan değişkenler arasındaki ilişki, bu bölümde ekonometrik olarak açıklanacaktır. Bu nedenle, bu bölümde uygulanacak ekonometrik çalışmanın amacı, yolcu geliri ve turizm geliri arasındaki, önceki bölümlerde teorik olarak anlatılan ilişkiyi; istatistikî veriler kullanarak, ekonometrik uygulamalarla ve sonuçlarla ispatlamak ve gelecek tahmininde bulunmaktır.

Çalışmada, Türkiye'nin yolcu gelirini ve turizm gelirini karşılaştırmak için, 2002-2016 dönemi yıllık verileri kullanılmıştır. Çalışmanın hem uzun dönem, hem de kısa dönem ilişkilerini içermesi için, yıllık veriler tercih edilmiştir. Kullanılan değişkenlere ait zaman serileri; THY resmî web sitesinden alınan verilerle derlenmiştir. Ekonometrik analizlerin tamamı E-Views paket programının 8. sürümü kullanılarak yapılmıştır. Modelde, turizm gelirinin kısaltması olarak "Turizm", yolcu gelirinin kısaltması olarak ise, "Yolcu" kısaltmaları kullanılmıştır.

### **3.3. EKONOMETRİK UYGULAMANIN SONUCU**

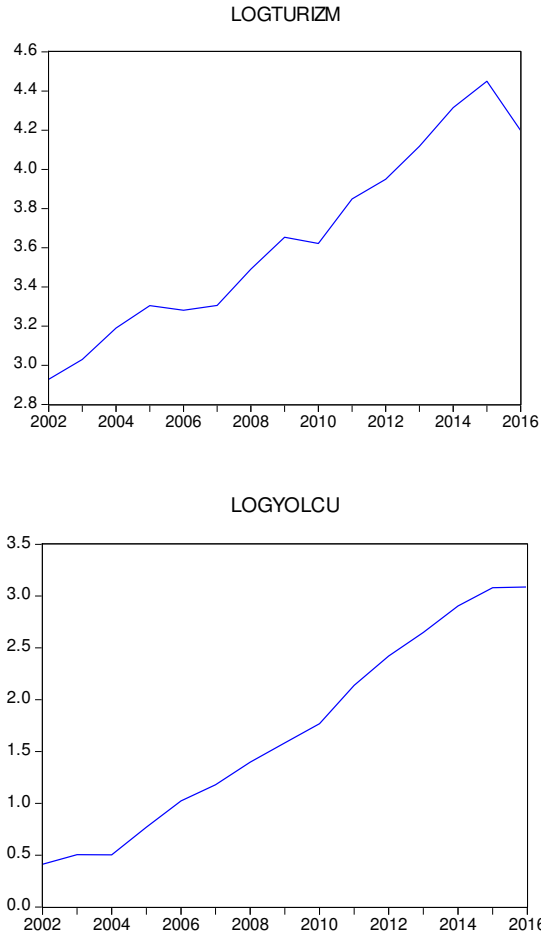
#### **3.3.1. Birim Kök Testleri**

Değişkenler arasındaki nedensellik ilişkisi ve diğer analizlere başlamadan önce, serilerin durağanlık derecelerinin ortaya çıkarılması gerekir. Granger ve Newbold (1974)'un gösterdiği gibi, durağan olmayan zaman serileriyle çalışılması halinde sahte regresyon problemiyle karşılaşılabilir. Bu durumda regresyon analiziyle elde edilen sonuç gerçek ilişkiyi yansıtmaz (Gujarati, 1999).

Serinin durağan olup olmadığını bulmak amacıyla, ilk olarak serinin zaman içindeki değişimini gösteren grafiği çizilebilir. Arkasından, ADF ve PP Birim Kök Testleri ile serilerin durağanlığı incelenmelidir.

Bu verilerin zaman içindeki değişimleri Şekil 2’de görülmektedir.

**Şekil 2: Turizm Geliri ve Yolcu Geliri Düzey Verilerinin Grafikleri**



2002-2016 yılları arası turizm geliri ve yolcu geliri verilerini gösteren seriler incelendiğinde, her iki grafiğinde benzer şekilde artan bir trende sahip olduğu görülmektedir. Dolayısıyla, aralarında benzer bir ilişkinin olduğu grafiklerde görülmektedir.

Değişkenler için yapılan ADF ve PP test istatistiklerinin sabitli ile sabitli ve trendli sonuçları aşağıda sunulmuştur (Tablo 18 ve Tablo 19).

**Tablo 18: ADF Birim Kök Testi Sonuçları**

| Değişkenler                                                                                                                                                                                                                                                                   | ADF<br>(sabit)  | ADF<br>(trend ve sabit) |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------|-------------------------|
| LNTURİZM                                                                                                                                                                                                                                                                      | -0.999<br>(0)   | -2.321<br>(0)           |
| LNYOLCU                                                                                                                                                                                                                                                                       | -0.244<br>(0)   | -2.758<br>(0)           |
| $\Delta$ LNTURİZM                                                                                                                                                                                                                                                             | -3.549**<br>(0) | -3.894**<br>(0)         |
| $\Delta$ LNYOLCU                                                                                                                                                                                                                                                              | -3.288**<br>(0) | -3.695*<br>(0)          |
| Kritik Değer %1                                                                                                                                                                                                                                                               | -4.004          | -4.8010                 |
| Kritik Değer %5                                                                                                                                                                                                                                                               | -3.098          | -3.7911                 |
| Kritik Değer %10                                                                                                                                                                                                                                                              | -2.690          | -3.3422                 |
| <b>Not:</b> $\Delta$ ifadesi birinci farkları gösterir. Gecikme uzunluğu minimum SCI kriterine göre seçilmiştir. ADF ve PP için kritik değerler MacKinnon (1996) tarafından elde edilmiştir. Parantez içindeki değerler gecikme uzunluklarını verir. ***p<.01, **p<.05, *p<.1 |                 |                         |

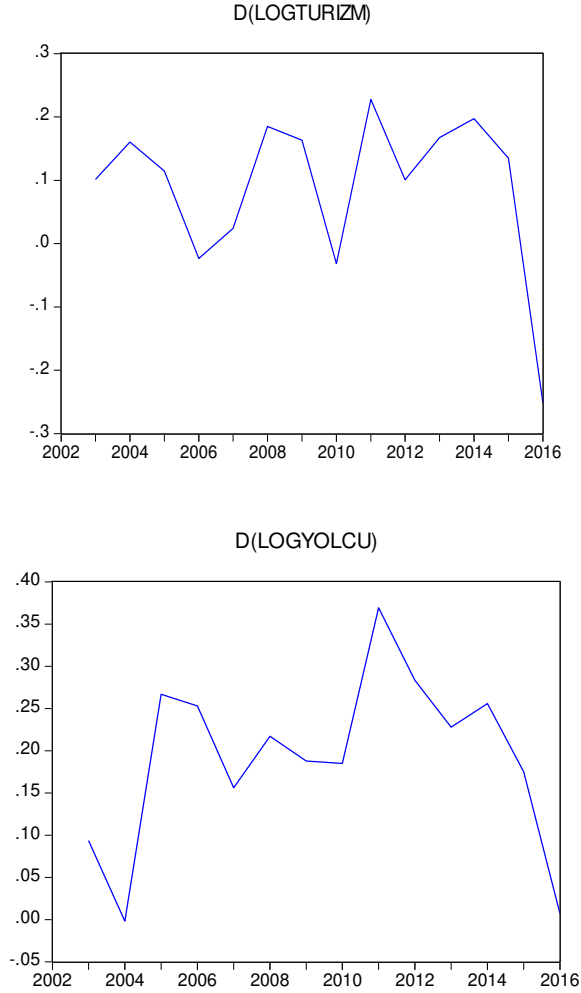
**Tablo 19: PP Birim Kök Testi Sonuçları**

| Değişkenler                                                                                                                                                                                                                                                                   | PP<br>(sabit)   | PP<br>(trend ve sabit) |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------|------------------------|
| LNTURİZM                                                                                                                                                                                                                                                                      | -1.012<br>(3)   | -2.068<br>(3)          |
| LNYOLCU                                                                                                                                                                                                                                                                       | -0.188<br>(1)   | -2.595<br>(2)          |
| $\Delta$ LNTURİZM                                                                                                                                                                                                                                                             | -3.342**<br>(3) | -3.449*<br>(3)         |
| $\Delta$ LNYOLCU                                                                                                                                                                                                                                                              | -3.061*<br>(1)  | -3.377*<br>(1)         |
| Kritik Değer %1                                                                                                                                                                                                                                                               | -4.004          | -4.801                 |
| Kritik Değer %5                                                                                                                                                                                                                                                               | -3.098          | -3.791                 |
| Kritik Değer %10                                                                                                                                                                                                                                                              | -2.690          | -3.342                 |
| <b>Not:</b> $\Delta$ ifadesi birinci farkları gösterir. Gecikme uzunluğu minimum SCI kriterine göre seçilmiştir. ADF ve PP için kritik değerler MacKinnon (1996) tarafından elde edilmiştir. Parantez içindeki değerler gecikme uzunluklarını verir. ***p<.01, **p<.05, *p<.1 |                 |                        |

Serinin birim köke sahip olması, durağan olmadığını göstermektedir. ADF ve PP test istatistiklerinin sabitli ve sabitli-trendli verileri incelendiğinde; turizm geliri ve yolcu geliri serileri için şunları söyleyebiliriz: düzeyde durağan bir yapıya sahip olmadığı, belli bir ortalama etrafında dağılım göstermediği görülmektedir (Güven, 2016: 138-140). Birinci farkları alındığında ise; test istatistiklerinin Mackinnon tarafından belirlenen kritik değerlerden mutlak değer olarak büyük olduğu görülmektedir. Dolayısıyla; turizm geliri ve yolcu geliri serilerinin birinci farkları

alındığında yani  $I(1)$  de, durağanlık varsayımını sağladığı söylenebilir (bkz. Tablo 18 ve Tablo 19). 1. dereceden farkları alınmış durağan serilerin grafikleri ise Şekil 3’te verilmiştir.

**Şekil 3: Farkı Alınmış Turizm Geliri ve Yolcu Geliri Serilerinin Grafiği**



### 3.3.2. Granger Nedensellik Testi

Bir değişkeni tahmin etmek için oluşturulan bir modeldeki değişkenin birinin diğerine neden olup olmadığını, test etmek için Granger tarafından, “Granger Nedensellik Testi” geliştirilmiştir. Bu test ile değişkenler arasındaki nedensellik ilişkisi açıklanmaktadır (Güven, 2017: 142). Nedensellik analizindeki gecikme uzunluğu, Akaike Bilgi Kriteri kullanılarak belirlenmiş ve gecikme uzunluğu 2 olarak alınmıştır. Elde edilen sonuçlar Tablo 20’de sunulmuştur.

**Tablo 20: Granger Nedensellik Testi Sonuçları**

| Hipotezler                                      | F-istatistik | Olasılık |
|-------------------------------------------------|--------------|----------|
| Yolcu geliri, turizm gelirinin nedeni değildir. | 4.6594       | 0.0451   |
| Turizm geliri, yolcu gelirinin nedeni değildir. | 0.0556       | 0.9463   |

Granger Nedensellik Testi sonuçlarına göre; yolcu geliri, turizm gelirinin Granger nedeni değildir diyen  $H_0$  hipotezi (0.0451 ile) %5 önem düzeyinde reddedilmiştir. Turizm gelirinin, yolcu gelirinin Granger nedeni olmadığını söyleyen  $H_0$  hipotezi ise (0.9463 ile) kabul edilmiştir. Böylece, turizm geliri ile yolcu geliri arasında nedensellik ilişkisinin, yolcu gelirinden turizm gelirine doğru olduğu yani, tek yönlü bir ilişkinin varlığı anlaşılmaktadır. Dolayısıyla, yolcu gelirinde meydana gelen değişimler, turizm gelirini etkilemektedir.

### 3.3.3. Korelasyon ve Regresyon Analizi

Regresyon analizine geçmeden önce, turizm geliri ile yolcu geliri arasındaki nedensellik ilişkisinin ortaya konulmuş olması gerekmektedir. Eğer bu iki seri arasında bir nedensellik ilişkisi yoksa regresyon analizinin sonuçları; istatistiksel olarak anlamlı olsa bile, iktisadi açıdan bir anlam ifade etmeyecektir. Ayrıca, regresyon analizi için kurulacak modelde hangi serinin bağımlı değişken (sonuç), hangi serinin bağımsız değişken (neden) olarak yer alacağına karar vermek için de nedenselliğin yönünün tespit edilmesi gerekmektedir. Çalışmada, nedensellik ilişkisi, yolcu gelirinden turizm gelirine doğru olduğu için, turizm geliri sonuç, yolcu gelirinin ise neden değişkeni olarak yer alacağı bir regresyon analizi yapılabilecektir.

Aşağıda örnek dönem için, bu iki değişken arasındaki Regresyon denklemi göz önüne alınarak yapılmış olan regresyon analizi sonuçları gösterilmiştir.

**Tablo 21: Regresyon Analizi Sonuçları (Bağımlı değişken = Turizm Geliri)**

| DEĞİŞKENLER   | KATSAYI             |
|---------------|---------------------|
| SABİT         | 2.8145<br>(6.1386)* |
| YOLCU GELİRİ  | 1.4901<br>(2.0698)* |
| $R^2$         | 0.8705              |
| DW            | 2.0389              |
| F ist.(Prob.) | 0.03795             |

Parantez içindeki sayılar, t istatistikleridir. \* işareti % 5 düzeyinde anlamlılığı ifade eder.

Tablo 21’de Regresyon denklemi kullanılarak, regresyon analizinin sonuçları verilmektedir. Elde edilen regresyon analiz sonuçları değerlendirildiğinde; katsayıların olasılık değerleri %5 den küçük olduğu için;  $H_0$ : red,  $H_1$ : kabul ve katsayılar anlamlıdır. Modelin topluca anlamlılığı için F olasılığı bakılır ve %5 den küçük olduğu için,  $H_0$ : red ve  $H_1$ : kabul edilerek, model anlamlıdır denilebilir. Yolcu gelirine ait “t” değerinin istatistiksel olarak %5’e yakın bir düzeyde anlamlı ve ilişkinin pozitif yönde olduğu görülmektedir. Ayrıca, modelin determinasyon katsayısı ( $R^2$ ) 0.87 gibi yükseğe yakın bir oran bulunmuştur. Diğer taraftan, yapılan regresyon analizlerinden elde edilen D.W (Durbin- Watson) istatistiğinin değeri (2.03), modelin hata terimleri arasında ardışık bağımlılık probleminin olmadığına işaret etmektedir.

Regresyon analizinin sonuçları iktisadi açıdan yorumlandığında ise, yolcu geliri ile turizm geliri arasındaki ilişkinin pozitif yönlü olduğu anlaşılmaktadır. Yolcu geliri değişkeninin katsayısının işaretinin pozitif olması bunu göstermektedir. 2002-2016 döneminde, yolcu gelirindeki %10’luk bir artışın, turizm gelirinde % 14.90 oranında bir artış yaratması beklenir. Ayrıca yolcu geliri katsayısı sabitken, turizm gelirinin 2.8145 olması beklenir.

Regresyon analizi ile ulaştığımız değişkenler arasındaki pozitif ilişkiyi Korelasyon Analizi’nde de görmekteyiz (bkz. Tablo 22). Korelasyon analizi, iki değişken arasındaki ilişkinin yönünü ve gücünü belirlemek amacıyla yalpan bir analizdir. Korelasyon katsayısı -1 ile +1 arasında değerler alır.

**Tablo 22: Korelasyon Analizi Sonuçları**

| Değişkenler   | Turizm Geliri | Yolcu Geliri |
|---------------|---------------|--------------|
| Turizm Geliri | 1.0000        | 0.8854       |
| Yolcu Geliri  | 0.8854        | 1.0000       |

Tablo 22’deki veriler değerlendirildiğinde, turizm geliri ve yolcu geliri arasındaki korelasyonun pozitif (0.88) olduğunu ve kuvvetli derecede bir ilişki olduğunu söylenebilir.

## SONUÇ

Her ne kadar çok eski devirlerde farklı kişiler tarafından bireysel uçuş denemeleri olmuşsa da, bu konuda sanayi devrimi sonrasında yapılmış en önemli icat Wright kardeşler tarafından gerçekleştirilmiştir. Daha sonra vuku bulan Birinci Dünya Savaşı ile hava sahası ve hava saldırısının kritik değeri anlaşılacak havacılık sanayi ortaya çıkmıştır. Öncelikli olarak savaş aracı üretmeye yönelik gelişen havayolu sektörü daha sonra sivil sahada da hayli ilerleme kaydetmiştir. İkinci Dünya Savaşı'ndan sonra sivil havacılıkta teknolojik ve fiziksel ilerlemeler artmış, global çapta ön plana çıkan çeşitli havayolu firmaları ülkelerarası yolcu taşımacılığına başlamıştır. Ardından sürekli artan bir ivme gösteren havayolu sektörüne dair ulusal ve uluslararası düzeyde kurum ve kuruluşlar tanzim edilmiştir.

Türkiye'nin havacılık sektöründe mevcudiyetinin ilk sembolü olan ve varlığını halen devam ettiren Türk Hava Yolları (THY), Türkiye'nin en büyük havayolu şirketidir ve dünyanın da sayılı şirketleri arasında yer almaktadır. 2002-2016 yılları kıyaslandığında THY'nin uçak sayısı 66 uçaktan 334 uçağa yükselerek 4 kattan fazla artış göstermiştir. Bünyesinde 2017 itibarıyla 329 uçak bulunduran ve yaklaşık 63 milyon yolcu taşıyan THY, 2023 yılına dair yaptığı projeksiyonlarda uçak sayısı hedefini 420, taşınan yolcu sayısı hedefini ise 100 milyon yolcu olarak belirlemiştir. Filosundaki uçak sayısının gelişimine benzer şekilde 2002'de 10.672 kişilik koltuk kapasitesine sahip olan şirket bu rakamı 2016'da 66.000 kişilik kapasiteye yükselterek koltuk kapasitesi bakımından 7 kata yakın bir artış göstermiştir.

Yurt içi ve yurt dışı yolcu sayısı kadar önemli olan bir diğer veri grubu da doluluk oranlarıdır. 2002 yılında % 71 olarak görülen iç hatlar doluluk oranı 2004'te % 76, 2008'de ise % 73 olarak kendisini göstermiştir. 2008'den sonra artış gösteren iç hat doluluk oranları 2015 yılında % 84'lük bir rakamla zirve seviyesine ulaşmıştır. Dış hatlar doluluk oranlarına bakıldığında ise 2002 yılında % 69'luk bir seviyeye rastlanırken 2008 Mortgage Krizi'nin hemen öncesinde bu oran % 74'e kadar yükselmiştir. Daha sonra kriz kaynaklı gerilemenin görüldüğü dış hatlar doluluk oranları 2016'ya kadar 2013'te % 78,9 ile en yüksek seviyeye çıkmıştır.

THY'nin bir sivil hava taşımacılığı firması olarak çok yönlü etki alanının olduğu bilinmelidir. Kültürel, finansal, teknolojik ve benzeri alanlarda yaşanan gelişmelerle çok yakın ilişki içerisinde bulunan havacılık sektöründe piyasanın her

ünitesinde olduğu gibi sermaye-kâr ilişkisi önemli bir yere sahiptir. Zira hali hazırda havayolu endüstrisi 700 milyar dolar ciro ile dünya ekonomisine ciddi düzeyde katkı sağlamaktadır. Buradan hareketle THY'nin finansal çerçevesinin anlaşılabilmesi için geçmişten günümüze portföy, filo, yazılım sistemi gibi alanlardaki ilerlemesinin izlenmesi ve şirket projeksiyonları kapsamında hedeflenen ve ulaşılan kâr miktarlarının karşılaştırılması gerekmektedir.

THY 2017 sonu itibariyle 120 ülkenin 299 şehrine ve 302 havalimanına uçuş gerçekleştirmektedir. Son on yıl içerisinde altı sene üst üste Avrupa'nın en iyi havayolu şirketi seçilen THY'nin ilk kurulduğunda (1956) 65 TL'den müteşekkil finansal varlığı 2016 yılında 22 trilyon TL olarak karşımıza çıkmaktadır. Çalışmanın hareket noktası THY'nin kendi içerisinde giderek büyüyen bir firma olması ve uluslararası platformda varlığını güçlenerek sürdürmesidir. Bunların bir neticesi olarak THY'nin sunduğu hizmetler karşılığında kâr marjında artan bir ivme görülmektedir. Zira 2002 yılında firmanın iç hatlar yolcu sayısı 5 milyon kişi iken 2016 sonu itibariyle 27 milyona ulaşmış ve 2002'de 5 milyon olan dış hat yolcu sayısı 2016 sonunda 35 milyona yükselmiştir. Görüleceği üzere ele alınan 2002-2016 döneminde iç hatlarda 5 kattan fazla, dış hatlarda ise yaklaşık 7 kat gelişme kaydedilmiştir.

Şüphesiz ki THY'nin günümüzdeki halini almasında ulusal ve uluslararası birçok etkenin payı vardır. Ancak çalışmada dikkat çekilen nokta bu etkenlerden ziyade THY'nin havacılık faaliyetlerinin tümünün değerlendirilmesi ve turizme olan etkisinin ölçülmesidir. Çalışmada bu etkinin saptanmasının neticesinde THY'nin Türkiye'nin yıllık hâsılası içerisindeki payı belirlenmiştir. Bu doğrultuda 2002'de THY'nin gelirlerinin toplamının GSYİH'ye oranı % 0,68 olarak belirlenirken, bu oran 2005 yılında % 0,48 seviyesine gerilemiş ve ardından artan bir trende girmiş, 2016'da %1,13 olarak gerçekleşmiştir. Ancak 2015 yılına baktığımızda Türkiye'nin GSYİH'nin %1,47'sinin THY tarafından karşılandığı görülmektedir. Her ne kadar oranlama neticesi % 1 civarında seyretse de bu oran Türkiye gibi bir ülkenin GSYİH'si içerisinde azımsanmayacak bir orana tekabül etmektedir. Zira THY Türkiye'deki sivil havacılık şirketleri arasında her açıdan en ön planda olan ve en büyük portföye sahip olan firmadır.

Araştırmanın üçüncü bölümünde verileri ortaya konmuş olan Augmented Dickey-Fuller (ADF) Birim Kök Testi, Philips-Perron (PP) Birim Kök Testi ve

Granger Nedensellik Testi THY'nin ele alınan süreç içerisindeki (2002-2016) değişkenlerinin seyrini saptamak amacıyla kullanılmıştır.

Ortaya konan veriler ışığında yapılan analizlerle, THY'nin yolcu gelirleri ile turizm gelirleri arasındaki nedensellik ilişkisi belirlenmeye çalışılmıştır. Bu değerlendirme sonucunda söz konusu ilişkinin yolcu gelirlerinden turizm gelirlerine doğru olduğu; yani tek yönlü bir ilişkinin varlığı anlaşılmaktadır. Dolayısıyla yolcu gelirlerinde meydana gelen değişmelerin turizm gelirlerini etkilediği görülmektedir. Çalışmada yer alan değişkenler arasındaki ilişkinin fonksiyonel olarak tanımlanması amacıyla yapılan Regresyon Analizi neticesinde 2002-2016 döneminde THY'nin yolcu gelirlerindeki % 10'luk bir artışın, turizm gelirlerinde % 14,9 oranında bir artış yarattığı (yaratacağı) tespit edilmiştir. Değişkenlerin ilişki yönü ve şiddetinin hesaplanması amacıyla gerçekleştirilen Korelasyon Analizi'nin bir sonucu olarak da turizm geliri ve yolcu geliri arasındaki ilişkinin pozitif yönde (0.88) olduğu ve kuvvetli derecede bir ilişki olduğu belirlenmiştir.

Kısaca THY, Türkiye'nin özel (özelleştirilmiş) şirketleri arasında önemli bir konuma sahip bulunan öncü havayolu firmasıdır. THY'nin son çeyrek yüzyılda sağladığı ilerleme göz ardı edilemeyecek kadar yüksektir. Firma kendi finansal, teknolojik ve yapısal gelişiminin yanı sıra Türkiye'ye yerli ya da yabancı yolcular aracılığıyla ciddi miktarda ekonomik katkı sağlamaktadır. Dolayısıyla THY'nin artan kazancının Türkiye ekonomisine de artan oranda faydası bulunacaktır. Ancak bu fayda silsilesinin en başında THY'nin varlığı, daha sonra filosu, buna bağlı olarak gelişen koltuk kapasitesi ve devamında doluluk oranları, bilet gelirleri, kargo gelirleri, diğer gelirler gibi etkenler yer almaktadır. Ayrıca uluslararası platformda güçlü bir konuma sahip olan THY'nin gelirlerinin değerlendirilmesinde iç ve dış hatların ayrı ayrı ele alınması gerekmektedir. Çalışmada tüm bu veriler ışığında THY-Türkiye ekonomisi ilişkisi analiz edilmiş ve bu ilişkinin daha çok uluslararası boyutuna dikkat çekilmeye çalışılmıştır.

THY'nin sahip olduğu uluslararası kimliğinin Türkiye ekonomisine katkılarının belirlenmesi, şirketin bu profilinin etki derecesini ortaya koymaktadır. Dolayısıyla çalışmaya bakılarak THY'nin küresel politikalarının neticelerinin ülke çapında fayda yarattığı ifade edilebilir. Türkiye'de finansal faaliyet sürdüren şirketlerin bu doğrultuda çalışmalar yaparak uluslararası düzeyde şirket ve ülke temsili konusuna ağırlık vermesi ve vizyonlarını bu doğrultuda Türkiye'ye katkı sağlayacak şekilde belirlemesi, refah düzeyi ve gelişmişlik açısından azami öneme

sahiptir. Bu çalışmadan hareketle şirketlerin finansal verimlilikleri ile uluslararası saygınlıklarının enteraktif bir ilişki içerisinde olduğu ve söz konusu ilişkinin güçlü biçimde gerçekleştiği durumlarda ülke ekonomisine azımsanmayacak düzeyde katkıda bulunduğu söylenebilir.

Türkiye'nin en çok tanınan markalarından biri olan THY 2013 yılından itibaren Dünya'da en çok ülkeye uçan havayolu olma ünvanına sahiptir ve her geçen gün artan uçuş ağıyla ülkemizi dünyanın dört bir yanında temsil etmektedir. Türkiye'yi tüm dünyaya tanıtan THY, aynı zamanda da turizm sektörümüzün gelişimine katkı sağlamaktadır.



## KAYNAKÇA

- Adıgüzel, B. (2006). *Türk Havacılığında İz Bırakanlar*. Ankara: THK Kültür Yayınları (No.7).
- Akkaya, Ş. ve Pazarlıoğlu, M.V. (1998). *Ekonometri-1 (4.Baskı)*, İzmir: Anadolu Matbaacılık.
- Aktaş, H. (2012). Dünya Havacılık Kronolojisi (1002-1998/2005). *Türkiye Makine Mühendisleri Odası Bursa Şubesi Haber Bülteni*. 140: 16-22.
- Albayrak, İ. (1983). *Dünden Bugüne Türk Havayolları: 1933-1983*. İstanbul: Cenajans Yayınları.
- Altunç Ö. F. (2008). Türkiye'de Finansal Gelişme ve İktisadi Büyüme Arasındaki Nedenselliğin Ampirik Bir Analizi. *Eskişehir Osmangazi Üniversitesi İİBF Dergisi*. 3(2):113-127.
- Arıkan, İ. (1998). Havayolu ulaşımı ile Turizm ilişkisi ve Havaalanları. *Turizm Araştırmaları Dergisi*. 9: 46-54.
- Bahar, O. (2006). Turizm Sektörünün Türkiye'nin Ekonomik Büyümesi Üzerindeki Etkisi: VAR Analizi Yaklaşımı. Yönetim ve Ekonomi. *Celal Bayar Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*. 13(2): 137-150.
- Bartoli, G., Borsani, A., Borri, C., Martelli, A., Procino, L. ve Vezzosi, A. (2009). Leonardo, The Wind And The Flying Sphere. *Inter-University Research Centre on Building Aerodynamics and Wind Engineering*. Italy.
- Bakırcı, M. (2013). Ulaşım Coğrafyası Açısından Türkiye'de Havayolu Ulaşımının Tarihsel Gelişimi ve Mevcut Yapısı. *Marmara Coğrafya Dergisi*. 25: 340-377.

Brand Finance, (2015). *Top 50 Airlines Report*. <http://brandfinance.com/knowledge-centre/reports/brand-finance-airlines-50-2015/> (erişim tarihi: 23.03.2017).

Batur, B. S. (2008). *Hava Yolcu ve Kargo Taşımacılığı; Dünyada ve Türkiye’de Uygulamalar*. (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi). İzmir: Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.

Charemza, W.W. ve Deadman, D.F. (1999). *New Directions in Econometric Practic*. USA: Edward Publishing.

Çakıcı, M., Oğuzhan, A. ve Özdil, T. (2003). *Temel İstatistik-2 (4. Baskı)*. İstanbul: Özal Matbaası.

Çelik, A. (2004). *II. Meşrutiyet Döneminde Türk Hava Kuvvetleri*. (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi). Konya: Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.

Danışman, Z. (1969). *Evliya Çelebi Seyahatnamesi*. İstanbul: Zuhuri Danışman Yayınevi.4

Darke, D. (2014). *Eastern Turkey*, USA: The Globe Pequot Press Inc.

Deligönül, F. ve Bozdoğan M. (2001). Türkiye’de Tarımsal Havacılık. *Türkiye Makine Mühendisleri Odası I. Ulusal Uçak Havacılık ve Uzay Mühendisliği Kurultayı Kitabı*, Eskişehir: 54-60.

Dervişoğlu, F. (2007). *Nuri Demirağ Türkiye’nin Havacılık Efsanesi*. İstanbul: Ötüken Yayınları.

DPT. (1963). Birinci 5 Yıllık Kalkınma Planı (1963-1967), Ankara.

DPT. (1979). Dördüncü 5 Yıllık Kalkınma Planı (1979-1983), Ankara.

DPT. (2006). Kalkınma Planı, Havayolu Taşımacılığı Özel İhtisas Komisyon Raporu, Ankara.

DPT. (2011), *Sektörlere Göre Kamu Yatırımları*, <http://www2.dpt.gov.tr/kamuyat/sektorozet.html>, (erişim tarihi: 28.03.2017).

DPT. (2011a). *Sektörler İtibariyle Sabit Sermaye Yatırımları (Toplam)*”<http://www.kalkinma.gov.tr/Pages/TemelEkonomikGostergeler.aspx>

ECAC. (2008). [www.ecacceac.org/index.php?content=presentation&idMenu=1](http://www.ecacceac.org/index.php?content=presentation&idMenu=1) (erişim tarihi: 22.04.2017).

Enders, W. (2004). *Applied Econometric Time Series*. New York: John Wiley and Sons Inc. USA.

Gerede, E. (2011). Türkiye’deki Havayolu Taşımacılığına İlişkin Ekonomik Düzenlemelerin Havayolu İşletmelerine Etkisinin Değerlendirilmesi. *Celal Bayar Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 2(9): 505-537.

Gerede, E. (2015). Havayolu Taşımacılığı ve Ekonomik Düzenlemeler Teori ve Türkiye Uygulaması. Ankara: Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Yayınları.

Gökırmak, H. (2014). *Türk Hava Yolları’nın Havacılık Sektöründeki Konumu*. Siyaset, Ekonomi ve Yönetim Araştırmaları Dergisi. 2(4): 1-29.

Gujarati, D.N. (1999). *Temel Ekonometri*. İstanbul: Literatür Yayınları.

Güleren, K. ve Sülümbaz, M. (2013). Türk Hava Kurumu Uçak Tasarımları. *Mühendis ve Makine Dergisi*. 54(638): 54-61.

Güven, E.T.A. (2016). *Cari Açık İle Ekonomik Büyüme Arasındaki İlişki: Türkiye ve Brezilya Örneği (1980-2015)*. (Yayımlanmamış Doktora Tezi), Manisa: Manisa Celal Bayar Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü.

Güven, E.T.A. (2017). “The Relationship Between Current Deficit and Economic Growth: The Example of Turkey and Brazil”. *Lambert Academic Publishing*, Almanya.

Holloway, S. (2008). *Straightand Level Practical Airline Economics*. Great Britain, Cornwall: Ashgate.

IATA. (2016). *Fact Sheet Economic & Social Benefits of Air Transport*. [https://www.iata.org/pressroom/facts\\_figures/fact\\_sheets/Documents/fact-sheet-economic-and-social-benefits-of-air-transport.pdf](https://www.iata.org/pressroom/facts_figures/fact_sheets/Documents/fact-sheet-economic-and-social-benefits-of-air-transport.pdf) (erişim tarihi: 09.04.2017).

IATA. (2016). *Economic Performance Of The Airline Industry*. <http://www.iata.org/whatwedo/Documents/economics/Central-forecast-mid-year-2016-tables.pdf> (erişim tarihi: 12.04.2017).

Kat, A. (2008). *1980 Sonrası Türkiye Ekonomisinde Dış Borçlar ve Büyüme*. (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi). İzmir: Ege Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü.

Kır, M. (2011). *Türkiye’de Büyüme ve İşsizlik Arasındaki İlişkinin Ampirik Analizi*. (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi). Ankara: Hacettepe Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü.

KNOEMA. (2016). <https://knoema.com/WBWDIGDF2016Oct/worl-development-indicators-wdi> (erişim tarihi: 27.02.2017).

Korul, V. ve Küçüköнал, H. (2003). Türk Sivil Havacılık Sisteminin Yapısal Analizi. *Ege Akademik Bakış Dergisi*. 3(1): 24-38.

Kutlar, A. (2000). *Ekonometrik Zaman Serileri Teori ve Uygulama*. Ankara: Gazi Kitabevi.

Kuyucak Şengür, F. ve Şengür, Y. (2012). *Havayolu İş Modelleri: Kavramsal Bir Analiz*. İzmir: 20. Ulusal Yönetim ve Organizasyon Kongresi.

McCredie, P. (2003). *Learning to Fly: The Wright Brothers Adventure (ed.)*, National Aeronautics and Space Adminisrtration. Ohio: Glenn Research Center at Lewis Field.

Military Aviation Academy (MAA), *Military Aviation Studies*. Foundation Degree & Bsc Programme, The Open University, United Kingdom: Milton Keynes.

Oktal, H. ve Gerede, E. (2002). Türk Sivil Havacılık Otoritesinin Yeniden Yapılandırılması. *Amme İdaresi Dergisi*. 35(4): 103-120.

Oto, N. (2011). *Çevresel Sürdürülebilirlik ve Havaalanları: Esenboğa Havalimanı Örneği*. (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi). Ankara: Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.

Por, R., Kenaroğlu, Y. ve Ekşi, B. (2001). Kendi Uçağımızı Neden Yapamadık?. *TMMOB Makine Mühendisleri Odası I.Ulusal Uçak, Havacılık ve Uzay Mühendisliği Kurultayı*. Eskişehir: 28-33.

Resmî Gazete. (19.10.1983). *Türk Sivil Havacılık Kanunu*. Sayı:18196, Kanun No:2920.

Resmî Gazete (10.11.2005). *Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun*. Sayı:25989, Kanun No:5431.

Resmî Gazete. (09.01.2016). *Amatör Havacılık Faaliyetleri Yönetmeliği*. Sayı:29588.  
Saldıraner, Y. (2011). *Dünyada ve Türkiye’de Sivil Havacılık Faaliyetleri Gelişimi*. Sivil Havacılık Yüksekokulu Ders Notları, Atılım Üniversitesi.

Sarılgan, A. E. (2011). Türkiye’de Bölgesel Hava Yolu Taşımacılığının Geliştirilmesi İçin Yapılması Gerekenler. *Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*. 11(1): 69-88.

SHGM. (2010). *Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü 2011 Performans Programı*. Ankara: SHGM Strateji Geliştirme Başkanlığı.

SHGM. (2014). *Balon Pilotluğu Ders Kitabı*. Yayın No: UOD/T-01, Uçuş Operasyon Daire Başkanlığı, Ankara: Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Yayınları.

SHGM. (2016). *2015 Performans Programı*. Ankara: Strateji Geliştirme Daire Başkanlığı.

Snowdon, B., Vane, H. and Wynarczyk, P. (1995). *A Modern Guide to Macroeconomics, An Introduction to Competing Schools of Thought*. İngiltere: Edward Elgar.

Şen, İ. (2016). Bin Yıl Önce Tayyare Kâşifi Bir Türk. *Uçak Teknisyenleri Derneği Dergisi*. 25(295): 22-25.

Tarı, R. (2011). *Ekonometri*. Kocaeli: Umuttepe Yayınları.

Taşçı, D. ve Yalçınkaya, A. (2015). Havayolu Sektöründe Yeni Bir İş Modeli: Bağlı Düşük Maliyetli Havayolu (Airline Within Airline) Modeli ve Anadolujet Örneği Bağlamında Bir Karşılaştırma. *Eskişehir Osmangazi Üniversitesi İİBF Dergisi*. 10(2): 177-201.

THY. (2003). *31 Aralık 2003 Tarihinde Sona Eren Hesap Dönemine Ait Konsolide Finansal Tablolar ve Bağımsız Denetim Raporu*.

THY. (2004). *31 Aralık 2004 Tarihinde Sona Eren Hesap Dönemine Ait Konsolide Finansal Tablolar ve Bağımsız Denetim Raporu*.

THY. (2005). *31 Aralık 2005 Tarihinde Sona Eren Hesap Dönemine Ait Konsolide Finansal Tablolar ve Bağımsız Denetim Raporu*.

THY. (2006). *31 Aralık 2006 Tarihinde Sona Eren Hesap Dönemine Ait Konsolide Finansal Tablolar ve Bağımsız Denetim Raporu*.

THY. (2006). *01 Ocak-31 Aralık 2008 Dönemine İlişkin Faaliyet Raporu*.

THY. (2007). *31 Aralık 2007 Tarihinde Sona Eren Hesap Dönemine Ait Konsolide Finansal Tablolar ve Bağımsız Denetim Raporu*.

THY. (2007). *01 Ocak-31 Aralık 2007 Dönemine İlişkin Faaliyet Raporu.*

THY. (2008). *31 Aralık 2008 Tarihinde Sona Eren Hesap Dönemine Ait Konsolide Finansal Tablolar ve Bağımsız Denetim Raporu.*

THY. (2008). *01 Ocak-31 Aralık 2008 Dönemine İlişkin Faaliyet Raporu.*

THY. (2009). *31 Aralık 2009 Tarihinde Sona Eren Hesap Dönemine Ait Konsolide Finansal Tablolar ve Bağımsız Denetim Raporu.*

THY. (2009). *01 Ocak-31 Aralık 2009 Dönemine İlişkin Faaliyet Raporu.*

THY. (2010). *31 Aralık 2010 Tarihinde Sona Eren Hesap Dönemine Ait Konsolide Finansal Tablolar ve Bağımsız Denetim Raporu.*

THY. (2010). *01 Ocak-31 Aralık 2010 Dönemine İlişkin Faaliyet Raporu.*

THY. (2011). *31 Aralık 2011 Tarihinde Sona Eren Hesap Dönemine Ait Konsolide Finansal Tablolar ve Bağımsız Denetim Raporu.*

THY. (2011). *01 Ocak-31 Aralık 2011 Dönemine İlişkin Faaliyet Raporu.*

THY. (2011). *THY Tarihçe.* <http://www.turkishairlines.com/tr-TR/corporate/aboutus/history.aspx> (erişim tarihi: 31.03.2017).

THY. (2012). *31 Aralık 2012 Tarihinde Sona Eren Hesap Dönemine Ait Konsolide Finansal Tablolar ve Bağımsız Denetim Raporu.*

THY. (2012). *01 Ocak-31 Aralık 2012 Dönemine İlişkin Faaliyet Raporu.*

THY. (2013). *31 Aralık 2013 Tarihinde Sona Eren Hesap Dönemine Ait Konsolide Finansal Tablolar ve Bağımsız Denetim Raporu.*

THY. (2013). *01 Ocak-31 Aralık 2013 Dönemine İlişkin Faaliyet Raporu.*

THY. (2014). *31 Aralık 2014 Tarihinde Sona Eren Hesap Dönemine Ait Konsolide Finansal Tablolar ve Bağımsız Denetim Raporu.*

THY. (2014). *01 Ocak-31 Aralık 2014 Dönemine İlişkin Faaliyet Raporu.*

THY. (2015). *31 Aralık 2015 Tarihinde Sona Eren Hesap Dönemine Ait Konsolide Finansal Tablolar ve Bağımsız Denetim Raporu.*

THY. (2015). *01 Ocak-31 Aralık 2015 Dönemine İlişkin Faaliyet Raporu.*

THY. (2016). *31 Aralık 2016 Tarihinde Sona Eren Hesap Dönemine Ait Konsolide Finansal Tablolar ve Bağımsız Denetim Raporu*

THY. (2016). *01 Ocak-31 Aralık 2016 Dönemine İlişkin Faaliyet Raporu.*

THY. (2016). *Yönetim Kurulu Faaliyet Raporu.*

[http://investor.turkishairlines.com/documents/ThyInvestorRelations/download/faaliyet\\_raporu/YK\\_Faaliyet\\_Raporu\\_4Q2016\\_TR.pdf](http://investor.turkishairlines.com/documents/ThyInvestorRelations/download/faaliyet_raporu/YK_Faaliyet_Raporu_4Q2016_TR.pdf) (erişim tarihi: 01.04.2017).

TÜİK. (2013). *Turizm İstatistikleri Revize Sonuçları: 2001-2012*. Bülten No: 15845.

TÜİK. (2015). *Turizm İstatistikleri, IV. Çeyrek: Ekim-Aralık ve Yıllık, 2014*. Bülten No:18665.

TÜİK. (2016). *Turizm İstatistikleri, IV.Çeyrek: Ekim-Aralık ve Yıllık, 2016*. Bülten No:24590.

UDHB. (2016). <http://www.udhb.gov.tr/images/faaliyet/a5ec26a31a72281.pdf> (erişim tarihi 13.05.2017).

UNCTAD. (2016). <http://data.worldbank.org/data-catalog/world-development-indicators> (erişim tarihi: 22.06.2017).

Utkulu, U. (1993). “Cointegration Analysis: An Introductory Survey with Applications to Turkey”. *Ulusal Ekonometri ve İstatistik Sempozyumu Bildirileri*, İzmir.

Verel, O. (1985). *İstikbal Göklerin Gökler Bizimdir*. İstanbul: Türk Hava Kurumu Yayınları.

Vogelvang, B. (2005). *Econometrics. Theory And Applications With Eviews*. ABD: Pearson Education.

Yalçın, O. (2009). *Müdürzade Nuri Bey'in (Demirağ) Hayatı ve Çalışmaları. Atatürk Yolu Dergisi*. Ankara Üniversitesi Türk İnkılap Tarihi Enstitüsü, 33: 743-769.

Yalçın, O. (2010). Türk Havacılık Tarihinde Bağış Uçakları ve Havacılık Sanayii Kurulmasına Tesirleri. *Gazi Üniversitesi Akademik Bakış Dergisi*. 3(6): 191-212.

Yarcan, Ş. (1995). *Turizm Endüstrisinin Yapısı*, İstanbul: Boğaziçi Üniversitesi Yayınları.

Yazgan, E. ve Yiğit, S. (2013). Türk Sivil Havacılık Sektörünün Uluslararası Rekabetçilik Düzeyinin Analizi. *Selçuk Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Sosyal ve Ekonomik Araştırmalar Dergisi*. 13(25): 421-445.

Weber, Robert J. (2006). The Wright Brothers and The Heuristics of Invention. *Expertise in Context Conference*. Berlin: Humboldt University.

### **İnternet Kaynakları**

[www.aci.aero](http://www.aci.aero) (erişim tarihi: 16.04.2017).

<http://www.aci.aero/About-ACI/Overview/ACI-History>

[www.aci-europe.org](http://www.aci-europe.org) (erişim tarihi: 16.04.2017)

<https://www.aci-europe.org/about/profile.html>

[www.arkasair.com](http://www.arkasair.com) (erişim tarihi: 10.02.2017).

<http://www.arkasair.com.tr/hakkimizda.html>

[www.atlasglb.com](http://www.atlasglb.com)(erişim tarihi: 18.03.2017).  
<https://www.atlasglb.com/hakkimizda/>  
[www.borajet.com](http://www.borajet.com) (erişim tarihi: 19.03.2017).  
<https://borajet.com.tr/tr/kurumsal>  
[www.dhmi.gov.tr](http://www.dhmi.gov.tr) (erişim tarihi: 20.06.2017).  
<http://dhmi.gov.tr/istatistik.aspx>  
[www.flyspgs.com](http://www.flyspgs.com)(erişim tarihi: 10.03.2017).  
<https://www.flypgs.com/pegasus-hakkinda/filo>  
<https://www.flypgs.com/faydali-bilgiler/ucusun-icin-bilgiler/ucus-noktalari>  
<http://www.fortuneturkey.com> (erişim tarihi: 19.03.2017).  
<http://www.fortuneturkey.com/borajet-filosuna-30-yeni-ucak-40584#popup>  
[www.haberturk.com](http://www.haberturk.com) (erişim tarihi: 25.04.2017).  
<http://www.haberturk.com/ekonomi/is-yasam/haber/1471617-borajet-ucuslara-ara-veriyor>  
[www.havais.org.tr](http://www.havais.org.tr) (erişim tarihi: 11.02.2017).  
<https://havais.org.tr/tr/sozlesmeler/>  
[www.hho.edu.tr](http://www.hho.edu.tr) (erişim tarihi: 31.01.2017).  
<http://www.hho.edu.tr/muze/turkhavaciligi.htm>  
[www.iguhavacilik.jimdo.com](http://www.iguhavacilik.jimdo.com) (erişim tarihi: 24.04.2017).  
[https://iguhavacilik.jimdo.com/sivil-havacılık/uluslararası-sivil-havacılık-kuruluşları/](https://iguhavacilik.jimdo.com/sivil-havacilik/uluslararası-sivil-havacılık-kuruluşları/)  
[http://investor.turkishairlines.com/documents/ThyInvestorRelations/download/sunumlar/IR\\_PRESENTATION\\_9A16\\_TR\\_vF.pdf](http://investor.turkishairlines.com/documents/ThyInvestorRelations/download/sunumlar/IR_PRESENTATION_9A16_TR_vF.pdf) (erişim tarihi:12.04.2018)  
[www.kdk.gov.tr](http://www.kdk.gov.tr) (erişim tarihi: 17.06.2017).  
<http://kdk.gov.tr/sayilarla/turkiyenin-uluslararası-prestiji-thy-ile-guc-kazaniyor/13>  
[www.mfa.gov.tr](http://www.mfa.gov.tr) (erişim tarihi: 17.04.2017).  
<http://www.mfa.gov.tr/eurocontrol.tr.mfa>  
[www.onurair.com](http://www.onurair.com) (erişim tarihi: 19.03.2017).  
<http://www.onurair.com/tr/kurumsal/detay/Hakkimizda/3/1/0>  
[www.shgm.gov.tr](http://www.shgm.gov.tr) (erişim tarihi: 11.02.2017).  
<http://web.shgm.gov.tr/tr/kurumsal/1--tarihce>  
<http://web.shgm.gov.tr/doc3/2007fr.pdf>

<http://web.shgm.gov.tr/doc3/2008fr.pdf>  
<http://web.shgm.gov.tr/doc3/2009fr.pdf>  
<http://web.shgm.gov.tr/doc4/2010fr.pdf>  
<http://web.shgm.gov.tr/doc5/2011fr.pdf>  
<http://web.shgm.gov.tr/doc5/2012fr.pdf>  
[http://web.shgm.gov.tr/documents/sivilhavacilik/files/pdf/kurumsal/raporlar/2013\\_FAALİYET\\_RAPORU.pdf](http://web.shgm.gov.tr/documents/sivilhavacilik/files/pdf/kurumsal/raporlar/2013_FAALİYET_RAPORU.pdf)  
<http://web.shgm.gov.tr/documents/sivilhavacilik/files/pdf/kurumsal/raporlar/2014faaliyetraporuv2.pdf>  
[http://web.shgm.gov.tr/documents/sivilhavacilik/files/pdf/kurumsal/raporlar/2015\\_faaliyet\\_raporu\\_29.02.2016.pdf](http://web.shgm.gov.tr/documents/sivilhavacilik/files/pdf/kurumsal/raporlar/2015_faaliyet_raporu_29.02.2016.pdf)  
[http://web.shgm.gov.tr/documents/sivilhavacilik/files/pdf/kurumsal/raporlar/2016\\_faaliyet\\_raporu.pdf](http://web.shgm.gov.tr/documents/sivilhavacilik/files/pdf/kurumsal/raporlar/2016_faaliyet_raporu.pdf)  
[www.sunexpress.com](http://www.sunexpress.com) (erişim tarihi: 18.03.2017).  
<https://www.sunexpress.com/tr/sirket/sunexpress-duenyasi/sirket-profil/>  
[www.tai.com.tr](http://www.tai.com.tr) (erişim tarihi: 29.12.2017).  
<https://www.tai.com.tr/kurumsal/hakkimizda>  
[www.tdk.gov.tr](http://www.tdk.gov.tr) (erişim tarihi: 24.01.2017).  
[http://www.tdk.gov.tr/index.php?option=com\\_gts&arama=gts&guid=TDK.GTS.58873e98c766a5.68237588](http://www.tdk.gov.tr/index.php?option=com_gts&arama=gts&guid=TDK.GTS.58873e98c766a5.68237588)  
[www.thk-ucak.com](http://www.thk-ucak.com) (erişim tarihi: 01.02.2017).  
<http://www.thk-ucak.com/5-turk-sivil-havacilik-tarihi>  
[www.turkishairlines.com](http://www.turkishairlines.com) (erişim tarihi: 23.03.2017).  
[www.turkishairlines.com/tr-tr/kurumsal/tarihce](http://www.turkishairlines.com/tr-tr/kurumsal/tarihce)  
[www.turkishairlines.com/documents/thy/download/2017-download/ucus-tr-1.pdf](http://www.turkishairlines.com/documents/thy/download/2017-download/ucus-tr-1.pdf)  
[www.uia.org](http://www.uia.org) (erişim tarihi: 16.04.2017).  
<https://www.uia.org/s/or/en/1100047736>  
[www.yardimcikaynaklar.com](http://www.yardimcikaynaklar.com) (erişim tarihi: 07.02.2017).  
<http://www.yardimcikaynaklar.com/havacilik-cesitleri/>