

**T.C.
SAKARYA ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
MALİYE ANA BİLİM DALI**

**SİVİL HAVACILIK SEKTÖRÜNDEKİ GELİŞMELERİN
İHRACATA ETKİSİ VE DEVLETİN DÜZENLEYİCİ ROLÜ:
TÜRK HAVA YOLLARI AFRIKA AÇILIMI ÖRNEĞİ**

Deniz VAR

DOKTORA TEZİ

Danışman: Prof. Dr. Temel GÜRDAL

Ekim-2021

T.C.
SAKARYA ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ

SİVİL HAVACILIK SEKTÖRÜNDEKİ GELİŞMELERİN
İHRACATA ETKİSİ VE DEVLETİN DÜZENLEYİCİ ROLÜ:
TÜRK HAVA YOLLARI AFRİKA AÇILIMI ÖRNEĞİ

DOKTORA TEZİ

Deniz VAR

Enstitü Anabilim Dalı : Maliye

“Bu tez 16/10/2021 tarihinde yüzyüze olarak savunulmuş olup aşağıdaki isimleri bulunan jüri üyeleri tarafından Oybirliği ile kabul edilmiştir.”

JÜRİ ÜYESİ	KANAATI
Prof. Dr. Temel GÜRDAL	Başarılı
Prof. Dr. Şakir GÖRMÜŞ	Başarılı
Prof. Dr. Fatih YARDIMCIOĞLU	Başarılı
Prof. Dr. Tarık VURAL	Başarılı
Prof. Dr. Hakkı ODABAŞ	Başarılı

ETİK BEYAN FORMU

Enstitünüz tarafından Uygulama Esasları çerçevesinde alınan Benzerlik Raporuna göre yukarıda bilgileri verilen tez çalışmasının benzerlik oranının herhangi bir intihal içermediğini; aksinin tespit edileceği muhtemel durumda doğabilecek her türlü hukuki sorumluluğu kabul ettiğimi ve Etik Kurul Onayı gerektiği takdirde onay belgesini aldığımı beyan ederim.

Etik kurul onay belgesine ihtiyaç var mıdır?

Evet

Hayır

(Etik Kurul izni gerektiren araştırmalar aşağıdaki gibidir:

- Anket, mülakat, odak grup çalışması, gözlem, deney, görüşme teknikleri kullanılarak katılımcılardan veri toplanmasını gerektiren nitel ya da nicel yaklaşımlarla yürütölen her türlü araştırmalar,
- İnsan ve hayvanların (materyal/veriler dahil) deneysel ya da diğer bilimsel amaçlarla kullanılması,
- İnsanlar üzerinde yapılan klinik araştırmalar,
- Hayvanlar üzerinde yapılan araştırmalar,
- Kişisel verilerin korunması kanunu gereğince retrospektif çalışmalar.)

DENİZ VAR

16.10.2021

ÖNSÖZ

Bu çalışmayı hazırlama aşamasına gelebilmemde büyük destekleri olan, bilgi birikimi ve yol göstericiliği ile tez çalışmamı başarıyla yürütmemi sağlayan danışman hocam, Prof. Dr. Temel GÜRDAL'a, tez çalışmam sırasında yönlendirme ve eleştirileriyle çalışmalarına katkı sağlayan Prof. Dr. Fatih YARDIMCIOĞLU'na, özellikle tezimin uygulama aşamasındaki değerlendirmeleri ve değerli katkıları için Prof. Dr. Şakir GÖRMÜŞ ve Dr. Öğr. Üyesi Alper YILMAZ'a, ayrıca değerli eleştirileri ile çalışmamın olgunlaşmasını sağlayan jüri üyelerim Prof. Dr. Tarık VURAL ve Prof. Dr. Hakkı ODABAŞ'a teşekkürlerimi sunuyorum.

Hayatımın her aşamasında maddi ve manevi desteklerini esirgemeyen aileme sonsuz teşekkürlerimi sunarım. Ayrıca, doktora çalışmamım başından sonuna kadar olan süreçte her daim yanımda olan, yeterli vakit ayıramadığım süreçte büyük sabır göstererek desteklerini esirgemeyen sevgili eşime teşekkür ediyorum.

Deniz VAR

16.10.2021

İÇİNDEKİLER

KISALTMALAR.....	v
TABLO LİSTESİ.....	vi
ŞEKİL LİSTESİ.....	vii
GRAFİK LİSTESİ.....	viii
ÖZET.....	ix
ABSTRACT.....	x

GİRİŞ.....	1
------------	---

BÖLÜM I: SİVİL HAVACILIĞIN GELİŞİMİ VE KURUMSAL YAPI	6
---	----------

1.1. Türkiye’de Sivil Havacılığın Gelişimi	6
--	---

1.1.1. Osmanlı Döneminde Sivil Havacılık	7
--	---

1.1.2. 1923-1950 Döneminde Sivil Havacılık	11
--	----

1.1.3. 1950-1980 Döneminde Sivil Havacılık	18
--	----

1.1.4. 1980-2003 Döneminde Sivil Havacılık	23
--	----

1.1.5. 2003 Sonrasındaki Gelişmeler	29
---	----

1.2. Sivil Havacılığın Kurumsal Yapısı ve İlgili Düzenlemeler.....	37
--	----

1.2.1. Uluslararası Kuruluşlar	37
--------------------------------------	----

1.2.1.1. Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü (ICAO).....	37
--	----

1.2.1.2. Uluslararası Hava Taşımacılığı Birliği (IATA).....	40
---	----

1.2.1.3. Avrupa Sivil Havacılık Konferansı (ECAC).....	41
--	----

1.2.1.4. Avrupa Hava Seyrüseferi Emniyeti Teşkilatı (EUROCONTROL)	42
---	----

1.2.1.5. Müşterek Havacılık Otoriteleri (JAA).....	44
--	----

1.2.1.6. Avrupa Birliği Havacılık Emniyeti Ajansı (EASA).....	44
---	----

1.2.1.7. Uluslararası Havaalanları Meclisi (ACI).....	45
---	----

1.2.1.8. D-8 Ülkeleri Sivil Havacılık Çalışma Grubu (D-8 WGCA)	45
--	----

1.2.2. Ulusal Kuruluşlar	46
--------------------------------	----

1.2.2.1. Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü	46
--	----

1.2.2.2. Devlet Hava Meydanları İşletmesi (DHMI).....	47
---	----

1.2.2.3. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı	49
---	----

1.2.2.4. Türk Hava Kurumu.....	49
--------------------------------	----

1.2.2.5. Dış İşleri Bakanlığı ICAO Daimi Temsilciliği.....	50
1.2.3. Uluslararası Düzenlemeler.....	51
1.2.3.1. Paris Uluslararası Havacılık Sözleşmesi	51
1.2.3.2. Madrid Sözleşmesi	53
1.2.3.3. Havana Sözleşmesi	53
1.2.3.4. Varşova Sözleşmesi.....	54
1.2.3.5. Şikago Sözleşmesi	55
1.2.3.6. Tokyo Sözleşmesi.....	58
1.2.3.7. Lahey Sözleşmesi	59
1.2.3.8. Montreal Sözleşmesi (1971) ve Ek Protokolleri	60
1.2.3.9. Montreal Sözleşmesi (1999).....	62

BÖLÜM II: SİVİL HAVACILIK SEKTÖRÜNDE DEVLETİN DÜZENLEYİCİ ROLÜ..... 64

2.1. Havayolu Taşımacılığı.....	64
2.2. Pazara Erişim.....	67
2.2.1. İkili Havayolu Taşımacılığı Anlaşmaları.....	68
2.2.2. Çok Taraflı Havayolu Taşımacılığı Anlaşmaları.....	74
2.3. Pazara Giriş	78
2.4. Havaalanı Slotları (Sıra/zaman tahsisi)	82
2.5. Kapasite Düzenlemeleri.....	84
2.6. Fiyat Tarifeleri.....	87
2.7. Ekonomik Düzenlemelere Yönelik IATA'nın Rolü.....	91

BÖLÜM III: SİVİL HAVACILIKTA TÜRK HAVA YOLLARI VE AFRIKA AÇILIMININ ANALİZİ..... 95

3.1. Türk Hava Yolları'nın Havacılık Pazarındaki Yeri.....	95
3.2. Türkiye'nin Afrika Açılımı	97
3.2.1. Türkiye-Afrika İlişkileri.....	100
3.2.2. Türkiye-Afrika Dış Ticareti	103
3.2.3. THY'nin Afrika'daki Büyüme Politikası.....	104
3.3. Afrika Açılımında Kurumsal Girişimler	107

3.3.1. Dışişleri Bakanlığı	107
3.3.2. TİKA	109
3.3.3. AFAD.....	112
3.3.4. Diyanet İşleri Başkanlığı.....	113
3.3.5. Yunus Emre Enstitüsü.....	114
3.3.6. Sivil Toplum Kuruluşları	115
3.4. THY'nin Afrika'daki Yeni Uçuş Noktaları, Frekans ve Yolcu Sayıları	116
3.4.1. Etiyopya	119
3.4.2. Sudan.....	119
3.4.3. Nijerya.....	119
3.4.4. Güney Afrika	120
3.4.5. Senegal.....	120
3.4.6. Kenya	121
3.4.7. Tanzanya	121
3.4.8. Uganda	121
3.4.9. Gana	122
3.4.10. Somali	122
3.4.11. Ruanda	122
3.4.12. Fildişi Sahilleri.....	123
3.4.13. Demokratik Kongo Cumhuriyeti	123
3.4.14. Cibuti.....	123
3.4.15. Moritanya.....	123
3.4.16. Burkina Faso	124
3.4.17. Nijer	124
3.4.18. Kamerun.....	124
3.4.19. Gabon.....	125
3.4.20. Çad	125
3.4.21. Benin	125
3.4.22. Angola.....	125
3.4.23. Eritre	126
3.4.24. Mali	126

3.4.25. Mozambik	126
3.4.26. Mauritius	126
3.4.27. Madagaskar	126
3.4.28. Seyşeller	127
3.4.29. Komorlar	127
3.4.30. Gine	127
3.4.31. Sierra Leone	127
3.4.32. Gambiya	127
3.4.33. Zambiya	128
3.4.34. Kongo	128
3.5. THY Afrika Açılımının Ampirik Analizi	128
3.5.1. Model ve Veri Seti	128
3.5.2. Metodoloji	130
3.5.2.1. Birim Kök Testleri	130
3.5.2.2. Vektör Otoregresif Model (VAR)	130
3.5.2.3. Granger Nedensellik	134
3.5.2.4. Eş Bütünleşme	136
3.5.3. Ampirik Literatür	143
3.5.4. Analiz Bulguları	146
SONUÇ	163
KAYNAKÇA	170
ÖZGEÇMİŞ	184

KISALTMALAR

ACI	: Airports Council International
AFAD	: Afet ve Acil Durum Yönetimi Başkanlığı
AFCAC	: African Civil Aviation Commission
COMESA	: The Common Market for Eastern and Southern Africa
DHMI	: Devlet Hava Meydanları İşletmesi
EAC	: East African Community
EASA	: European Aviation Safety Agency
ECAC	: European Civil Aviation Council
ECOWAS	: Economic Community of West African States
IATA	: International Air Transport Association
ICAN	: International Comision of Air Navigation
ICAO	: International Civil Aviation Organization
JAA	: Joint Aviation Authorities
LCC	: Low-cost carrier
SADC	: Southern African Development Community
SHGM	: Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü
TASAM	: Türk Asya Stratejik Araştırmalar Merkezi
TBMM	: Türkiye Büyük Millet Meclisi
THY	: Türk Hava Yolları
TİKA	: Türk İşbirliği ve Koordinasyon Ajansı Başkanlığı
TÖSHİD	: Türkiye Özel Sektör Havacılık İşletmeleri Derneği
WGCA	: Working Group on Civil Aviation

TABLO LİSTESİ

Tablo 1 : THY'nin Filo ve Mali Durumu İle Taşınan Yolcu ve Yük Miktarları.....	22
Tablo 2 : Havacılık Sektörünün Başarı Kriterlerine Göre Durumu.....	34
Tablo 3 : Havayolu Uçak Filosu İstatistikleri.....	35
Tablo 4 : Havaalanlarında Toplam Yolcu ve Yük Trafığı.....	36
Tablo 5 : Çok Taraflı Havayolu Taşımacılığı Anlaşmaları	76
Tablo 6 : Türkiye Afrika Dış Ticareti.....	103
Tablo 7 : Afrika Kıtası Uçuş Frekansı ve Yolcu Kapasite	117
Tablo 8 : Çalışmada Yer Verilen Afrika Ülkeleri	129
Tablo 9 : Serilere Ait Tanımlayıcı İstatistikler	147
Tablo 10 : Birim Kök Testleri	149
Tablo 11 : VAR Gecikme Bilgi Kriteri	150
Tablo 12 : VAR (2) Modeli EKK Tahmini	152
Tablo 13 : Wald Test	153
Tablo 14 : Varyans Ayrıştırma	156
Tablo 15 : Johansen Eşbütünleşme Testi Sonuçları	157
Tablo 16 : Pantula Prensibi.....	158
Tablo 17 : Eş Bütünleşme Katsayıları	159
Tablo 18 : Zayıf Dışsallık Testi.....	161
Tablo 19 : Hata Düzeltme Modeli	161
Tablo 20 : Hata Düzeltme Modeli Granger Nedensellik Testi.....	162

ŞEKİL LİSTESİ

Şekil 1: THY'nin 2005 Yılı Sonrası Gelişimi.....	96
Şekil 2: Değişkenlere Ait Zaman Serisi Grafikleri	146
Şekil 3: Değişkenler Arası Nokta Grafiği	148
Şekil 4: VAR (2) Modeli Tanısal Sınama	151
Şekil 5: Etki Tepki Fonksiyonları	155
Şekil 6: VAR (2) Modeli Tanısal Sınama	157

GRAFİK LİSTESİ

Grafik 1: Dünyada ve Türkiye’de Havayolu Yolcu Sayısı (Milyon Adet)..... 6

Grafik 2: Afrika İhracatı ve THY Yolcu Sayısı 106



ÖZET

Başlık: Sivil Havacılık Sektöründeki Gelişmelerin İhracata Etkisi ve Devletin Düzenleyici Rolü: Türk Hava Yolları Afrika Açılımı Örneği

Yazar: Deniz VAR

Danışman: Prof. Dr. Temel GÜRDAL

Kabul Tarihi: 16.10.2021

Sayfa Sayısı: x (ön kısım)+184 (tez)

Bu çalışmanın amacı, 51 Afrika ülke verisinin kullanılarak 2011-2020 dönemi için sivil havacılığın gelişiminin Türkiye'nin ihracatına etkisinin, THY'nin Afrika açılımı kapsamında araştırmaktır.

Öncelikle, sivil havacılık sektöründe devletin düzenleyici rolünün hangi boyutta yer aldığı, kurumsal yapının hangi çerçevede oluşturulduğu, söz konusu kurumların görev ve sorumluluklarının neler olduğu, sektörün hangi yasal mevzuat ile düzenlendiği incelenmiştir.

Çalışmada, THY'nin Türkiye'nin Afrika açılımında oynadığı rolün ve izlediği sektörel politikaların etkilerini ortaya koyabilmek için ampirik analiz gerçekleştirilmiştir. Ampirik analiz doğrusal zaman serisi modelleri ve analiz teknikleri çerçevesinde yürütülmüştür. İhracatın bağımlı değişken, yolcu sayısının ise bağımsız değişken olarak seçildiği ekonometrik bir model oluşturulmuştur. Analiz, 2011-2020 dönemine ait aylık gözlemlere dayanmaktadır. THY'nin Afrika'ya yönelik yürüttüğü faaliyetlerin temsilcisi olarak alınan yolcu sayısı değişkeni de aynı şekilde aylık gözlemlere dayanmaktadır. Yapılan eş bütünleşme testi sonuçlarına göre seriler arasında eş bütünleşme ilişkisinin olduğu yani uzun dönemde birlikte hareket ettikleri görülmektedir. Eş bütünleşme katsayılarında ise yolcu sayısındaki 1 birimlik artış ihracatta FMOLS yönteminde 0,341 birim, DOLS yönteminde 0,291 birim ve CCR yönteminde 0,340 birimlik artışa yol açmaktadır.

Yolcu sayısı değişkeninin ihracat değişkenini pozitif yönde etkilediği görülmektedir. Nedensellik testi sonuçlarına göre de yolcu sayısı değişkeninden ihracat değişkenine doğru tek yönlü nedensellik ilişkisi tespit edilmiştir.

Anahtar Kelimeler: Sivil Havacılık, İhracat, Afrika, Eşbütünleşme ve Nedensellik Analizi

ABSTRACT

Title of Thesis: Impact of Developments in The Civil Aviation Sector on Turkey's Exports And Regulatory Role of The State: The Sample of The Turkish Airlines Opening in Africa

Author of Thesis: Deniz VAR

Supervisor: Prof. Dr. Temel GÜRDAL

Accepted Date: 16.10.2021 **Number of Pages:** x (pre text)+184 (main body)

The aim of this study is to study the impact of the development of civil aviation on Turkey's exports for the period of 2011-2020 by using data retrieved from 51 African countries as part of Turkish Airlines' African opening.

Primarily, the extent of the regulatory role of the state in the civil aviation sector, the framework in which the institutional structure is established, what the duties and responsibilities of the said institutions are, and which legal legislation the sector is regulated has been examined.

In the study, an empirical analysis was conducted to reveal the effects of the role played by Turkish Airlines and the sector policies it implemented. The empirical analysis was generally conducted within the framework of linear time series models and analysis techniques. An econometric model has been established in which exports are selected as the dependent variable and the number of passengers as the independent variable. The analysis is based on monthly observations from the 2011-2020 period. The variable number of passengers, which is considered representative of the activities carried out by Turkish Airlines for Africa, is also based on monthly observations. The results of the cointegration test reveals that there is cointegration relationship between variables and so they are move together in the long run. According to the cointegration coefficient one unit increase in passenger variable lead to 0,341 unit increase in FMOLS method, 0,291 unit increase in DOLS method and 0,340 unit increase in CCR method.

It can be inferred that passenger variable affect exports variable positively. Lastly according to Granger causality analysis it shows that there is one way causality linkage goes from number of passengers toward exports variables.

Keywords: Civil Aviation, Exports, Africa, Cointegration and Causality Analysis

GİRİŞ

Çalışmanın Konusu

Sivil havacılık sektörü, bilhassa deniz aşırı ülkeler arasında düşünüldüğünde, ülkeler arası taşımacılık ve ulaşımda neredeyse alternatifsiz bir konuma sahip olmaktadır. Devletler arasındaki başta ekonomik, sosyal, kültürel ve sisyasi birçok bağı kurmada köprü görevini üstlenmiş olan sivil havacılık sektörünün, özellikle geniş coğrafyalara sahip olan ve bir çok dilin kullanılmakta olduğu ülkeler dikkate alındığında, diğer alternatif ulaşım araçlarının yeterli olmadığı ve bu bölgelerde sivil havacılık sektörünün aktif bir rol oynadığı görülmektedir. Sivil havacılık sektörünün varlığı bu açıdan bakıldığında göz ardı edilemeyecek şekilde önem arz etmektedir.

Türkiye’de sivil havacılık faaliyetleri, Osmanlı döneminden kalan askeri havacılık tecrübesi doğrultusunda, Cumhuriyetin ilanından hemen sonra başlamış, sivil havacılığın geliştirilmesi amacıyla 1925 yılında Türk Tayyare Cemiyeti kurulmuş ve daha sonraları Türk Hava Kurumu adını almıştır. Sivil havacılık sektöründeki ilk sivil hava taşımacılığı faaliyeti ise 1933 yılında 5 uçaktan oluşan küçük bir filo kurularak, “Türk Hava Postaları” adı altında başlatılmıştır. Cumhuriyetin kuruluşunun 10. yılında, “Havayolları Devlet İşletme İdaresi”, Milli Savunma Bakanlığı’na bağlı olarak kurulmuş ve Türkiye’de sivil hava yolu işletmelerinin kurulmasını sağlamak ve havacılık alanında taşıma faaliyetlerini yürütmek üzere görevlendirilmiştir.

Dünya sivil havacılık sektöründe yaşanan gelişmeler ve teknolojik faaliyetlerdeki kat edilen hızlı ilerlemeler üzerine, ülke çıkarlarının korunması, sivil havacılık sektöründeki uluslararası ilişkilerin kapsamlı ve düzenli bir şekilde idare edilmesi ve denetlenmesi amacıyla, 1954 yılında Ulaştırma Bakanlığı’na bağlı olarak kurulan “Sivil Havacılık Dairesi Başkanlığı”, 1987 yılına gelindiğinde ‘Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü’ adıyla günün şartlarına göre yeniden yapılandırılmıştır. Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü, 18.11.2005 tarihine kadar Ulaştırma Bakanlığı’na bağlı bir Ana Hizmet Birimi olarak faaliyette bulunmuş, ilgili tarihte yayımlanan 5431 sayılı Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun doğrultusunda özel bütçeli bir kurum statüsüne kavuşmuş ve 2

Kasım 2011 tarihli 661 sayılı Kanun Hükmündeki Kararname doğrultusunda yapılan revizyonlar ile mevcut yönetim yapısına kavuşmuştur. Bugün, Türkiye'deki sivil havacılık faaliyetleri, 2920 sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu ve bu kanun kapsamında yürürlüğe konulan Yönetmelik ve Havacılık Talimatları doğrultusunda icra edilmektedir.

Ülke gayrisafi yurt içi hasılasına katkısını her geçen gün arttıran ve Türkiye ekonomisi içerisinde önemli bir paya sahip ulaştırma sektörüne olan talep de önemli oranda artmaktadır. Bu büyümenin içinde, 2000 yılında yolcu taşımacılığında karayollarının payı %96, demiryolu %2.2, denizyolu %0, hava yolu ise %1.8 iken, 2015 yılında karayollarının payı %89.2, demiryolu %1.1, denizyolu %0.6 ve havayolu ise %9.1'e ulaşmıştır. Bu artış, sivil havacılık sektörünün Türkiye'nin ekonomik faaliyetlerinde de önemli bir rol üstlendiğini ve dünyadaki en hızlı gelişen sektörler arasında yer aldığını göstermektedir.

Sivil havacılık alanında yaşanan bu olumlu gelişmeler doğrultusunda; Türkiye'de 2002 yılında toplam 532.531 olan havayolu (uçak) trafiği, 2019 yılı sonunda 2.034.430'ye ulaşmıştır. Yolcu trafiği sayısında da benzer bir büyüme yaşanmış ve 2003 yılında 34.443.655 olan yolcu sayısı 2019 yılında 208.911.338 yolcuya ulaşmıştır. 2003 yılında 964.080 ton olan havayolu yük trafiği (Kargo+Posta+Bagaj) 2019 yılında 4.090.168 tona ulaşmıştır. 2003 yılında 162 adet olan uçak sayısı 2019 yılı sonunda 546 adete ulaşmıştır.

Yukarıda özetlendiği üzere sivil havacılık sektöründe yaşanan bu gelişmelerin ülke ekonomisine, dolayısıyla ticaret hacmine, turizm ve lojistik sektörlerine yaptığı katkıların, sivil havacılıkta atılan adımların ve devletin düzenleyici rolünün sadece kendi çerçevesinde değerlendirilemeyeceği ve ülkenin bütünsel gelişimi bakımından da stratejik konumda olduğu aşikardır.

Bu çalışmanın konusunu, sivil havacılık sektöründeki gelişmelerin ihracat üzerine etkilerinin, Türk Hava Yollarının Afrika kıtasına yönelik yapmış olduğu açılım üzerinden, devletin düzenleyici rolünü de göz önünde bulundurarak tespit edilmesi ve değerlendirmesi oluşturmaktadır.

Çalışmanın Önemi

Literatürde sivil havacılık sektöründeki gelişmelerin ihracata, milli gelire, istihdama, turizme ve istihdama ciddi katkıları olduğu belirtilmektedir. Ancak bu etkilerin tespitine yönelik bir çalışma ya hiç yapılmamış ya da kısıtlı miktarda çalışmalara rastlanmıştır.

Sivil havacılık sektöründeki gelişmelerde; devletin düzenleyici rolü olarak karşımıza çıkan, Sivil Havacılık Genel Müdürlüğünün yapmış olduğu anlaşmaların, bu doğrultuda artan slot sayıları ve yeni uçuş noktalarının, Devlet Hava Meydanları İşletmesinin alt yapı yatırımları neticesinde artan havalimanı sayısının, sektöre yönelik uygulanan vergi teşviklerinin, uluslararası anlaşmalar neticesinde ortaya çıkan open sky (açık semalar) gibi sektörel enstrümanların ve eğitim sektöründeki sivil havacılık alanındaki gelişmelerin büyük oranda etkileri olduğu bilinmektedir.

Bunun yanı sıra sivil havacılık sektöründeki gelişmelerin diğer birçok sektöre olumlu etkisi olduğu bilinmekle beraber, bu etkilerin tespit edildiği ve değerlendirildiği akademik bir çalışmaya, konumuz itibariyle de sektördeki gelişmelerin ihracata olan etkisine yönelik bir çalışmaya literatürde rastlanmamıştır. Bu durum çalışmanın önemini ortaya koyan bir unsur olarak karşımıza çıkmaktadır.

Çalışmanın Amacı

Sivil havacılık sektöründeki gelişmelerin ihracata olan etkisinin araştırıldığı bir çalışmaya literatürde rastlanılmaması dikkate alınarak konunun içeriği, kapsamı ve kısıtları oluşturulmuştur. Bu çalışma ile, devletin düzenleyici rolü olarak karşımıza çıkan unsurlar da dikkate alınarak, sivil havacılık sektöründeki gelişmelerin ihracata olan etkisine yönelik yapılmış bir çalışmanın eksikliğini giderilmesi, bu doğrultuda Türk Hava Yollarının Afrika açılımı örneği üzerinden sektörde yaşanan gelişmelerin Türkiye'nin ihracatına katkı sağlayıp sağlamadığının ve devletin düzenleyici rolünün etkinliğinin tespit edilmesi amaçlanmaktadır.

Çalışmanın Yöntemi

Sivil havacılık sektöründe devletin düzenleyici rolünün boyutları, kurumsal yapının hangi çerçevede (ulusal veya uluslararası) oluşturulduğu, söz konusu kurumların görev ve sorumluluklarının neler olduğu, sektörün hangi yasal mevzuat ile düzenlendiği incelenmiştir.

Çalışmada, Türkiye'nin Afrika açılımı sürecinde, THY'nin oynadığı rolün ve izlediği sektörel politikaların etkilerini ortaya koyabilmek için ampirik analiz gerçekleştirilmiştir. Ampirik analiz, doğrusal zaman serisi modelleri ve analiz teknikleri çerçevesinde yürütülmüştür. Analiz, 51 ülkeden oluşan Sahraaltı Afrika bölgesinin 2011-2020 dönemine ait aylık ihracat rakamlarına yönelik gözlemlere dayandırılmıştır. THY'nin Afrika'ya yönelik yürüttüğü faaliyetleri temsilen belirlenen yolcu sayısı değişkeni aynı şekilde aylık gözlemlere dayanmaktadır.

Öncelikle, ihracatın bağımlı, yolcu sayısının bağımsız kabul edildiği ekonometrik model oluşturulmuştur. Analize geçmeden önce, Census-X12 yöntemi ile mevsimsel düzeltmesi yapılarak bu etkiler elimine edilmiştir. Ayrıca çalışmada serilerin logaritmik dönüşümü yapılmıştır. Çalışmada kullanılan değişkenlere ait ortalama değer, medyan, maximum, minimum ve standart sapma değerleri verildikten sonra gözlemlerin dağılımı incelenmiştir. Serilerin ilişki durumuna korelasyon katsayısı ile karar verilmiştir. Bu kapsamda son olarak Değişkenler Arası Nokta Grafiği kullanılarak, iki değişkenin doğrusal ilişki içinde olup olmadığı değerlendirilmiştir.

Ekonometrik yöntem kısmında ilk olarak birim kök testleri yapılmış olup serilerin birim kök içerip içermediği Augmented Dickey Fuller (ADF), Dickey Fuller GLS (DF-GLS), Point Optimal ve Kwiatkowski-Phillips-Schmidt-Shin (KPSS) olmak üzere dört farklı testle incelenmiştir.

İkinci olarak ise VAR modelleri üzerinden ekonomik öngörü yapılmıştır. Oluşturulan modeller EKK ile tahmin edilerek katsayılara Wald testi yapılmıştır. Wald testi sınamalarından sonra her iki değişkenin birbirileri üzerindeki etkisine, etki-tepki fonksiyonları ile yer verilmiştir.

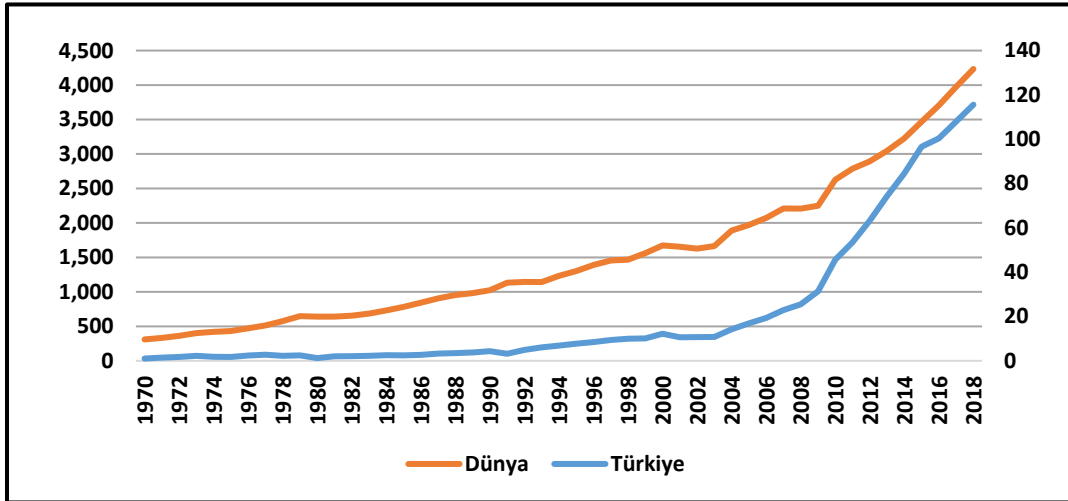
VAR analizinden sonra serilerin uzun dönemde beraber hareket edip etmediklerinin tespiti için serilerin seviye değerleri kullanılarak Johansen eş bütünleşme testi uygulanmıştır. Eş bütünleşme ilişkisi ortaya konduktan sonra eş bütünleşme katsayıları belirlenmiştir. Eş bütünleşik serilerde EKK yöntemini kullanmanın oluşturduğu sakıncaları bertaraf etmek için Dinamik En Küçük Kareler (DOLS) yöntemi, Kanonik Koentegrasyon Regresyonu (CCE) ve Tam Düzeltmiş En Küçük Kareler Yöntemi (FMOLS) kullanılmıştır.

Çalışmada ayrıca değişkenler arasındaki nedensellik ilişkisine bakılmıştır. Söz konusu değişkenlerle önce uzun dönemli nedensellik ilişkisine bakılmış ve bu amaçla Vektör Hata Düzeltme Modeli'ne (VECM) dayalı nedensellik testi kullanılmıştır. Ekonometrik analiz kısmında son olarak kısa dönemli nedensellik incelenmiştir. Bunun için hata düzeltme modeline dayalı Granger nedensellik testi yapılmıştır.

BÖLÜM I: SİVİL HAVACILIĞIN GELİŞİMİ VE KURUMSAL YAPI

1.1. Türkiye’de Sivil Havacılığın Gelişimi

Sivil havacılığın dünyada ve Türkiye’deki gelişiminde en önemli faktör elbetteki küreselleşmedir. Küreselleşme ile birlikte serbest dış ticaret anlayışının daha çok benimsenmesi ve mal/hizmet hareketliliğinin artması, turizmin gelişmesi, ülkeler arasındaki sermaye akımlarının, işgücü hareketlerinin giderek artması beraberinde kargo ve yolcu taşımacılığında artışı getirmiş, diğer taşıma alternatifleri ile birlikte havayolu da bu gelişmelerden payını almıştır. Havacılık sektörünün gelişiminin ekonomi ile doğrudan ilişkili olduğu bilinmektedir. Bireylerin gelir seviyeleri ile havayolu ulaşımını tercih etmeleri arasında pozitif yönlü bir ilişki bulunmaktadır. Ayrıca gelir seviyeleri yüksek olan ülkelerdeki havayolu ulaşımını tercih eden birey sayısı yüksek iken, gelir seviyeleri düşük olan ülkelerde yaşayan bireylerde ise bu sayı oldukça düşüktür (Yüksel, 2014, s. 10). Elbette ekonomik krizler, savaşlar ve salgın hastalıkların sivil havacılık sektörüne olumsuz etkisi olmaktadır. Dünya’da bu gelişmeler olurken Türkiye’de de havacılık sektörü ülkenin demografik, teknolojik ve ekonomik gelişimine paralel olarak hızla büyümüş ve ülke ekonomisi içindeki ağırlığı artmıştır.



Grafik 1: Dünyada ve Türkiye’de Havayolu Yolcu Sayısı (Milyon Adet)

Kaynak: Dünya Bankası: <https://databank.worldbank.org/source/world-development-indicators#>

Grafikte görüldüğü gibi 1970 yılında dünyada 300 milyon civarında olan havayolu yolcu sayısı yıllık ortalama %5.6'lık büyüme hızı ile 2018'de 4.3 milyar seviyesine çıkmıştır. Dünya ekonomik büyümesinin ortalama %3 olduğu düşünüldüğünde bu rakamlar oldukça iyi bir performanstır. Aynı şekilde Türkiye'de de 1 milyon olan yolcu sayısı ortalama %12 artışla 115 milyona çıkmıştır. Türkiye'deki artış hızı dünya ortalamasının iki katıdır. Dikkat edilirse artış oranı 2002 yılından itibaren AK parti iktidarı ile birlikte kırılma yaparak %18'e çıkmıştır. Ancak Mart 2020'de başlayan korona virüs salgını nedeniyle 2020 yılında %50'ye varan düşüşler yaşanmıştır.

Günümüze kadar inişli çıkışlı seyir izleyen havacılık sektörünü dönemler halinde incelemek gerekirse Osmanlı devletinden günümüze beş dönem halinde ayırmak mümkündür.

1.1.1. Osmanlı Döneminde Sivil Havacılık

Osmanlı'da havacılık faaliyetlerinin 17 ve 18. yüzyılda başladığı kabul edilmektedir. Lagari Hasan Çelebi'nin 7 kollu bir roketin itiş gücünden yararlanarak dünyanın ilk insan taşıyan roketini icat etmesi ve Hazerfen Ahmet Çelebi'nin ise 1632 yılında Galata kulesinden atlayarak İstanbul Boğazı'nı uçarak geçmesi ilk havacılık faaliyetleri olarak kabul edilebilir. Osmanlı'da ticari havacılık faaliyetleri ise 18. yüzyılda yabancı uyruklu kişilerin balonculuk faaliyetleri ile başlamış olup, Polonya elçisi İbrahim Paşa 1789 yılında balonla yapmış olduğu uçuşla, tarihte uçan ilk türk olmuştur (Yalçın, 2016, s. 186)

İstanbul'un Bebek semtinde doğup büyüyen teknik araçlara meraklı olan Bebekli Atıf Bey, 1861 yılında bir tip uçak icat etmiş, söz konusu uçağın bazı aksamaları mukavva inceliğindeki gürgen ağacından ve parçaları ise ince saçtan yapılmıştır. Kanadı, pervanesi ve kuyruğu olan bu uçağın pervanesinin dönüşü ayak hareketiyle sağlanırken, dengesi ise kuyruk ve kanattaki dümenlerin hareket ettirilmesi yardımıyla sağlanmıştır. Bebekli Atıf Bey, Sultan Abdülaziz'in tahta çıkışına rastlayan 26.06.1861 tarihinde bir kolejin bahçesinden, kollarını uçağın kanatlarına geçirmiş, ayaklarını da kuyruğuna geçirerek uçağın pervanelerini döndürmeye başlamış ve kendisini kolejin duvarından aşağıya salıvermiştir. Atıf Bey çok fazla yükselememiş olmakla birlikte yaklaşık olarak 10 metre süzöldükten sonra düşmüştür (Göksoy, 2012, s. 58).

Osmanlı Devleti'nde havacılık faaliyetlerinin seyrini değiştiren en önemli olay İtalyanların 28 uçak ve 4 balon kullandığı 1911–1912 Trablusgarp savaşı sırasında yaptığı hava saldırılarıdır. Dünya tarihindeki ilk hava saldırısının yapıldığı bu olayla birlikte, havacılığın önemini kavrayan Osmanlı Devleti, vakit kaybetmeden askeri havacılık alanında ilk çalışmalarına başlamıştır. Bu saldırının sonucunda bilimsellikten ve organizasyondan uzak, kişisel deneyimlerin ötesine geçemeyen faaliyetlerin faydasız olduğu kavranmış, orduda profesyonel havacı birliklerin oluşumu için resmi çalışmalar başlatılmıştır. Aynı zamanda havacılık komisyonu kurulmuş ve 1912 yılında, günümüzde Sefaköy olarak bilinen bölgede yani Atatürk Havaalanı'nın yakınında, iki hangar ve küçük bir meydandan oluşan bir tesis inşa edilmiştir. Ayastefanos (Yeşilköy) ile Safraköy (Sefaköy) arasında kalan bölgeye 700 metre genişliğinde, 1.500 metre uzunluğunda iki tane de hangar yapılmıştır. Fransız R.E.P. firmasından satın alınan iki uçak hangarlara konulmuş ve ilk uçuş denemeleri yapılmaya başlanmıştır (Yalçın, 2015, s. 194).

3 Temmuz 1912 tarihinde, Yeşilköy'de ilk Hava Okulu açılmıştır. Böylece Osmanlı Devleti, 1909-1912 yılları arasında askeri havacılık teşkilatlarını kuran İngiltere, Fransa, Almanya, İtalya, Avusturya, ABD ve Rusya gibi gelişmiş dünya devletleri ile aynı dönemde havacılık dünyasındaki yerini alabilmiştir. Ancak sonrasında İtilaf Devletleri tarafından Yeşilköy Hava İstasyonu'nun işgal edilmesi, hava kuvvetlerine ait birçok malzemenin yağmalanması veya gasp edilmesi nedeniyle Osmanlı Devleti havacılık alanında zor bir döneme girmiştir. İngilizler tarafından Yeşilköy Hava İstasyonu'nun 1 Mart 1919'da boşaltılması istenmiş ve çok zor şartlarda hava istasyonu boşaltılmış ve havacılar Maltepe'ye taşınmışlardır (Milli Savunma Üniversitesi, 2019).

Yüzbaşı Fesa Bey (Mehmet Fesa Evrensev), Osmanlı Devletinin ilk pilotu unvanını taşımaktadır. 1911 senesinde orduya pilot yetiştirmek için personel arandığı dönemde aday olmuş ve yapılan sınavda birinci olarak uçuş eğitimi için Fransa'ya gönderilmiştir. 1912 senesinde Türkiye'ye döndüğünde Osmanlı Ordusunun 1 numaralı uçuş brövesi Yüzbaşı Fesa Bey'e takdim edilmiştir (Yalçın, 2016, s. 197).

Bu dönemde yaşanan bazı sıkıntılar da, havacılık sanayinin gelişmesini olumsuz etkilemiştir. 1912 yılında Ermeni asıllı bir sanayicinin uçak fabrikası kurma talebi geri

çevrilirken, yerli uçak üretimi yerine İngiltere'den Bristol, Fransa'dan Deperdesin ve Almanya'dan Harlan marka uçaklar satın alınmıştır. Bu olay Osmanlı döneminden günümüze kadar sürmüş olan, havacılık alanında yerli üretim yerine dışalımın tercih edilmesinin ilk örneği olarak gösterilmektedir. Ayrıca Fransız fabrikasında tayyare mektebi kurmak üzere eğitime gönderilen, pilot, marangoz ve makinistlerin eğitimleri, maddi yetersizlikler ve Balkan Savaşı'nın başlamış olması nedeniyle tamamlanamamıştır. 1912 yılında Havacılık komisyonu tarafından ordu tayyare teşkilatı ve tayyare okulu için devletten ödenek istenmiş, üstelik Alman, İngiliz ve Fransız eğitmen ve teknisyenlerle anlaşılması olmasına rağmen, siyasi anlaşmazlıklar nedeniyle tayyare mektebi inşaatı durdurulmuştur (Aksu, 2010, s. 8).

Uçaklar, Osmanlı Devleti'nde ilk defa II. Balkan Savaşı sırasında keşif ve bombardıman amacıyla kullanılmıştır. Savaş esnasında Üsteğmen Fethi Bey, "Osmanlı" adlı uçağıyla düşman hava sahası üzerinde bir saatten fazla keşif uçuşu gerçekleştirerek, düşmanın yeni bataryalarının tespitini sağlamıştır. Balkan Savaşı başladığında, Osmanlı Devleti'nde tayyare bölükleri aktif göreve hazır durumdadır. Savaş esnasında, Osmanlı Devleti'nin kullanımında 17 adet uçak bulunmaktaydı ancak bu uçakların bir kısmı düşman tarafından ele geçirilmiş bir kısmı da cephe gerisine kaçırılmadığı için uçakların pilotları tarafından imha edilmiştir. 1913 yılında Balkan Savaşı'nın bitiminde, Prof. Dr. Ali YAR adlı pilot temel eğitimini tamamlayarak dünyanın ilk üç uçak mühendisinden biri ünvanına hak kazanmıştır (Aydın, 2011, ss. 57–58)

İlk hava postasının taşındığı yıl olan 1914 tarihinde, ilk Türkçe teknik havacılık kitabı olan "*Vasıta-i Tayyare*" adlı kitap da, Tayyareci Üsteğmen Mithad Nuri tarafından kaleme alınmıştır. Aslında otomobil teknisyeni olan Hayri Bey ve Rıza Bey ise Tophane Askeri Fabrikası'nda çok basit bir uçak yapmışlar ancak bu uçağı uçuramamışlardır (Göksoy, 2012, s. 59).

Harbiye Nazırı Enver Paşa, gerek Balkan Savaşının acı tecrübelerini unutturmak ve gerekse de Osmanlı havacılığını tanıtmak için, iki uçaklık bir filonun Kahire'ye gitmesine karar vermiştir. Fethi Bey ve Sadık Bey, Bleriot XI, Nuri ve İsmail Beyler ise Deperdessine marka uçakla sefere başlamışlardır. Söz konusu uçuş, İstanbul'dan hareket ederek Eskişehir

üzerinden sırasıyla, Afyon, Adana, Humus, Şam, Kudüs, El-Ariş, Kahire ve İskenderiye güzergahlarından oluşacak, toplam 2.515 km ve 25 saat sürecek şekilde planlanmıştır. Söz konusu uçuş 8 Şubat 1914 tarihinde Yeşilköy İstanbul'dan başlamıştır. Sadık Bey ve Fethi Bey Kudüs'e ulaşmak için 27 Şubat 1914 tarihinde Şam'dan yeniden havalandırarak uçuşu devam ettirmişler ancak Taberiye Gölü yakınlarına geldiklerinde uçakları düşmüştür. Osmanlı Devletinin ilk hava şehitleri olarak kabul edilen Pilot Yüzbaşı Fethi Bey, Pilot Üsteğmen Nuri Bey ve Sadık Bey'lerin kabirleri Şam'da bulunmaktadır (Nergiz, 2019, s. 17).

6 Mart 1913 tarihinde yayınlanan bir talimatla Türk uçaklarının kanatlarının alt kısımlarına mensup olduğu ülkeyi göstermek amacıyla ay yıldız çizilmiş olup bu dünya havacılığında ilk uygulamadır. Balkan Savaşları esnasında ciddi maddi ve manevi sıkıntılar yaşanması ve hazineye uçak alacak kaynak bulunmadığı için halktan yardım toplanmasına karar verilmiştir. Mahmut Şevket Paşa tarafından, Osmanlı hava gücünü oluşturmak için Tayyare İanesi adıyla bir kampanya başlatılmış ve yardım toplanmaya başlanılmıştır. Toplanan yardımlarla alınan uçağın adı Osmanlı konulmuştur. Serasker Rıza Paşa tarafından kendi kaynakları ile satın alınan ve orduya bağışlanan uçağa Vatan ismi verilmiştir. Toplanan yardım paraları sayesinde alınan ilk uçaklara ise "Ordu" ve "Meşrutiyet" isimleri verilmiştir (Aydın, 2011, s. 56).

Hava kuvvetlerinin yeniden yapılandırılmasına 1914 yılında başlanılmış ve teşkilatın adı Teşkilat-ı Havaiye Müfettişliği olarak belirlenmiştir. Ancak Birinci Dünya Savaşı'nın başlamasıyla yeniden yapılanma çalışmalarına ara verilmiştir. 1915 yılında, Birinci Dünya Savaşı sürerken, bir grup havacı Almanya'ya uçuş eğitimi almaları için gönderilmiş ve Havaiye Müfettişliğinden ayrı olarak Umur-u Havaiye şubesi kurulmuştur. Bu dönemde Hava Kuvvetleri Galiçya, Yemen ve Kafkasya gibi pek çok cephede görev almıştır. Osmanlı Devleti'nin Birinci Dünya Savaşı sona erdiğinde yenilmiş olarak kabul edilmesi ve 30 Ekim 1918 tarihinde Mondros Mütarekesi'nin kabul edilmesiyle, her alanda olduğu gibi havacılık alanında da yepyeni bir döneme girilmiştir (Dervişoğlu, 2014, s. 69).

Mondros Mütarekesi'nin kabul edilmesiyle birlikte orduda terhis işlemlerine başlanılmış, Hava Kuvvetleri'nde eğitmen olarak görev yapan Alman kökenli havacılar ülkeyi terketmiş

ve Hava Kuvvetleri artık sadece ismen kalmıştır. Ancak vatansever havacıların üstün çabalarıyla, savaştan kalan uçaklarla İzmir, İstanbul ve Konya'da bir hava limanı ve Diyarbakır ile Elazığ'da birer havacılık bölümü oluşturulmuştur. Bu esnada Anadolu'da, ülkeyi işgal altından kurtarmak ve bağımsızlığına kavuşturmak için Kurtuluş Savaşı'na katılan havacılar, Konya Havalimanında güçlerini birleştirmişlerdir. Hava Kuvvetleri Müfettişliği lağvedilmiş, 23.04.1920 tarihinde kurulan TBMM tarafından yerine Hava Kuvvetleri Şubesi oluşturulmuştur. Bu karar doğrultusunda, öncelikle eldeki hasarlı uçaklar onarılmış, çok zor şartlar altında malzeme temin edilmiş ve Türkiye Devletinin havacıları ümitlerini kaybetmeden Kurtuluş Savaşı cephelerinde görevlerini yürütmüşlerdir (Yalçın, 2010, ss. 197–198).

1.1.2. 1923-1950 Döneminde Sivil Havacılık

Cumhuriyetin ilanıyla birlikte tüm ülke siyasi ve ekonomik olarak yeniden yapılandırılırken havacılık için ayrı bir başlık açılmıştır. Yeni kurulan cumhuriyetle birlikte havacılık çalışmalarına önem verilmeye devam edilmiş bu kapsamda bir taraftan yasal ve kurumsal düzenlemeler yapılırken diğer taraftan alt yapı ve tesis şartlarının da geliştirilmesine uğraşılmıştır. Tayyare bölükleri 1925 yılında Eskişehir'e taşınmış, Hava Okulu da aynı yıl yine Eskişehir'de teşkilat yapısı güncellenmiştir. 1929 yılında pilotluk eğitimi, kurs olmaktan çıkarılarak 2 yıl süren bir eğitimin verildiği okula dönüştürülmüştür. Cumhuriyetin ilk yıllarında havacılık faaliyetleri, sivil havacılık ve havacılık sanayi olarak iki ayrı alanda yürütülmüştür. Daha sonraları Türk Hava Kurumu olarak adlandırılan, Türk Tayyare Cemiyeti, 16.02.1925 tarihinde kurulmuştur. Türk Tayyare Cemiyeti'nin görüşleri ve hedefleri doğrultusunda 1928 yılında Tayyare Makinist Mektebi açılmıştır. Uçak mühendisliği öğrenimi için Fransa ve Almanya'ya öğrenciler gönderilmiş ayrıca Eskişehir'de bir uçak tamirhanesi kurulmuştur. 1925 yılında Ankara-Akköprü'de, planör ve motorlu uçakların onarım ve revizyonu için kurulan marangoz atölyesi daha sonra planör imalathanesine dönüştürülmüştür (Göksoy, 2012, s. 60).

Osmanlı'nın son dönemlerinde aynı zamanda Türkiye Cumhuriyeti'nin ilk döneminde Türkiye'ye, özellikle İstanbul'a sefer düzenleyen yabancı havayolu firmaları da

bulunmaktadır. Bu dönemde ilk hava postası, Berlin-Ankara arasında 05 Temmuz 1924'te '*Junkers A20W*' model bir uçakla gerçekleştirilmiştir.

İkinci Dünya Savaşı sonrasında sektöre iyice yerleşen ve uzun yıllar sivil havacılık sektörünü meşgul eden kabotaj hakkı 1920'li yıllarda henüz gündemde değildir. Buna göre 1920'li yıllarda yabancı bir şirket, Türkiye'nin iki şehri arasında rahatlıkla sivil taşımacılık yapabilmektedir. Alman Junkers Luftverkehr GmbH şirketi 1925 yılında Türkiye'deki ilk sivil uçuş iznini alarak İstanbul ile Ankara arasında seferlere başlamıştır. Türkiye Cumhuriyeti'nin imtiyaz verdiği ilk sivil havayolu şirketi ise İtalyan '*Aero Espresso Italiano*'dur. 01 Ağustos 1926 tarihinde verilen bu imtiyaz ile mezkûr şirket İstanbul-Atina-Brindisi (İtalya) arasında seferlerine başlamıştır. Bunu Almanya'nın bayrak taşıyıcı firması Lufthansa takip etmiş, ilk hava postası seferlerine İstanbul-Berlin arasında 25 Ekim 1929 tarihinde başlamıştır. O yıllarda kurulan Türk Tayyare Cemiyeti (16 Şubat 1925) çok farklı bir amaca hizmet etmek için var olduğundan, sivil hava taşımacılığı konusunda pek etkin bir rol oynayamamıştır (Nergiz, 2019, s. 23).

Türk Tayyare Cemiyeti (Türk Hava Kurumu) ve Alman Junkers firması'nın ortak girişimi ile Tayyare Otomobil ve Motor Türk Anonim Şirketi (TOMTAŞ) 1925 yılında kurulmuştur. Söz konusu şirketin kuruluş aşamasında, Birinci Dünya Savaşı'ndan mağlup ayrılan Almanya'nın, Versay Antlaşması kapsamında kısıtlamalar nedeniyle uçak imalatlarına yönelik birikimlerini, müttefiki olan Türkiye'ye aktararak havacılık alanındaki çalışmalarını sürdürmek istemesi önemli rol oynamıştır. Yapılan antlaşma çerçevesinde, Alman Junkers firması, Türk Tayyare Cemiyeti'nin (Türk Hava Kurumu) ihtiyacı olan her çeşit uçağı ve motoru üretecek, bunların tamir, bakım ve onarımını yapacak ve her türlü yedek parça aksamını karşılayacaktır. Tüm bunların sağlanması için Kayseri Uçak ve Eskişehir Bakım Tesisleri kurulmuştur (Dervişoğlu, 2014, s. 74).

Resmi olarak 6 Ekim 1928 tarihinde üretime başlayan Kayseri Uçak ve Eskişehir Bakım Tesisleri'nde Türk ve Alman ekipler birlikte çalışmıştır. Almanya ile başlatılan bu işbirliği 1930 yılından sonra Amerikan menşeli Curtiss Hawk ile devam etmiştir. Söz konusu firma Fledgling ve Hawk uçaklarını üretmeye başlamıştır. Daha sonra Polonyalılarla PZL, yine Alman firmaları ile Gotha ve 40'lı yıllarda ise İngilizlerle Magister uçakları lisans alınarak

üretimiştir. Kayseri Uçak Fabrikası, çift motorlu Junkers A-20 savaş uçaklarının yapımı için hazırlıklarını bitirip uçakların montajı üzerinde çalıştığı esnada, çıkan bir problem nedeniyle 3 Mayıs 1928 tarihinde Alman Junkers firması tüm hisselerini Türk Hava Kuvvetleri'ne devretmiştir. Türkiye milli havacılığı için güzel bir başlangıç olan TOMTAŞ, kötü yönetim sebebiyle 1928'de iflas etmiştir (Aydın, 2011, s. 78).

Eskişehir'deki uçak fabrikası ise 1926 yılında açılmıştır. Fabrikanın ilk yıllarında, uçak teknisyeni olarak görev yapan Vecihi HÜRKUŞ tarafından Vecihi-14 adıyla bir uçak tasarımı geliştirilmiş ancak başarılı olunamamıştır. Tesis daha sonra çalışmalarını Eskişehir Bakım Tesisleri olarak devam ettirmiştir. Günümüzde Hava Kuvvetleri'nin, I. İkmal ve Bakım Merkezi olarak çalışmalarına devam etmektedir (Dervişoğlu, 2014).

1932 yılında Amerikan Curtis-Wright grubuyla bir anlaşma yapılmıştır. Anlaşma kapsamında firmadan yolcu ve savaş uçağı alınması planlanmıştır. Aynı zamanda anlaşma kapsamında Curtis-Wright firmasına ait uçakların montaj işlemlerinin Kayseri'deki fabrikada yapılması kararlaştırılmıştır. Fabrika, bu anlaşmanın devamında yapılan bazı ek anlaşmalar kapsamında, II. Dünya Savaşı başlayana kadar aralarında Alman Gotha 145 ve İngiliz Miles-Magister gibi uçaklarının da yer aldığı toplam 112 adet uçak yapımını üstlenmiştir. 1939 yılında fabrikanın uçak üretim, bakım ve onarım hakları Türk Hava Kuvvetleri'ne devredilmiştir (Aydın, 2011, s. 78). Ancak İkinci Dünya Savaşı'ndan gelmeye başlayan Amerikan yardımları nedeniyle uçak üretimi durdurulmuş ve yeni üretim projelerine başlanılamamıştır. Fabrikaya ait tesislerde uçak bakım ve onarımı çalışmaları devam etmiş, 1950 yılında da bugünkü adıyla Kayseri Hava İkmal ve Bakım Merkezi'ne dönüştürülmüştür (Bocutoğlu ve Dinçarslan, 2014, s. 161).

Türkiye sivil havacılık tarihinin en renkli simalarından biri olan 06 Ocak 1896 doğumlu Vecihi HÜRKUŞ, toplam 102 farklı uçakla, 30.000 saat uçuş yapmıştır. Birinci Dünya Savaşı ve Kurtuluş Savaşı esnasında üstün başarılar gösteren Astsubay Pilot Vecihi HÜRKUŞ, 'Vecihi K-6' ismini verdiği ilk uçağının tasarımını 1918 yılında çizmiştir. Küçük yaştan itibaren havacılığa merakı olan Vecihi HÜRKUŞ, makinist okulunu bitirmiştir. I. Dünya Savaşı'nda uçak makinisti olarak Bağdat Cephesi'nde görev alan Vecihi HÜRKUŞ, bir uçak kazasında yaralanarak İstanbul'a geri dönmüştür. Yeşilköy'deki Tayyare Mektebi'ne girerek

tayyareci olmasının ardından, 1917 sonbaharında Kafkas Cephesi'ne, 7. Tayyare Bölüğü'ne atanmıştır. Kafkas Cephesi'nde bir düşman uçağını düşürerek bir ilke imza atmıştır. Bir hava savaşı esnasında uçağı düşen ve yaralanan Vecihi HÜRKUŞ, Ruslara esir düşmüş ve Hazar Denizi'ndeki Nargin Adası'na gönderilmiştir. Azeri Türklerinin yardımıyla buradan kaçmayı başararak Türkiye'ye geri dönmüştür. Önce İstanbul Hava Müdafaa Bölüğü'ne tayin olmuş, ardından da İstiklal Savaşı'na katılmıştır. Kurtuluş Savaşının son uçuşunu yapan Vecihi HÜRKUŞ, İzmir havalimanını havadan bombalayarak Yunan işgal kuvvetlerinin havalimanını kullanmasını imkansız hale getirmiş, bu sayede 3 kez İstiklal Madalyası almaya hak kazanmıştır. Yunan Ordusu'nun ardında bıraktığı motor parçalarından faydalanarak, ilk uçağı olan Vecihi K-VI'yı imal etmiş ve 28 Ocak 1925'te ilk uçuşunu yapmıştır. Ancak; gerekli izinleri almadan uçuş yapması nedeniyle ceza verilince, istifasını vererek Hava Kuvvetleri'nden ayrılmış ve Ankara'ya giderek, yeni teşkilatlanan Türk Tayyare Cemiyeti'ne (Türk Hava Kurumu) katılmıştır (Tayyareci Vecihi Hürkuş Müzesi Derneği, 2019).

Türk Tayyare Cemiyeti tarafından Fransa'ya uçak mühendisliği eğitimi için gönderilen ve Türkiye'nin ilk uçak mühendislerinden olan Selahaddin Reşit ALAN, Fransa'daki eğitiminin ardından ülkeye dönmüş olup, 1935 yılında tasarladığı MMW-1 tipi eğitim uçağının üzerinde Vecihi HÜRKUŞ ile birlikte çalışmışlardır. Uçağın prototipi 1932 yılında tamamlanmıştır. Havada seyahat etme süresi 2,5 saat, hızı 200 km/saat olan ve bir takım parçalarının Kayseri'deki fabrikada üretilen uçağın uçuş testleri henüz sonuçlanmadan proje yarıda kesilmiştir. Vecihi HÜRKUŞ, 1930'da Kadıköy'deki yerinde ikinci uçağını (Vecihi XIV) üretmiştir. İlk uçuşunu Kadıköy-Fikirtepe'de 16 Eylül 1930 tarihinde yapan Vecihi HÜRKUŞ, buradan Ankara'ya uçarak kent üzerinde bir gösteri yapmıştır. Başbakan İsmet İnönü ve bazı generaller uçağı tetkik ederek Vecihi HÜRKUŞ'u tebrik etmişlerdir. Fakat Vecihi HÜRKUŞ'un, Türkiye'de üretilen ve ilk olarak kabul edilen bu uçak için uçabilirlik sertifikası almak amacıyla İktisat Bakanlığı'na yaptığı müracaat, 14 Ekim 1930 tarihinde "Tayyarenin teknik vasıflarını tespit edecek kimse bulunmadığından gereken vesika verilmemiştir" cevabıyla karşılaşmıştır. Aslında izin çıkmamasının ardında Vecihi HÜRKUŞ'un başına buyruk tavırlarının olduğu düşünülmektedir. Uçağı imal ederken gerekli otoritelere bilgi verilmemesi ve uçağın muayene ettirilmeden İstanbul-Ankara arasında uçuş

yapması, o dönem yürürlükte olan Seyrü Sefer-i Havai Kararnamesi şartlarına aykırı bulunmuştur (Bocutoğlu ve Dinçarlan, 2014, s. 161).

Bunun üzerine Vecihi HÜRKUŞ, gerekli onayı alabilmek için 06 Aralık 1930'da Çekoslovakya'nın başkenti Prag'a gitmiştir. Gerekli kontrol ve uçuşların ardından, 23 Nisan 1931'de Çekoslovak yetkililer gerekli izni vermişlerdir. Vecihi HÜRKUŞ, 25 Nisan'da uçağıyla yola çıkıp, 5 Mayıs'ta Türkiye'ye gelmiştir. Uçağın atıl kalmaması için Posta İdaresi'yle görüşen Vecihi HÜRKUŞ, Ankara-Erzurum ve Ankara-İstanbul arasında faaliyet göstermeyi planlamıştır. Vecihi HÜRKUŞ 01 Nisan 1932'de ilk Türk sivil uçak okulunu 'Vecihi Sivil Tayyare Mektebi' adı altında İstanbul-Kızıltoprak'ta kurmuştur. Okula, on erkek ve iki kız olmak üzere toplam 12 öğrenci kaydolmuştur. 27 Eylül 1932'de eğitim ve öğretime başlanmıştır. Bundan bir yıl kadar sonra, Nuri DEMİRAĞ tarafından 5.000 TL verilmiş ve bir uçak yapımı istenmiştir. Bu talep üzerine adı 'Nuri Bey' koyulan '*Vecihi K-XVI*' tipi kabin uçağı 1933 yılında imal edilmiştir. 06 Ekim 1933 tarihinde Vecihi HÜRKUŞ, Nuri DEMİRAĞ'ın sipariş ettiği Vecihi XVI tayyaresiyle deneme uçuşu yapmıştır. Bu olay aynı zamanda Nuri DEMİRAĞ'ın uçak fabrikası yapma fikrini de tetiklemiştir (Nergiz, 2019, s. 11).

30 Ağustos 1933 tarihinde okulun öğrencileri ve Nuri DEMİRAĞ, İstanbul göklerinde Vecihi HÜRKUŞ'un imal etmiş olduğu uçaklarla gösteri uçuşu yapmışlardır. Vecihi Sivil Tayyare Mektebi devlet desteğı sağlanamaması, yeterli sayıda öğrencinin bulunamaması, çeşitli mali zorluklar ve yetiştirdiğı öğrencilerin diplomalarına denklik verilmemesi nedeniyle 1934 sonlarına doğru kapanmıştır (Aydın, 2011, s. 75).

Türk Hava Kuvvetleri, 1937 yılında Vecihi HÜRKUŞ'u mühendislik eğitimi alması için Almanya'ya göndermiştir. Vecihi HÜRKUŞ, Weimar Mühendislik Okulu'nda iki yıl eğitim aldıktan sonra mezun olmuş ve 27 Şubat 1939 tarihinde Tayyare Makine Mühendisliğı diplomasını almaya hak kazanmıştır. Havacılıktan uzun bir dönem ayrıldıktan sonra 1947 yılında kurduğı Kanatlılar Birliğı kapsamında havacılık dergisi çıkarmanın yanısıra burada eğitim uçuşları da vermiştir. Gençlerin de büyük ilgi gösterdiğı bu birlik, 1948'de Türk Hava Kuvvetleri'nden Magister tipi bir öğrenim uçağı temin etmiştir. Üyelerinin çoğunun

üniversite öğrencisi olduğu Kanatlılar Birliği uzun ömürlü olmamıştır (Tayyareci Vecihi Hürkuş Müzesi Derneği, 2019).

Aynı dönemde Türkiye'nin sivil havacılık alanındaki kurumsal yapısını geliştirmek adına, Havayolları Devlet İşletme İdaresi 20 Mayıs 1933 tarihinde, 2186 sayılı kanun çerçevesinde kurulmuş olup Türkiye'de sivil havayolu firması kurmak ve havayolu taşımacılığı yapmak üzere görevlendirilmiştir. Milli Savunma Bakanlığı'na bağlı olarak 180.000 TL bütçe ve 24 personel ile kurulan şirketin genel müdürlüğüne, Türkiye'nin ilk pilotu ünvanını taşıyan Mehmet Fesa Evrensev görevlendirilmiştir. Kurulduğunda toplam koltuk kapasitesi 28 adet olup ve sadece Ankara-Eskişehir arasında çalışan 5 küçük uçağa sahiptir. Havayolları Devlet İşletme İdaresi (HDİİ) önce Devlet Hava Yolları Umum Müdürlüğü daha sonra da Türk Hava Yolları (THY) adını alacaktır. Havayolları Devlet İşletme İdaresi, ilk yılın sonunda 460 yolcu ve 1.112 Kg posta taşımıştır (Yurtoğlu, 2016, s. 305).

30 Mayıs 1935 tarihinde yayınlanan 2744 sayılı kanunla, Havayolları Devlet İşletme İdaresi *Nafta Vekaleti'ne* (Bayındırlık Bakanlığı) bünyesine dahil edilmiştir. 03 Haziran 1938 tarihinde yayınlanan 3424 sayılı kanun kapsamında adı Devlet Hava Yolları Umum Müdürlüğü olarak değiştirilmiş olup Bayındırlık Bakanlığı'na bağlı olarak çalışmasını sürdürmeye devam etmiştir. Bundan hemen bir yıl sonra ise şirketin, 27 Mayıs 1939 tarih ve 3613 sayılı kanunla, o zamanki adı Münakalat Vekaleti olan Ulaştırma Bakanlığı'na bağlandığı görülmektedir (Nergiz, 2019, s. 55).

1944 yılının sonlarında ABD'nin önderliğinde birçok devlet tarafından imzalanan Şikago Sözleşmesi, 05 Haziran 1945 tarih ve 4749 sayılı kanunla TBMM tarafından onaylanmıştır. Böylece Türkiye sivil havacılık sektörü dünyadaki modern eğilimlerle eşgüdümlü hareket etme niyetini en başında ortaya koymuştur (SHGM, 2015a, s. 95).

Bu kapsamda, Devlet Hava Yolları Umum Müdürlüğü, 27 Haziran 1945 tarihinde yayınlanan 4770 sayılı Ulaştırma Bakanlığı Görevleri ve Kuruluşu Hakkındaki Kanun kapsamında yeniden yapılandırılmış ve Devlet Hava Yolları İşletmesi Genel Müdürlüğü adını almıştır. 1945 yılına damgasını vuran ve Devlet Hava Yolları İşletmesi Genel Müdürlüğü için dönüm noktalarından birisi olan bir diğer gelişme ise, ABD'den 3 adet C-47 ve 30 adet DC-3 tipi uçağın satın alınmasıdır. Savaş boyunca bu ve benzeri binlerce uçak kullanan ABD, savaş

sonrasında bunları çok ucuz fiyatlara satarak hem havacılık sektöründe kendi hegemonyasını yaymak hem de yıpranmış halde bulunan bu uçaklardan kurtulmak istemiştir. Burada dikkat çeken bir nokta Havayolları Devlet İşletmesi İdaresi'nin İngiliz, Fransız, Alman, Amerikan, Polonya, Hollanda uçaklarını satın alıp kullandığı halde yerli üretim uçaklara itibar ve ilgi göstermemiş olmasıdır. Ayrıca alınan uçakların Amerikan hava kuvvetleri tarafından Afrika çöllerinde uzun süre kullanıldığı, yıprandığı ve ucuza alınmasına rağmen bakıma ihtiyaç duyduğu anlaşılmıştır. Söz konusu uçakların satın alınmasıyla beraber Devlet Hava Yolları İşletmesi Genel Müdürlüğü bir anda 52 uçak ve 845 koltuk kapasitesi ile Ortadoğu'nun en büyük havayolu işletmesi konumuna gelmiştir. 1947 yılı aynı zaman da bir milat olmuş ve ilk defa bir dış hat uçuşu yapılarak, Ankara- İstanbul-Atina seferi düzenlenmiştir (Nergiz, 2019, ss. 82–86).

Kayseri ve Eskişehir'deki fabrikaların kuruluşunun ardından havacılık sektörüne bazı özel sektör firmaları da giriş yapmıştır. Bunlardan biri olan Nuri DEMİRAG, 1936 yılında tasarım ve prototip çalışmaları yapabilecek bir atölyeyi Beşiktaş'ta ve seri imalat yapabilecek bir uçak fabrikasını ve havacılık okulunu Sivas'ın Divriği ilçesinde kurmayı hedeflemiştir. Nuri DEMİRAG tarafından, Alman uzmanların ve Selahaddin Reşit ALAN'ın katkılarıyla, 1937 yılında Beşiktaş'taki uçak atölyesi ve çok sayıda pilot ve teknik personelin yetişeceği Gök Uçuş Okulu'nu 1941 yılında Sivas Divriği'de kurulmuştur. İlk başlarda etüt atölyesi olarak kullanılan tesisler ileriki zamanlarda, dökümhane, montaj atölyesi, motor ve pervane imalathanesi, teknik laboratuvar ve malzeme muayenesinden oluşan uçak imalat fabrikasına dönüştürülmüştür. Nuri DEMİRAG ayrıca, Yeşilköy'de, günümüzde Atatürk Hava Limanı olan arazide, uçuş alanı yaptırmış, tamir atölyesi ve hangarlar kurdurmuştur. Yine Yeşilköy sahiline, deniz uçaklarının kullanımına sunmak için sahile kızak çaktırmıştır. Türkiye'deki ilk paraşüt üretimi de yine Nuri DEMİRAG'ın yaptığı çalışmalardan biridir (Avşar, 2012, s. 40).

Türk Hava Kuvvetleri, Nuri DEMİRAG'ın Beşiktaş'taki atölyesine ilk etapta 65 adet planör, sonrasında 10 adet eğitim uçağı sipariş vermiştir. Planörlerin teslimatları 1937–1938 yılları arasında yapılmıştır. Bu dönemde Selahaddin Reşit ALAN'ın Eskişehir'de tasarımını tamamladığı çift kişilik MMW–1 adlı uçağı geliştirilerek, ALAN–2 adlı uçağın tasarımı

hazırlanmış ve NuD-36 adıyla 24 adet imal edilmiştir. 1938 yılında, Alman uzmanların yardımı ve Selahaddin Reşit ALAN'ın teknik liderliğinde, Türkiye'nin ilk hava ulaştırma uçağı olan NuD-38 adlı, çift motorlu ve madeni gövdeli, 6 kişilik yolcu uçağının tasarımına başlanmıştır. 13.07.1938 tarihinde Selahattin Reşit Alan, test pilotluğunu ve başmühendisliğini yürüttüğü Nu.D.36 adlı uçak ile İnönü Havaalanı'na iniş yaptığı sırada yaşanan talihsiz kaza neticesinde hayatını kaybetmiştir. Bu olayın ardından, 1939 yılında Türk Hava Kuvvetleri, sipariş ettiği uçakların imal edilen tasarıma uygun olmaması, uçakların akrobasi kabiliyetinin yeterli olmaması ve vaktinde teslimat yapılmaması nedenleriyle sözleşmeyi tek taraflı olarak feshetmiştir. Nuri DEMİRAĞ'ın Türk Hava Kuvvetleri'ne açtığı davada bilirkişilerin kazanın kırım olmadığı raporuna ve Nuri DEMİRAĞ hakkında olumlu rapor vermesine rağmen, mahkeme Türk Hava Kuvvetleri'nin lehinde karar vermiştir. Ayrıca uçakların yurt dışına satılmasını önlemek adına da bir kanun yürürlüğe konulmuştur. Bu gelişmeler Nuri DEMİRAĞ'ın havacılık konusundaki faaliyetlerine önemli oranda zarar vermiştir. Tüm bu olumsuzluklara rağmen Nuri DEMİRAĞ çalışmalarına bir süre daha devam etmiştir. II. Dünya Savaşı sırasında Nuri DEMİRAĞ'ın kurmuş olduğu fabrikaya Westland Cysander tipi uçakların bakım, onarım ve yedek parça üretim işi verilmiştir. Fakat fabrika, 1950 yılına gelindiğinde faaliyetlerini durdurmuştur. Aynı dönemde, hükümet tarafından İspanya, İran ve Irak'tan alınan siparişler engellenmiştir. Gök Okulu kapatılmış ve Yeşilköy'de bulunan tesisler havaalanı olarak kullanılmak üzere kamulaştırılmıştır. Elde kalan Westland Cysander tipi uçaklar ise devredilemediği için hurdacıya verilmiştir (Göksoy, 2012, s. 64).

1.1.3. 1950-1980 Döneminde Sivil Havacılık

II. Dünya Savaşı sonrasında, 1948-1952 yıllarındaki dönemde ABD hükümetinin, Marshall yardımları kapsamında, Türkiye'ye uçak ve motor vermesi, Türk Hava Kuvvetleri'nin kendi bünyesindeki uçak ve motor üretimlerine zarar vermiştir. Türk Hava Kuvvetleri'nin ürettiği uçak ve motorlara yeterli miktarda sipariş alınamamasında dönemin idarecilerinin yerli üretime olan güven eksikliğinin büyük rol oynadığı düşünülmektedir. 1952 yılında, Türk Hava Kuvvetleri'ne ait uçak fabrikası, 1954 yılında ise uçak motoru fabrikası Makine ve Kimya Endüstrisi Kurumu'na teslim edilmiştir. Makine ve Kimya Endüstrisi Kurumu, Türk

Hava Kuvvetleri tesislerini devraldığında, havacılık sektörüne uzak olduğu için Türk Hava Kuvvetleri'yle birlikte çalışmalarını sürdürmüştür. Türk Hava Kuvvetleri eski dizaynlarından MKEK-1/MKEK-7 isimlerinde 7 uçak modeli tasarlanmıştır. Makine ve Kimya Endüstrisi Kurumu tarafından MKEK-4 ve MKEK-7 eğitim uçakları, MKEK-6 temel eğitim planörü üretilmiştir. Ancak uçak motor fabrikası 1955 yılında traktör imalatına geçerek, bugünkü Türk Traktör Fabrikası (TTF) haline dönüştürülmüştür. 1959 yılında uçak fabrikasındaki üretim durdurulmuş, 1965 yılına kadar bakım ve onarım işlerine devam edilen fabrikada, 1963 yılından sonra traktör üretimine başlanmıştır. 1968 yılında fabrika Makine ve Kimya Endüstrisi Kurumu Tekstil Makineleri Fabrikası'na dönüştürülmüş ve daha sonra da kapatılmıştır (Bocutoğlu ve Dinçarslan, 2014, s. 164).

İkinci Dünya Savaşı'nın ardından Türkiye siyaset ve ekonomisini etkisi altına alan değişim havasına paralel olarak sivil havacılıkta da uluslararası nitelikte bazı gelişmeler yaşanmıştır. 1947 yılında Pan American Havayolları 20 Şubat tarihinden itibaren Ankara-New York, Ankara-Londra, Ankara-Gander (Kanada), Ankara-Limerick (İrlanda) tarifeli seferlerini başlatmış ve bunu 22 Mayıs 1947'de British European Airways'in Londra ile Ankara ve İstanbul arasında başlattığı seferler izlemiştir. 1945-1950 yılları arasında 75-80 bin civarında yolcu taşıyan DHY, Türkiye'de Demokrat Parti'nin iktidara gelmesiyle birlikte yaşanan iktisadi canlanmaya paralel olarak hızlı bir gelişim içine girmiştir. Demokrat Parti rüzgarı DHY'nin faaliyetlerine de hız vermiş ve 1950 yılında 86.331 yolcu taşınmıştır. Şirketin anonim ortaklık haline dönüştürüldüğü 1956 yılı ise 218.806 gibi rekor bir sayı ile kapanmıştır. Aynı yıl taşınan posta miktarı 211.800 ton, kargo miktarı ise 2.509 ton olarak gerçekleşmiştir. Yurt içi uçuşlar ülkenin dört bir yanına yayılırken, yurt dışı uçuşlarda da Atina'nın yanı sıra Beyrut, Lefkoşa ve Kahire'ye sefer düzenlenmeye başlanmıştır (Nergiz, 2019, ss. 101-103).

Bu yıllardaki teknolojik buluşların etkisi ile dünya sivil havacılığının hızlı bir ivme kazanması karşısında, sivil havacılık faaliyetlerinin denetlenmesi, uluslararası ilişkilerin en iyi şekilde yürütülebilmesi ve ulusal çıkarların korunması için 1954 yılında Ulaştırma Bakanlığı'na bağlı olarak Sivil Havacılık Dairesi Başkanlığı kurulmuştur. Daha sonra bu kurum 1987 yılında Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü olarak dönemin şartlarına göre yeniden

yapılandırılmıştır (SHGM, 2015a, s. 95). Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü ülkedeki tüm sivil havacılık yapısının denetiminden sorumlu olup, havacılık sektöründe çalışan personelinin lisans işlemlerinin yapılması, havacılık faaliyetlerine yönelik ruhsatlandırılması, ülkenin hava sahası içerisindeki tüm uçuş faaliyetlerinin Dışişleri Bakanlığı, Türk Silahlı Kuvvetleri ve Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü ile koordine edilmesiyle görevlendirilmiştir (SHGM, 2009, s. 18).

1950'lerdeki yatırım hamleleri kapsamında 01 Ağustos 1953 tarihinde Yeşilköy Havaalanı'nın yeni uluslararası terminali açılmıştır. 1952'de değişik bazı markalar için uçağıyla reklamcılık yapan Vecihi HÜRKUŞ adına, 06 Ağustos 1954'te, 40. hizmet yılını kutlamak üzere Yeşilköy Hava Limanı'nda 'Türk Havacılar Bayramı' adı ile bir jübile yapılmıştır. Ancak Vecihi HÜRKUŞ'un havacılık sevdası devam etmiştir. 29 Kasım 1954'te bu kez Türkiye'nin ilk özel sivil havayolu şirketi olan Hürkuş Hava Yolları'nı kurarak, Türk Hava Yolları'nın seferlerinde kullanmadığı uçakların sekiz tanesini Ziraat Bankası'ndan temin ettiği kredi sayesinde satın alarak bünyesine katmıştır. Bu yeni şirket çeşitli sebepler yüzünden maalesef uçmayı bir türlü başaramamıştır. Bu başarısız denemenin ardından Hürkuş, filosundaki son uçakla, Maden Tetkik Arama Enstitüsü'nün talebi üzerine Güney Doğu Anadolu bölgesinde, uranium, toryum ve fosfat gibi madenlerin aramalarına katkıda bulunmuştur. Yaşamının son yılları çok sıkıntılı geçmiş, borçları artmış, uçamayacak duruma gelen uçaklarının sigorta maliyetleri ve bunların faiz giderleri borcunu daha da arttırmış, yapmış olduğu hizmetler karşılığı kendisine bağlanan az miktardaki maaşına bile haciz konulmuştur. Neticede 24 Mayıs 1960'ta, Hürkuş Havayolları faaliyetlerine son vermek zorunda kalmıştır. Vecihi HÜRKUŞ 1969 yılında havacılık alanında pek çok ilke imza atarak hayata veda etmiştir (Küçükerman, 2009, s. 73).

1955 yılı sonunda 28 uçağı ve 686 koltuk kapasitesi bulunan DHY, 1933 yılından o tarihe kadar taşıdığı bayrağı, 21 Mayıs 1955 tarihinde yayınlanan 6623 sayılı Türk Hava Yolları Anonim Ortaklığı kanunu ile 60 milyon TL sermayeli olarak kurulan Türk Hava Yolları Anonim Ortaklığı'na devretmiştir. THY 20 Şubat 1956 tarihinde Ana Sözleşmesinin Bakanlar Kurulu'nca onaylanmasının ardından kurulmuş ve 01 Mart 1956 tarihinden itibaren de resmi olarak faaliyetlerine başlamıştır. İlk İdare Meclisi Reisi Rıza Çerçel, ilk Genel

Müdür Ulvi Yenal'dır. 04 Ocak 1957 tarihinde THY, 1945 yılında kurulmuş bulunan Uluslararası Hava Taşımacılığı Örgütü'ne (IATA), 78. üye olarak katılmıştır (Yurtoğlu, 2016, s. 323).

1950'li yıllarda sivil havacılık alanında yaşanan önemli gelişmeler, havaalanları ile taşıma işletmeciliği faaliyetlerinin tek bir kuruluş tarafından yönetilmesini zorlaştırmış, söz konusu iki temel faaliyetin ayrı kuruluşlar tarafından yönetilmesi çalışmalarına başlanmıştır. Bu kapsamda havalimanı işletme hizmetleri ile uçak işletmeciliğinin ayrı kuruluşlar tarafından yürütülmesine karar verilerek, 28 Şubat 1956 tarih ve 6686 sayılı Kanunla uçak işletmeciliği faaliyetleri Türk Hava Yolları'na devredilmiştir. Geriye kalan yer hizmetleri, havaalanı işletmeciliği, trafik kontrol ve haberleşme hizmetleri gibi faaliyetler de Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğüne (DHMI) devredilmiştir (DHMI, 2011, s. 15).

1955 yılında Ankara Esenboğa havalimanı, 1956 yılında ise Trabzon ve Konya havaalanları işletmeye açılmıştır. 1957 yılının Ağustos ayında THY, Uçak Servisi Anonim Şirketi'nin (USAŞ) kuruluşunda 'kurucu ortak' olarak yer almıştır. THY'nin tüzel kişiliği açısından 1957 yılındaki en önemli gelişme, 1974 yılına kadar İngiltere'nin kıtalararası uçuş yapan havayolu şirketi olan British Overseas Airways Corporation (BOAC) firmasının THY'ye hissedar olmasıdır. 1959 yılı ise THY için büyük bir talihsizlik olarak nitelenebilecek olan Londra uçak kazası ile anılmaktadır. Dönemin başbakanı Adnan Menderes'in de içinde bulunduğu uçak Londra-Gatwick havalimanına inişe geçtiği sırada düşmüş ve uçakta bulunan toplam 24 kişiden (Adnan Menderes de dahil olmak üzere) sadece 10'u kurtulmuşlardır (Küçükerman, 2009, s. 400).

1959 yılında Alaşehir, Kütahya, Zonguldak ve Kastamonu hava meydanları işletmeye açılmıştır. 1961 yılında ilk Atlantik Okyanusu aşılarak Amerika'ya uçuş gerçekleştirilmiş ve 1960'lı yıllarda Türk Hava Yollarının filosuna jet motorlu uçaklar eklenmiştir. 1977 yılında kurulan Bursa Hava Yolları, Türkiye'nin ikinci sivil özel havayolu olma unvanını taşımaktadır. İstanbul-Bursa güzergahında tarifersiz seferler icra eden şirket, 1980 yılında devletten yeterli destek görememesi nedeniyle kapanmıştır (Yazgan ve Yiğit, 2013, s. 425).

Tablo 1: THY'nin Filo ve Mali Durumu İle Taşınan Yolcu ve Yük Miktarları

Yıllar	Uçak Sayısı	Koltuk Sayısı	Taşınan Yolcu (Kişi)	Taşınan Yük (Kg)	Yol (Km)	Personel Sayısı (Kişi)	Sermaye (TL)	Gelir (TL)	Gider (TL)
1933	5	28	460	4553	59,000	24	180,000	7,549	180,000
1934	5	28	158	2768	100,000	23	180,859	3,052	180,859
1935	5	28	273	1208	172,000	25	850,000	6,308	850,000
1936	8	64	1,124	17000	204,000	53	1,000,000	34,075	1,000,000
1937	8	64	609	69000	210,000	60	1,296,474	69,000	287,206
1938	8	64	879	90000	183,245	162	1,450,000	89,846	544,511
1939	8	64	2,877	110000	402,000	169	1,020,700	70,329	508,944
1940	8	64	1,221	6147	228,070	147	1,268,455	23,720	1,202,834
1941	8	64	2,189	5710	177,060	155	1,190,611	41,761	511,977
1942	8	64	5,481	16851	358,300	162	1,694,850	162,452	786,858
1943	14	100	5,691	43230	365,920	201	2,296,994	257,358	3,435,492
1944	19	185	14,249	115870	615,038	312	3,180,000	549,748	2,712,877
1945	19	185	18,221	126490	718,073	390	4,200,000	637,326	1,195,190
1946	52	845	37,308	193128	850,909	656	5,146,465	1,181,470	5,146,467
1947	33	660	74,388	506974	1,788,139	560	13,402,287	2,699,953	7,934,585
1948	33	720	72,262	649693	1,978,399	656	19,776,870	2,910,429	10,967,573
1949	33	720	77,262	1157861	2,365,773	612	20,480,000	4,080,463	8,231,691
1950	33	720	86,331	1991702	2,847,814	627	7,512,873	5,110,174	6,071,226
1951	33	720	112,665	2,197,336	2,980,257	686	11,630,372	6,322,412	7,689,260
1952	33	720	128,024	2,122,706	2,780,392	850	11,261,259	7,749,663	8,176,559
1953	33	840	181,980	2,804,000	3,886,000	850	11,420,000	8,568,000	13,644,489
1954	21	560	147,846	3,106,000	3,379,000	850	12,019,000	7,128,000	26,472,756
1955	28	686	178,281	3,179,000	4,293,000	850	12,640,000	10,032,000	28,328,728
1956	28	686	202,066	3,780,000	5,376,000	850	60,000,000	12,721,891	12,964,822
1957	28	630	329,880	4,782,000	7,181,880	1,207	60,000,000	22,032,000	27,142,318
1958	33	915	394,212	5,739,000	8,812,901	1,395	60,000,000	38,484,000	43,534,273
1959	32	858	371,241	6,021,000	9,846,649	1,497	60,000,000	50,238,000	63,794,922
1960	31	1000	305,963	7,099,000	8,506,963	1,497	60,000,000	54,240,000	74,231,992

Kaynak: Yurtoğlu 2016, s.327

Tablo 1'de THY'nin 1930-1960 arası dönem filo ve mali durumu özetlenmiştir. Sektörde gerek yolcu sayısı gerekse de taşınan yük miktarı ile tam bir sıçrama yaşanmış, oluşturduğu yeni istihdam ve gelir ile ekonomiye önemli katkılarda bulunmuştur.

1970 yılında yaşanan petrol krizi nedeniyle petrol fiyatları %150 oranında yükselmiş, uluslararası ekonomik sistem hızla daralma yaşamıştır. Bu kriz sonrasında artan fiyatlarla

birlikte çevreci örgütlerin faaliyetleri, üretici firmaları daha çevreci ve ekonomik jet motorları üretmeye yönlendirmiştir. Bu gelişmeler sonucu daha konforlu ve daha çevreci bir hava ulaşım aracı seçeneği oluşmuştur. Aynı yıl Avrupa ülkelerindeki sivil havacılık otoriteleri tarafından, aralarında İsveç, İngiltere, İspanya ve Türkiye gibi ülkelerin de bulunduğu toplam 42 üyeye sahip olan ve o dönemki adıyla Joint Airworthiness Authorities (JAA) kurulmuştur (Küçükerman, 2009, s. 118).

1974 yılında dünya sivil havacılığını darboğaza sokan petrol krizi ve Kıbrıs Barış Harekati ile oluşan uluslararası gerginlik Türkiye sivil havacılık sektörü de olumsuz etkilemiştir. Ancak 1970'li yıllarda başlayan kendi uçağını kendin yap kampanyası, ABD'nin Türkiye'ye uyguladığı ambargo ile hızlanmış ve 1973 yılında Türk Uçak Sanayi Anonim Şirketi (TUSAŞ) kurulmuştur. 1975 yılında kurulan ve sadece İstanbul-Bursa arasında tarifersiz seferler düzenleyen Bursa Hava Yolları işletmesi hariç tutulursa Türkiye'de havayolu taşımacılığı sektöründe, 1983 yılına kadar Türk Hava Yolları faaliyette bulunmuştur. Türk Hava Yolları gerek dış hatlarda ve gerekse de iç hatlarda, tek Türk tescilli havayolu firması olarak, havayolu pazarına uzunca bir süre tek başına hakim olmuştur. Özel sektör firmalarının hava yolu pazarına girişlerinin engellenmesi nedeniyle iç hatlarda monopolcü bir yapı oluşmuş, dış hatlarda ise birçok pazarda düopol şartlar hakim iken bazı pazarlar da monopolcü piyasa şartları hakim olmaya devam etmiştir (Yıldız, 2007, s. 45).

1.1.4. 1980-2003 Döneminde Sivil Havacılık

1980'li yılların ortalarına kadar geçen dönemde Türkiye'deki havayolu taşımacılığının gösterdiği gelişme performansının yeterli olmadığı düşünülmektedir. Bu dönemde birkaç istisna dışında havayolu taşımacılığı pazarı, Türk Hava Yolları tekelinde sürdürülmüş olup sivil havacılık faaliyetleri devlet tarafından kısıtlayıcı politikalar ile yürütülmüştür. Yani sektörün henüz özel sektör firmalarına açılmadığı söylenebilmektedir. 1980 yılında Türkiye, ithal ikameci kalkınma modelini terk ederek, 24 Ocak kararları ile ihracata dayalı büyüme modeline geçmiştir. Devletin ekonomideki rolü azaltılmış, serbest piyasa dinamikleri daha fazla devreye girmiş ve ekonomide tüm sektörlerde yapısal dönüşüm başlatılmıştır. Bu gelişmelerden havacılık sektörü de etkilenmiş ve sektör daha liberal bir yapıya dönüştürülmeye çalışılmıştır. 1983 yılında Sivil Havacılık Kanunu'nun yürürlüğe girmesi ile

sektörde serbestleşme döneminin başladığı kabul edilmektedir. Bu kapsamda özel sektör firmalarına ticari amaçla hem iç hatlarda hem de dış hatlarda havalimanı işletmeciliği ve havayolu taşımacılığı hakkı tanınmıştır. Böylelikle özel sektör firmalarının havayolu taşımacılığı sektöründeki payı her geçen gün artmış ve geçmiş dönemlere oranla yolcu talebin ve koltuk arzında önemli artışlar yaşanmıştır (Bakır, Bal ve Şahap, 2017, s. 155).

1983 yılında yürürlüğe giren 2920 sayılı Sivil Havacılık Kanunu ile havayolu ulaşımında belirgin gelişmeler yaşanmış ve böylece Türk sivil havacılık sektörünün gelişiminin öne açılmıştır. Başlangıçta, ilk acemilikle yasalarda ve uygulamalarda hatalar olmuş, aceleyle kurulan derme çatma şirketler kısa sürede iflas etmişler, güvenlik endişeleri doğmuş ve deregülasyonun gerçekten tüketicilerin yararına olup olmadığı tartışılır hale gelmiştir. Ancak, zaman içinde ilgili mevzuatta gerekli düzeltmelerin yapılıp uygulamaların da düzene girmesi ile daha güvenli, kaliteli hava taşıma şirketleri kurulmuştur. 1986 yılında faaliyete geçen ve Türkiye'nin ilk özel uluslararası havayolu şirketi olarak kabul edilen İstanbul Havayolları, bu gelişmenin ilk örneği olarak görülmüştür (Bakır ve diğerleri, 2017, s. 155).

2920 Sayılı Sivil Havacılık Kanununun yayınlanmasıyla birlikte özel havayolu firmalarının sayısı hızlı bir şekilde artmıştır. Ancak bu firmaların çok azı faaliyetlerine başarıyla devam edebilmişlerdir. Örneğin Talia Havayolları, Toros Havayolları, Akdeniz Havayolları, Boğaziçi Havayolları, Bosphorus Havayolları, Sunways Havayolları, Haliç Havayolları, Tayfun Air, Birgen Air, Sultan Air, Holiday Air, İstanbul Havayolları A.Ş., Alfa Havayolları gibi taşıyıcılar ise çeşitli yönetsel sorunlar ve sektördeki dalgalanmalar nedeniyle faaliyetlerine devam edememişlerdir (Göksoy, 2012, s. 69).

Ulaştırma Bakanlığı'na bağlı olarak faaliyetlerine devam eden Sivil Havacılık Dairesi Başkanlığı'nın adı 1987 yılında Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü (SHGM) olarak değiştirilmiş, organizasyonel yapısında gerekli güncellemeler yapılmıştır. Söz konusu yeniden yapılandırma kapsamında SHGM, birçok yeni görev, yetki ve sorumlulukları da üzerine almıştır. Aynı zamanda özel havayolu şirketleri de 1989 yılında bir araya gelerek Türkiye Özel Sektör Havacılık Derneği'ni (TÖSHİD) kurmuşlardır (Battal, Yılmaz ve Ateş, 2006, s. 1).

Havaalanlarına yönelik yatırımların yapılabilmesi için çeşitli fiziki ve sosyo-ekonomik şartların sağlanması gerekmektedir. Geçmişte, büyük ölçüde popülist politikalarla alınan kararlar sonucu yapılan havaalanlarının zamanla atıl kaldıkları veya uzun süre kullanılmadıkları ve bu nedenle ciddi kaynak israfına yol açtıkları bilinmektedir. 1988 yılında başlanılan “her il’e bir havaalanı” politikası kapsamında çeşitli illere, bölgesel havayolu taşımacılığını geliştirmek maksadıyla küçük havaalanları inşa edilmiştir. Ancak zamanla bu yatırımların çoğunun ekonomik olmadığı anlaşılmış ve bir bölümü yeterli yolcu olmaması nedeniyle ileriki yıllarda kapatılmıştır. Sivil havacılık sektörü 2 Ağustos 1990 tarihinde patlak veren Körfez Krizi ve bunu takip eden sıcak savaş nedeniyle ciddi olumsuzluklar yaşamıştır. Özellikle sıcak savaşın yaşandığı dönemde sigorta primlerindeki yükselişler, rezervasyon ve sefer iptallerindeki önemli artışlar 1991 yılında sektörde ciddi bir krizin yaşanmasına sebep olmuştur (Bakırcı, 2012, ss. 346–358).

Tüm bu olumsuzluklara rağmen, 1990’lı yıllardaki teknolojinin etkisiyle THY de gelişim sürecine girmiş ve belli bir plan dahilinde filo ve tesislerini geliştirmeye başlamıştır. Bunun yanında havaalanları da modernleşmeye başlamıştır. THY bu dönemde faaliyetlerini, yoğunluklu olarak kar marjı yüksek olan dış hatlara yoğunlaştırmıştır. Bu durum iç hatlarda özel havayolu firmalarının filo ve pazar payını artırmasına katkı sağlamıştır. Bazı firmalar sektörü iyi tanımadığı için yönetimsel aksaklık yaşamışlar, yetersiz altyapı ve havacılık sektörünün olağan yapısından kaynaklanan krizlerden çok hızlı etkileniyor olmaları nedeniyle ya da siyasi krizlerin sonucunda, yeni kurulmuş olan özel şirketlerin büyük bir kısmı birkaç yılda faaliyetlerini sonlandırmak zorunda kalmışlardır. Yaşanılan tüm olumsuzluklara rağmen küresel çapta havacılığın yükselme eğiliminde olması sonucu 90’lı yıllar da Türkiye’deki özel firmaların ve THY’nin faaliyet gösterdiği pazarlardaki paylarının yükseldiği bir dönem olmuştur (Aksu, 2010, s. 47).

Havacılık sektörü oldukça kırılgan bir yapıya sahip olup en ufak olumsuzluklardan hemen etkilenirken, olumlu durumları aynı hızda lehine çeviremeyen aşırı derecede dalgalı bir yapıya sahiptir. Yaşanılan savaşlardan ve siyasi krizlerden (körfez krizi), ortaya çıkan salgın hastalıklardan (Kuş gribi SARS vs.) ve ekonomik durgunluklardan (5 Nisan 1999 ve Asya krizleri gibi) çok çabuk etkilenmektedir. Havacılık sektörü bu tip olumsuz durumlarda,

kalıcı ve yapısal zararlar alabildiği gibi geçici olumsuzluklarla yüzyüze kalma olasılığı da çok yüksek olabilmektedir. Kriz dönemlerinde, bireyler havayolu seyahatlerinden hemen vazgeçebilmekte karayolu, demiryolu veya deniz yolu gibi alternatif ulaşım araçlarına hemen yönelebilmektedir. Savaşların doğurduğu güvenlik korkusu, krizlerin havayolu taşımacılığındaki maliyet artırıcı etkileri hemen kendisini hissettirmektedir. Bu tip durumlarda bireyler alternatif ulaşım araçlarına, daha doğrusu klasik ulaşım yöntemlerine dönmektedirler (Dikyol, 2007).

Örneğin Körfez savaşının devam ettiği dönemde, ABD'nin de aralarında olduğu birçok ülkede sivil havacılık faaliyetleri olumsuz etkilenmiştir. Gerek uçuş güvenliği etkisi gerek de hızla yükselen yakıt maliyetlerindeki artışlar şirketlere ağır yaralar vermiştir. Bazı firmalar sadece dönemsel olarak etkilenen sadece zarar ederken bazı firmalar ise iflas ederek faaliyetlerini sonlandırmıştır. Körfez savaşı döneminde ticari uçuşlardan elde edilen kardan daha yüksek düzeyde havacılık faaliyetlerinden zarar edilmiştir. Türk Hava Yolları 1990-1994 döneminde aralıksız her yıl zarar açıklamış ve toplam zararı 520 milyon USD'ye ulaşmıştır. THY ancak 1995 yılında kar edebilmiş ve o dönemdeki açıklanan kar tutarı 8 milyon USD olmuştur. Dönemin Avrupa Ekonomik Alanı (AEA) üyesi şirketlerinin 1992 yılı toplamı zararı ise 2.5 milyar USD civarında gerçekleşmiştir (Aksu, 2010, s. 49).

1990'lı yılların hemen başında Irak-Kuveyt arasında yaşanan gerilimin daha sonra Körfez Savaşı'na dönüştüğü dönemde Ortadoğulu havayolu şirketleri de krizlerle karşı karşıya kalmışlardır. İstatistiklere göre savaşın getirdiği olumsuzluk ancak 1992 yılında durdurulabilmiş ve küçük çaplı bir düzelme sağlanmıştır. Türkiye sivil havacılık sektörü açısından açıklanan zararın tek nedeni körfez krizi olmayıp, o yıllarda ülke içerisinde yaşanan siyasi çalkantıların tetiklediği ekonomik krizlerin de etkisinin yoğun olduğu bilinmektedir. İlgili dönemdeki THY'nin açıkladığı zararlar dikkate alındığında, THY'nin faaliyetlerine devam edebilip hayatta kalmasını sağlayan tek nedenin KİT yapısında olması görülmektedir. 5 yıllık periyotta sürekli zarar eden ayrıca yeterli sermaye birikimi olmayan bir şirketin faaliyetlerine devam edebiliyor olması, özel bir şirket yapısında iken mümkün görülmemektedir. KİT yapısında olup, faaliyetlerinin stratejik önem taşıması nedeniyle, THY devlet tarafından ekonomik olarak desteklenmiş, ancak birçok özel havayolu firması

söz konusu devlet desteğinden mahrum kalmış ve faaliyetlerini sonlandırmak durumunda kalmıştır. THY'nin gerek devlet desteğini alması gerekse de önceki yıllarda edindiği kriz konusundaki tecrübeleri sayesinde, bu zor dönemi atlatması mümkün olmuştur. Ancak tam anlamıyla gelişme 1995 yılından itibaren görülmüş, havayolu işletmeleri uğradıkları zararları kapatıp kara geçmeye başlamışlardır. 1995 yılında dünya yolcu-yük trafiğinde ortalama olarak yaklaşık %6,7 artış yaşanmıştır. Türkiye'de ise yolcu trafiğinde %24.3'lük, yük trafiğinde ise %17.3'lük bir artış olmuş bu durum turizm gelirlerine de %14.7'lik bir katkı sağlamıştır (Vildan ve Küçükönel, 2003, s. 26).

Körfez Savaşı'nın olumsuzluklarından sıyrılıp gelişme göstermeye başlayan sivil havacılık sektörü, büyümesini pekiştirip tırmanışa geçeceği bir zamanda patlak veren Asya Ekonomik Krizi ile yüz-yüze kalmıştır. Asya'da 1998 yılında yaşanan Asya Ekonomik Krizi nedeniyle dünya sivil havacılığında gerileme görülmüş hatta faaliyetlerini sonlandıran şirketler olmuştur. Dünya genelinde sivil hava taşımacılığında devam eden bu durumun yansımaları Türkiye'yi de kısmen etkilemiştir. Ekonomik krize paralel olarak dış ticaret gelirlerinde de daralma yaşanmış, bu düşüş havayolu yük trafiği istatistiklerinde de bariz bir şekilde görülmektedir. 1999 yılından itibaren azalan krizin etkileri atlatılarak dünya genelinde yolcu ve yük trafiğinde bir yükseliş trendi başlamıştır. Özellikle yılın ikinci yarısına kadar ticari trafikte yükselme eğilimi sürmüştür. Bu olumlu gelişme devam ederken Türkiye kendi ekonomik krizi ve doğal afetlerin yıkımı altına girmiştir. 17 Ağustos ve 12 Kasım 1999 tarihinde meydana gelen depremler nedeniyle Türk ekonomisi büyük sıkıntılar yaşamıştır. Bu talihsiz ve üzücü afetler sonucunda binlerce kişi ölürken, yıkıma uğrayan işletmeler, altyapı-işgücü kayıpları gibi ekonomiyi doğrudan ve dolaylı etkileyen faktörler neticesinde büyük kayıplar yaşanmıştır (Aksu, 2010, s. 54).

2001 yılında yaşanan 11 Eylül terörist saldırıları başta ABD'de olmak üzere, etkilerini tüm dünyada havacılık sektörü üzerinde yoğun olarak hissettirmiştir. Eylemlerin kaçırılan uçaklarla yapılması havacılık sektörüne büyük darbe vurmuştur. Yaşanılan can ve mal kayıplarına ek olarak hava taşımacılığı ağır yaralar almıştır. Dünyanın hemen her yerinde uzunca bir süre hava taşımacılığında yük ve yolcu azalmıştır. Olay akabinde seferler ve rezervasyonlar iptal edilmiş, zoraki uçuşlar dışında seyahatler yapılmamış ya da ötelenmiştir.

Birçok devlet güvenlik endişesiyle yurt dışından gelen uçaklara özel güvenlik tedbirleri uygulamışlardır. Amerikan hükümeti hava sahasını üç gün süreyle kapattığını duyurarak, ülke genelinde sadece kendi askeri uçaklarının uçabileceğini duyurmuş ve sivil uçuşlara izin vermemiştir. Havadaki uçakların bile rotaları değiştirilip geri dönüşler yaşanmıştır. Olayın duyulduğu ilk andan itibaren havaalanlarında güvenlik önlemlerinin had safhada uygulanması yolcu yığılmalarına ve tehirlere sebep olmuştur. Tehirlerin tekerrür etmesi ise krizin boyutunu daha da arttırmıştır. Planlanan uçuşların büyük bir kısmı gerçekleştirilememiştir. Saldırıların ilk etkisi bile ancak günler sonra atlatılabilmektedir (Battal ve diğerleri, 2006, s. 2).

1999 depreminin yaralarının sarıldığı Türkiye’de, 2000 yılı ile birlikte yavaş yavaş toparlanmaya başlayan sivil havacılık sektörü, 2001 yılında yaşanan ekonomik kriz ve 11 Eylül terör eylemleri nedeniyle yeni bir dar boğaza girmiş, yolcu ve kargo trafiğinde ciddi düşüşler yaşanmıştır. Türkiye’deki havayolu firmaları, bu krizi atlatabilmek için filo yapılarında küçülme, personel çıkarımı ve bazı hatların kapatılması ve bazı hatlarda da uçuş frekansının azaltılması gibi önlemler almaya başlamışlardır. Körfez savaşı, SARS virüsü, ekonomik daralma ve petrol fiyatlarındaki artış tüm dünyadaki sivil havacılık sektörünü etkilemiş, 2001 yılı için yolcu trafiğinde yüzde 5.1’lik bir artış beklenirken yüzde 2.1’lik bir düşüş, kargo trafiğinde ise yüzde 5.4’lük bir artış öngörülürken yüzde 7.7’lik bir düşüş yaşanmıştır (Yüksel, 2014: s.9).

Genel olarak Türkiye sivil havacılık sektöründeki gerileme 2002 yılında da devam etmiştir. Yurt içi ticari uçuşlar bir önceki yıla göre %- 10’dan fazla gerilemiştir. Taşınan yolcu ise %-13,5 azalarak 8.7 milyon civarında gerçekleşmiştir. Buna karşı iç hat yük taşıma ise %6’ya yakın artarak kayıpların telafi edilmesine yardımcı olmuştur (Aksu, 2010, s. 72).

THY açısından bakıldığında 11 Eylül krizi çelişkiler sergilemektedir. Çeşitli dönemlerde zarar üzerine zarar eden şirket bu dönemi neredeyse hasarsız olarak atlatmıştır. THY sürekli ekonomik krizlerin gölgesinde faaliyet gösterdiğinden bu krizi atlattığında daha başarılı olmuştur. Bazı hatları iptal edip seferlerini kısararak ve ek önlemlerle krizden başarılı çıkmıştır. 11 Eylül sonrası dönemde 2002 yılında 66 uçaklık filo ile yurtiçinde 26, yurtdışında 77 merkeze yapılan uçuşlarla 10.4 milyon yolcu taşımış, %6 dolayında yolcu kaybı yaşansa da

84 milyon USD gelir sağlayabilmiş, 2002 yılında ise sadece teknik bölümün yabancı şirketlere verdiği teknik hizmetlerden 52.5 milyon USD gelir sağlamıştır (Sarıbaş ve Tekiner, 2015, s. 27).

2002 yılında havacılık sektörü henüz rekabete açılmamış olması nedeniyle, iç hat tarifeli seferler sadece 2 merkezden ve 25 noktaya THY tarafından icra edilmiştir. Bilet fiyatlarının yüksek olması ve Türkiye'nin içinde bulunduğu ekonomik kriz nedeniyle lüks olarak görülen havayolu sektöründe taşınan yolcu sayısı iç hatlarda 9 milyonu aşamamıştır. Havayolu taşımacılığındaki düşük talep sebebiyle, THY ve tarifersiz olarak uçuş düzenleyen diğer 13 havayolu firması tarafından yapılan seferler ise yetersiz kalmıştır. Gerekli alt yapısı ve kapasitesi olmasına rağmen, mevcut havaalanları, ticari kaygılar sebebiyle etkin ve verimli kullanılamamıştır (SHGM, 2009, s. 24).

1.1.5. 2003 Sonrasındaki Gelişmeler

Türkiye'de 2003 yılı sonrasında yaşanan ekonomik istikrar, enflasyon oranlarındaki düşüş, milli gelirden yaşanan hızlı artış ile birlikte ekonomik kalkınmada istenilen seviyeye ulaşılması ve demokratik reformlar gibi bir dizi olumlu faktör, havacılık sektörünün de doğrudan olumlu etkilenmesini sağlamıştır. Bu bağlamda 2003-2012 döneminde yolcu trafiğinde yüzde 280'lik bir artış meydana gelmiş, havalimanlarındaki yolcu sayısı 34 milyondan 130 milyona ulaşmıştır. Sivil havacılık sektöründeki devlet desteğinin, 2000'li yıllara kadar özel havayolu taşıyıcılarına sağlanmaması, firmaların özellikle kriz zamanlarında sektörde faaliyetlerine devam etmelerini güçleştirerek, örneğin İstanbul Havayolları'nda olduğu gibi iflas etmelerine bile sebep olabilmektedir. Bu nedenle, Türkiye'de sivil havacılık sektörünün yeniden yapılandırılması ve özellikle turizm alanında faaliyette bulunan özel havayolu firmalarının geliştirilmesine yönelik Ulaştırma Bakanlığı bünyesinde gerekli yasal ve yapısal düzenlemelere öncelik verilmeye başlanılmıştır (SHGM, 2017, ss. 51-55).

Körfez Krizi, SARS ve 11 Eylül saldırılarının ardından Türkiye havayolu sektörünün yaşadığı en büyük sorun ve eksikliklerden birisi, iç hat havayolu pazarının 2003 yılına kadar serbestleştirilememesidir. 2920 sayılı kanun özel sektör firmalarının iç hat havayolu pazarına

girmesine imkan sağlamış, ancak ileriki yıllarda iç hatlardaki tarifeli seferlere bazı kısıtlamalar getirilmiştir. Örneğin, havayolu firmalarının hangi şehirler arasında (hatlarda) sefer düzenleyebilecekleri, hangilerinde düzenleyemeyecekleri Ulaştırma Bakanlığı'nın değerlendirmesine tabi tutulmuştur. 1990'lı yılların ikinci yarısında Türk Hava Yolları'nın özelleştirilmesinin gündeme geldiği dönemde, yayınlanan bir genelge ile THY'nin sefer düzenlediği hatlarda özel havayolu firmalarının tarifeli sefer düzenlemesine izin verilmemiştir. Ancak daha sonra Ulaştırma Bakanlığı'nın almış olduğu yeni bir karar ile iç hat havayolu taşımacılığına yönelik başlatılan serbestleşme eğilimi kapsamında ilk olarak 20 Ekim 2003 tarihinde Fly Havayolları İstanbul-Trabzon arasında sefer düzenlemeye başlamıştır (Battal ve diğerleri, 2006, s. 2).

Bu tarihe kadar sadece THY tekelinde olan yurtiçi pazarı 2003 yılındaki serbestleşme ile rekabete açılmıştır. İlk uçuş yapan firmalar ise Onur, FLY ve Atlas Havayolları olmuştur. Devlet kuruluşu olan THY ile karşılaştırılamayacak kadar küçük birer şirket olan bu kuruluşlar Ulaştırma Bakanlığı'nın da desteği ile atıl durumdaki havaalanlarının buldukları şehirlere seferler düzenleyerek hem yeni bir pazar oluşturmuşlar hem de THY gibi bir devin gölgesinde kaybolmaktan kurtulmuşlardır (Gökırmak, 2014: s.5).

2003 yılı, sivil havacılık sektöründe özellikle bölgesel havacılık politikası çerçevesinde bir milat olarak kabul edilmektedir. “Her Türk vatandaşı hayatında en az bir kez uçağa binecektir” hedefinin belirlendiği bu dönemden itibaren sivil havacılık sektörü, hızlı bir büyüme dönemine girmiştir. Söz konusu büyüme sonucu ortaya çıkan rekabet, sektörde faaliyet gösteren hemen hemen her işletmenin hizmetlerine yansımış, yolculara yeni ürünler ve imkanlar sunulmuş, havayolu ile seyahat etmek lüks olmaktan çıkmış ve cazip hale gelmiştir. İç hatlarda tarifeli sefer düzenleme izni alan diğer özel havayolu firmaları, özellikle İstanbul çıkışlı olarak ülkedeki birçok noktaya Türk Hava Yolları dışında hizmet vermeye başlamıştır. Özel havayolu firmalarının iç hat havayolu pazarına dahil olmasıyla, yolcu trafiğindeki büyüme 2004 yılında %58, 2005 yılında ise %38 olarak gerçekleşmiştir. İç hatlarda özel havayolu firmalarının payı, yolcu trafiği bakımından 2004 yılında yüzde 30'lara çıkmasına rağmen pazarın büyümesi, Türk Hava Yolları'nın da yolcu trafiği bakımından yüzde 15'lik büyümeğe ulaşmasına imkan sağlamıştır (SHGM, 2009, ss. 28–30).

Yurtiçi havayolu pazarındaki bu hareketlilik doğrultusunda, Slot Uygulama Prensipleri Talimatı 23.08.2005 tarihinde yayınlanmış, hava trafiğinin yoğun olduğu havaalanlarında, 7/24 çalışma esası dikkate alınarak, mümkün mertebe dengeyi gözeterek, havalimanı kapasitelerinin optimum kullanılması amacıyla, SHGM Slot Koordinasyon Merkezi kurulmuştur. Söz konusu merkez 2006 yılının ilk yarısında İstanbul Atatürk Havaalanı Dış Hatlar Terminali içerisinde faaliyetlerine başlamıştır. Türkiye’de başta İstanbul olmak üzere, Ankara Esenboğa, Antalya, Bodrum Milas, Dalaman ve Kayseri havalimanlarında slot uygulanmaktadır (Battal ve diğerleri, 2006, s. 4).

Yine benzer şekilde, 5431 sayılı Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun’unun 18 Kasım 2005 tarihinde Resmi Gazete’de yayımlanarak yürürlüğe girmiş olup, havacılık emniyetinin ve güvenliğinin en üst düzeyde sağlanarak, sivil havacılık faaliyetlerinin uluslararası kurallara ve standartlara uygun olarak yürütülmesi hedeflenmiş ve Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü’nün yeniden yapılandırılmasına başlanılmıştır. Bu konuyla Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü, kamu tüzel kişiliği haiz, Ulaştırma Bakanlığına bağlı özel bütçeli bir kuruluş haline getirilmiştir (Zincirkiran, 2016, s. 3).

5431 sayılı Kanun’un yürürlüğe girmesiyle yeni bir yapıya bürünen Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü’nden 2006 yılına kadar toplam 13 firma lisans almıştır. Söz konusu firmalardan Atlas, Fly ve Onur Air firmaları iç hat uçuşlarına başlamış, diğer bazı firmalar sadece dış hatlarda uçarken, bir kısmı da sadece kargo taşımacılığı yapmaktadır. 2006 yılı Ekim ayının sonuna gelindiğinde, sektördeki şirket sayısı, yüzde 53’lük bir artışla 20’ye ulaşmıştır. Bu artış sayesinde, yolcu taşımacılığında kullanılan büyük gövdeli uçak sayısı 2002 yılında 152 iken, 2006 Ekim sonu itibariyle yüzde 70’lik bir artışla 259’a ulaşmıştır. Sivil havacılık sektöründe yaşanan bu büyüme oranları ile uluslararası kuruluşlar tarafından (EUROCONTROL ve IATA) 2015 yılı için öngörülen toplam trafik artışına 2005 yılı içerisinde ulaşılmıştır. Sadece Türk Hava Yolları tarafından 2002 yılında 2 merkezden 25 noktaya düzenlenen tarifeli iç hat seferleri, 2008 yılında 5 farklı havayolu firması tarafından ve 7 merkezden olmak üzere toplam 43 noktaya gerçekleştirilmiştir. Yine bu dönemde hava kargo taşımacılığının, Türk Hava Yolları dışındaki özel havayolu firmaları tarafından da yapılabilmesi için gerekli yasal düzenlemeler hazırlanmış, 2008 yılı sonu itibariyle hava

kargo taşımacılığında iç hatta %120, dış hatta %58 artış yaşanmış ve toplamda 1 milyon 529 bin 677 ton kargo taşınmıştır (SHGM, 2009, s. 29).

İç hat hava yolu pazarının büyümesine yönelik özel havayolu firmalarına çeşitli teşvik paketleri hazırlanmıştır. Firmaların katlandığı bazı havalimanı masraflarında (konma, konaklama ve yolcu başına hizmet bedeli) % 50 oranında indirimler sağlanmış ayrıca yolcu bilet fiyatları üzerinden alınan özel işlem vergisi ile eğitime katkı payı kaldırılmıştır. Bu teşvikler iç hat havayolu pazarının büyümesine ve toplam yolcu sayısında ciddi artışlar yaşanmasına imkan vermiştir. Bölgesel havayolu projesi ile sektörde yaşanan büyüme, beraberinde istihdam ve vergi artışını getirmiş, bu durum ülkenin sosyal ve ekonomik gelişimine de olumlu yansımıştır. İç hatlardaki serbestleşme doğrultusunda, pazara yeni özel havayolu firmalarının girmesiyle, atıl durumdaki birçok havaalanı faal olarak kullanılmaya başlanmış, bu havaalanlarındaki yolcu ve uçak trafiği sayılarında artışlar yaşanmıştır. Örneğin yıllarca atıl durumda kalan Adıyaman, Uşak ve Kahramanmaraş gibi çok sayıda havaalanı ülke ekonomisine kazandırılmıştır (Battal ve diğerleri, 2006, s. 4).

Yap-İşlet-Devret Modeli kapsamında 2007 yılında, Antalya, Ankara Esenboğa, Dalaman ve İzmir Adnan Menderes havalimanları terminal binaları tamamlanmış ve hizmet vermeye başlamıştır. Ayrıca 2007 yılındaki başlatılan yoğun çalışmalar neticesinde, Eskişehir Anadolu Üniversitesi, Havaalanı İşletme Ruhsatına sahip ilk üniversite olma özelliğine kavuşmuştur (SHGM, 2009, s. 101).

Sivil havacılık sektöründeki serbestleştirme sonrasında artan rekabetle başa çıkabilmek amacıyla havayolu şirketleri müşteri taleplerinin, yolcu ve yük kapasitesinin yönetimi sürecini ön planda tutmaya başlamışlardır. Gelir yönetimi çerçevesinde tanımlanan bu kavramlar, ilk olarak 1970'li yılların sonlarında ABD sivil havacılık sektöründe uygulanan serbestleşme neticesinde ortaya atılmıştır. Sivil havacılık sektöründe faaliyet gösteren düşük ücretli (low-cost) havayolu firmaları ile rekabet edebilmek için gelir yönetimi teknikleri kullanılmaya başlanılmıştır. Gelir yönetimi, koltuk başına geliri veya uçaktaki doluluk oranını arttırarak mevcut kapasite ile en yüksek geliri elde etmek için kurgulanmış bütüncül ve sistemli bir tekniktir. İlgili dönemde, Türkiye'de sadece dış hatlarda uygulama örnekleri görülen bu teknik, iç hatlardaki serbestleşme ile iç hat uçuşlarda da uygulanmaya

başlanılmıştır. Türk Hava Yolları 01.11.2005 tarihinden itibaren iç hat yolcu bilet fiyatlarında "Dinamik Gelir Yönetimi" tekniğini uygulanmaya başlamıştır. THY'nin başlattığı bu yeni sistemde, biletin erken bir tarihte alınması, gidiş-dönüş tarihlerindeki önemli günler (bayram, yıl başı vb.), uçağın kalkış saati, yüksek ya da düşük sezon parametreleri bilet fiyatlarının belirlenmesinde etkili olmuştur. THY, bazı dönemlerde uyguladığı promosyon fiyatlarıyla yolcuların uygun fiyatlarla seyahat etmesini mümkün kılmıştır (Battal ve diğerleri, 2006, s. 4).

Türkiye’de sivil havacılık sektörü sadece niceliksel olarak değil benzer şekilde uçuş emniyeti ve havacılık güvenliği konularında önemli ilerlemeler kaydetmiştir. Son dönemlerde yapılan mevzuat güncellemeleri ile uluslararası sivil havacılık standart ve kurallarına uyumlu olarak faaliyetlerin yürütülmesine yönelik de önemli gelişmeler sağlanmıştır. Uçuş emniyetinin uygulanmasının mümkün kılmak için belirlenen uluslararası 8 kriterin (Mevzuat, Organizasyon, Sertifikasyon, Operasyon, Uçuşa Elverişlilik, Kaza Araştırma, Hava Seyrüsefer Hizmeti, Havaalanları) karşılanma oranları açısından Türkiye, ICAO üyesi ülkelerin genel ortalamasının üzerinde bir seviyede bulunmaktadır (SHGM, 2017, s. 51).

Türkiye, tüm AB ülkelerinin dahi henüz sahip olmadığı bakım kuruluşlarını yetkilendirme akreditasyonunu, 2007 yılında EASA (European Union Aviation Safety Agency) tarafından yapılan denetimler ve mevzuat çalışmaları sonucu, 22 Ocak 2008 tarihinde almaya hak kazanmıştır. Böylece, Türkiye’de faaliyet gösteren ve EASA Part-145 konusunda yetkilendirilmeyi isteyen uçak bakım firmalarının tüm denetlemeleri EASA adına SHGM tarafından yapılmaya başlanılmıştır (SHGM, 2009, s. 115).

Sivil havacılık sektöründe yaşanan gelişmeler ile dünyada gerçekleşen değişim ve göstergeler, yakın gelecekte Türkiye’nin dünya havacılığının çok önemli bir merkezi olacağını göstermektedir. Sivil havacılık sektöründe 2002-2015 döneminde Dünya’da %5.7 oranında büyüme yaşanırken bu oran Türkiye’de %13.7 olarak gerçekleşmiştir (SHGM, 2017, s. 51).

Türkiye’nin ulusal ve uluslararası havacılık sektöründeki gelişimine ilişkin öne çıkan parametreler kapsamında hazırlanan 2003 ve 2018 Karşılaştırma Tablosu aşağıda yer almaktadır.

Tablo 2: Havacılık Sektörünün Başarı Kriterlerine Göre Durumu

Kriter	2003	2018
Yolcu Uçağı Sayısı	162	515
Toplam Hava Aracı Sayısı	626	1.404
Dış Hat Uçuş Noktası Sayısı	60	318
Direk uçulan ülke sayısı	50	124
İç Hat Uçuş Noktası (Aktif Havalimanı) Sayısı	26	56
İç Hatlardaki Yolcu Sayısı (kişi)	9.1 Milyon	112.7 Milyon
Dış Hatlardaki Yolcu Sayısı (kişi)	25.3 Milyon	97.2 Milyon
İç Hat Uçak Trafığı	156.582	893.223
Dış Hat Uçak Trafığı	218.405	649.553
İç Hat Taşınan Yük (ton)	188.979	915.79
Dış Hat Taşınan Yük (ton)	775.101	2.906.104
Hava Taşıma İşletmeleri Sayısı	103	167
Bakım ve Eğitim İşletmeleri Sayısı	40	171
Hava Ulaştırma Anlaşması Bulunan Ülke Sayısı	81	171
Sektörde İstihdam Sayısı (kişi)	65,000	205,000
Sektör Ciro (\$)	2.2 Milyar \$	29.46 Milyar \$

Kaynak: (SHGM, 2019a)

Tablo 2'ye göre Türkiye tüm kriterlerde kat kat iyileşme göstermiş, dış hat uçuş noktası ve uçulan ülke sayısının artması ile sivil havacılık sektörü Türkiye'nin küresel ekonomiye entegre olmasına yardımcı olmuş, cirosunu 13 kat artırarak ekonomiye olan katkısını bir kez daha teyit etmiştir.

Tablo 3: Havayolu Uçak Filosu İstatistikleri

Firma	Yolcu/kargo	Uçak Tipi	Uçak Sayısı	Toplam
THY A.O.	YOLCU	A330-200	18	361
		A330-300	40	
		B777-3ER	33	
		B787-9	11	
		B737-900ER	15	
		B737-9 Max	1	
		B737-800	84	
		B737-700	1	
		B737-8 Max	11	
		A321 NEO	15	
		A319-100	6	
		A320-200	15	
		A321-200	68	
		B737-800WL	18	
	KARGO	B777-F	8	
		Wet Lease	7	
A330-F		10		
PEGASUS HAVA TAŞIMACILIK A.Ş.	YOLCU	B737-800	39	84
		A320	43	
		A321	2	
GÜNEŞ EKSPRES HAVACILIK A.Ş.	YOLCU	B737-800	53	53
ONUR AIR TAŞIMACILIK A.Ş.	YOLCU	A320	8	27
		A321	8	
		A330	11	
ATLASJET HAVACILIK A.Ş.	YOLCU	A319	1	16
		A320	3	
		A321	9	
		A330	3	
TÜRİSTİK HAVA TAŞIMACILIK A.Ş.	YOLCU	B737-800	13	14
		B737-8 MAX	1	
HÜRKUŞ HAVA YOLU TAŞ. VE TİC. A.Ş.	YOLCU	A320	9	9
TAILWIND HAVAYOLLARI A.Ş.	YOLCU	B737-400	5	5
MNG HAVA YOLLARI VE TAŞIMACILIK A.Ş.	KARGO	A300	5	6
		A330-F	1	
ACT HAVA YOLLARI A.Ş.	KARGO	B747-400	5	5
ULS HAVAYOLLARI KARGO TAŞ. A.Ş.	KARGO	A310-F	3	3
GENEL TOPLAM				546

Kaynak:(SHGM, 2020a)

Tablo 3’te sektördeki firmalar ve fiziki durumları verilmiştir. Görüldüğü gibi sivil havacılık sektöründeki en büyük firma kamusal nitelikli Türk Hava Yolları’dır. 324 adet uçağı ile en yakın rakibi özel sektör firması olan Pegasus’a fark atmıştır. Pegasus filosundaki 84 uçak ile ikinci sırada gelmektedir. Dikkat edilirse sadece THY uçak sayısı bakımında ülkenin %60’ını Pegasus ile birlikte ise %75’ini teşkil etmektedir.

Tablo 4: Havaalanlarında Toplam Yolcu ve Yük Trafiğı

Yıl	Yolcu (Adet)			Yük (Ton)		
	İç hat	Dış hat	Toplam	İç hat	Dış hat	Toplam
1960	528 846	184 371	713 217	8 306	4 696	13 002
1965	681 623	296 290	977 913	9 594	8 820	18 414
1970	1 661 890	1 017 249	2 679 139	24 249	19 790	44 039
1975	2 599 373	2 201 529	4 800 902	37 778	49 864	87 642
1980	1 621 998	1 836 167	3 458 165	32 231	43 211	75 442
1985	3 061 822	3 261 626	6 323 448	47 254	85 828	133 082
1990	5 347 723	8 282 242	13 629 965	99 549	201 854	301 403
1995	10 347 528	17 419 851	27 767 379	171 552	405 368	576 920
2000	13 339 039	21 633 495	34 972 534	226 356	570 271	796 627
2005	20 502 516	35 042 957	55 545 473	315 858	933 697	1 249 555
2010	50 575 426	52 224 966	102 800 392	554 710	1 466 366	2 021 076
2015	97 041 210	84 033 321	181 074 531	871 327	2 201 504	3 072 831
2016	102 499 358	71 244 179	173 743 537	857 335	2 219 579	3 076 914
2017	109 511 390	83 533 953	193 045 343	884 810	2 596 401	3 481 211
2018	112 911 108	97 587 056	210 498 164	886 025	2 969 206	3 855 231

Kaynak: (TÜİK, 2019)

Türkiye’deki havaalanlarında yolcu ve yük trafiğı 1960–2018 arasında 5 yıllık periyotlar halinde Tablo 4’te verilmektedir. Bu çerçevede 1976 yılında 13 bin ton civarında olan toplam yük miktarı, 1980 yılına gelindiğinde 75 bin tonu aşmış, 2018’de ise 4 milyon tona yaklaşmıştır. Aynı şekilde yolcu sayısı da Türkiye’nin ekonomik büyümesi, dışa daha fazla açılması, turizm sektörünün ve havacılık sektörünün gelişmesi, havacılık sektöründe artan rekabet ve teknolojik imkanlardan yararlanılması gibi etkenler nedeniyle 1960 yılında 700 bin kişiden yıllık ortalama %11 artışla 2018’de 210 milyon kişiye çıkmıştır.

1.2 Sivil Havacılığın Kurumsal Yapısı ve İlgili Düzenlemeler

Sivil havacılık sektörünün beklentileri karşılayacak şekilde işlemesi, gerekli planlama, koordinasyon ve denetiminin yapılabilmesi, aynı zamanda da istenilen performansı verebilmesi, kurumsal yapının ve ilgili düzenlemelerin etkinliğine bağlıdır. Sivil havacılık sektöründe ulusal çıkarların korunması, ekonomik hedeflere ulaşılması, uluslararası ilişkilere olumlu katkı sağlanması, sektörün güvenli, emniyetli, düzenli ve verimli bir şekilde çalışabilmesi için kurumsal yapının etkin çalışması önem arz etmektedir. Sivil havacılık sektörünün kurumsal yapısını oluşturan ulusal ve uluslararası sivil havacılık otoriteleri aynı zamanda sektörün çalışma prensiplerini belirlemektedir. Söz konusu otoritelerin oluşturdukları komisyonlar ve çalışma gruplarının hazırladığı çeşitli rapor ve mevzuat sektöre bu anlamda yön vermektedir.

1.2.1 Uluslararası Kuruluşlar

1.2.1.1 Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü (ICAO)

Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü'nün (International Civil Aviation Organization-ICAO) kuruluşu 1944 yılında Şikago'da gerçekleşen Uluslararası Sivil Havacılık Konferansı'na dayanmaktadır. Söz konusu konferansa, aralarında Türkiye'nin de bulunduğu 54 ülkenin temsilcisi katılmıştır. Katılımcı ülkeler tarafından, konferansta işbirliğini teşvik etmeyi ve dünya milletleri arasında, dostluk ve anlayışı sağlamayı hedefleyen tarihsel öneme sahip bir sözleşme hazırlanmıştır. Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatı (ICAO) sivil havacılık faaliyetlerini; hava araçlarının üretim, bakım ve onarım hizmetleri, havaalanları inşaa ve işletmecilik hizmetleri, hava trafik ve haberleşme hizmetleri, gerekli meteorolojik destek ve çevre koruma gibi ana başlıklarda sınıflandırmış ve tanımlamıştır. Türkiye sivil havacılık mevzuatı ve ICAO dokümanları dikkate alındığında sivil havacılık faaliyetleri uçuş imalat ve bakım ve destek hizmetleri olmak üzere 3 ana grupta sınıflandırmak mümkündür (TC. Dış İşleri Bakanlığı, 2019a).

İkinci Dünya Savaşı'nın ardından hava taşımacılığında ortaya çıkan bazı teknik ve politik sorunların çözümüne yönelik uluslararası bir düzenleme hazırlamak amacıyla, Kasım 1944 tarihinde Şikago'da tamamlanan çalışmalar neticesinde; 52 ülke temsilcisinin katılımıyla

hazır hale getirilen Uluslararası Sivil Havacılık Anlaşması, 7 Aralık 1944 tarihinde Washington D.C.'de ülkelerin onayına açılmıştır. Günümüzde Şikago Sözleşmesi olarak bilinen ve konferansa katılan 54 ülkeden 52'sinin imzaladığı bu sözleşme, uluslararası hava yolu taşımacılığına izin veren en temel ve kalıcı prensipleri belirlemiştir. Bunlara ek olarak, o günden bugüne kadar havacılık sektöründe denetimler yapan özel bir ajansın, resmi adıyla Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü'nün (ICAO) kurulmasına da imkan sağlamıştır (ICAO, 2019a)

Şikago Sözleşmesi'nin başlangıç bölümünde, sözleşmenin amacı; uluslararası sivil havacılığın emin (güvenli) ve düzenli bir şekilde gelişmesi olarak tarif edilmiştir. Şikago konferansında elde edilen en önemli başarı teknik alanda gerçekleşmiştir. Özellikle güvenli uçuşun önemli bir parçası olan hava navigasyonuna yönelik bazı kural ve düzenlemelerin de temelleri atılmıştır. Bu sayede dünya genelinde ortak bir hava navigasyonu sistemi kullanılması sağlanarak hava taşımacılığının güvenliği arttırılmıştır. Şikago sözleşmesinin onaylanmasında öngörülen genel gecikmeler sebebiyle geçici bir ICAO (PICAO) konseyi oluşturulmuştur. 1946-47 yılları arasında çalışmalar yürüten geçici konseyin yerini 4 Nisan 1947 yılında Şikago Sözleşmesi'ne yapılan yeterli onaylar sonucunda geçici konsey yerini ICAO olarak resmen tanınan kuruluşa bırakmıştır. ICAO Meclisi'nin ilk resmi toplantısı 1947 yılının Mayıs ayında Montreal şehrinde gerçekleştirilmiştir.

Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü'nün (ICAO) güncel durumda 193 üyesi bulunmakta ve Birleşmiş Milletler sistemine göre faaliyet göstermektedir. Örgütün karar alıcı organları Genel Kurul ve Konsey'den oluşmaktadır. Genel Kurul tüm üye ülkelerin katılımıyla olağan olarak her üç yılda bir toplanmaktadır. Sözleşmede aksine hüküm bulunmayan durumlarda, kararlar oy çokluğu ile alınmaktadır. Genel Kurul toplantılarında ICAO'nun ekonomik, teknik ve hukuki işbirliği alanlarındaki tüm faaliyetleri detaylı olarak gözden geçirilmekte, örgütün birimlerine gelecek dönemdeki faaliyetleri için yol gösterilmektedir. Yasama ve yürütme organı olarak da kabul edilen Konsey ise Genel Kurul'a karşı sorumlu olup örgütün daimi organıdır. 2002 yılındaki değişiklikle Konsey, Genel Kurul tarafından 3 yıllığına seçilen 36 üye ülke temsilcisinden oluşmaktadır. Konsey üyelerinin seçilmesi sürecinde, uluslararası sivil havacılığın yanısıra üye ülkelerin bu alanda çalışmalar yürüten sanayi

sektörüne olan katkı düzeyleri ve bölgesel-coğrafi dağılım hususları da dikkate alınmaktadır. ICAO Konseyinin 36 üyeliği belirlenirken üç farklı kategoride seçim yapılmaktadır. 1. Kategori; sivil havacılık alanında en ileri seviyeye ulaşmış ülkeler olarak tanımlanmakta olup, bu kategoriden seçilen 11 üye ülkeye (ABD, Almanya, Avustralya, Brezilya, Çin, Fransa, İtalya, İngiltere, Japonya, Kanada, Rusya Federasyonu.) bir tür daimi üyelik özelliği verilmiştir. 2. Kategori; Sivil havacılık alt yapısına en fazla katkıda bulunan 12 üye ülkeden oluşmaktadır. 3. Kategori; Bölgesel (coğrafi) temsil esasını karşılayan 13 ülkeden oluşmaktadır (ICAO, 2019b).

Hazırlanan Stratejik Eylem Planı çerçevesinde ICAO'nun en önemli ve ön plana çıkan faaliyetlerinin odaklandığı ve yoğunlaştığı alanlar, küresel düzeyde uçuş emniyeti ve güvenliği, çevrenin korunması, sivil havacılık sektöründe ileri teknolojilerin kullanımı ve mümkün olduğu kadar liberalleşme konularıdır. ICAO'nun genel olarak amaç ve hedeflerinin ana hatları aşağıdaki şekilde özetlenebilir (TC. Dış İşleri Bakanlığı, 2019b):

- Sivil havacılık sektörünün küresel bağlamda ve ölçekte güvenli ve istikrarlı gelişimini sağlamak,
- Uçuş güvenliği ve emniyetini geliştirmek,
- Uçuş ve havaalanı güvenliğinin sağlanması yönündeki faaliyetlere destek olmak,
- Hava ulaşım araçlarının barışsever hedefler için üretim ve işletmelerine destek olmak,
- Uluslararası sivil havacılık sektöründe etkinliği arttırmak için havayolları, havaalanları ve hava seyrüsefer tesislerinin gelişimine katkı sağlamak,
- Güvenli, istikrarlı ve ekonomik hava taşımacılığı faaliyetlerinin küresel gereksinimlerine cevap vermek,
- Haksız rekabetin sebep olabileceği israfa engel olmak,
- Üye ülkelerin haklarını korumak ve uluslararası havayolu işletmeciliği kapsamında ülkelere fırsat eşitliği sağlamak, üye ülkeler arasında ayrımcılığa engel olmak,
- Uluslararası sivil havacılık sektöründe tüm faaliyetlerin gelişimi ve yenilenmesi için çaba sarfetmek.

Türkiye 7 Aralık 1944 tarihinde imzalanan Şikago Sözleşmesi çalışmalarına davet edilmiş olup, 1947 yılında ICAO'nun kurucu üyesi olmuş ayrıca 1946-47 döneminde ICAO'nun

Geçici Konseyi'nde ve 1947-50 döneminde Birinci Konseyi'nde görev almıştır. 27 Eylül-7 Ekim 2016 tarihleri arasında düzenlenen 39. ICAO Genel Kurulu'nda toplam 172 ülkenin katılımıyla yapılan oylamada 156 ülkenin oyunu alan Türkiye, 66 yıl sonra tekrar ICAO Konseyi üyeliğine seçilmiştir (TC. Dış İşleri Bakanlığı, 2019b).

1.2.1.2 Uluslararası Hava Taşımacılığı Birliği (IATA)

Havacılık sektörünün en önemli global topluluklarından biri olan Uluslararası Hava Taşımacılığı Birliği (International Air Transport Association-IATA), Küba'nın Havana şehrinde 1945 yılında kurulmuştur. IATA dünya toplam hava trafiğinin yüzde 82'sini temsil eden ve toplam 290 havayolu şirketinin yer aldığı bir ticaret birliğidir. Aslında şuan ki IATA, ilk uluslararası tarifeli uçuşun gerçekleştirildiği yıl olan 1919'da kurulan Uluslararası Hava Trafiki Birliği'nin (International Air Traffic Association) devamıdır. IATA ilk dönemlerde küçük ölçekli olarak çalışmalarına başlamış ve zamanla büyümüştür. IATA, Pan Amerika'nın 1939 yılında gerçekleşen katılımına kadar sadece Avrupalı havayolları ile sınırlı kalmıştır. 1945 yılı sonrasında ise, daha sistematik bir organizasyon ve daha geniş bir altyapı kazanan IATA, bu sayede dünya genelindeki sorumluluklarını yerine getirmeye başlayabilmiştir. IATA, sivil havacılık sektöründe birçok alanı desteklemekte, kritik öneme sahip havacılık konularında sektörün politikalarının düzenlenmesi için çalışmalar yürütmektedir. Söz konusu birliğin misyonu, havacılık endüstrisine ilişkin üç temel amaç üzerine konumlandırılmaktadır. Bunlar aşağıda özetlenmiştir (IATA, 2019a):

- Havayolu sektörünü temsil etmek: Birlik, havayolu sektöründeki karar alıcıların, bakış açılarını geliştirmek ve havacılık sektörünün uluslararası ve global ekonomiye olan katkısı konusunda bilinçlenmeyi arttırmaya yönelik çalışmalar yapmaktadır. Ayrıca ülkelerin belirlediği düzenlemeler ve ücretlere karşı havayolu firmalarının hak ve çıkarlarını küresel anlamda savunma görevini yürütmektedir.
- Havayolu sektörüne öncülük etmek: Birlik sahip olduğu tecrübesiyle küresel anlamda, havacılık sektörü için temel ticari prensipler belirlemektedir. Sektördeki süreçleri basitleştirmeyi ve yolcular için kolaylık sağlamayı hedefleyen birlik, bunların yanı sıra maliyetleri düşürmeyi ve verimliliği arttırmayı da amaçlamaktadır.

- Havayolu sektörüne hizmet etmek: IATA'nın misyonlarından bir diğeri ise, açık bir şekilde tanımlanmış düzenlemeler çerçevesinde havayolu firmalarının güvenli, emniyetli, verimli ve ekonomik bir şekilde faaliyet göstermesine yardımcı olmaktır. Birlik, tüm üye ve paydaşlarına çeşitli ürünler ve profesyonel anlamda destek sağlamaktadır.

Uluslararası Hava Taşımacılığı Birliği'ne (IATA) Türkiye'den Türk Hava Yolları başta olmak üzere, Atlasjet, Pegasus, Onur Air ve Sun Express gibi birçok havayolu şirketi üyedir (IATA, 2019b).

1.2.1.3 Avrupa Sivil Havacılık Konferansı (ECAC)

Avrupa Konseyi tarafından havacılık alanında faaliyet göstermek üzere kurulmuş olan, Avrupa Sivil Havacılık Konferansı (European Civil Aviation Council-ECAC) hükümetler üstü bir yapı durumundadır. Avrupa Sivil Havacılık Konferansı (ECAC) 1955 yılında hükümetler arası bir örgüt olarak Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü'nün (ICAO) desteğiyle ve kurucu üye statüsüne sahip 18 ülkenin katılımıyla Fransa'nın Strazburg şehrinde kurulmuştur. Avrupa devletleri arasındaki sivil havacılık faaliyetlerini düzenlemek üzere kurulmuş olan Avrupa Sivil Havacılık Konferansı'nın bir üyesi de Türkiye'dir. ECAC, Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü'nün (ICAO) personel desteği ile ancak ayrı bir bütçe yapısıyla ve bağımsız olarak faaliyetlerini sürdürmektedir. Aralarında Türkiye'nin de bulunduğu ve kuruluşta 18 adet olan üye ülke sayısı, Avrupa Birliği'ne üye ve üye olmayan ülkelerin de katılımıyla günümüzde 44 üyeye ulaşmıştır (ECAC, 2019).

Avrupa Sivil Havacılık Konferansı'nın Avrupa havacılık sektöründe faaliyet gösteren European Aviation Safety Agency (EASA) ve EUROCONTROL gibi diğer önemli kurum ve kuruluşlar ile yakın bağları bulunmaktadır. ECAC'ın temel misyonu; güvenli, emniyetli, verimli ve sürdürülebilir bir Avrupa hava taşımacılığı sektörünün geliştirilmesinin sağlanması olarak belirlenmiştir. ECAC, ICAO ve Avrupa Konseyi ile yakın temaslar kurmakta ve faaliyetlerinde Avrupa Birliği ile aktif iş birliği yürütmektedir. Avrupa Sivil Havacılık Konferansı, istişare ve karar alma süreçlerinde Avrupa'daki Ulaştırma Bakanlıklarına öneriler vermektedir. ECAC, sivil havacılık politikaları ve bu politikaların

uygulanması sürecinde üye ülkeler arasında ve üye ülkeler ile dünyanın diğer bölgelerindeki ülkeler arasındaki politika konularında uyum sağlamayı hedeflemektedir (SKYBRARY, 2019).

Türkiye Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü ECAC'ı ve amaçlarını tanımlarken; ICAO'nun bölgesel (Avrupa) bir organizasyonu olan ECAC'ın, asli fonksiyonunun havacılık güvenliği alanında mevzuat geliştirmek ve üye ülkelerdeki güvenlik denetimlerini yürütmek olduğunu belirtmektedir (SHGM, 2019b). Öte yandan, bir başka kaynakta ise ECAC'ın Avrupa'nın en büyük ve uzun süredir var olan havacılık organizasyonu olduğu ve ICAO'nun bir parçası olduğu vurgulanmıştır (ANCPERFORMANCE, 2019).

ECAC'ın, en üst çalışma organı olan Ulaştırma Bakanları Toplantısı'nın yanı sıra bir diğer önemli çalışma organı da Genel Müdürler Toplantısı'dır. Avrupa Sivil Havacılık Konferansı'nın çeşitli alt çalışma grupları, aşağıda belirtilen konularda çalışmalar yapmaktadır (ECAC, 2019);

- Avrupa Birliği'ne üye ülkelerdeki hava taşımacılığının liberalizasyonunun sağlanması,
- Avrupa hava sahasındaki trafik artışını önlemeye yönelik tedbirler,
- Okyonus ötesi uçuşlara yönelik düzenlemeler,
- Charter (kiralık) seferlerine yönelik düzenlemeler,
- Çevrenin korunmasına yönelik düzenlemeler (Hava aracı gürültüleri, hava kirliliği vb.),
- Avrupa Pilot Lisansı'na yönelik düzenlemeler,
- Sivil havacılık sektöründe uçuş kuralları ve emniyetinin geliştirilmesi,
- Sivil havacılık sektörüne yönelik kanun dışı eylemlerin önüne geçilmesi,
- Dünya ülkeleriyle ilişkilerin yönetilmesi.

1.2.1.4 Avrupa Hava Seyrüseferi Emniyeti Teşkilatı (EUROCONTROL)

Avrupa Hava Seyrüseferi Emniyeti Teşkilatı (Supporting European Aviation-EUROCONTROL) 41 üye devletten oluşan uluslararası sivil havacılık örgütü olarak tanımlanmaktadır. Temel misyonu, günümüz ve sonrasının ihtiyaçlarını karşılayabilecek

kapasiteye sahip bir Hava Trafiki Yönetimi ve tek bir Avrupa Hava Sahası oluşturmaktır. Söz konusu örgüt, 4'ten fazla Avrupa ülkesinde bulunan ve sayıları 1900'ü aşan uzman personelle hava trafiği yönetiminde karşılaşılan muhtemel zorluklara karşı çözüm üretmeye çalışmaktadır. EUROCONTROL birincil amacı olan Avrupa Hava Trafik Sistemini geliştirirken, devletler, seyrüsefer hizmet sağlayıcıları, sivil ve askeri kullanıcılar, havacılık endüstrisi, çeşitli örgütler, havaalanları ve diğer ilgili Avrupa otoriteleri ile işbirliği kurarak, kısa, orta ve uzun dönem Avrupa hava trafiği stratejilerini planlamakta ve koordine etmektedir. EUROCONTROL'un bu kapsamdaki ana faaliyetleri ise; seyrüsefer hizmet operasyonları, hava kontrolör eğitimi, stratejik ve taktiksel yönetim, hava sahalarının denetimi, güvenilir teknoloji ve prosedürlerin geliştirilmesi ve hava seyrüsefer ücretlerinin tahsilinden oluşmaktadır (EUROCONTROL, 2019).

Avrupa Hava Seyrüseferi Emniyeti Teşkilatı'nın kuruluş sözleşmesi, 13 Aralık 1960 tarihinde, Belçika, Fransa, Almanya Federal Cumhuriyeti, Lüksemburg, Hollanda ve Birleşik Krallık tarafından imzalanmış, 3 yıl sonra 1963 yılında da onaylanmıştır. Kuruluş sözleşmesine yönelik ilk uyarılama 1981 yılında yapılmıştır. Örgüt, 1986 yılından itibaren Avrupa Sivil Havacılık Örgütü (ECAC) ile işbirliği faaliyetlerinde bulunmaktadır. 1993 yılından itibaren ise temel felsefesini oluşturan Tek Avrupa Hava Sahası'nın hayata geçirilmesi için Avrupa Birliği ile işbirliği çalışmalarına başlanmıştır. Örgütün kuruluş Sözleşmesi de bu çerçevede 1997 yılında yeniden ele alınmıştır. Ancak 2002 yılında Avrupa Hava Emniyet Ajansı'nın (EASA) kurulmasıyla EUROCONTROL, yetki alanlarının daraltılması, değer ve önemini yitirme riskiyle karşı karşıya kalmıştır. EASA'nın 2009 yılında daha işlevsel bir yapıya kavuşmasının ardından, iki örgüt arasında Hava Trafiki Yönetimi alanında yetki paylaşımı hususunda sorunlar yaşanmaya başlamıştır. Bunun sonucu olarak, örgütte 2010 yılı itibarıyla bir dönüşüm süreci başlatılmıştır. Günümüzde de devam eden bu dönüşüm süreci kapsamında, EUROCONTROL'un modern bir yapıya kavuşturulması, personel sayısı açısından küçülme, yeniden yapılanma ve maliyetlerin düşürülmesi gibi alanlara öncelik verilmektedir. 1988 yılında örgüte üye olan Türkiye, uluslararası trafiğin yoğun olduğu jeopolitik konumu sayesinde, örgüt için önemli ülkelerden biri konumundadır. Bundan dolayı, Türkiye bir taraftan EASA ile olan ilişkilerini

geliştirirken, diğer taraftan ise EUROCONTROL'un işlevini sürdürmesi konusunda hassasiyet göstermektedir (TC. Dış İşleri Bakanlığı, 2019a).

1.2.1.5 Müşterek Havacılık Otoriteleri (JAA)

Sivil havacılık sektöründe faaliyet gösteren ve kar amacı gütmeyen Müşterek Havacılık Otoriteleri (Joint Aviation Authorities-JAA), aralarında Türkiye'nin de bulunduğu Avrupa sivil havacılık otoriteleri tarafından 1970 yılında kurulmuştur. Avrupa Sivil Havacılık Konferansı'nın (ECAC) bir alt organı olan Örgüt, havacılık sektörünü ve sektörün yetkililerini kusursuz bir güvenlik amacıyla eğitmeyi hedeflemiştir. Müşterek Havacılık Otoriteleri (JAA), güncel düzenleyici gelişmeler hakkında bilgi ve fikir alışverişinde bulunmak için oluşturmuş bir platform görevi üstlenmiş olmakla birlikte, havacılık sektörü için danışmanlık hizmetleri, çözümler ve eğitim birimleri oluşturmak için de destek olmuştur. 1990'lı yılların ortasından itibaren, sivil havacılık otoriteleri için eğitim süreçlerine başlayan JAA'nın yerini, 2010 yılı itibarıyla Avrupa Havacılık Güvenliği Ajansı (European Aviation Safety Agency-EASA) almıştır (JAATO, 2019).

1.2.1.6 Avrupa Birliği Havacılık Emniyeti Ajansı (EASA)

Avrupa Birliği tarafından 2002 yılında kurulan Avrupa Havacılık Güvenliği Ajansı (European Aviation Safety Agency-EASA), sivil havacılık güvenliğinin sağlanmasını amaç edinen uluslararası bir kuruluştur. Amerika'da kurulan Federal Havacılık Dairesi (Federal Aviation Administration-FAA) ile aynı işlevi gören kurumun asli görevi, Avrupa hava sahası içerisinde, her türlü havacılık faaliyetleri kapsamında, uçak, uçuş, üretim, müdahale, etkinlikle ilgili geçerli güvenlik mevzuatların takibi ve uygulanmasını sağlayarak Avrupa'da havacılık güvenliğini ve emniyetini korumaktır. 2010 yılında Müşterek Havacılık Otoriteleri'nin (JAA) görevlerini de üstlenen örgütün merkezi Köln'de bulunmaktadır. Örgüte 28 tanesi AB üyesi olmak üzere toplamda 32 ülke katılmıştır. Normalde sadece, AB üyesi ülkelerin katılımına açık olan örgüte, AB komisyonuyla yapılan ikili ya da daha fazla taraflarca yapılan anlaşmalara ve bazı ön şartların gerçekleşmesiyle, İsviçre, İzlanda ve Norveç gibi Avrupa Birliği dışında yer alan ülkelerin de katılımı sağlanmıştır (EASA, 2019).

Türkiye henüz EASA'nın üyesi statüsüne sahip olmamakla birlikte, Pan-Avrupa partnerleri (PANEP) olarak değerlendirilen ülkelerden biri durumundadır. Söz konusu girişim, EASA üyeliği olmayan Avrupa ülkelerinin bulunduğu bir topluluktur. Örgüt, bu ülkelerle AB hava güvenliği kurallarının uygulanması gibi konularda koordineli çalışmaktadır. EASA'nın temel misyonu aşağıda genel olarak tanımlanmıştır (EASA, 2019):

- AB vatandaşları için, en yüksek ortak emniyet seviyesinin sağlandığından emin olmak.
- En yüksek derecede, çevrenin korunmasını sağlamak.
- Üye devletler arasında tek bir düzenleyici mevzuat ve sertifika süreci oluşturmak.
- Üye devletler arasında, tek bir iç havacılık pazarı oluşturmak.
- Diğer uluslararası havacılık organizasyonları ve düzenleyicileriyle birlikte çalışmak.

1.2.1.7 Uluslararası Havaalanları Meclisi (ACI)

Dünya'da bulunan havalimanlarının tek küresel ticaret temsilcisi konumunda olan Uluslararası Havalimanları Konseyi (Airports Council International-ACI) 1991 yılında kurulmuştur. Örgütün, Ocak 2020 itibarıyla 176 ülkede, 1.979 adet havalimanını işleten 668 üyesi bulunmaktadır. Uluslararası Havalimanları Konseyi (ACI) kar gütmeyen bir kuruluş olmakla birlikte, örgütün asıl hedefi havalimanlarının yönetiminde mükemmelliği teşvik etmektir. Misyon açısından değerlendirildiğinde ise, örgütün temel amacının hükümetler ve ICAO gibi uluslararası organizasyonlarla olan ilişkilerde havalimanlarının çıkarlarını temsil etmek olduğu söylenebilir. Merkezi Montreal, Kanada'da olan Konsey bölgesel hükümetlerle ve sivil toplum kuruluşlarıyla birlikte çalışmayı hedeflemektedir. Uluslararası Havalimanları Konseyi, söz konusu temsilin yanı sıra, havalimanlarına özel standartlar, politikalar ve uygulamaların hazırlanmasına yönelik çalışmalar yürütmektedir. Küresel anlamda bu standartların gelişmesi için bilgi üretilmesini ve dünyanın farklı bölgelerinde eğitim fırsatları sağlamaktadır (ACI, 2019).

1.2.1.8 D-8 Ülkeleri Sivil Havacılık Çalışma Grubu (D-8 WGCA)

D-8 Ülkeleri Sivil Havacılık Çalışma Grubu (Working Group on Civil Aviation - WGCA) gelişmekte olan 8 Müslüman ülke tarafından (Türkiye, İran, Pakistan, Bangladeş, Malezya, Endonezya, Mısır ve Nijerya) Prof. Dr. Necmettin Erbakan'ın önderliğinde kurulan, D-8

Ekonomik İşbirliği Teşkilatı'nın çatısı altında oluşturulmuş olup, üye ülkelerin sivil havacılık konusunda işbirliği yapmasını amaçlamaktadır. Söz konusu Örgüt, üye ülkelerin sivil havacılık alanındaki tüm konularda ve havacılık endüstrisinde birlikte çalışılmasını amaçlamaktadır. D-8 Ülkeleri Sivil Havacılık Çalışma Grubu bu kapsamda; devlet kurumlarını ve özel sektör temsilcilerini bir araya getirerek, sivil havacılık sektöründeki iş birliği potansiyellerini, fırsatları, zorlukları, tehditleri, güncel havacılık meselelerini, sektördeki son gelişmeleri ve eğitim, güvenlik, yatırım gibi konuları düşünme, tartışma ve değerlendirme ortamı sağlamaya yönelik çalışmaktadır (D-8, 2019).

1.2.2 Ulusal Kuruluşlar

1.2.2.1 Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü

Türkiye'de sivil havacılık sektörünün kurumsal oluşumu 1933 yılında Milli Savunma Bakanlığına bağlı olarak kurulan Havayolları Devlet İşletme İdaresi ile başlamıştır. Bu işletmenin temel misyonu ise Türkiye'de sivil hava yolu firması kurmak ve taşıma yapmak olarak belirlenmiştir. Teknolojik buluşların etkisi ile dünya sivil havacılığının hızlı bir ivme kazanması karşısında, sivil havacılık faaliyetlerinin denetlenmesi, uluslararası ilişkilerin en iyi şekilde yürütülebilmesi ve ulusal çıkarların korunması için 1954 yılında Ulaştırma Bakanlığı bünyesinde Sivil Havacılık Dairesi Başkanlığı kurulmuştur. 1987 yılına gelindiğinde ise söz konusu daire başkanlığı, günün koşullarına göre Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü olarak yeniden teşkilatlandırılmıştır. Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü, 18 Kasım 2005 tarihine kadar Ulaştırma Bakanlığının Ana Hizmet Birimi olarak faaliyet göstermiş, ancak bu tarihte yürürlüğe giren 5431 sayılı Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun ile finansal açıdan özerk hale getirilmiş ve şu anki yönetim yapısına kavuşmuştur. Bu kanun kapsamında, 5 adet yönetmelik ve 2 adet Bakanlar Kurulu Kararı hazırlanarak yürürlüğe konulmuş ve böylelikle yasal çerçeve de tamamlanmıştır. Türkiye'de sivil havacılık faaliyetleri, 2920 sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu ve bu kanun kapsamında yürürlüğe konulan yönetmelik ve havacılık talimatları doğrultusunda icra edilmektedir (SHGM, 2009, s. 17).

2005 yılında yayınlanan 5431 sayılı kanun çerçevesinde SHGM'nin görev, yetki, sorumlulukları ve sektöre ilişkin düzenlemelerin çerçevesi incelendiğinde (SHGM, 2015a, s. 13);

- SHGM'nin sivil havacılık alanındaki mevzuatın esaslarını belirleyerek uygulanmasını sağlamak üzere denetim faaliyetlerini yürüttüğü,
- Ülke hava sahasında bulunan sivil uçaklara, görev yapan yerli ve yabancı personele ve tüzel kişiliklere ait sicil ve lisansiye süreçlerini tanzim ettiği ve denetlediği,
- Türkiye hava sahasındaki sivil uçakların seyrüseferini, trafik haberleşme hizmetlerini, hava meydanlarının teknik niteliklerini, eğitim müesseselerinin çalışma esaslarını belirlediği ve denetlediği,
- Sivil havacılık kazalarını tahkik ettiği ve tahkikat sonuçlarına göre gerekli tedbirleri aldığı,
- Sivil havacılık mevzuat ve kurallarına aykırı hareket eden gerçek ve tüzel kişiler hakkında kanuni yollara başvurduğu,
- Milletlerarası sivil havacılık alanındaki gelişmeleri takip ederek milletlerarası kuruluşlarla işbirliği yaptığı, hava ulaştırması konusunda milletlerarası ikili ve çok taraflı anlaşmaların uygulanmasını takip ederek, bunlarla ilgili çalışmalara katıldığı anlaşılmaktadır.

1.2.2.2 Devlet Hava Meydanları İşletmesi (DHMI)

Türkiye'deki sivil havacılık sektörünün ilk kurumsal oluşumu olan aynı zamanda günümüz Devlet Hava Meydanları İşletmesi (DHMI) Genel Müdürlüğü'nün de temelini oluşturan Havayolları Devlet İşletme İdaresi 20.05.1933 tarihinde kurulmuştur. Milli Savunma Bakanlığına bağlı olarak görevlendirilen bu kuruluş, Türkiye'de havalimanlarının inşaa edilmesi, hava yollarının kurulması ve hava taşımacılığı yapmak misyonunu üstlenmiştir. Söz konusu dönemde, askeri amaçlı kullanılmakta olan bazı uçaklar, modifiye edilerek yolcu ve yük taşımacılığında kullanılmış ve özellikle İstanbul-Eskişehir-Ankara gibi merkezlerde hava ulaşımı sağlanmıştır. Havalimanı yapımının önemi doğrultusunda Havayolları Devlet İşletme İdaresi, 03 Haziran 1938 tarihinde yayınlanan 3424 sayılı kanun kapsamında adı Devlet Hava Yolları Umum Müdürlüğü adını alarak Bayındırlık Bakanlığına bağlanmış daha

sonra da 21.07.1943 tarihinde 4467 sayılı Kanunla Ulaştırma Bakanlığına bağlanmıştır. 08.06.1984 tarih ve 233 sayılı Kamu İktisadi Teşebbüslerinin yeniden düzenlenmesine ilişkin KHK ile Devlet Hava Meydanları İşletmesi (DHMİ) Genel Müdürlüğüne dönüştürülmüş olup 08.11.1984 tarihli ve 18569 sayılı Resmî Gazetede ana statüsü belirlenmiştir. Kuruluş, 08.11.1984 tarihinde yayınlanan 233 sayılı KHK ile belirlenen Ana Statüsü çerçevesinde tüzel kişiliği olan, sorumluluğu sermayesi ile sınırlı ve faaliyetlerinde özerk bir KİT olarak, faaliyetlerine devam etmektedir (DHMİ, 2015, s. 13).

Devlet Hava Meydanları İşletmesi (DHMİ) Genel Müdürlüğü'nün faaliyet konuları incelendiğinde ise; sivil havacılık faaliyetlerinin kapsamında olan hava taşımacılığı, meydan yer hizmetlerinin yürütülmesi, havalimanlarının yönetilmesi, seyrüsefer sistem ve kolaylıklarının oluşturulması ve işletilmesi, hava trafik kontrol hizmetlerinin sağlanması, bu faaliyetler kapsamındaki diğer tesis ve alt yapı sistemlerinin oluşturulması ve işletilmesi, sivil havacılık sektöründeki ihtisas alanlarına yönelik uluslararası standartlara göre personel yetiştirmek amacıyla eğitim tesislerinin kurulması, işletiminde bulunan havalimanları ile işletme dönemlerinin sonundan itibaren yap-işlet-devret modeli çerçevesindeki özel sektöre yaptırılıp işletiminin verildiği terminallerin ve gerek görülen diğer tesislerin özel hukuk tüzel kişilerine kiralanması ve/veya işletme hakkının devredilmesi olduğu anlaşılmaktadır (DHMİ, 2015, s. 13).

DHMİ Genel Müdürlüğü aynı zamanda Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatı (ICAO-International Civil Aviation Organization)'nın üyesidir. ICAO 1944 yılında kurulmuş olup ana misyonu, uçuş emniyeti ve güvenliğini, uluslararası kurallar ve politikalar geliştirerek, uluslararası sivil havacılığın istikrarlı gelişimini küresel düzeyde sağlamaktır.

ICAO üyesi olan DHMİ Genel Müdürlüğü de, üstlenmiş olduğu görevlerini uluslararası sivil havacılık kural ve standartlarına göre yapmakla yükümlüdür. Ayrıca kuruluş, Uluslararası Havalimanları Konseyi (ACI-Airports Council International) ve Avrupa Hava Seyrüseferi Emniyeti Teşkilatı (EUROCONTROL) başta olmak üzere birçok sektörel uluslararası kuruluşun da üyesi durumundadır (DHMİ, 2014, ss. 20–25).

1.2.2.3 Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı

Türkiye’de sivil havacılık sektöründe faaliyet gösteren otoritelerin çatı kurumu Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı’dır. 27.05.1939 tarihine kadar ulaştırma ve haberleşme hizmetleri, bir bölümü İktisat Vekaleti (Ekonomi Bakanlığı), bir bölümü Nafia Vekaletine (Bayındırlık Bakanlığı) bağlı olarak yürütülmüş, bu tarihte yayınlanan 3613 sayılı kanunla kurulan Ulaştırma Bakanlığı bünyesine dahil edilmiştir.10.07.2018 tarihinde yürürlüğe giren 1 Numaralı Cumhurbaşkanlığı Kararnamesi kapsamında yapılan düzenleme ile Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı adını almış olup, ulaştırma, haberleşme, denizcilik, posta iş ve hizmetlerinin kurulması, kurdurulması, geliştirilmesi, işletilmesi ve işlettirilmesi hususlarında, ilgili devlet kurumları ile koordinasyon içinde, milli menfaatler doğrultusunda hedef, strateji ve politikaların belirlenmesi amacıyla çalışmalar yapılması ve söz konusu politika ve hedeflerin uygulanması konularında görevlendirilmiştir. Bakanlığa bağlı Havacılık ve Uzay Teknolojileri Genel Müdürlüğü de kurulmuş olup, uzay teknolojilerinin ve havacılık sanayinin kurulması, kurdurulması, geliştirilmesi, işletilmesi, işlettirilmesi ve uzayla ilişkili yeteneklerin kazanılması konularında, ilgili devlet kurumları ile koordinasyon içinde, milli menfaatler doğrultusunda havacılık ve uzay teknolojilerine yönelik politika, strateji ve hedeflerin belirlenmesi amacıyla çalışmalar yapılması ve söz konusu politika ve hedeflerin uygulanması konularında görevler üstlenmiştir (Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, 2019).

1.2.2.4 Türk Hava Kurumu

Türk Hava Kurumu (THK), Cumhuriyet'in ilanından yaklaşık 1.5 yıl sonra 16 Şubat 1925 tarihinde Türk Tayyare Cemiyeti adı altında kurulmuştur. Söz konusu cemiyetin misyonu; Türkiye'de havacılık sektörünü kurmak, sivil havacılığın sosyal, ekonomik ve siyasal önemini topluma anlatmak, sportif ve turistik havacılık faaliyetlerinin gelişmesini sağlamak, tüm bu faaliyetler için gerekli olan araç ve gereci temin etmek ve bu faaliyetlerde görev yapacak olan personeli yetiştirmektir. Bu kapsamda ilk olarak 3 Nisan 1926 tarihinde havacılık sektörünün ihtiyacı olan teknik personelin yetiştirilmesi amacıyla Tayyare Makinist Mektebi hizmete açılmıştır. Türk Hava Kurumu, 1929 yılında sportif havacılık

konusunda uluslararası en üst düzeyde bir organ olan Uluslararası Havacılık Federasyonu'na (FAI) üye olmuş ve o tarihten itibaren Türkiye'yi, hava sporları konusunda, yurt içinde ve yurt dışında temsil görevini yürütmektedir. 1947 yılında kurulan Uluslararası Hava Öğrenci Mübadelesi Teşkilatı'na ise 1953 yılında üye olmuştur. (Yalçın, 2015, s. 239).

Sivil havacılık sektöründe her geçen gün artan nitelikli yetişmiş personele olan ihtiyacı karşılamak için, Türkiye'nin havacılık ve uzay bilimleri alanındaki ilk ihtisas üniversitesi olan Türk Hava Kurumu Üniversitesi, 2011 yılında Türk Hava Kurumu tarafından kurulmuştur. Kurum tarafından verilen eğitimler ulusal ve uluslararası sivil havacılık otoritesi tarafından hazırlanan mevzuat ve yayınlara göre düzenlenmektedir. Türk Hava Kurumu ve Üniversitesi, Türkiye havacılık sektörünün sürdürülebilirliği ve sürekli gelişimini odağına alarak faaliyet göstermekte olup, ayrıca Türk Hava Kurumu, Türkiye'nin Havacılık Federasyonu yetkisini taşımaktadır (Türk Hava Kurumu, 2019).

1.2.2.5 Dış İşleri Bakanlığı ICAO Daimi Temsilciliği

Türkiye, Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü'nün 1947 yılında düzenlenen ilk genel kurulunda, üç yıllık süreyle Konseye üye seçilmiştir. Ancak 1977, 1980 ve 1983 yıllarındaki Türkiye'nin adaylıkları ise oyların bölünmesi nedeniyle tamamlanamamıştır. 1970'li yıllarda sivil havacılık sektöründe yaşanan çoğu siyasi kaynaklı ikili sorunların yanı sıra, sivil havacılık sektörünün küresel ölçekte değerinin artması, bu alanda Türkiye'de katedilen gelişmelerin ve ileriye dönük çalışmaların hızlanması sonucunda, kurucu üyesi olunan ICAO'nun çalışmalarını daha yakından takip etmek amacıyla 1978 yılında Ottawa Büyükelçiliği nezdinde ICAO süreçlerinden sorumlu bir büro oluşturulmuştur. Söz konusu büro 1990 yılında Daimi Temsilcilik düzeyine yükseltilmiştir. Türkiye, 4 Ekim 2016 tarihinde düzenlenen konsey üyeliği seçimlerinde, kurucu üyesi olduğu 191 üyeli Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü'nün (ICAO) Konsey Üyeliği'ne 66 yıllık bir aradan sonra yeniden seçilmiştir. 36 üyeden oluşan ICAO Konseyi, teşkilatın yönetim kurulu işlevini yürütmektedir. Konsey, hava hukukunun içeriğinin hazırlanması ve uygulanmasını gözetmekte, ayrıca küresel düzeyde sivil havacılık sektöründeki düzeni sağlamakta, teknik, ekonomik ve çevresel etkileri gözeterek havacılıkta uygulanacak standartları belirlemektedir (TC. Dış İşleri Bakanlığı, 2019b).

1.2.3 Uluslararası Düzenlemeler

Sivil havacılık sektörünün özellikle 1900'lü yıllardaki teknik gelişmeler ve küreselleşmenin de etkisiyle hızla bir gelişme evresine girmesi, sektörde bazı düzenlemelerin yapılması ihtiyacını doğurmuştur. Ayrıca havayollarının uluslararası ticarete ve ulaşımda yoğun olarak kullanılmaya başlanması, ülkelerin bu yolla yapılan ticareti ve ulaşımı düzenlemelerini, ülkelerin sivil havacılık sektöründeki ulusal egemenlik haklarını korumalarını ve ortaya koymalarını, tarafların hukuki hak ve sorumluluklarını belirlemelerini zorunlu kılmıştır. Bu amaçla sektörde yaşanan ve ilk defa karşılaşılan problemler doğrultusunda, ülkelerin çeşitli konferanslar adı altında bir araya gelmesiyle, hemen her konuda düzenlemeler yapılmaya başlanmıştır.

1.2.3.1 Paris Uluslararası Havacılık Sözleşmesi

Birinci Dünya Savaşı'nın sona ermesini resmileştiren birçok antlaşmanın hazırlandığı uluslararası Paris Barış Konferansı'nda, Fransa devleti tarafından hava seyrüseferinin uluslararası bir sözleşmeye tabi tutulması gerektiği teklifi sunulmuştur. Paris Uluslararası Havacılık Sözleşmesi'nin ortaya çıkması bu fikir ile başlamış ve fikrin kabul edilmesi sonucu teknik, hukuki ve askeri olmak üzere üç farklı komisyon oluşturulmuştur. Komisyonların çalışmaları sonucu hazırlanan sözleşme 13 Ekim 1919 tarihinde kabul edilmiştir. Hava hukuku alanının ilk çok taraflı anlaşması olarak kabul edilen 13.10.1919 tarihli Paris Uluslararası Havacılık Sözleşmesi ile, hava sahası ülkesi, hava araçlarının sınıflandırılması, uyruğu, uçuşa elverişlilik sertifikası gibi konularda yeni düzenlemeler uygulanmaya başlanmıştır (Gemici ve Yeşiller, 2018, ss. 132–134).

Paris Uluslararası Havacılık Sözleşmesi 43 maddeden oluşmakta olup, genel prensipler, hava araçlarının uyruğu, uçuşa elverişliliği, uçuş kuralları, yasaklara ilişkin maddeler, devlet hava araçları ve Uluslararası Hava Seyrüsefer Komisyonu (International Comision of Air Navigation- ICAN) gibi fasılalara ayrılmıştır. Paris Uluslararası Havacılık Sözleşmesi, hava sahasının hukuki statüsünün serbest mi, yoksa her devletin kendi egemenliğinde mi olacağı tartışmasını sonlandırmıştır. 11.07.1922 tarihinde 27 devlet tarafından imzalanarak yürürlüğe

giren bu sözleşme sivil havacılık alanında ilk uluslararası anlaşma niteliği taşımaktadır (Gemici ve Yeşiller, 2017, s. 143)

Paris Uluslararası Havacılık Sözleşmesi 1922, 1923 ve 1929 yıllarında değişikliğe uğramıştır. Sözleşmenin birinci maddesinde geçen “Her devlet ülkesi üzerindeki hava sahasında mutlak ve münhasır egemenliğe sahiptir” ifadesiyle hava sahasındaki mutlak ve münhasır egemenlik prensibi ortaya konulmuştur. Sözleşmenin 2. maddesi ile sözleşmeye taraf devletlerin bir birlerinin hava araçlarına, belirlenen şartlara uymak koşuluyla, sulh dönemlerinde ülkesi üzerinden geçiş serbestisi tanımayı taahhüt etmişlerdir. Bu sözleşme ile taraf devletler hava sahası üzerindeki egemenliklerine yönelik sözleşmeye taraf devletlere istisna tanıdıkları ve sadece geçiş serbestliği imkanı sağladıkları görülmektedir. Günümüzde de uluslararası hukukun genel kabul gören anlayışına göre, ülkelerin kara ve karasuları üzerindeki hava sahalarına ilişkin her türlü hakları, ilgili ülkelerin egemenlik hakkı olarak kabul edilmektedir (Gemici ve Yeşiller, 2018, ss. 132–134).

Paris Uluslararası Havacılık Sözleşmesi hava araçlarını sivil ve devlet olmak üzere ikiye ayırmış ve havacılığın gelişmesi için, sivil uçakların ulusal hava sahalarından zararsız geçiş yapmasına izin vermesini karara bağlamıştır. Akit devletlere ait uçakların yapmış olduğu uluslararası seferler anlaşma dışında tutulmuş ve ilgili seferlerin diplomatik izinler alınmak suretiyle gerçekleştirilmesine karar verilmiştir. Sözleşme kapsamında her devlet kendi ulusal hava sahasında ilan edilecek koridorları belirleme yetkisine sahip olacak ve savaş zamanında hava sahasını uçuşa kapatabilecektir. Teknik ve hukuki açıdan yeni düzenlemelerin ve güncellemelerin yapılması kaçınılmaz olması nedeniyle ve kazanılan her teknik donanımın devletler arasında farklı bir uyumsuzluk konusunu doğurması nedeniyle Paris Barış Konferansı’nda uluslararası bir örgüt kurulması kararı alınmıştır. Paris Uluslararası Havacılık Sözleşmesi’nin akit devletleri tarafından, sivil havacılığın teknik gelişmelere uyum sağlaması, gerekli hukuki ve teknik düzenlemelerin gerçekleştirilmesi amacıyla Uluslararası Hava Seyrüsefer Komisyonu (ICAN-International Commission for Air Navigation) komisyonunu oluşturulmuştur (Bilge, 1951, s. 197).

Paris Uluslararası Havacılık Sözleşmesi’ne 34 ülkenin imza atmasına rağmen, dönemin iki büyük devleti karşı çıkmıştır. Amerika Birleşik Devletleri senatosu uluslararası bir birliğe

karşı çıkarken, Rusya ise Paris Barış Konferansına katılmamıştır. 1922 yılında Almanya da anlaşmadan vazgeçmiştir. Türkiye, Paris Uluslararası Havacılık Sözleşmesi'ne, Lozan Barış Antlaşması'nın 100. maddesi ile katılmayı taahhüt etse de katılmamıştır. Daha sonra sözleşme, 1944 tarihli Şikago Sözleşmesinin yürürlüğe girmesi ile 1947 yılında yürürlükten kalkmıştır (Wensveen, 2018, s. 461).

1.2.3.2 Madrid Sözleşmesi

Paris Uluslararası Havacılık Sözleşmesi'nde kendisine diğer devletlerle eşit oy hakkı verilmemesini gerekçe göstererek sözleşmeye katılmayan İspanya, 19 Latin Amerika ülkesini ve Portekiz'i 25-30 Ekim 1926 tarihleri arasında gerçekleştirilen Ibero Amerikan Havacılık Kongresi'ne davet etmiş ve Madrid Sözleşmesi kabul edilmiştir. İspanya'nın Güney Amerika Devletleri ile bir araya gelerek imzaladığı Madrid Sözleşmesi, Paris Sözleşmesindeki eşitliğe aykırı hükümlere tepki olarak oluşturulmakla birlikte, ana hatlarıyla Paris Uluslararası Havacılık Sözleşmesi ile benzer hükümler içermektedir. Ekonomik olarak yakın ilişkiler içerisinde bulunan devletlerin hava ulaşımını düzenlemesine yönelik imzalanan bu sözleşme, 1928 yılında birçok Güney Amerika devletinin Havana Sözleşmesine girmeleri ve 1935 yılında da İspanya'nın Paris Uluslararası Havacılık Sözleşmesi'ne katılmasıyla önemini yitirmiştir. Şikago Sözleşmesi ile de tamamen yok sayılmış ve havacılık tarihinin tozlu raflarındaki yerini almıştır. Madrid Sözleşmesi, tüm devletleri kapsayan ve herkesin ihtiyaçlarına cevap arayan uluslararası bir anlaşmaya olan ihtiyacı pekiştirmiştir (Milde, 2008, s. 12).

1.2.3.3 Havana Sözleşmesi

02-20 Ocak 1928 tarihleri arasında Havana'da toplanan 6. Pan-Amerikan Konferansı sonrasında Amerika kıtasındaki 20 devlet tarafından imzalanan sözleşme, ticari havacılık sözleşmesi olarak da bilinmekte olup, sözleşmenin hiçbir eki bulunmayıp bölümlerden oluşmamaktadır. Havana Sözleşmesi, Amerika kıtasında bulunan devletlerin kendi aralarında oluşturdukları bir uluslararası akit olarak ortaya çıkmıştır. Sözleşmeye göre, devletler havada mutlak ve münhasır egemenliğini kabul etmekle birlikte, belli konularda Paris ve Madrid

Sözleşmelerine göre gösterdiği farklılık, ticari amaçla kullanılan uçaklara daha çok serbestlik tanınmasıdır (Bilge, 1951, s. 197).

Havana Sözleşmesi, üye devletlerin uyruğuna ait bütün sivil uçakların sözleşmeye dahil olan devletlerin ülke hava sahaalrı üzerinden ticari sefer yapma hakkı tanınması nedeniyle sivil havacılığın serbestleşmesine yönelik atılan ilk adım olarak kabul edilmektedir. Havana sözleşmesi ticari amaçla kullanılan uçaklara daha çok serbestlik tanımış, özel uçaklarla yapılan ticari havacılığın teknik, altyapı ve operasyonel sorunlarına çözüm bulmayı amaçlamıştır. 7 Aralık 1944 tarihli Şikago sözleşmesinin yürürlüğe girmesi ile birlikte hükmünü yitirmiş olmasına rağmen uluslararası sivil havacılığı açısından önemli bir adım olarak tarihteki yerini korumaktadır (Wensveen, 2018, s. 463).

1.2.3.4 Varşova Sözleşmesi

Sivil Havacılık sektöründeki görülen hızlı gelişmeler sebebiyle, bilhassa ulusal veya uluslararası alanda havayolu ile yapılan yolcu ve yük taşımalarından kaynaklı hukuki ilişkilerde uygulanacak kural ve kaidelerin önemi artmıştır. Bunun sebebi, havayolu taşımacılığı sözleşmelerine ait şartların, taşımanın yapıldığı ülkelerdeki farklı hukuk kurallarının varlığı nedeniyle yapılan farklı yorumlamaların yolcuların hak aramasında büyük güçlükler neden olmasıdır. Taşıma sözleşmesinin yapıldığı, taşımanın başladığı, taşımanın bittiği, duraklama ve yolcunun uyruğu olduğu ülkedeki mahkemelerin aynı olayda kendilerini yetkili görmesi ve farklı kanunları uygulamaları, birbirleriyle çelişkili ve mükerrer tazminatlara neden olmuştur. Bu sorunlar henüz yeni gelişmekte bulunan ve mali açıdan zayıf olan sivil havacılık sektörü işletmelerini olumsuz etkilemiştir. Tüm bu sorunlara çözüm üretmek amacıyla 4-12 Ekim 1929 tarihinde Varşova'da düzenlenen İkinci Uluslararası Havacılık Konferansı toplantısı sonrasında 30 ülke tarafından imzalanan Varşova Sözleşmesi 13.02.1933 tarihinde yürürlüğe girmiş olup mevcut durumda 108 devlet tarafından sözleşmeye katılım sağlanmıştır (Tarman, 2013, ss. 98–99).

Tam ismi Uluslararası Hava Taşımalarına İlişkin Bazı Kuralların Birleştirilmesi Hakkındaki Sözleşme olan Varşova sözleşmesinin, havayolu taşımacılığında yaşanması muhtemel kazalar sebebiyle firmaların maddi yükümlülüklerini düzenlemektedir. Bu sözleşme ile

taşıyıcı firmalar yolcuların ölüm ve yaralanmasından, yüklerin (bagaj, kargo ve posta) hasar ve kaybindan sorumlu tutulmuştur. Sözleşme kapsamında hava taşımacılığında kullanılan dokümanlara da standartlar getirilmiştir. Varşova sözleşmesinin ihtiyaçlara tam olarak cevap veremediği ve bu sebeple tadilinde yarar ve hatta zorunluluk olduğu fikri, akit devletler arasında kısa sürede ortaya çıkınca, ICAO ve IATA'nın hukuk komitelerinin çalışmaları sonrası 1952 yılında Varşova sözleşmesinin yerine geçecek bir sözleşme taslağı hazırlanmıştır. Ancak yapılan istişareler sonucunda yeni bir sözleşme yerine mevcut sözleşmenin tadil edilmesine karar verilmiştir (Wensveen, 2018, s. 464).

Varşova sözleşmesine, 1955-1975 döneminde hazırlanan birçok ek protokoller ile çeşitli değişiklikler getirilmiştir. Türkiye 01.03.1977 tarihinde çıkardığı kanunla, Varşova Sözleşmesi'ne ve 28.09.1955 tarihli Lahey ek Protokolüne katılmıştır (Demirkıran, 2007, s. 2).

Varşova Sözleşmesinin sivil havacılık hukukunda bu kadar çok önemli bir yeri olmasının en önemli nedenleri, taşıma belgeleri, eşya (yük) taşımada hukuki ilişkiler ve havayolu taşıyıcısının sorumluluğunun oldukça ayrıntılı biçimde düzenlenmiş olmasının yanı sıra sivil havacılık hukukuna yönelik uluslararası sözleşmeler arasında en çok kabul edilenlerden biri olmasıdır. Bu sebeptir ki Varşova Sözleşmesinde 1999 yılına gelinceye kadar birçok değişiklik yapılmış fakat sözleşme temel kaynak olma özelliğini yitirmemiştir. Varşova Sözleşmesinde belirlenen sorumluluklar ve sorumlulukların sınırlamaları, belgelerle ilgili hükümler ve diğer önemli maddeleri güncellemek, protokoller ve protokol değişikliklerinden kaynaklı karmaşıklığı azaltmak için IATA, ICAO ve Avrupa Birliği tarafından bir taslak geliştirilmiştir. Çalışmalar sonucunda son halini alan sözleşme 10-28 Mayıs 1999 tarihleri arasında Montreal'de düzenlenen Uluslararası Hava Hukuku Konferansına katılan devletler tarafından imzaya açılmıştır. Montreal Sözleşmesi adı verilen bu yeni sözleşme, uluslararası hava taşımacılığında Varşova Sözleşmesi'nin yerini almıştır (Kurtuluş, 2019, s. 12).

1.2.3.5 Şikago Sözleşmesi

Hava taşımacılığının teknik gelişimi üzerinde muazzam bir etkiye sahip olan İkinci Dünya Savaşı sonrasında kurulmak istenen geniş bir yolcu ve yük taşıma ağı, havacılık sektöründe

meydana gelen hızlı gelişmeler, politik ve teknik bir çok problemi çözebilecek yeni yasal düzenlemeler ve yeni tedbirlerin alınmasını zorunlu hale getirmiştir. Bu çerçevede, 07.12.1944 tarihinde Amerika Birleşik Devletleri'nin Şikago kentinde bir araya gelen 52 devletin temsilcileri, Sivil Havacılık Konferansı'nda dört anlaşma imzalamıştır. Bu anlaşmalar Uluslararası Sivil Havacılık Sözleşmesi, Uluslararası Sivil Havacılık Geçici Anlaşması, Uluslararası Hava Ulaşım Anlaşması ve Uluslararası Hava Servisleri Transit Anlaşması'dır. Şikago Sözleşmesi olarak adlandırılan, Uluslararası Sivil Havacılık Sözleşmesi, uluslararası sivil havacılık sektörünün esaslarını küresel düzeyde belirleyen ve uluslararası sivil havacılık hukukunun genel kurallarını belirleyen temel bir metin konumundadır. Bu sözleşme, ICAO (Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü)'nun kuruluşunu da kapsayan, hava araçlarının uyuğu, tescili, lisans ve sertifikaları, ulusal hava sahası üzerinde uçuş, havacılığa ilişkin uluslararası standartlar gibi birçok kuralı içermektedir (Bahar, 2018, s. 26).

152 ülkenin taraf olduğu ve Türkiye'nin de 05.6.1945 tarihli ve 4749 sayılı kanunla onayladığı 96 maddelik Şikago Sözleşmesi, 07.12.1944 tarihli orijinal versiyonundan sonra 1956, 1959, 1963, 1969, 1975,1980, 1997 ve 2000 yıllarında toplam 8 kere güncellenmiştir. Şikago Sözleşmesinin ilk 3 maddesi şunlardır (TBMM, 1945);

- 1-Egemenlik: “Her bir devletin kendi ülkesinin hava sahasında tam ve münhasıran egemenlik hakkı haizdir”.
- 2- Ülke: “Bir devletin ülkesinden kastedilen o devletin egemenliği, hükümranlığı, koruması ya da mandası altında bulunan toprak parçaları ve karasularıdır”. Uluslararası hava sahası ise açık denizler gibi hiçbir devletin egemenliği altında bulunmayan yerlerin üstündeki hava sahası serbest olup, bu alanda bütün devletlerin sivil ve devlet hava araçları serbestçe uçuş hakkına sahiptir.
- 3- Devlet Hava Aracı: İlgili maddede sivil ve devlet hava araçları arasındaki fark açıklanmıştır. Şikago sözleşmesi sadece sivil hava araçlarına uygulanabilmekte olup, devlet hava araçlarının tarifi “Askeri, gümrük ve polis hizmetlerinde kullanılan hava araçları” şeklinde hükme bağlanmıştır. Devlet tarafından yürütülen yangın söndürme, sahil güvenlik, posta taşıma, arama ve kurtarma, bilimsel araştırma faaliyetlerinde

kullanılan hava araçları da devlet hava araçları olarak kabul edilmektedir. Fakat devletlerin mülkiyetinde olmakla birlikte, onların nam ve hesabına çalışarak uluslararası ticari taşımacılık yapan hava araçları, devlet hava aracı olarak kabul edilmemektedir.

Sözleşmenin amacı, ön sözünde yer almata ve uluslararası sivil havacılığın güvenli ve düzenli bir şekilde gelişmesini desteklemek ve fırsat eşitliği, sağlıklı ve ekonomik temeller üzerinde uluslararası hava taşımacılığı hizmetini kurmak olduğu belirtilmektedir. Sözleşme ile her devlete, yalnızca kendi sınırları içinde kendi havayollarının havacılık trafiğini ayırma ve planlama hakkı verilmiştir (İnan, 2018, s. 169).

Sözleşme kapsamında, uluslararası uçuşlarda hava taşıtlarına gümrük düzenlemeleri ve ulusal trafik kurallarının uygulanması, devletlerin hastalığın hava yoluyla yayılmasını önlemek için etkili önlemler alması, her devlete gelen ve giden hava araçlarını makul arama hakkının verilmesi hususları belirlenmiştir. Hava seyrüseferini kolaylaştırmak için uçakların normal yakıt ve yağ tedarikleri yerel gümrük vergilerinden muaf tutulmuştur. Her devlet, havaalanı kontrolü, radyo hizmetleri, seyrüsefer tesisleri, sinyallerin kullanımı, haritaların yayınlanması ve benzeri konulardaki standart prosedürleri uygulanabilir bulunduğu ölçüde kabul etmiştir. Sözleşmede, uluslararası sefer yapan bir uçağın, kayıt ve uçuşa elverişlilik sertifikaları, mürettebat üyeleri için lisanslar, seyir defteri ve yolcu veya kargo manifestosu gibi belirli belgeleri taşıması gerektiği kararı benimsenmiştir. Sözleşmeyi imzalayan devletler, aşağıdaki konularla ilgili olarak uluslararası standartlarda ve düzenlemelerde en yüksek düzeyde standardı sağlamayı taahhüt etmiştir (Wensveen, 2018, ss. 465–466):

- Yer işaretleme dahil iletişim sistemleri ve hava seyrüsefer yardımcıları
- Havaalanları ve iniş alanlarının özellikleri
- Hava ve hava trafik kontrol uygulamaları kuralları. İşletme ve mekanik personelin ruhsatlandırılması
- Uçakların uçuşa elverişliliği
- Hava taşıtının kaydı ve kimliği
- Meteorolojik bilgilerin toplanması ve değişimi.
- Seyir defterleri

- Havacılık haritaları ve çizelgeler
- Gümrük ve göçmenlik prosedürleri
- Tehlikedeki hava araçları, kazaların araştırılması ve hava seyrüseferinin güvenliği, düzenliliği ve verimliliği ile ilgili diğer konular

1.2.3.6 Tokyo Sözleşmesi

1947 yılında yaşanan CORDOVA olayı Tokyo Sözleşmesi'nin kökenini oluşturmaktadır. Diego CORDOVA adlı yolcu, uçak açık deniz üzerindeyken aşırı alkollü bir haldeyken çıkan tartışma sonucunda, uçakta bulunan yolcu, pilot ve mürettebata saldırılarda bulunmuş, New York Federal Mahkemesine suç duyurusunda bulunulmuş ancak mahkemenin, uçakla ilgili bir hükmü olmaması nedeniyle dava yargılanamamıştır. Bu ve benzeri tüm gelişmeler üzerine Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü (ICAO) Konseyi'nin Hukuk Komitesinin 1950 yılındaki toplantısında, uçakların hukuksal statüsüne ilişkin bir gündem maddesi belirlenmiştir. Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü (ICAO) Hukuk Komitesi'nin, 1962 yılında Roma'da yapılan konferansta sunduğu sözleşme, 14.09.1963 tarihinde Japonya'nın başkenti Tokyo'da imzalanmış olmasına rağmen 1969 yılında yürürlüğe girebilmiştir (Sirmen ve Asar, 2008, s. 293).

Tokyo Sözleşmesinin amacı, uçak içinde düzenin sağlanması ve korunması, düzenin bozulması halinde sonuçlarının ve bozanların yaptırımının belirlenmesi, kaptan pilotun yetkilerinin ve suçlu kişinin hangi ülkede yargılanacağını belirlemesi, kısacası uçağın, yolcuların ve mürettebatın emniyetli ve güvenli bir şekilde yolculuğu tamamlamalarının sağlanmasıdır. Sözleşmeye göre, bir hava aracında yasa dışı bir eylem ya da suç işlendiğinde, suçlunun kontrol altına alınarak uçuşun güvenli bir şekilde tamamlanması için sözleşmeye taraf ülkelerin işbirliği yapması gerekmektedir. Tokyo Sözleşmesi hükümlerine uygun olarak yapılacak fiiler, kısıtlamalar, yaptırımlar ve engellemeler nedeniyle, hava aracının kaptan pilotu, mürettebatı, yolcusu, işleticisi veya sahibi, söz konusu yaptırım ve kısıtlamaların yapıldığı kişinin maruz kaldığı muamele nedeniyle hiçbir mahkemede sorumlu tutulamayacaktır (Çoban ve İpek, 2020, s. 97).

Bu sözleşme öncesinde uluslararası hukukta uçuş emniyeti ve güvenliği ile ilgili bir düzenleme olmaması nedeniyle, 26 maddelik Tokyo Sözleşmesi, sivil havacılığın güvenliğini tehlikeye düşüren fiillere karşı devletlerin birlik içinde yapacakları mücadelenin başlangıcı olarak kabul edilmektedir. Sözleşme Türkiye tarafından 17.04.1975 tarihinde kabul edilmiş olup, Türkiye'nin de dahil olduğu 185 ülke tarafından onaylanmıştır (Başdemir, 2020, s. 132).

1.2.3.7 Lahey Sözleşmesi

Tokyo Sözleşmesinin uçak kaçırma olayını bir suç olarak nitelememesi, özellikle 1960'lı yıllarda politik amaçlı terörist hareketler içerisinde uçak kaçırma eylemlerinin artış göstermesi, gittikçe artan bu uçak kaçırma olayları karşısında Tokyo Sözleşmesinin yetersiz kalması, uluslararası alanda yeni bir sözleşme yapılması ihtiyacını doğurmuştur. ICAO Hukuk Komisyonu, hava nakil vasıtalarının yasadışı olarak ele geçirilmesi konusu ile ilgili bir alt komisyon oluşturmuş ve bu alt komisyon Şubat 1969 tarihli toplantısında konuyla ilgili yeni bir uluslararası anlaşma taslağı hazırlamıştır. Söz konusu taslak 1-16 Aralık 1970 tarihlerinde yapılan konferansta "Lahey Hava Araçlarının Yasadışı Ele Geçirilmesinin Önlenmesi Sözleşmesi" adıyla son halini kazanmış ve tüm devletlerin imzasına açılmıştır (TBMM, 1972).

Lahey Sözleşmesi ile uçuş kavramının tanımlanması konusunda Tokyo Sözleşmesi'ne göre yeni bir açıklama getirilmiştir. Tokyo sözleşmesinde, kalkış öncesi uçak motorlarına güç verilmesinden inişin gerçekleşmesine kadar geçen kısım uçuş olarak kabul edilmişken Lahey Sözleşmesinin 3. Maddesine göre uçağın dış kapılarının kapanmasından, uçak indikten sonra uçağın kapılarından birinin açılması anına kadar uçağın uçuş halinde olduğu kabul edilmiş ve bu sayede uçuş kavramı daha geniş olarak tanımlanmıştır (Türk, 2017, s. 30).

Lahey Sözleşmenin asıl amacı, giderek artan uçak kaçırma olaylarının engelleyebilmek, bu eylemlerin uluslararası toplum nezdinde cezalandırılmasını sağlamak ve gerçek bir caydırıcılık etkisi oluşturmaktır. Bu sözleşme ile, suç sayılan eylemler kesin olarak tanımlanmış, hukuksal boşluklar ciddi anlamda doldurulmuş ve ülkeler tarafından bu eylemlerin şiddetli bir şekilde cezalandırılması zorunlu hale getirilmiştir. Uçak kaçırma ve

benzeri suçlar için dünya genelinde güvenli bir bölge kalmamıştır. Ancak sözleşmenin eksik yanları da bulunmaktadır, örneğin ülkelere bu eylemlere yönelik verilecek cezalandırmalarda serbestlik tanınması, şiddetli cezalandırmanın net bir şekilde açıklanmaması, hava korsanlarına bazı ülkeler tarafından sığınma hakkı tanınması nedeniyle siyasal amaçlarla işlenen uçak kaçırma eylemleriyle ilgili nihai bir çözüm getirilmemesi, uçaktaki görevlilerden birisi kaçırıldığında sözleşme hükümlerinin uygulanamaması, sadece uçuş durumundaki bir uçak içerisinde işlenen suçları kapsamına dahil etmesi, uçuş öncesinde veya uçuş tamamlandıktan sonra gerçekleştirilecek eylemlerin kapsam dışında bırakılması, havalimanı yani terminal binalarında yapılması gerekenlere veya yapılabileceklerle değinilmemesi (Dempsey, 2003, ss. 666–668).

1.2.3.8 Montreal Sözleşmesi (1971) ve Ek Protokolleri

Özellikle 1970’li yıllarda uçak kaçırma eylemlerinin şekil değiştirerek, uçaklara yönelik sabotaj eylemleri ve silahlı saldırılara dönüşmesi, ancak Tokyo ve Lahey Sözleşmelerinde bu ve benzeri eylemlere ilişkin hükümlerin yer almamış olması, bu eylemleri kapsamı içine alan başka bir sözleşmeye olan ihtiyacı doğurmuştur. Sivil havacılık güvenliğini doğrudan etkileyen ve önceki sözleşmelerde eksik kalan kısımların doldurulması ihtiyacı göz önüne alınarak, ICAO’nun önderliğinde 8-23 Eylül 1971 tarihleri arasında Montreal’de Uluslararası Hava Hukuku Konferansı düzenlenmiş ve ardından 23 Eylül 1971 tarihinde “Sivil Havacılığın Güvenliğine Karşı Yasadışı Eylemlerin Önlenmesine İlişkin Montreal Sözleşmesi” kabul edilmiştir. Türkiye, Montreal’de düzenlenen sözleşmeyi 22.06.1975 tarihinde Bakanlar Kurulu kararıyla kabul etmiştir (Tekel, 2011, s. 1357)

Montreal sözleşmesi ile Lahey Sözleşmesi’nde suç olarak tasnif edilen fiillere yenileri eklenmiştir. Sözleşmenin 1. maddesi suç unsurlarını aşağıdaki şekilde tanımlamıştır (TBMM, 1975);

- *“Uçuş esnasındaki bir uçakta bulunan şahsa karşı uçağın emniyetini tehlikeye düşürmesi muhtemel bir şiddet hareketinde bulunursa,*
- *Servisteki bir uçağı tahrip eder veya böyle bir uçağı uçamayacak hale getirecek şekilde veya uçuş halinde emniyetini tehlikeye düşürmesi muhtemel hasara uğratırsa,*

- *Servisteki bir uçağa, bu uçağı tahrip etmesi muhtemel olan veya onu uçamayacak hale getirecek veya uçuş halinde emniyetini tehlikeye düşürmesi muhtemel olacak şekilde hasara uğratabilecek bir cihaz veya maddeyi, herhangi bir şekilde koyar veya koydurtursa,*
- *Hava seyrişefe kolaylıklarını tahrip eder veya hasara uğratur veya bunların işletilmesine müdahale ederse ve bu fiillerden biri uçuş halindeki uçağın emniyetini tehlikeye düşürebilecek mahiyette ise,*
- *Yanlış olduğunu bildiğı bilgiler vermek suretiyle uçuş halindeki bir uçağın emniyetini tehlikeye düşürürse,*
- *Yukarıda belirtilen suçlardan herhangi birini işlemeye teşebbüs ederse,*
- *Bu suçlardan herhangi birini işleyen veya işlemeye teşebbüs eden şahsın suç ortağı ise, suç işlemiş olur.”*

Montreal Sözleşmesi, özellikle askeri, gümrük ve polis hizmetlerinde kullanılan uçakları sözleşme kapsam dışında bırakmıştır. Sözleşmede belirtilen suçların, uçağın inişten önce ve inişten sonra servis halindeyken işlenmesi halinde, bu eylemlerin aynen uçuş halindeki uçağa karşı işlenmiş gibi sayılacağı kabul edilmiş ve böylece uçuş öncesinde ve sonrasında verilen yer hizmetlerinin ve özel güvenlik hizmetlerinin, kanun dışı eylemleri önleyebilmede önemli bir etken olduğu gerçeğine ilk defa işaret edilmiştir. Ayrıca sözleşmenin 4. maddesine göre söz konusu hükümlerin uygulanması için uçağın tescil edildiğı devletten, başka bir devletin ülkesinde bu suçların işlenmiş olması veya uçağın fiili veya programlanmış iniş veya kalkış noktasının uçağın tescil edildiğı devletin dışında bulunması gerekmektedir. Uçağın tescil edildiğı ülke üzerinde söz konusu eylemlerin işlenmesi veya sabotaj hareketlerine girişilmesi durumunda sözleşme kapsamı dışında kalmaktadır (TBMM, 1975).

1970 ve 1980’li yıllarda sivil havacılık alanında terör faaliyetlerinin sadece uçak kaçırma veya uçağa yönelik sabotaj eylemleri ile sınırlı olmadığı görüldü ve aynı zamanda havalimanı binalarına, özel yolcu salonlarına ve kontuarlara yönelik terör saldırılarının yaşanması üzerine, 1971 Montreal Sözleşmesine ek olarak, 24.02.1988 tarihli “Uluslararası Sivil Havacılığa Hizmet Veren Havaalanlarında İşlenen Yasadışı Dışı Eylemlerin Bastırılmasına İlişkin Protokol” kabul edilmiştir. Aynı zamanda “havalimanı protokolü”

olarak adlandırılan protkolün 2. Maddesinde ile herhangi bir şahsın, havalimanında hizmet veren personelin, havalimanındaki tesis ve altyapı hizmetlerinin, havalimanında bulunan uçakların ve havalimanındaki diğer hizmetlerin güvenliğini tehlikeye düşürmesi suç kapsamına dahil edilmiştir. Söz konusu protokol sivil havacılık güvenliği kavramının içerisine, uçuş ve uçak güvenliği başlıklarının yanı sıra havaalanı güvenliği başlığının da dahil edilmesini sağlamıştır (Türk, 2017, s. 31).

Montreal Sözleşmesi için farklı tarihlerde tadil protokolleri hazırlanmış olup bunlar; 06.10.1989 tarihli 56. Maddeyi tadil eden tadil Protokolü ve 26.10.1990 tarihli 50(a) Maddesini tadil eden tadil Protokolü'dür (SHGM, 2020b).

Alınan tüm önlemlere rağmen sivil havacılık sektörüne yönelik terör saldırılarının önüne geçilememiş ve özellikle patlayıcı malzemeler kullanılarak düzenlenen sabotajlar yaşanmıştır. 1985 tarihli Air India, 1988 tarihli Pan Am (Pan American World Airways) ve 1989 tarihli UTA (Union de Transports Aériens) uçuşlarında yaşanan terör eylemlerinde toplam 770 insanın hayatını kaybetmesi, 01.03.1991 tarihli "Plastik Patlayıcıların Teşhisi Amacıyla İşaretlenmesine İlişkin Montreal Sözleşmesi"nin ICAO tarafından hazırlanmasına hız kazandırmıştır. Bu terör saldırılarının ortak özelliği patlayıcı malzemelerle yapılmış olmalarıdır. Patlayıcı malzemelerin tespit edilmesini amaçlayan ve 15 maddeden oluşan 1991 tarihli Montreal Sözleşmesi ile; patlayıcı tespit teknolojisine izin verilmesi, imalat aşamasındaki patlayıcıların içlerine işaretleme ajanı yerleştirilmesi, plastik patlayıcılar ile ilgili teknik bir komisyon oluşturulması, işaretlememiş patlayıcı maddelerin imalatına engel olunması, tüm devletlerin işaretlememiş patlayıcı maddelerin kendi ülkelerinde hareketini engellemeleri ve sözleşmenin hükümlerini kendi ulusal yasalarına ve ilgili Ulusal Sivil Havacılık Güvenlik Programlarına dahil etmeleri zorunlu hale getirilmiştir (Şahan, 2010, s. 62).

1.2.3.9 Montreal Sözleşmesi (1999)

Özellikle taşıyıcının sorumluluğuna ilişkin düzenlemeleri belirleyen Varşova ve Lahey Sözleşmelerinin uygulamalarındaki karmaşıklık ve özellikle taşıyıcının sorumluluğunu düzenleyen hükümlerinin yeni ihtiyaçlara cevap verememesi nedeniyle, 28.05.1999 tarihli

Havayoluyla Yapılan Uluslararası Taşımalar İçin Bazı Kuralların Birleştirilmesi Hakkında Sözleşme'nin (Montreal Sözleşmesi) hazırlanması ihtiyacını doğurmuştur. 103 ülkenin taraf olduğu Montreal Sözleşmesi, Varşova ve Lahey Sözleşmelerinin yerini almıştır. Ancak 1999 Montreal Sözleşmesi'ni onaylamamış devletlerin ülkelerine yapılan taşımalar için Varşova ve Lahey Sözleşmeleri geçerli olmaya devam edecektir. Türkiye, Montreal Sözleşmesi'ni 28.5.1999 tarihinde imzalamış ve sözleşme 26.3.2011 tarihinde yürürlüğe girmiştir (Uzun, 2020, ss. 1-3).

Montreal Sözleşmesinde; birinci bölümde genel koşullara, ikinci bölümde yolcu, bagaj, kargo ve posta taşınmasına ilişkin mevzuat/dokümantasyon ve tarafların görevlerine, üçüncü bölümde havayolu firmasının sorumluluğu ve hasar için tazminatın kapsamına, dördüncü bölümde birleşik taşımaya, beşinci bölümde anlaşmalı havayolu firmasından farklı biri tarafından gerçekleştirilen hava yoluyla taşımaya, altıncı bölümde zorunlu uygulamalara, sigorta ve olağanüstü koşullarda gerçekleştirilen taşıma ile ilgili diğer koşullara ve yedinci bölümde de nihai şartlara ait hükümlere yer verilmiştir. 28.05.1999 tarihli Montreal Sözleşmesi ile yapılan bu kapsamlı birleştirme ve güncellemeler sayesinde, uluslararası sivil havacılık düzenlemelerine ilişkin ihtiyaçları karşılama noktasında yeterli seviyelere ulaşıldığı düşünülmektedir (TBMM, 2010).

BÖLÜM II: SİVİL HAVACILIK SEKTÖRÜNDE DEVLETİN DÜZENLEYİCİ ROLÜ

Teknolojideki gelişmelerin öncelikli olarak uygulandığı havacılık sektörü, baş döndürücü bir hızla gelişmekte, ülke içi ve ülkeler arası hatta kıtalararası bütünleşmeye öncülük etmektedir. Dünya’da yaşanan ekonomik krizler, çeşitli coğrafyalarda devam eden savaşlar ve terör olayları gibi sebeplerle zaman zaman yaşanan durgunluklara rağmen, dünya ticaret hacmindeki ve özellikle turizm sektöründeki büyüme, küreselleşmenin getirdiği ulaşım talebi, ayrıca uzun ve kıtalararası mesafelerde insanların daha hızlı ve daha konforlu yolculuğu tercih etmeleri gibi sebepler, tüm dünyada havayolu taşımacılığının diğer ulaşım alternatiflerine göre daha hızlı gelişmesine imkan sağlamaktadır. Sivil havacılık sektöründe yaşanan bu hızlı gelişim, sektörün ilk gelişim dönemlerinden itibaren, ulusal ve uluslararası düzenlemelere ihtiyacı arttırmış ve ülkelerin bu düzenlemelerde aktif rol oynamasını vazgeçilmez kılmıştır. Türkiye’de 14 Ekim 1983 tarihinde yürürlüğe giren 2920 sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu, sivil havacılığı düzenleyen en temel kanun olarak kabul edilmektedir. Sivil Havacılık Kanunu’nun yürürlüğe girmesiyle, sivil havacılık sektörü yeni bir döneme girmiş, sektörün rekabete açılması ve özel sektörün payının artırılması hedeflenmiş, devletin rolü ise sadece düzenleyici ve denetleyici olarak sınırlandırılmıştır. Çalışmanın bu bölümünde, ilk olarak havayolu taşımacılığının kavramsal çerçevesi açıklanacak, ardından havayolu taşımacılığındaki düzenlemelerin amaçları ifade edilmeye çalışılacaktır. Sektördeki rekabeti, yolculara sunulan ürün özelliklerini, firmaların yönetim süreçlerini, pazarın yapısını ve sivil havacılık otoritelerinin etkinliğini yakından ilgilendiren ve önemli ölçüde etkileyen, sivil havacılık sektöründeki ekonomik düzenlemelerin unsurlarını oluşturan; pazara erişim, pazara giriş, havaalanı slotları (sıra/zaman tahsisleri), kapasite ve fiyat tarifelerine yönelik açıklamalar yapılacaktır.

2.1. Havayolu Taşımacılığı

Hava yolu taşımacılığı belirli ihtiyaçlar karşısında fayda sağlamak üzere kişilerin ve eşyaların yer değiştirmesini bir hava aracı vasıtasıyla sağlayan hizmetler bütünü olarak tanımlanabilir. Ticari amaçlarla yapılan uçuşların yanı sıra kişisel amaçlar doğrultusunda

gerçekleştirilen uçuşlar da bu tanım kapsamına girmektedir. Yapılış amacı her ne olursa olsun insan, yük ya da postanın bir hava aracı ile bir noktadan başka bir noktaya ulaştırılması hava taşımacılığıdır (SHGM, 2015b, s. 3).

Havayolu taşımacılığına yönelik düzenlemeler, ülkelerin egemenlik hakları çerçevesinde belirlenmekte ve uygulamaktadır. Ancak söz konusu düzenlemeler, ülkelerin kendi hükümlerinde yer alan ülkenin hava sahasında gerçekleşen ulusal ya da uluslararası tüm sivil havacılık faaliyetlerini kapsamaktadır. Örneğin Türkiye hava sahasını kullanmak isteyen yabancı havayolu şirketleri de Türkiye'nin belirlemiş olduğu ulusal düzenlemelere tabii olmaktadır. Benzer şekilde Türkiye'de herhangi bir noktaya tarifeli veya charter sefer düzenlemek isteyen yabancı havayolu şirketi Türkiye'nin belirlemiş olduğu düzenlemelerin gereklerini sağlamakla mükelleftir. Sivil Havacılık sektöründe yapılan düzenlemelerle, devlet (ICAO, 2004, ss. 1.1-1);

- Hava taşımacılığı faaliyetlerinin emniyet ve güven içerisinde gerçekleştirilerek kamu sağlığının gözetilmesini,
- Yolcu haklarının korunmasını,
- Uluslararası ekonomik ve ticari faaliyetlerinin bir sonucu olan insan ve yük taşımacılığı hizmetlerinin sağlanmasını,
- Posta taşımacılığı ihtiyacının karşılanmasını,
- Sivil havacılık sektöründe sürdürülebilirliğin sağlanmasını,
- Ulusal savunma ihtiyaçlarının karşılanmasını,
- Doğal afetlerde ortaya çıkan taşımacılık ve ulaşım ihtiyacının karşılanmasını,
- Sosyal refahın ve gelişmişlik düzeyinin artırılmasını,
- Ulusal menfaatlerin korunmasını,
- Geri kalmış bölgelerin ekonomik ve sosyo-kültürel açıdan desteklenmesini,
- Belirli hizmet sektörlerinin (turizm vb.) desteklenmesini,
- Döviz girdisi sağlanmasını,
- Sosyal devlet gereklerinin karşılanmasını hedeflemektedir.

Sivil havacılık sektörü uluslararası özelliklere sahip olmasından dolayı herhangi bir ülkedeki güvenlik ve emniyet problemi başka ülkelerde yaşayan vatandaşların güvenliğini kolaylıkla

olumsuz etkileyebilmektedir. Bu sebeple sivil havacılık sektörü, küresel ölçekte en katı sektörel düzenlemelerin bulunduğu sektörlerden biridir. Havayolu şirketleri, bu sektörel düzenlemelerden dünyadaki her ülkede aynı oranda ve şiddette etkilenmektedirler. Ancak söz konusu sektörel düzenlemeler havayolu pazarlarını değişik şekillerde etkileyebilmekte, rekabete ilişkin koşulların oluşmasında farklılık gösterebilmekte ve bu doğrultuda ekonomik düzenlemelerin sektördeki şirketlere yansımaları da farklılaşabilmektedir. Sektörel düzenlemelerin havayolu şirketlerinin faaliyetlerine etkilerinin önemli görülmesinin sebebi de bu farklılaşmalardır. Ulusal düzenlemelerin, uluslararası havayolu taşımacılığını ve yabancı havayolu işletmelerini kapsamakla birlikte, uluslararası sivil havacılık sektöründe yazılı olmayan ancak yaygın ve etkili olan “karşılıklılık” ilkesi bulunmaktadır. Dış ticaret faaliyetlerindeki gümrük düzenlemelerinde olduğu gibi sivil havacılık sektöründeki düzenlemelerde de mütekabiliyet gözetilmektedir. Ülkeler ulusal düzenlemelerini belirlerken, imzalanan veya imzalanacak olan çok taraflı veya ikili hava taşımacılığı sözleşmelerini de dikkate almaları gerekmektedir (ICAO, 2004, ss. 1.1-2,1.1-3).

Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü’ne (International Civil Aviation Organization-ICAO) göre, sivil havacılık kapsamında ekonomik düzenlemelerin çerçevesini belirlerken kullanılması gereken en önemli unsurlar; pazara erişim hakları (rota, operasyonel ve trafik), kapasite, taşıyıcının tarifeleri, taşıyıcının sahipliği, hava kargo ve posta, tarifesiz hava taşımacılığı, hava yolu ticari faaliyetleri, havayolu işbirlikleri (havayolu ortaklıkları, kod paylaşımı, franchising), havayolu yolcuları, havaalanı ile ilgili konulardır. Ancak sivil havacılık sektöründeki düzenlemelere ilişkin çerçevenin belirlenmesi sürecinde, sektörün üçlü sacayağı olan pazar yapısı, havayolu şirketleri ve yolcuların durumu dikkate alınarak çalışmada; pazara erişim, pazara giriş, havaalanı slotları (sıra/zaman tahsisleri), kapasite ve fiyat tarifeleri konularına öncelik verilmiştir. Düzenlemelere konu olan bu unsurlar, rekabeti, yolculara sunulan ürün özelliklerini, firmaların yönetim süreçlerini, pazarın yapısını ve sivil havacılık otoritelerinin etkinliğini yakından ilgilendirmekte ve önemli ölçüde etkilemektedir (ICAO, 2004, ss. 4.0–1).

2.2. Pazara Erişim

Uluslararası havayolu taşımacılığı pazarları hiyerarşik olarak dört ana kategoriye ayrılmaktadır; iki şehir arasındaki havayolu pazarı (örneğin İstanbul-Ankara), iki ülkeyi birbirine bağlayan tüm şehirleri kapsayan ülke pazarı (örneğin Türkiye-İngiltere), iki bölgeyi bir birine bağlayan ve tüm rotaları içeren pazar (Ortadoğu-Avrupa) ve dünyadaki tüm havayolu endüstrisinin hizmet verdiği tüm noktaları içeren küresel pazar. Tarifeli bir seferde, çok sayıda şehir çifti pazarını kapsayan bir trafiğin taşınması muhtemeldir. Ancak tipik bir tarifersiz yani charter bir sefer, genelde tek bir şehir çifti pazarına hizmet etmektedir (Gerede, 2011a, ss. 36–37).

Pazara erişim, havayolu taşımacılığı hizmetinin iki şehir ya da iki havaalanı arasında yapılmasını sağlayan, pazara girişe imkan sağlayan ya da imkan tanımayan düzenlemeleri kapsamaktadır. Pazara erişim gerçekleşmeden havayolu pazarı da oluşmamaktadır. Ülkeler arasında havayolu taşımacılığı hizmetinin sağlanabilmesi için ikili veya çok taraflı havayolu taşımacılığı anlaşmaları yapılması gerekmektedir. Bu anlaşmalar sayesinde, havayolu taşımacılığı hizmetinin anlaşmayı imzalayan taraf ülkelerin pazarlarına erişmesi mümkün hale gelmektedir. Bu nedenle ikili ve çok taraflı havayolu taşımacılığı anlaşmaları, pazara erişim düzenlemelerinin özünü oluşturmaktadır. Eğer iki ülke arasında ikili veya çok taraflı havayolu taşımacılığı anlaşması yoksa bu iki ülkenin havayolu şirketlerinin sözü edilen ülkelerdeki noktalara (şehirlere) tarifeli sefer düzenlemesi mümkün değildir. Pazara erişim, aynı zamanda bir ülkenin hangi şehir ya da havaalanlarından diğer ülkenin hangi şehir ya da havaalanlarına sefer düzenlenebileceğini göstermektedir. Söz konusu erişim noktaları (şehir veya havalimanı) ikili veya çok taraflı havayolu taşımacılığı anlaşmalarının eklerinde, sivil havacılık otoritelerinin kullanmış olduğu terminoloji ile hat cetvelinde yer almaktadır. İkili veya çok taraflı havayolu taşımacılığı anlaşmalarının bizzat kendisini değiştirmek uzun zaman alabildiği için, taraflar ihtiyaç doğduğunda bir mutabakat zaptı (Memorandum of Understanding) imzalayarak pazara erişim noktalarını (şehir veya havalimanı) değiştirebilmektedirler (Doganis, 2013, s. 33).

2.2.1. İkili Havayolu Taşımacılığı Anlaşmaları

İkili havayolu taşımacılığı anlaşmalarının (hava ulaştırma anlaşmaları) tarihi, çok taraflı olarak 1919 yılında imzalanan Paris Konvansiyonu'na dayandırılmaktadır. Paris Konvansiyonu sayesinde taraf devletler, sahip oldukları kıta sahanlığı üzerinde yer alan hava sahalarına ilişkin ulusal egemenlik hakkı kazanmışlar ayrıca Paris Konvansiyonu devletlerin hava sahalarını doğal bir kaynak olarak kullanabilmelerine imkan sağlamıştır. Bu kapsamda söz konusu hava sahalarının diğer ülkelerce ekonomik fayda getirecek şekilde kullanabilmesi, hava sahasına sahip ülkenin iznine bağlı hale gelmiştir. Doğal bir kaynağa dönüşen hava sahalarının kullanımını ve kullandırılması, devletlerin uluslararası havayolu pazarlarındaki düzenleyici rollerinin de önünü açmıştır. Bu durum ülkelerin herhangi bir ülkenin hava sahasını kullanması ve uluslararası pazarlarda havayolu taşımacılığı faaliyetinde bulunabilmeleri için ülkelerin iki veya çok taraflı havayolu taşımacılığı anlaşması imzalamalarının gerekliliğini doğurmuştur. Bu gelişmelerin ardından 52 ülke aşağıda özetlenen konularla ilgili olarak, çok taraflı bir anlaşma imzalayabilmek adına 1944 yılında Şikago'da toplanmışlardır (Doganis, 2005, ss. 28–29).

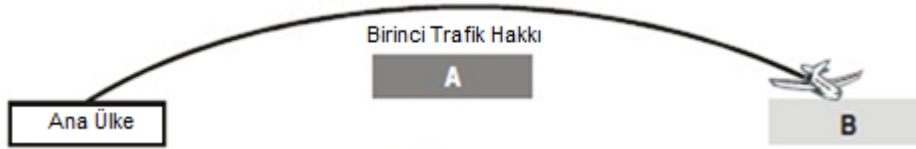
- Mütakabiliyet esasına dayalı olmak kaydıyla, küresel havayolu pazarlarına erişim düzenlemelerinin (trafik haklarının) belirlenmesi.
- Yolcu ve kargo taşıma ücret tarifesinin belirlenmesi.
- Slot sayısı/frekans (uçuş tarifesi) ve kapasitelerin (yolcu ve yük) belirlenmesi.

ABD önderliğinde bir araya gelen devletler, havayolu taşımacılığı sektörünün temel özelliklerini belirleyen en önemli unsurlardan olan bu konular için anlaşma zemini aramışlardır. Çünkü bu konular havayolu şirketlerinin herhangi bir havayolu pazarına erişimlerini, girişlerini, pazardaki fiyatlama özgürlüklerini ve üretimlerini düzenlemektedir. Ayrıca bu düzenlemeler, sektördeki rekabet koşullarını, havayolu işletmelerinin yönetimini ve dinamiklerini doğrudan etkileyen özelliklere sahiptirler. Şikago görüşmelerinde iki farklı eğilim öne çıkmış olup, bunlardan ilki; ABD'nin kapasiteler ve yolcu/yük taşıma ücretlerine yönelik sınırlama olmamasını ve pazara erişim engellerinin tamamen kaldırılmasını savunmasıdır. ABD'nin hedefi serbest rekabetten faydalanarak tüm dünyada büyüme, İsveç ve Hollanda gibi az nüfuslu, coğrafi olarak büyük olmayan ve bu sebeple iç hat

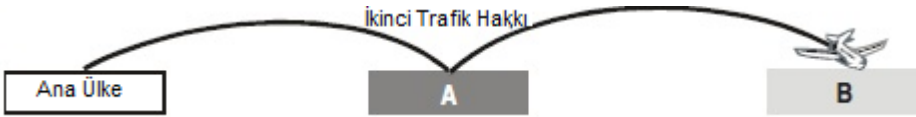
havayolu pazarı dar olan ülkeler ABD'ye destek vermişlerdir. Bu görüşü savunanlardaki temel mantık, serbest piyasa kuralları içinde başka ülkelere doğacak olan talepten kısıtlama olmaksızın faydalanabilmek, serbest piyasa kuralları neticesinde başka ülkelerin yolcu ve yük taşıma talebini kendi havayolu şirketleri ile taşıyabilmektir. Fakat Avrupa ülkeleri bu görüşe şiddetle karşı çıkmışlar ve tam aksine serbestlik karşıtı sıkı düzenlemelerin belirlenmesini talep etmişlerdir. Farklı talepler nedeniyle mutabakata varılamamış ve havayolu taşımacılığını düzenleyen üç önemli konuda çok taraflı bir anlaşma sağlanamamıştır. Şikago Sözleşmesi'nde, daha çok havayolu taşımacılığı sektörünün emniyetli bir biçimde büyüebilmesi için teknik konular üzerinde durulmuş, buna karşın ekonomik düzenlemelere yer verilmemiştir (Doganis, 2013, ss. 31–34).

Şikago Sözleşmesinde, havayolu trafiği serbestlikler (trafik hakları) adı altında beş kategoriye ayrılmıştır. Bu ayrım literatürde “Beş Serbestlik” olarak tanınmaktadır. Bu beş serbestlik haricinde tanımlanan dört ilave serbestlik daha bulunmaktadır (Gonenc ve Nicoletti, 2000, s. 10).

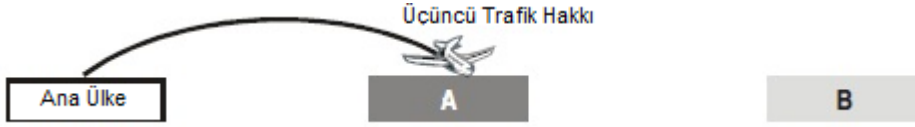
- **Birinci serbestlik;** iniş yapmamak şartıyla bir ülkenin hava sahasını kullanabilmektir. Üst geçiş hakkı olarak da bilinmektedir.



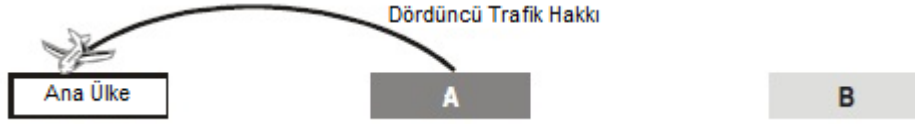
- **İkinci serbestlik;** bir ülkeye sadece yakıt ikmali, onarım gibi zorunlu şartlarda iniş yapabilmeyi öngören, ancak yolcu/yük almak veya indirmeye imkan tanımayan serbestliktir.



- **Üçüncü serbestlik;** bir havayolu firmasının kendi ülkesinden aldığı yolcu ve yükleri diğer bir ülkeye taşıması hakkıdır.



- **Dördüncü serbestlik;** bir havayolu firmasının kendi ülkesi dışındaki yabancı bir ülkeden alacağı yolcu ve yükü kendi ülkesine taşıyabilmesidir.



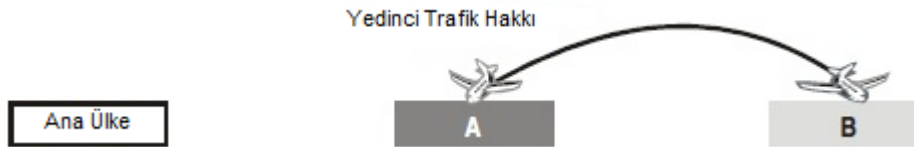
- **Beşinci serbestlik;** bir ülkenin (ana ülke) havayolu firmasının, o ülkenin varış veya kalkış hattı üzerinde, yabancı bir ülkeden aldığı yolcu ve yükü, diğer bir yabancı ülkeye taşıyabilmesi hakkıdır.



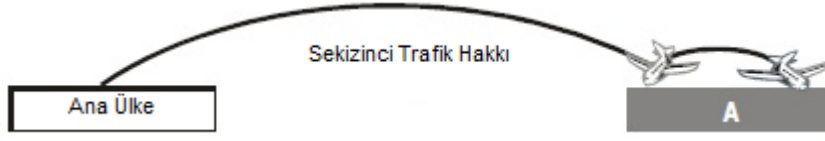
- **Altıncı Serbestlik;** bir ülkenin (ana ülke) havayolu firmasının, o ülkeye bağlı iki hat üzerindeki yabancı bir ülkeden aldığı yolcu ve yükü, diğer bir yabancı ülkeye taşıyabilmesi hakkıdır.



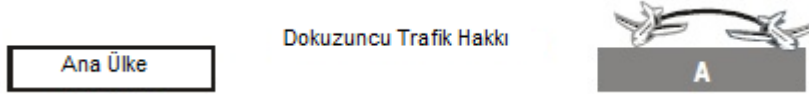
- **Yedinci Serbestlik;** bir ülkenin (ana ülke) havayolu firmasının, yabancı bir ülkeden aldığı yolcu ve yükü, diğer bir yabancı ülkeye, kendi ülkesine uğramaksızın taşıyabilmesi hakkıdır.



- **Sekizinci Serbestlik,** kabotaj hakkının devri anlamına gelmektedir. Bir ülkenin (ana ülke) havayolu firmasının, o ülkenin varış veya kalkış hattı üzerinde, yabancı bir ülkeden aldığı yolcu ve yükü yine aynı yabancı ülke içerisinde taşıyabilmesi hakkıdır.



- **Tam İç Hat Serbestliği;** kabotaj hakkının tam devri anlamına gelmektedir. Bir ülkenin (ana ülke) havayolu firmasının, yabancı bir ülkenin içi hatlarında taşımacılık yapabilmesi hakkıdır.



Ülkeler genel olarak (bazı istisnalar hariç) ilk iki serbestliği çok taraflı anlaşmalar çerçevesinde kolaylıkla sağlamaktadırlar. Bunun yanı sıra tüm ülkeler, havayolu firmalarının kendi ülkelerinden veya kendi ülkelerine taşımacılık yapabilmelerinin (üçüncü ve dördüncü serbestlikler) kendi ülke hakları olduğunu savunmaktadırlar. Ancak beşinci serbestlik konusunda farklı düşünceler bulunmaktadır. Ülkeler kendi ülkelerinden diğer ülkelere yapılacak yolcu ve yük taşımacılığının üçüncü bir ülke havayolları ile yapılmasını bir yerde engellemek istemektedirler. Örneğin, Fransa devleti Türk Hava Yollarının Paris üzerinden New York'a gidişine izin verirken, direkt olarak Paris – New York arasında taşımacılık yapmasına müsaade etmemektedir. Yedinci, sekizinci ve dokuzuncu serbestlikler, aslında alışılmışın dışında bir trafiği (trafik hakkını) tanımlamakta olup, beşinci serbestliğin geliştirilmiş halleridir ve genelde ikili anlaşmaların konusu olmamaktadırlar (Borenstein ve Rose, 2014, s. 100).

Şikago görüşmelerinde yukarıda belirtilen üç önemli düzenlemede anlaşmaya varılamaması, devletlerin söz konusu hususları ikili görüşmeler çerçevesinde değerlendirmeleri gereğini doğurmuştur. Devletler arasında havayoluyla yolcu ve yük taşımacılığının sağlanması amacıyla bir çeşit serbest ticaret anlaşması imzalanması ihtiyacı doğmuştur. İki ülke arasında havayolu taşımacılığını düzenleyen ve bahsi geçen ekonomik düzenlemeleri de kapsayan anlaşmalara *İkili Havayolu Taşımacılığı Anlaşmaları* (Bilateral Air Services Agreements) adı verilmektedir. Bu anlaşmalarda “karşılıklılık-mütekabiliyet” ilkesi dikkate alınarak serbestlikler, tavizler ve haklar genellikle eşit bir biçimde paylaştırılmaktadır (O'Connor, 2001, ss. 46–49).

İkili Havayolu Taşımacılığı Anlaşmaları havayolu şirketleri tarafından değil, ülke otoriteleri tarafından olup havayolu şirketlerinin talebi üzerine anlaşmaya ilişkin görüşme süreci başlayabilmektedir. Havayolu şirketleri söz konusu havayolu pazarına yönelik yaptıkları araştırmalar neticesinde, yeni pazara erişim hakkı veya giriş imkanı istediğinde, ülkesinde bulunan sivil havacılık otoritesine başvurarak söz konusu pazarın muhatabı olan diğer ülkeyle İkili Havayolu Taşımacılığı Anlaşması imzalanmasını talep edebilir. Bu talepler ülkenin çeşitli kurumları ve otoritelerinde görüşülerek karara bağlanmaktadır. İkili Havayolu Taşımacılığı Anlaşması imzalama sürecini tetikleyen bir diğer husus ise ülkelerin söz konusu pazarın bulunduğu bölgeye yönelik politikalarıdır. Bilhassa milli yada bayrak taşıyıcı (flag carrier airlines) olarak tanımlanan havayolu şirketlerinin henüz özelleştirilmediği ülkelerde, ekonomik, sosyal, kültürel ve siyasi politikalar öncülüğünde ticari amaç gütmeksizin farklı ülke veya bölgelere sefer düzenlenmesi talep edilebilmektedir (Gerede, 2011a, s. 34).

İkili Havayolu Taşımacılığı Anlaşmaları 3 bölümden oluşmaktadır. İlk bölümde vergilendirme işlemleri, hava aracı parçalarının gümrüksüz ithal edilebilmesi, işletme fonlarının yurt dışına transfer edilebilmesi, kapasite hükümleri, havaalanı ücretleri, yolcu ve kargo tarifeleri gibi hava taşımacılığı hizmetini kolaylaştıran düzenlemelere yer verilmektedir. İkinci bölümde ise pazara erişim ve giriş hak ve uygulamaları yer alırken gizli hükümlere ise son bölümde yer verilmektedir (Doganis, 2013, ss. 31–34).

ABD tarafından, 1990 yılından itibaren Açık Semalar (Open Skies) ismiyle daha liberal yeni bir ikili anlaşma türü gündeme getirilmiştir. Bu anlaşma, iki ülke arasında ülkelerin havayolu firmalarının herhangi bir noktadan herhangi bir noktaya taşımacılık yapabilmesine imkan tanımaktadır. İlk başlardaki ABD iç hatlarının serbestleşmesi ile başlayan liberalleşme eğilimi daha sonraları ABD'nin dış hatlarındaki havayolu taşımacılığı politikalarına da yansımıştır. ABD'nin öncülüğünü yaptığı Açık Semalar anlaşmaları 1990'lı yıllarda önceleri Avrupa (Hollanda, Almanya, Belçika), devamında ise Asya Pasifik ülkeleri (Tayland, Singapur, Kore) arasında yaygınlaşmaya başlamıştır. 1992 yılında Amerika tüm Avrupa ülkeleriyle sınır ötesi Açık Semalar anlaşmasını yapmayı önermiş, ancak ilk anlaşma sadece Amerika ve Hollanda arasında imzalanmıştır. 22 Mart 2007 tarihinde ABD ve AB arasında imzalanan Açık Semalar anlaşması ile havacılık sektöründe rekabetin artırılması

amaçlanarak, daha düşük bilet ücretleri ve yeni servislerin faaliyete geçirilmesi hedeflenmiştir. Söz konusu anlaşma yolcu, kargo veya posta servislerinin hepsini kapsamaktadır. Açık Semalar anlaşmalarında; ülkelerin havayolu sayılarına yönelik bir limit bulunmamaktadır, tüm hatlarda kapasite ve uçuş sıklığı sınırı yoktur, tüm rotalarda beşinciden dokuzuncu trafik hakkına kadar olan haklar geçerli olup, uçak tipi, boyutu değişimi sınırsızdır. Ayrıca tüm fiyat hakları her iki ülke otoriteleri tarafından her an müzakare edilebilir ve düzenlenebilmektedir. Açık semalar anlaşmaları, tam piyasa erişimi anlamına gelmekte, ülkeler arasındaki havayolu taşımacılığında, hatlardaki haklar, uçuş sıklığı, kapasite, tarifeler ve kod paylaşımı üzerindeki tüm sınırlamaları kaldırmaktadır (Cosmas, Belobaba ve Swelbar, 2011, s. 17).

Türkiye’de söz konusu İkili Havayolu Taşımacılığı Anlaşmalarını imzalamak üzere yapılan sivil havacılık müzakereleri SHGM (Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü) tarafından yürütülmektedir. Bu çerçevede, 2019 yılında gerçekleştirilen 37 müzakere dahil edildiğinde son 17 yıl içerisinde gerçekleştirilen müzakere sayısı 550’ye ulaşmaktadır. Bu müzakereler sonucunda 2003 yılında 81 olan İkili Havayolu Taşımacılığı Anlaşması bulunan ülke sayısı 2019 yılı sonunda 173’e ulaşmıştır. 2019 yılı içinde Palau ve Solomon Adaları ile Hava Ulaştırma Anlaşması imzalanmıştır. İmzalanan İkili Havayolu Taşımacılığı Anlaşmaları ile havayolu şirketlerinin daha çok ülkeye daha çok sayıda sefer düzenleyebilmelerinin önü açılmaktadır. Söz konusu anlaşmalar sonucunda, 2019 yılı sonunda yurt dışı uçuş noktaları 126 ülkede 328 noktaya ulaşabilmiştir (SHGM, 2019b).

ICAO koordinasyonunda düzenlenen 12. ICAN Konferansı (Uluslararası Sivil Havacılık Müzakereleri Konferansı) 2-6 Aralık 2019 tarihleri arasında Akabe (Ürdün)’de gerçekleştirilmiştir. Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü koordinasyonunda, söz konusu konferans çerçevesinde 25 ülke ile müzakerelerde bulunmuş olup Türkiye ile taraf ülkeler arasındaki ikili hava ulaştırma faaliyetleri görüşülmüştür. Görüşmeler neticesinde, mutabakat sağlanan başlıklarla ilgili mutabakat ve toplantı tutanaklarından oluşan 22 farklı metin imzalanmış ve 15 yeni uçuş noktası, 50’den fazla yolcu seferi frekansı ve 3 kargo seferi frekansına yönelik kazanım sağlanmıştır. Konferans neticesinde, Senegal ile 2, Demokratik Kongo Cumhuriyeti ile 2, Kuveyt ile 1, Nijerya ile 1, Bahreyn ile 6, Zimbabve ile 3 uçuş

noktasından oluşan toplamda 15 yeni uçuş noktası hakkı kazanılmıştır. Ayrıca Guatemala, Mozambik, Kolombiya ve Bangladeş ile yapılan anlaşmalar sonucu sınırsız uçuş noktası hakkı kazanılmıştır. Ayrıca konferans çerçevesinde daha önce mutabık kalınarak parafede edilen Türkiye-Haiti Hava Ulaştırma Anlaşmasının da imzalandığı görülmektedir (SHGM, 2019a, s. 86).

Önümüzdeki yıllarda Avrupa ve Amerika kıtasında sivil havacılık sektöründe sabit oranlarla büyüme beklenirken, Afrika kıtasında ortalamanın üzerinde, Hindistan ve Çin'in ağırlıklı olduğu Asya bölgesinde ise en hızlı büyümenin yaşanması beklenmektedir. Türkiye'nin sivil havacılık sektöründeki bu bölgesel ve küresel pazarlardaki hızlı büyümeden pay alabilmesi için, söz konusu bölgelerdeki ülkelerle yakın ilişkiler içerisinde olması ve uçuş haklarının alınması konularında proaktif davranması gerekmektedir. Bu kapsamda havayolu sektöründe uluslararası pazarlara açılma olanaklarının artırılması amacıyla, SHGM söz konusu ülkelerle bu yönde anlaşmalar akdetmeli ve/veya mevcut anlaşmalarda bu yönde kazanımlar sağlayacak adımları atmalıdır. Öncelikle ICAO üyesi olup anlaşmamızın bulunmadığı tüm ülkelerle İkili Havayolu Taşımacılığı anlaşmalarının imzalanması, trafik haklarının kısıtlı olduğu ülkelerde trafik haklarının artırılması yönünde girişimde bulunulması ve tüm bu süreçlerin sektör temsilcilerinin eşgüdümünde yürütülmesi gerekmektedir. İkili Havayolu Taşımacılığı anlaşmalarında, önemli havalimanlarının diğer ülkelerle olan doğrudan uçuş bağlantılarının artırılması, sağlanacak frekans artışı ve yeni uçuş noktalarının belirlenmesinin yanı sıra kargo taşımacılığı, code-share (ortak uçuş), bakım ve eğitim alanında işbirliği yapılmasına dair maddelerine de yer verilmesi Türkiye'nin sivil havacılık sektörünün gelişmesine ve rekabet gücüne ciddi katkılar sağlayacaktır (Kalkınma Bakanlığı, 2018, ss. 46–48).

2.2.2. Çok Taraflı Havayolu Taşımacılığı Anlaşmaları

İlk çok taraflı havayolu taşımacılığı anlaşmasının 13.10.1919 tarihli Paris Hava Ulaşım Sözleşmesi olduğu kabul edilmektedir. Bu anlaşma ile hava ülkesi, hava araçlarının uyuğu, sınıflandırılması, uçuşa elverişlilik belgesi gibi konularda düzenlemeler getirilmiştir. Kasım 1944'de imzalanan Şikago Sözleşmesi ise çok taraflı havayolu taşımacılığı anlaşmalarına dünya çapında uluslararası nitelik kazandırmıştır. Şikago Konvansiyonu'na katılan ülkeler,

havayolu pazarına ilişkin olarak, ekonomik uygulamaların temel unsurlarına yönelik mutabakat sağlayıp, çok taraflı bir anlaşma imzalayabilmek için bir araya gelmiş ancak ülkelerin farklı politikalarına sahip olmaları nedeniyle üzerinde mutabakat sağlanan bir anlaşma metni ortaya çıkmamıştır. Görüş farklılığı söz konusu ekonomik düzenlemelerin serbest bir şekilde mi yoksa sıkı bir şekilde mi uygulanmasının daha yararlı olduğu konusundan kaynaklanmıştır. İlgili dönemde her ülke pazarlarının ayrı ayrı ve kendine has şartları dikkate alınarak değerlendirilmesi yönündeki görüş taraftar bulmuş ve bundan dolayı çok taraflı bir anlaşma yerine ikili anlaşma imzalanması daha çok tercih edilmiştir. Ancak zamanla, devletlerin uygulamakta olduğu düzenlemelerin giderek liberalleştiği ve çok taraflı anlaşma imzalama imkanının güçlendiği görülmektedir (Borenstein ve Rose, 2014, ss. 99–104).

Çok taraflı anlaşmalara yönelik verilebilecek en iyi örnek EUROCONTROL'dür. 13 Aralık 1960 tarihinde Almanya, Belçika, Fransa, Lüksemburg, Hollanda, İngiltere'nin katılımıyla Avrupa Hava Seyrüseferi Emniyeti Teşkilatı (EUROCONTROL) kurulmuştur. Kuruluşun faaliyetlerini, statüsünü, teşkilatlanmasını ve devamını sağlayan "Havayolu Ücretleri Çok Taraflı Anlaşması" ve "Uluslararası Konvansiyon" 27.06.1997 tarihinde güncellenmiş olup bu doğrultuda teşkilat yapısı yeniden düzenlenmiştir (McInally, 2010, s. 70).

Çok taraflı havayolu taşımacılığı anlaşmalarında, havayolu taşımacılığı faaliyetlerinin yürütüleceği pazar sayısının bir ya da birkaç tane ile sınırlandırılması ve pazarların tanımlanması, anlaşmanın oldukça sıkı olduğu anlamına gelmektedir. Pazara erişim konusunu liberalleştirilen uygulamalarda, pazara erişim sağlayan havayolu firmasının sayısının artırıldığı görülmektedir. Genel olarak pazar tanımlamaları önceden yapılmakta ve havayolu işletmelerinin serbestçe pazara erişimi yine mümkün olamamaktadır. Pazara erişimin mutlak bir şekilde liberalleştirildiği alternatifte, herhangi bir havayolu firması talep ettiği iki nokta arasında sınırsız sayıda uçuş düzenleyebilmesidir. Söz konusu alternatifte havayolu firmaları uçuş noktalarını serbest piyasa koşullarına uygun olarak kendi imkan ve taleplerine göre belirlemektedirler (Gerede, 2011a, ss. 36–37).

Türkiye'de söz konusu Çok Taraflı Havayolu Taşımacılığı Anlaşmalarını imzalamak üzere yapılan sivil havacılık müzakerelerini SHGM (Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü)

yürütmektedir. Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü'nün koordinasyonunda yürütülen müzakereler neticesinde Türkiye'nin dahil olduğu Çok Taraflı Havayolu Taşımacılığı Anlaşmalarının listesine aşağıdaki tabloda yer verilmiştir.

Tablo 5: Çok Taraflı Havayolu Taşımacılığı Anlaşmaları

Tanım	İmza Tarihi
Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatı (ICAO-International Civil Aviation Organization)'nın kurulduğu ve Şikago'da 7 Aralık 1944 Tarihinde imzalanan Şikago Konvansiyonu.	7.12.1944
Şikago Konvansiyonu'na 93. Maddenin Eklenmesine Dair Montreal Protokolü	27.5.1947
Şikago Konvansiyonu'nun 45. Maddesini tadil eden Montreal Protokolü	14.6.1954
Şikago Konvansiyonu'nun 48(a), 49(e) ve 61. Maddelerini Tadil Eden Montreal Protokolü	14.6.1954
Uluslararası Hava Taşımalarına İlişkin Bazı Kuralların Birleştirilmesi Hakkında 12 Ekim 1929 Tarihli Varşova Sözleşmesi ve Sözleşmeyi Değiştiren La Haye Protokolü	28.9.1955
Avrupa Dahili Tarifersiz Hava Servislerinin (Charter Seferler) Ticari Hakları Mevzuundaki Paris Anlaşması	30.4.1956
Şikago Konvansiyonu'nun 50(a) Maddesini tadil eden Montreal Protokolü	21.6.1961
Şikago Konvansiyonu'nun 48(a) Maddesini tadil eden Roma Protokolü	15.9.1962
Uçaklarda İşlenen Suçlar Ve Diğer Bazı Eylemlere İlişkin Tokyo Sözleşmesi	14.9.1963
Tarifeli Hava Servisleri İçin Ücret Tarifeleri Saptanmasına Ait Usuller Konusunda Paris Anlaşması	10.7.1967
Uçakların Kanundışı Yollarla Ele Geçirilmesinin Önlenmesine Dair La Haye Sözleşmesi	16.12.1970
Şikago Konvansiyonu'nun 50(a) Maddesini tadil eden New York Protokolü	12.3.1971
Şikago Konvansiyonu'nun 56. Maddesini tadil eden Viyana Protokolü	7.7.1971
Sivil Havacılığın Güvenliğine Karşı Kanun Dışı Eylemlerin Önlenmesine İlişkin Montreal Sözleşmesi	23.9.1971

Şikago Konvansiyonu'nun 50(a) Maddesini tadil eden Montreal Protokolü	16.10.1974
Uluslararası Hava Taşımalarına İlişkin Bazı Kuralların Birleştirilmesine Dair Sözleşmeyi Tadil Eden 4 Sayılı Montreal Protokolü	25.9.1975
Şikago Konvansiyonu'nun 83. maddesinin Eklenmesine Dair Montreal Protokolü	6.10.1980
Hava Seyrüseferinin Emniyeti İçin İş Birliğine Dair 13 Aralık 1960 Tarihli Uluslararası Hava Seyrüseferinin Emniyeti İçin Avrupa Teşkilatı (EUROCONTROL) Sözleşmesini Değiştiren Protokole İlişkin Diplomatik Konferansın Nihai Senedi; 12 Şubat 1981 Tarihinde İmzalanan Protokol ve Ekleri İle Yol Ücretlerine İlişkin Çok Taraflı Anlaşma	12.2.1981
Ortak Havacılık Kurallarının Geliştirilmesi Kabulü ve Uygulanması Konusunda Anlaşma	02.09.1997
Şikago Konvansiyonu'nun 3. maddesinin Eklenmesine Dair Montreal Protokolü	10.5.1984
23 Eylül 1971'de Montreal'de Yapılan Sivil Havacılığın Güvenliğine Karşı Kanun Dışı Eylemlerin Önlenmesine İlişkin Sözleşmeye Munzam Uluslararası Sivil Havacılığa Hizmet Veren Havaalanlarında Kanun Dışı Şiddet Olaylarının Önlenmesine İlişkin Protokol	24.2.1988
Şikago Konvansiyonu'nun 56. Maddesini tadil eden Montreal Protokolü	6.10.1989
Şikago Konvansiyonu'nun 50(a) Maddesini tadil eden Montreal Protokolü	26.10.1990
Plastik Patlayıcıların Teşhisi Amacıyla İşaretlenmesine İlişkin Montreal Sözleşmesi	1.3.1991
Havayolu İle Uluslararası Taşımacılığa İlişkin Belirli Kuralları Birleştirilmesine Dair Montreal Sözleşmesi	28.5.1999
Taşınır Donanım Üzerindeki Uluslararası Teminatlar Hakkında Cape Town Sözleşmesi	16.11.2001
Taşınır Donanım Üzerindeki Uluslararası Teminatlar Hakkında Sözleşmeye İlişkin Havaaracı Donanımına Özgü Konulara Dair Protokol	16.11.2001
Uluslararası Sivil Havacılığa İlişkin Yasadışı Eylemlerin Önlenmesine Dair Pekin Sözleşmesi	10.9.2010
Uçakların Kanundışı Yollarla Ele Geçirilmesinin Önlenmesi Hakkındaki Sözleşmeye (La Haye 1970) Ek Protokol	10.9.2010

Kaknak:(SHGM, 2020b)

2.3. Pazara Giriş

Bir önceki başlıkta, pazarın bir bütün halinde havayolu firmalarına açmak veya kapatmanın pazara erişim olduğu belirtilmişti. Pazara giriş ise tek bir havayolunun veya birden fazla havayolunun tamamlanmış olan pazara erişim düzenlemesinden faydalanarak ilgili pazarda faaliyetlerine başlamasını ifade etmektedir. Pazara giriş düzenlemeleri, ikili havayolu taşımacılığı anlaşmalarında hem teknik hem de ekonomik açıdan ele alınmakta ve belirlenmektedir. Teknik düzenlemelerin amacı havayolu şirketlerinin faaliyetleri esnasında havacılık güvenliği ve emniyetinin sağlanmasını temin etmektir. Bu şekilde, pazara dahil olacak havayolu şirketlerinin teknik yönden yapıları belirlenerek, güvenlik ve emniyet açısından yetersiz olanların pazarın dışında bırakılması hedeflenmektedir. Pazara giriş düzenlemeleri, söz konusu pazarlara yönelik belirlenen erişim imkanını, hangi şartlarda, kaç adet ve hangi niteliklere haiz havayolu şirketinin kullanacağını her iki taraf adına belirlemektedir (SHGM, 2015b, s. 59).

Pazara girişe yönelik düzenlemelerin ekonomik manada iki farklı bileşeni olduğu kabul edilmektedir. Söz konusu bileşenlerden birincisi taraf devletlerin kaç adet havayolu şirketinin pazara giriş imkanını kullanabileceğinin belirlenmesidir. İkincisi ise, bu hakkı kullanacak şirketin sahiplerinin hangi ülke vatandaşı olduğu ve şirketin yönetiminde hangi ülke vatandaşlarının söz sahibi olduğunun belirlenmesidir. İkili havayolu taşımacılığı anlaşmasını imzalayan taraf ülkeler söz konusu düzenlemeler kapsamında tek yada birden fazla havayolu şirketine pazara giriş imkanını kullanması için yetki vermekte ve bu işleme de tayin etme (designation of airlines) adı verilmektedir. Bu konudaki düzenlemelerin çok sıkı olmasından dolayı pazara giriş hakkının sadece bir havayolu firması tarafından kullanılmasına izin verilmektedir. Daha serbest anlaşmalarda iki ya da daha fazla havayolu firmasının pazara girişine izin verildiği görülmektedir. Tam liberal olan düzenlemelerde ise kararlaştırılacak havayolu firması miktarına yönelik bir kısıtlama getirilmemektedir. Pazara girişe yönelik düzenlemeler Avrupa Birliği üyesi ülkelerinin kendileri arasında, çok taraflı ve serbest olarak belirlenmiştir (Doganis, 2005, s. 28).

Pazara girişe yönelik düzenlemelerin diğer bileşenleri ise yönetimde etkin kontrol ve sahiplik düzenlemeleri olup havayolu firmasının sahiplik yapısını ve havayolu şirketlerinin kimler

tarafından idare edildiğini düzenlemektedir. İkili havayolu taşımacılığı anlaşmalarında pazara giriş hakkına sahip olacak olan havayolu şirketinin sahipliğinin önemli bir kısmının taraf olan ülke vatandaşlarında bulunuyor olması tercih edilmektedir. Sahiplik yapısındaki oransal karşılık miktarı yani iştirak payı miktarı ülkeden ülkeye değişebilmektedir. Örneğin bu oran AB ülkeleri için %51 seviyesinde iken ABD’de %75 seviyesindedir. Yönetimde etkin kontrol düzenlemelerinde ise şirket yönetiminde hangi ülke vatandaşlarının etkin rol aldığı, stratejik kararları alma yetkisinin verildiği yönetim kurulu başkanının, yönetim kurulu üyelerinin, icra görevini yürüten tepe yöneticilerinin vatandaşlık durumu dikkate alınmaktadır. Çünkü bir havayolu şirketinin sahiplik yapısı ulusal olsa bile şirketi yabancı ülke vatandaşlarının yönetmesi durumunda ulusallık özelliğinin zarar göreceği düşünülmektedir. Pazara girişe yönelik belirlenen düzenlemeler, Avrupa Birliği üyesi ülkeler arasında ve çok taraflı olarak tam serbest olarak belirlenmiş olup sahiplik ve yönetimde etkin kontrol alt bileşeni, küresel havayolu pazarında en katı uygulanan bileşenlerdendir (SHGM, 2015, s. 60).

Pazara girişte idari düzenlemelere ilaveten yapısal engeller de bulunmaktadır; bunların başında devlet politikaları gelmektedir. Son yıllarda birçok iç hat ve dış hat hava taşımacılığı pazarları büyük ölçüde deregüle edilmiş olmasına rağmen, İkili Havayolu Taşımacılığı Anlaşmalarına yansıyan devlet politikaları ile halen birçok pazarda piyasaya girmek isteyenler bakımından etkin engel oluşturulmaktadır. Birçok ülke kendi iç hat piyasasını kendi kontrol etmek istemekte ve iç hat seferi yapan havayolu firmalarının hisselerinin yabancılara satılabilecek oranına kısıt getirmektedir. Bir diğer yapısal engel ise, alt yapı yetersizlikleridir. Sivil havacılıkta üretim için gereken ve havalimanlarında bulunan, terminal binası, iniş-kalkış pisti, çıkış kapısı (gate), satış ve check-in bankoları, bagaj handling tesisi, bilişim alt yapıları, teknik bakım merkezleri, yolcu ve ramp handling cihaz, tesisat ve alt yapıları ve hatta business class, first class dinlenme salonları yeterli, uygun veya hiç olmayabilir. Yahut mevcut kısıtlı imkanlar da doğal olarak halen piyasada bulunan şirketlere tahsis edilmiş olabilir. Havalimanı altyapısındaki eksiklikler ve yetersizlikler uzun zamandır sivil havacılık endüstrisinin gelişme ve genişlemesine engel olan en önemli etkenlerden biri olmaya devam etmektedir. Uçuş için gerekli olan slotların paylaşımındaki adaletsizlikler de bir diğer alt yapı yetersizliği olarak karşımıza çıkmaktadır. Son olarak, maliyet engelleri de

pazara girişte karşılaşılan yapısal engellerden biri olarak kabul edilmektedir. Satın alınan uçakların leasing yöntemiyle ödenebilmesi, havalimanı masraflarının kullandıkça ödenmesi gibi imkanlar, sivil havacılık piyasalarında sabit maliyetleri azaltan bir etken olmakla birlikte, ilk başvuruya ilişkin masraflar, yerleşke maliyetleri, acente komisyonları ile eğitim ve reklam/tanıtım masrafları ciddi maliyet oluşturabilmektedir (Göksoy, 2012, s. 22).

Türkiye sivil havacılık sektöründe ise, 1983 yılında yürürlüğe giren 2920 Sayılı Sivil Havacılık Kanunu'nda pazara giriş ile ilgili düzenleyici bir madde bulunmamakla birlikte, tarifeli veya tarifersiz olarak taşımacılık faaliyetlerine yönelik kurulacak firmaların pazara girişlerine ilişkin koşullar ve bu kapsamda yapılması gerekenler, Kanun kapsamında çıkartılan Ticari Hava Taşıma İşletmeleri Yönetmeliği'nde (SHY-6A) açıkça düzenlenmiştir. SHY-6A kodlu Ticari Hava Taşıma İşletmeleri Yönetmeliği ile iç ve dış hatlarda tarifeli ve/veya tarifersiz seferlerle bir bedel karşılığında yolcu ve yük taşımak üzere kurulmuş ve kurulacak ticari havayolu firmalarının ruhsatlandırılması, verilen ruhsatların askıya alınma veya iptal edilmesi süreçlerine yönelik usul ve esasları belirlemekte ve bu firmaların sahiplerinin ve çalışan personelin sahip olması gereken özellikleri, görevleri ve sorumlulukları belirlemektedir. Kanun'da özel havayolu firmalarının seferlerine başlayabilmeleri için ilgili bakanlıktan izin ve işletme ruhsatı alması gerektiği yer alırken, başvuruların hangi ölçütlere göre değerlendirileceği ise Ticari Hava Taşıma İşletmeleri Yönetmeliği'nde belirlenmiştir. Buna göre, yeni kurulacak bir özel havayolu işletmesinin faaliyette bulunmak istediği havayolu pazarındaki yolcu ve yük potansiyeli, bu pazarda mevcut durumda faaliyet gösteren havayolu işletmelerinin kapasite durumları ve talep edilen işletmecilik türünün (tarifeli-tarifersiz, iç-dış hat) ülkenin ekonomik, sosyal ve ulaştırma ihtiyaçlarına yönelik etkileri değerlendirilerek pazara girişi onaylanmaktadır. Mevcuttta faaliyet gösteren havayolu firmalarının yeni pazarlara girmek istemeleri durumunda da benzer kriterlerin dikkate alınarak değerlendirmeler yapılacağı belirtilmiştir. Ancak söz konusu yönetmelikte bu kriterlerin nasıl değerlendirileceğine ilişkin somut bir ölçüm aracının yer almadığı değerlendirilmektedir (Gerede, 2011b, ss. 512–514).

Yönetmelikteki bazı eksikliklere rağmen, 2920 sayılı Sivil Havacılık Kanunu ile havayolu ulaşımında belirgin gelişmeler yaşanmış ve bu sayede Türkiye sivil havacılık sektörünün

gelişimine imkan sağlanmıştır. 2920 Sayılı Sivil Havacılık Kanunu ile özel havayolu firmalarının kurulması ve taşımacılık faaliyetlerinde bulunmasının önündeki engeller, başka bir ifadeyle havayolu pazarına girişin önündeki en büyük engel kaldırılmıştır. Söz konusu engellerin kaldırılması sonucu olarak birçok havayolu firması faaliyetlerine başlamıştır. Tekelci piyasa yapısında olan iç hat yolcu ve yük pazarına, Türk Hava Yollarının dışındaki özel havayolu firmalarının girmesiyle beraber, tekelci piyasa özelliklerinden kurtulmuştur. Her ne kadar iç hat pazarının serbestleşmesi yönünde önemli bir adım atılmış olsa da, devam eden dönemde bazı yönetmelik ve talimatlarda yapılan birden fazla değişiklikler nedeniyle dönem dönem kısıtlayıcı düzenlemeler yeniden uygulanmış ve iç hat pazarı 2003 yılındaki serbestleşme düzenlemesine kadar Türk Hava Yolları'nın tekelinde işlemeye devam etmiştir. Ekim 2003'de özel havayolu firmalarının iç hat pazarına girişinin önündeki engel olan 1996 yılına ait SHGM mevzuatı kaldırılmış ve özel havayolu işletmelerinin iç hat pazarına girişi tekrar mümkün hale getirilmiştir (Yaşar ve Gerede, 2018, s. 178).

Türkiye'de ve dünyada pazara girişlerin serbestleştirilmesi kapsamında, öncelikle üçüncü ve dördüncü trafik hakları konusunda tüm kısıtlamaların kaldırılması ve ikili anlaşmaların daha liberal hale dönüştürülmesi gerekmektedir. Anlaşmalarda tekli tayini (tek bir havayolu firmasına sefer düzenleme hakkının verilmesi) öngören maddeler kaldırılmalı ve çoklu tayine olanak sağlayacak şekilde revize edilmelidir. Sektördeki rekabetin belirlenen kurallar dahilinde yapılması için gerekli kontrol sistemleri ve yaptırımlar kurgulandıktan sonra da beşinci trafik hakları biraz daha serbest hale getirilebilir. Havayolu firmasının mülkiyeti (sahiplik) ve kontrolü hakkındaki ulusal sınırlamalarla ilgili olarak, ikili sivil havacılık anlaşmalarındaki "nationality clause" (vatandaşlık koşulu) gereği örneğin; Türkiye tescilli bir havayolunun %50'den fazla hissesinin yabancılara satılması halinde söz konusu havayolu firması sahip olduğu tüm trafik haklarını kaybetmektedir. ICAO bu yaklaşımın, havayolu firmalarının ağırlıklı olarak devlet kurumu özelliğinde olmaları durumunda uygun olduğunu ifade etmektedir. Bu kapsamda, yabancı yatırımcıların Türkiye'deki havacılık sektöründe faaliyet gösteren şirketleri hiçbir kısıtlama olmaksızın satın alabilmelerine yönelik Türk Ticaret Kanununda değişiklik yapılmasının değerlendirilmesi gerekmektedir (Kalkınma Bakanlığı, 2018, ss. 46-48).

Türkiye’de havayolu pazarına girişte karşılaşılan yapısal engelleri bertaraf etmek adına, havalimanlarının diğer ulaştırma türleri ile entegrasyonunun tamamlanması önem arz etmektedir. Havalimanları ile şehir merkezleri arasındaki doğrudan, konforlu ve hızlı ulaşım imkanlarının (transfer, araç kiralama, halk otobüsleri, tramvay, metro, özel otobüs şirketleri, taksi vb.) olması, havalimanlarında uygulanan vize işlemleri, pasaport kontrol hizmeti, bagaj teslim ve alım sistemleri, gümrük kontrol sistemi, güvenlik kontrolleri, yolcu check-in sistemleri, alışveriş, yeme, içme, hızlı geçiş, özel salon gibi hizmetlerin geliştirilmesi ve tüm havalimanlarında standardın sağlanması gerekmektedir (Ulaştırma Bakanlığı, 2010, ss. 87–91).

2.4. Havaalanı Slotları (Sıra/zaman tahsisi)

Kısaca tanımlamak gerekirse, slot (sıra/zaman tahsisi) belirli bir havalanında bir havayolu firmasına iniş ve kalkış yapabilmesi için ayrılan zaman dilimi olarak ifade edilebilir. Uluslararası Hava Taşımacılığı Birliği’nin (IATA - International Air Transport Association) yapmış olduğu daha detay tanımlamada; üçüncü seviye (yoğun) bir havalimanında, belirlenmiş bir tarih ve saatte, planlanmış bir seferin icra edilmesi maksadıyla varış ve kalkış için gerekli olan tüm havaalanı altyapısının kullanımına yönelik verilen koordinatör izin olarak ifade edilmektedir. Belirtmek gerekir ki, slot ile hava trafik kontrolünün yani kulenin verdiği izin farklı şeylerdir (IATA, 2020, s. 10).

Havayolu firmalarının sefer düzenlemek amacıyla havalimanına iniş veya kalkış yapmak için belirlenen zaman dilimi slot olarak tanımlanırken, bu zaman diliminin belirli kurallar ve sıra sistematiği çerçevesinde tahsis edilmesine ise slot tahsisi denilmektedir. Slot tahsisi özellikle seferlerin yoğun olduğu havalimanlarında, önceden tahsis edilmiş zaman dilimlerinde iniş kalkış yapmak ve havalimanı alt yapı hizmetlerinden faydalanabilmek amacıyla yetkili otoriteden alınan izni ifade etmektedir. Havayolu firmaları arasındaki rekabetin yoğun olduğu bir piyasada denge sağlanması, söz konusu rekabetin sürdürülebilir kılınması, hava sahasının kullanımı sebebiyle oluşan hava trafiğinin kontrol edilmesi, hava sahasında emniyet ve güvenliğin temin edilmesi, oluşan çevre ve gürültü kirliliği problemlerinin çözümü için slot (sıra/zaman) tahsisine yönelik bazı kuralların belirlenmesi ve bu kuralların hukuki düzenlemelere dayandırılması ihtiyacı doğmuştur (Cengiz, 2010, s. 1110).

Slot düzenlemeleri ise, mevcut uçuş düzenleme kapasitesinin talebi karşılamadığı havaalanlarında, slot miktarının nasıl belirleneceği, slot dağıtımının nasıl yapılacağı, transfer işleminin nasıl gerçekleştirileceği, slotların alınıp satılması veya iptal edileceği gibi durumlardaki önceden belirlenmiş kuralların bütününden oluşmaktadır. Havayolu firmasının bir havalimanındaki sahip olduğu slotların miktarı ve gün içindeki yeri (gece, gündüz, sabah akşam) havayolu firmaları açısından kayda değer derecede değerli bir kaynak durumuna gelebilmektedir. Aynı zamanda bu durum, geniş bir ürün gamı sunmayı yani yolcunun istek ve ihtiyaçlarını karşılama derecesini etkilemektedir. Hızlı bir şekilde ulaşım sağlayan havayolu seyahatinin hangi şehirler ve hangi tarihlerde yapılması konusu çeşitli ürünlerin ortaya çıkartılmasını sağlamaktadır. Sadece sahip olunan slotlar bile havayolu işletmelerine rekabetçi üstünlük kazandıracak ya da üstünlüklerini kaybettirecek kadar önemli hale gelebilmektedir (O'Connor, 2001, ss. 33–34).

Uluslararası Hava Taşımacılığı Birliği (IATA) havalimanlarındaki mevcut kapasitelerin verimli ve etkin bir şekilde yönetilebilmesi, rekabetin adil şekilde sürdürülmesi, müşterilere uygun tarifeler düzenlenebilmesi, yeni havaalanlarının erişim haklarının kısıtlanmaması gibi nedenlerle, kapasitenin yönetilmesi ve slot tahsisine yönelik usul, esas ve mevzuat konusunda yaygın olarak kullanılmakta olan rehberler hazırlamaktadır. IATA'nın hazırladığı bu rehber doküman Dünya Slot Rehberi (Worldwide Slot Guidelines) adını taşımaktadır (IATA, 2020, s. 10).

Havaalanlarının kapasitelerinin sınırlı olması ve pazara yeni giren havayolu firmaları (özellikle kısa mesafeli uçuşlarda rekabet edebilmek için daha sık sefer düzenleme isteklerinden dolayı) ile pazarda var olan eski havayolu firmalarının slot taleplerinin, daha çok sıkışık havaalanlarında ve işlek saatlerde karşılanmasının güç olması nedeniyle slotların önemi her geçen gün artmaktadır. Slot tahsisi havayolu şirketlerine yetkili makamlar tarafından ücretsiz olarak yapılmakta ancak tahsis edilmiş slotlar havayolu şirketleri arasında satış veya değişim şeklinde ticarete konu olabilmektedir. Liberalizasyon sonrası sektörde yaşanan arz ve talep artışı, taşıyıcıların verimlilik amaçlı geliştirdikleri topla dağıt (hub and spoke) sisteminin merkezi havaalanlarında (hub noktasında) yoğunluğa sebep olması, bağlantılı seferlerde yolcuya sunulan bekleme sürelerinin kısalığının rekabette öne çıkması

ve havayolları arasında gelişen ittifaklar nedeniyle, yeni slotlara ihtiyaç duyulmakta ve mevcut slotlar giderek yetersiz kalmaktadır (Burghouwt, De Leon ve De Wit, 2015, ss. 38–39).

Türkiye’de slot koordinasyon işlemleri görevi, 1993 yılından itibaren SHGM tarafından yönetilmekte iken Bakanlar Kurulu’nun 17.06.2010 tarih ve 2003/5930 sayılı kararı ile Devlet Hava Meydanları İşletmesi’ne verilmiştir. Slot tahsisi işlemleri Devlet Hava Meydanları İşletmesi (DHMİ) Genel Müdürlüğü’ne bağlı DHMİ Slot Koordinasyon Komitesi tarafından yürütülmektedir. Ayrıca Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü slot kullanımına yönelik denetim görevini yürütmekte, aldığı fazla slotu iptal etmeyen, alınan slota uymayan ve slotsuz uçuş gerçekleştiren havayolu işletmelerine kazanılmış slot haklarının iptali ve para cezası gibi yaptırımlarda bulunabilmektedir (DHMİ, 2020).

Havayolu şirketlerinin ticari anlamda kalbi olarak nitelendirebilecek kadar önemli olan network planlama yani uçuş ağının planlanması sürecinde, minimum bağlantı süreleri en kritik rolü oynamaktadır. Türkiye’de özellikle aktarma fonksiyonunu gerçekleştirecek ve minimum bağlantı süresini etkileyecek olan yeni slotların verilmesinde, Türkiye tescilli havayollarına öncelik tanınması stratejik bir öneme sahip olabilmektedir. Slot tahsislerinin Dünya’nın her tarafında şeffaf olması gerekirken birlikte, yeni slot tahsislerinde AB ülkelerinde, öncelikle AB taşıyıcılarının tercih edilmesi nedeniyle, adil rekabeti sağlamak adına benzer uygulamanın özellikle İstanbul Yeni Havalimanındaki slot tahsisinde Türkiye tescilli taşıyıcılar için yapılması önem arz etmektedir (Kalkınma Bakanlığı, 2018, ss. 46–48).

2.5. Kapasite Düzenlemeleri

Kapasite düzenlemeleri, hava yolu şirketlerinin giriş yapacakları pazara arz edilecek olan uçak tipi, buna bağlı olarak koltuk sayısı, günlük veya haftalık olarak belirlenen uçuş sıklığı (frekans sayısı) gibi değişkenlere göre belirlenen ürünün miktarına yönelik düzenlemeleri ifade etmektedir. Haftalık ve günlük olarak belirlenen uçuş sıklığı (frekans sayısı) ile uçak tipi bilgilerinin yer aldığı uçuş tarifesi, havayolu işletmesinin pazara sunacağı kapasiteyi göstermektedir. Yolcu ve yük trafiği genellikle ulusal kaynak olarak algılanmakta ve

karşılıklı yapılan ikili müzakere sisteminde adil rekabet gereği kapasitenin eşit olarak paylaşılması benimsenmektedir (Gerede, 2011a, ss. 37–38).

Devletler kapasite kararlarını alırken, ulusal politika hedeflerini (uluslararası ticareti, turizmi ve ekonomik kalkınmayı teşvik etmek) ve kamu yararını gözetmeye yönelik sorumluluklarını dikkate almaktadırlar. Devletler, havayolu şirketlerinin kararlarını ekonomik önceliklerine göre verdiklerini bildikleri için belirli alanlarda veya belirli rotalarda yolcu ve yük için daha fazla kapasite sağlanmasını isteyebilirler. Bayrak taşıyıcı olarak nitelendirilen ulusal havayolları kısmen ticari amaçlı ve kısmen de kamu yararına yönelik faaliyet gösterebilmektedirler. Bu kapsamda devletler, ulusal hava yolu şirketlerinden zaman zaman ekonomik olarak uygun bir hava taşımacılığı hizmeti yerine, ülkelerinin genel ticari politikalarının ihtiyaçlarına göre faaliyet göstermelerini isteyebilmektedirler. Bu nedenle, devletler yaptıkları düzenlemelerde, genellikle kendi ulusal havayolu firmalarının çıkarlarına yüksek öncelik vermektedirler. Devletler ulusal havayollarının doğrudan katılımıyla yürüttükleri kapasite müzakerelerinde, her hizmet türü için kapasitenin belirlenmesi, belirlenen kapasitenin hizmet sağlayan havayolu şirketleri arasında dağılımı ve kapasite ayarlamalarının yapılması konularını karara bağlamaktadır (ICAO, 2004, ss. 4.2–2).

Kapasite belirleme yöntemleri üç farklı şekilde olabilmektedir. En sıkı kapasite belirleme yöntemi olan “Ön Belirleme” yönteminde; uçuşlar başlamadan önce, havacılık otoritelerinin ve otorite tarafından belirlenmiş havayolu şirketlerinin katılımıyla uçak tipi, sıklık, koltuk sayısı bazında kapasite belirlenmektedir. Diğer bir yöntem olan “Bermuda-1” yöntemi, adını 1946 yılında ABD ve İngiltere arasında kapasite düzenlemelerini daha serbest hale getirmek amacıyla Bermuda’da imzalanan ikili havayolu taşımacılığı anlaşmasından almaktadır. Bu yöntemde otoriteler, kapasiteyi önceden belirlememekte, kesin sınırlamalar ya da paylaşım oranları koymamaktadırlar. Talep ve kapasite, önceden tespit edilen kural ve kaidelere uymak koşuluyla, yapılan pazar araştırmaları ve pazarın rekabete ilişkin dinamikleri göz önünde bulundurularak havayolu şirketlerince kendi aralarında belirlenmekte ve zaman içerisinde talebe bağlı olarak değişebilmektedir. Söz konusu yöntemdeki otorite rolü, seferlerin başlamasıyla birlikte doğabilecek anlaşmazlık veya olumsuzluk durumlarında gerekli incelemeleri yapmak ve gerektiğinde müdahil olmak şeklindedir. Bir diğer kapasite belirleme

yöntemi ise “Serbest Belirleme” yöntemi olup, kapasitenin hava yolu şirketleri tarafından otorite kontrolünden bağımsız olarak belirlenmesine izin verilmekte ve kapasite tamamen serbest belirlenmektedir. Tarifelerin kolay ve hızlı bir şekilde değiştirilebildiği bu yöntemde otoritelerin görevi, pazar şartlarındaki rekabetin adil ve serbest bir şekilde işlemesi yönünde gereken önlemleri alarak, her türlü ayrımcılık ve adil olmayan rekabet uygulamalarını yasaklamalarıdır. Ancak otoritelerin tek taraflı olarak kapasiteyi kontrol etme uygulamaları bulunmamaktadır (Borenstein ve Rose, 2014, s. 100).

Türkiye’de 2920 Sayılı Sivil Havacılık Kanunu ve bu kanun doğrultusunda hazırlanan Ticari Hava Taşıma İşletmeleri Yönetmeliği (SHY-6A) kapasite de düzenlenmiştir. Kanun ilk kez yürürlüğe girdiği 1983 yılındaki haline göre, havayolu işletmeleri belirledikleri uçuş tarifelerini ilgili Bakanlıktan onay almak ve yürürlüğe girmeden 15 gün önce üçüncü kişilere duyurmak zorundaydılar. Buna göre sözü edilen dönemde, kapasiteye ilişkin düzenlemelerin pazara giriş kadar serbest olmadığı görülmektedir. Kanunda yer alan 15 günlük süre dinamik bir sektör için uzun bir süre olarak değerlendirilebilir. Kanunda havayolu işletmelerinin tarife belirleme yöntemlerine ilişkin bir madde bulunmamaktadır. Buna karşılık kapasite konusu tam olarak açıkça düzenlenmemekle birlikte, havayolu firmalarının pazara sunacakları kapasiteye yönelik detayın, Ulaştırma Bakanlığı’na sunulacak olan uçuş tarifelerine yönelik bilgiden yola çıkılarak yapılacak bir hesaplama sonucu elde edilebileceği anlaşılmaktadır. 26.04.2001 tarihinde yayımlanan 4647 Türk Sivil Havacılık Kanununda Değişiklik Yapılması Hakkında Kanun ile Ulaştırma Bakanlığı onayına tabi olan tarifeler, serbest pazar şartlarına göre havayolu firmalarının kendilerince serbest bir şekilde belirlenebilmektedir. Tarifelerin, uygulanmadan 3 gün önce üçüncü kişilere duyurularak kendiliğinden yürürlüğe girmesi öngörülmüştür (Gerede, 2011b, ss. 512–514).

Sivil havacılık sektörü, yüksek bütçelerde yatırım gerektiren, aynı zamanda sabit maliyetleri de yüksek bir sektör olup, bu sebeple talepteki değişikliklere cevap verme konusunda yeterince esnek olamamaktadır. Havacılık sektöründe kapasite planlaması doğrultusunda olası doluluk oranlarındaki düşüşten, gelir kalemlerinin harcamalara kıyasla daha fazla etkilenmesi ve talepteki ani daralmalar nedeniyle işletmelerin gelir gider dengesinin sarsılması, hatta iflas ve iş kayıplarının yaşanması gözlemlenmektedir. Bu bakımdan

durgunluğun ve talep daralmasının yaşandığı ekonomik kriz dönemlerinde yolcu, yük, uçak trafiği gibi havacılık sektörü rakamlarına ait verilerin belli referans değerlerin altına düşmesi durumunda, yeniden normal döneme dönülünceye kadar, sivil havacılık sektörüne devlet tarafından teşvik sağlanması veya vergi ve sosyal güvenlik primi erteleme ve yeniden yapılandırmaları gibi uygulamaların, ekonomik krizlerin havayolu işletmelerinde yaşanabilecek iflas ve iş kayıplarının önüne geçebileceği değerlendirilmektedir. Ayrıca küresel çapta yaşanan krizler neticesinde, ittifakların ve ortaklıkların önemi daha da anlaşılmiş olup, Türkiye’de faaliyet gösteren havayolu firmalarının kendi aralarında ve küresel boyutta bu tür stratejik işbirliği uygulamalarına önem vermeleri, hatta birleşme ve devralmaların yaşanabilecek ekonomik krizlerin sektördeki yıkıcı etkilerini azaltabileceği düşünülmektedir (Kalkınma Bakanlığı, 2018, ss. 46–48).

2.6. Fiyat Tarifeleri

Fiyat tarifesine ilişkin düzenlemeler, havayolu şirketlerinin koltuk, bagaj, kargo ve postanın taşınması veya taşıyıcının bu süreçte sunacağı diğer hizmetler için belirlenecek fiyatlara ilişkin konuları içermektedir. Fiyat tarifesine yönelik düzenlemelerin çeşitli bileşenleri olup bunlar; fiyat tarifeleri belirlenirken kullanılacak faktörlere (maliyet + makul kar ya da diğer havayolu işletmelerinin tarifeleri gibi) ilişkin zorunluluk olabilmesi, çeşitli otoritelerle görüş alışverişi yapılabilmesi, fiyat tarifesinin yürürlüğe girmesi için başvuru veya süre şartı aranabilmesi, ilgili otoritenin onayına tabi olması, tüm bu süreçleri belirleyen bir düzenlemenin olup olmamasıdır. Bir ülkedeki iç hat pazarında fiyat tarifesi boyutunun serbestliğini belirleyen en önemli bileşenleri fiyat tarifesinin belirlenmesinde dikkate alınan faktörler ve otorite onayı olarak görülmektedir. Tarifenin onaylanmasına ilişkin yöntem, aynı zamanda havayolu şirketlerinin hazırladıkları fiyat tarifesinin yürürlüğe girmesinde sivil havacılık otoritelerinin etkisini de belirlemektedir. Tam rekabet şartlarının hakim olduğu bir iç hat pazarında, havayolu şirketleri uyguladıkları fiyatları tamamen pazar şartlarına göre serbestçe belirleyebilmekte ve fiyat tarifesi hiçbir kurum yada otoriteden onay almadan yürürlüğe girebilmektedir. Fiyat tarifesine yönelik bu bileşenlerin büyük bir kısmı ülkeler arasında imzalanan ikili havayolu taşımacılığı anlaşmalarında belirlenmekte, fiyat tarifelerinin pazar koşulları dikkate alınarak herhangi bir kısıtlamaya tabi tutulmaksın

belirleneceği gibi daha sıkı düzenlemelerin içerdiği fiyat tarifelerinin belirlenmesinde kullanılacak yöntem olarak IATA tarife belirleme süreçleri işaret edilebilmektedir. Onaya ilişkin seçenekler aşağıda özetlenmiştir (Gerede, 2011b, s. 509);

a) Çift Taraflı Onaylama Yöntemi: Pazarda uygulanacak fiyat tarifesinin yürürlüğe girebilmesi her iki tarafın sivil havacılık otoritesinin onay şartına bağlı olmaktadır. Bu sebeple, çift taraflı onaylama yöntemi en sıkı fiyat belirleme düzenlemesi seçeneği olarak görülmektedir.

b) Seferin Başladığı Ülke Yöntemi: Bu yönteme göre uçuşun başladığı devlet otoritesinin fiyat tarifesini kabul etme veya reddetme imkanı bulunmakta ancak fiyat tarifesine yönelik bilgi vermek veya onay vermeye ilişkin herhangi bir işlem gerekmemektedir.

c) Esnek Fiyat Aralığı Yöntemi: Bu yönteme göre ise fiyat tarifelerinde yer alacak olan aralık yani taban ve tavan fiyatlar, önceden belirlenmekte ve taraflar önerilen fiyat tarifelerinin bu aralıklarda olması durumunda karşılıklı onay vermeyi önceden taahhüt etmektedirler. Bu yöntem çift taraflı onay yöntemine göre daha liberal olduğu düşünülmektedir.

d) Çift Taraflı İtiraz Yöntemi: Bu yöntemde tarafların hazırladığı ve sunduğu fiyat tarifeleri, taraf olan devlet otoritelerinin aynı fiyat tarifesine itirazlarının olmaması durumunda yürürlük kazanması kurgulanmaktadır. Tek taraflı itiraz fiyat tarifesinin yürürlük kazanmasını engellemekte, bu yöntemde havayolu firmaları tarifelerini kendileri belirlemektedirler. Bu nedenle fiyat tarifeleri, liberal pazar koşullarında belirlenebilmekte ve otoritelerin fiyat tarifelerine müdahaleleri sınırlı olmaktadır.

e) Serbest Fiyatlandırma Yöntemi: Bu yöntemde fiyat tarifeleri ve belirleme süreçleri tamamen havayolu firmalarının kontrolü altında yönetilmektedir. Fiyat tarifeleri pazar şartlarına göre (arz/talebe göre) belirlenmekte, ilgili otoritelere sadece bilgi verilmektedir. Fiyatların serbest pazar şartlarında belirlenmesini ve rekabeti engelleyecek uygulamaların önüne geçmek adına, otoritelerin itiraz edebileceği unsurlar önceden belirlenmektedir.

Tarifenin onaylanmasına ilişkin belirlenen yöntem, sivil havacılık otoritelerinin havayolu firmalarının hazırladıkları tarifelerdeki rolünün ana belirleyicisidir. İlgili otoritelerin fiyat

tarifelerine yönelik etkinliği arttıkça fiyat tarifelerinin serbest belirlenme oranı azalmaktadır. Bu anlamda en sıkı fiyat belirleme alternatifi ift Taraflı Onaylama Yöntemi olarak kabul edilmektedir. Seçenekler arasındaki en liberal yöntemin ise fiyat tarifelerinin serbestçe belirlendiği ve söz konusu tarifelerin herhangi bir otoritenin onayına tabi olmadan yürürlük kazanabildiği Serbest Fiyatlama Yöntemi olarak kabul edilmektedir En yaygın kullanılmakta olan liberal yöntemin ise ift Taraflı İtiraz Yöntemi olduğu görülmektedir.

Türkiye’de fiyat tarifelerine ilişkin ilk düzenleme 14.10.1983 tarihinde yürürlüğe giren 2920 Sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu ile yapılmış olup, kanunun 25. maddesinde havayolu işletmesinin ücret tarifelerini Ulaştırma Bakanlığı’na onaylatmaları ve asgari 15 gün önce üçüncü kişilere duyurmaları gerektiği aksi halde yürürlüğe koyulamayacağı hükmü yer almaktaydı. Bu düzenleme fiyat tarifelerini çok sıkı bir denetim altına almaktaydı. İlgili dönemde Türk Hava Yollarının bilet fiyatlarını artırma taleplerine bile Bakanlığın onay vermediği örnekler yaşandığı görülmüştür. 14.10.1983 tarihli 2920 Sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu sayesinde iç hatlarda pazara giriş serbestleşmiş fakat söz konusu serbestleşmenin en önemli unsurlarından olan fiyat tarifeleri serbestleştirilmemiştir. İlgili dönemde iç hat pazarının gelişememesinin önündeki en önemli engelin fiyatların yüksek seviyede olduğu düşünölmektedir. 2920 Sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu’ndaki fiyat tarifelerine ilişkin düzenleme, sözü edilen olumsuzluklar dikkate alınarak, 26.04.2001 tarihinde değiştirilmiştir. Yeni düzenleme doğrultusunda, fiyat tarifeleri ekonomik ve mali koşullara uygun olarak tespit edilecek, tarifenin yürürlüğe gireceği tarih belirlenecek ve bu tarihten önceki 3 gün içerisinde duyurularak yürürlüğe girebilecektir. Yeni düzenlemede yapılan en önemli değişiklik, Bakanlığın fiyat tarifelerini inceleme ve tarifeye onay verme yetkisinin kaldırılmış olmasıdır (Battal ve diğerleri, 2006, s. 2).

Ulaştırma Bakanlığı’nın 01.06.2007 tarihinde yayınlamış olduğu Ticari Hava Taşıma İşletmeleri Yönetmeliği’nin Haksız Rekabet başlığı Madde 44’de yer alan “İşletmeciler uçuş emniyetinin en üst seviyede sağlanması bakımından iç veya dış hat tarifeli seferlerinde hat bazında bir yıllık süre içinde zarar etmemek ön şartı ile toplam maliyetin altında ücret tespit edemezler” ifadesi ve İdari Yaptırımlar başlığı Madde 43’deki “Bu Yönetmeliğin 44 üncü maddesinde belirtilen maliyetin altında ücret uygulandığının tespit edilmesi halinde

işletmecinin bu hattaki uçuşu bir yıl süreyle askıya alınır.” ifadesi, 26.04.2001 tarihinde yürürlüğe giren Türk Sivil Havacılık Kanunundaki ilgili düzenlemeyle çelişmektedir. İlgili kanuna göre fiyatlar havayolu işletmeleri tarafından serbestçe belirlenebilecektir. Ayrıca fiyat tarifelerinin nasıl belirlendiği ve tarife tutarları havacılık emniyetini ve güvenliğini etkilememelidir. Zaten hat bazında tek tek doğrudan ve dolaylı işletim maliyetlerinin hesaplanmasındaki zorluklar dikkate alındığında, bu maddenin iç hatlarda uygulanabilmesinin mümkün olmadığı anlaşılmaktadır. Nihai olarak bakıldığında, fiyat tarifesi konusu serbest olarak değerlendirilmektedir (Gerede, 2011b, ss. 513–514).

Türkiye’de 2014 yılından itibaren sivil havacılık sektöründe uygulandığı algısı oluşan ve toplumda da bu şekilde bilinen iç hat uçuşlardaki tavan fiyat uygulaması, aslında Ulaştırma Bakanlığı, Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü, Türkiye Özel Sektör Havacılık İşletmeleri Derneği (TÖSHİD) üyesi şirketler ve Türk Hava Yolları yetkililerinin bir araya gelerek almış oldukları bir prensip kararından ibaret olduğu anlaşılmaktadır. Söz konusu prensip kararı yazılı bir kural olmayıp, ihlal edilmesi durumunda uygulanacak herhangi bir müeyyide ya da ceza bulunmamaktadır. Prensip gereği belirlenen tavan ücretin aşılması durumunda, yolcular açısından da hukuki bir hak arayışı mümkün olmamaktadır.

Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü 27.07.2015 tarihinde yayınladığı “Havayolu Bilet Fiyatları, Rezervasyon, Satın Alma ve Tanıtım Faaliyetleri” konulu genelge ile havayolu firmalarının pazarlama, reklam, rezervasyon ve satış işlemlerinde müşterilerin bilet tercihlerini daha doğru yapabilmesi amacıyla; havayolu firmalarının internet siteleri ve çağrı merkezlerinden yapılan ücret ilanlarında ilk afişe edildiği bölümde bilet ücretinin tüm zorunlu ücretleri de kapsayacak şekilde "her şey dahil bilet ücreti" şeklinde açık olarak belirtilmesi, her şey dahil bilet ücretinin bölümlerinin (hizmet bedeli, temel ücret, yakıt, güvenlik, vergi, harç, sigorta vb. giderler veya detayları) müşterilerin kolaylıkla erişebileceği şekilde ilgili satış kanalında gösterilmesi, bilet ücretlerinin hizmet sınıflarına (ekonomi, business vb.) göre ayrı ayrı ilan edilmesi, havayolu firmaları tarafından yolcuya özel sunulan, ilave ve/veya isteğe bağlı hizmetler için alınacak ücretlerin ilgili satış kanalında açık ve şüpheye yer bırakmayacak biçimde açıklanması veya gösterilmesi, bilet ücreti üzerine ilave ve/veya isteğe bağlı hizmetler dışında ekleme yapılmaması, havayolu firmalarının bilet ücretlerinin basılı, görsel

ve/veya internet ortamındaki tanıtımlarını her şey dahil bilet ücretini esas alarak yapmaları, bilete ilişkin rezervasyon değişiklikleri, iptal ve iade kurallarının ve uygulama esaslarının ilgili kanalda duyurulması ve satın alma işlemleri tamamlanmadan önce yolcuya bilgi verilmesi yönünde uyarılarda bulunmuştur (SHGM, 2020c).

2.7. Ekonomik Düzenlemelere Yönelik IATA'nın Rolü

Uluslararası Hava Taşımacılığı Birliği (IATA) dünya toplam hava trafiğinin yüzde 82'sini temsil eden ve toplam 290 havayolu şirketinin yer aldığı bir ticaret birliğidir. Bu doğrultuda IATA, üyelerinin haklarını muhafaza etmek, üyeler arasında işbirliği ve eşgüdümü kurmak, ücret tarifelerinin tespitini yapmak, yolcu ve kargo acenteleriyle havayolu firmaları arasındaki gelir paylaşımı ve bu gelirlere ilişkin doğan komisyonun paylaşımını sağlamak ve yıllık olarak istatistik veriler yayınlamak üyelerine, sivil havacılık sektörüne yönelik bilgilendirmeler yapmayı amaç edinmektedir. Bir ticaret birliği olan IATA, düzenleyici otorite olmayıp hatta bazı kaynaklarda kartel yapı olarak tanımlanmaktadır. Aslında IATA, ticari havayolu firmalarının kendi haklarını otoritelere karşı korumaya yönelik kurulmuş ticari bir birliktir. Bundan dolayı, IATA'nın ekonomik düzenlemeleri belirleme yetkisi ve bu düzenlemelere üyelerin uymalarını zorunlu kılacak hukuksal yaptırım gücü bulunmaktadır. Ancak otoritelerin ekonomik düzenlemelerdeki rolünün daha iyi anlaşılabilmesi adına IATA'nın çalışmalarını özetlemek faydalı olacaktır (IATA, 2019a).

Fiyat tarifelerinin belirlenmesine yönelik Şikago Konvansiyonu'nda çok taraflı bir anlaşmaya varılamaması nedeniyle, doğan bu boşluk bilhassa 1970'lerin sonuna kadar IATA'nın çalışmalarıyla doldurulmuştur. İlgili dönemde IATA'nın birincil fonksiyonu yolcu fiyat tarifesi ve posta/kargo ücretlerinin belirlenmesinde öncülük yapmasıdır. Bu sebeple, IATA'nın işlevini çerçevesi ve zamanla gösterdiği değişikliğin irdelenmesi havayolu sektörüne yönelik düzenlemelerin anlaşılmasında önem arz ettiği düşünülmektedir. IATA'nın fiyat tarifelerine yönelik belirleyici işlevi 1978 yılından önceki dönemde ve devamında bazı değişiklikler arz ettiğinden söz konusu rolünü iki farklı dönemde incelemek faydalı olacaktır (Doganis, 2013, ss. 31–34).

Bermuda’da 11 Şubat 1946 tarihinde bir araya gelen ABD ve İngiltere’nin temsilcileri, havayolu taşımacılık faaliyetlerini düzenleyen Bermuda-I olarak adlandırılan ikili havayolu anlaşmasını imzalamışlardır. ABD ve İngiltere bu anlaşma çerçevesinde transatlantik hatlarındaki bilet ücretlerini IATA üzerinden belirlemeyi kararlaştırmışlardır. Anlaşmaya kapsamında havayolu taşımacılığı faaliyetlerinde devletlerin milli çıkarları yerine havayolu firmalarının ticari menfaatleri ön plana alınarak, fiyat tarifelerinin sabitlenmesi gibi konular IATA vasıtası ile havayolu firmalarına devredilmiştir. Bilet fiyatlarındaki önemli işlevi üzerine alan IATA, bu konuyla ilgili olarak tarife koordinasyon süreci kapsamında bazı konferansların düzenlenmesine öncülük etmiş ve söz konusu konferanslarda havayolu işletmelerinin uygulamaları gereken fiyat tarifeleri ve kargo ücretlerinin görüşülmesini sağlamıştır. Bu süreçle, vahşi rekabetin önüne geçerek havayolu firmalarının zarar görmesinin engellenmesi ve diğer taraftan da mümkün olan en düşük fiyatı uygulayarak yolcuların menfaatinin korunması amaçlanmıştır. Taraflar anlaşmaya vardığında, önerilen fiyat tarifelerinin yürürlüğe koyulabilmesi için devletin ilgili otoritesi tarafından da onay verilmesi gerekmektedir. Mutabakatın oy birliği ile sağlandığı, mutabakat sağlanmadığı bir durumda, sonraki konferansta karar alınana kadar ilgili bölgede taraflar kendilerince belirleyecekleri fiyat tarifesi ve ücretleri uygulaya devam etmektedirler (Button ve Taylor, 2000, ss. 3–5).

IATA tarafından düzenlenen konferanslarda, yolcu ve kargo ücretlerinin yanı sıra, kabin içi ikram, koltuklar arasındaki mesafeler ve eğlendirici ürün hizmetleri gibi hizmet bileşenleri de görüşmelere konu olabilmektedir. Konferanslarda gündeme gelen anlaşmalarda oy birliğine yönelik bir şartın bulunması, görüşme takvimini uzatabilmektedir. Başlangıç dönemlerinde oy birliği daha kolay sağlanmakta iken 1970’li yıllardan sonra söz konusu mutabakat sağlanamamıştır. Bu sebeple, 1975’ten itibaren IATA’nın fiyat tarifelerini belirlemedeki etkinliği giderek azalmıştır. İlgili dönemde IATA’nın bir kartel gibi çalıştığına yönelik iddiaların varlığı ve rekabetin teşvik edilmesi yönündeki politikalarda havayolu firmalarının, rekabetin vazgeçilmez bileşenlerinden birisi olan bilet fiyatlarını birlikte tayin etmeleri sektörde tepkilere sebep olmuştur. Tepkilerin yanı sıra, IATA üyesi olmayan bazı Uzakdoğu kökenli havayolu firmaları (Singapur Havayolları ve Thai International), ilgili dönemde daha esnek ücret tarifeleri belirleyerek ya da daha kaliteli

hizmet sunarak pazar paylarını arttırmayı başarmışlardır. Ayrıca sayıları gün geçtikçe artan charter firmalarının oluşturduğu fiyat rekabeti IATA üyesi havayolu firmaları üzerinde ciddi baskılar doğurmuştur. Tüm bu gelişmeler üzerine, IATA üyesi olan havayolu firmaları rekabetin yoğunlaştığı pazarlardaki düzenlemeleri görmezden gelerek indirimli bilet fiyatları uygulamaya başlamış ya da kabin içinde yolcuya sağlanan hizmetler üzerindeki sıkı kontrollere karşı çıkmışlardır (O'Connor, 2001, ss. 131–134).

IATA'nın bilet fiyatları üzerindeki rolünü azaltan diğer önemli bir etken, ABD'nin Haziran 1978'de, kendi iç hat serbestleşme politikaları doğrultusunda rekabeti engellediğini iddia ederek, IATA'nın tarifeleri belirleme işlevini artık tanımayacağını duyurması olmuştur. Küresel havayolu pazarının önemli bir bölümüne hakim olan ABD'nin bu sistemden çıkmasını göze alamayan diğer ülkeler, IATA'da önemli yapısal değişikliklere göz yummuşlardır. Bu gelişmeler sonucunda IATA 1979 yılında yeniden yapılandırılmış ve fiyatları belirlemedeki rolü zayıflatılmış, ülke otoritelerine ve havayolu firmalarına daha fazla serbestlik tanınmıştır. Fiyat düzenlemeleri küresel düzeyde giderek serbestleşmekte ve güçlü bir rekabet aracına dönüşmektedir (Belobaba, Odoni ve Barnhart, 2015, ss. 41–42).

IATA bilet fiyatlarının belirlenmesi sürecinin dışında, acenteler ve havayolu firmaları yada havayolu firmalarının kendi aralarındaki yolcu ve kargo taşıma işlemleri sonucunda doğan mahsuplaşma süreçlerine de çözüm aramıştır. Interline uçuş olarak adlandırılan yani yolcunun seyahatinin birden fazla taşıyıcı tarafından gerçekleştirildiği durumlarda veya yolcunun bileti satan havayolu firmasının dışındaki bir firma tarafından yürütülen bir operasyon kapsamında taşınması durumlarında, havayolu firmalarının birbirleri ile bilet ücretinin mahsuplaşması ihtiyacı doğmuştur. Bu çerçevede IATA tarafından geliştirilen Clearing House (takas odası) aracılığıyla firmalar arasındaki borç/alacak ilişkisi %90'ı her hangi bir nakit transferine gerek duyulmadan yürütülmektedir. IATA tarafından oluşturulan BSP (Faturalama ve Kapatma Planları-Billing and Settlement Plans) ve CASS (Kargo Hesapları Kapatma Sistemleri-Cargo Accounts Settlement Systems) sistemleri sayesinde ise havayolu firmaları ve acenteler arasında ödeme süreçleri daha da hızlandırılmıştır. IATA ayrıca, bilet üzerinden alınan bazı vergilerin kanunlara uygunluğu yönünde kontroller yapmakta ve sivil havacılık sektöründe aşırı vergilendirme neticesinde oluşabilecek

sorunlara devletlerin dikkatini çekmeye gayret etmektedir. Son olarak, havayolu firmalarının ülkesi dışında kazandığı yolcu ve kargo taşıma ücretlerine ilgili ülkenin merkez bankası veya başka bir otoritesi tarafından bloke konulması durumunda, IATA söz konusu gelirin blokajının kaldırılması ve ilgili havayolu firmasının hesaplarına aktarılması için de çalışmalar yapmaktadır (IATA, 2019a).



BÖLÜM III: SİVİL HAVACILIKTA TÜRK HAVA YOLLARI VE AFRİKA AÇILIMININ ANALİZİ

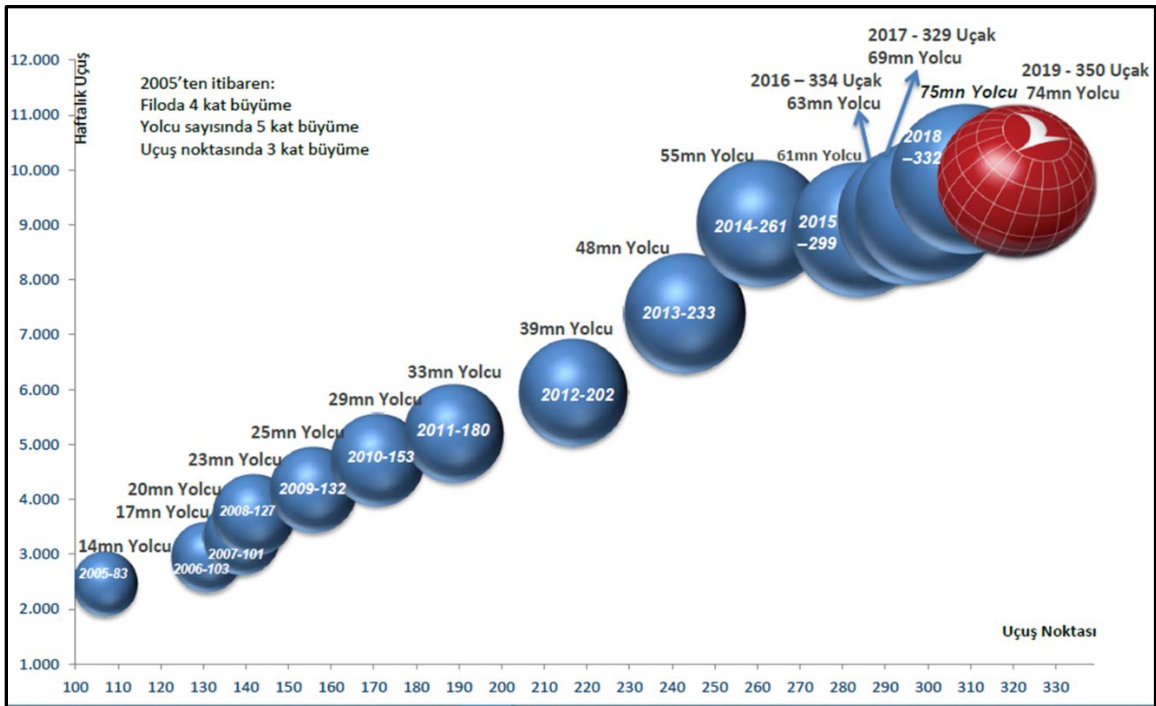
3.1. Türk Hava Yolları'nın Havacılık Pazarındaki Yeri

Türkiye, üç kıtanın (Avrupa, Afrika ve Asya) kesiştiği bir noktada stratejik olarak konumlanmış, doğu ile batı arasında doğal bir köprü vazifesi gören geçiş ülkesidir. Avrupa kıtasında, Rusya'dan sonra en büyük yüzölçümüne sahip ülkedir. Son yıllarda milli gelirini önemli ölçüde artırmış ve dış ticaretini katlamış bir ülkedir. Aynı zamanda Türkiye'nin iç ve dış hat yolcu taşıma kapasitesinin havayolu vasıtasıyla sağlanmasının, son yıllardaki gelişmeler sayesinde lüks olmaktan çıkıp artık ihtiyaca dönüştüğü bir döneme girilmiştir. Bu sebeplerdir ki, son dönemde nüfus ve kentleşmenin hızlı arttığı, bölgesel bir ticaret merkezi olma yolunda ilerleyen aynı zamanda yüksek turizm potansiyeli bulunan Türkiye'de, sektörde lider konumunda olan Türk Hava Yolları, sivil havacılık sektörüne yön vermektedir (Bakır ve diğerleri, 2017, s. 154).

1983 yılında sektörün serbestleşmesi ile birlikte artan rekabet şartları karşısında THY zamanın şartlarına uyum sağlamak adına modernizasyon ve standardizasyon sürecine girmiştir. Türk Hava Yolları bu kapsamda filosunu geliştirmeyi hedeflemiş, hizmet standartlarını yükselterek yurtiçi hatların yanısıra ekonomik açıdan daha avantajlı olan dış hatlara yönelmiştir. Türkiye sivil havacılık sektöründeki serbestleşme süreciyle birlikte, THY'nin hizmet modernizasyonu ve standardizasyonu sağlamasının yanı sıra, özel sektör havayolu firmalarının sayılarında, filo sayılarında, koltuk kapasitelerinde ve sektördeki paylarında önemli artışlar yaşanmıştır (Sarıbaş ve Tekiner, 2015, s. 28).

1936 yılında ilk uçağını alan THY, 2019 yılına gelindiğinde, filosundaki uçak sayısını 350'ye yolcu sayısını ise 75 milyona çıkarmıştır. Küresel marka olma yolunda ilerleyen şirket, tam altı kez Avrupa'nın en iyi havayolu seçilmiştir. 2005 yılından günümüze Türk Hava Yolları'nın gelişimi Şekil 1'de gösterilmektedir. Gösterdiği gelişme ile günümüzde Avrupa'da 43 ülke 118 şehir, Afrika'da 80 59 şehir, Ortadoğu'da 13 ülke 35 şehir Uzakdoğu'da 22 ülke 38 şehir, Amerika'da 8 ülke 19 şehir ve yurt içinde 50 şehre uçar hale gelmiştir. Bu performans ile 2019 itibariyle toplam gelirlerini 13 milyar USD seviyesine

çıkarmayı başarmıştır. Benzer şekilde Turkish Cargo da 2020 ilk çeyreği sonuçlarına göre, 25 adet kargo uçağı ile 88 uçuş noktası aynı zamanda 336 adet yolcu uçağının kargo kompartımanlarının kullanımı ile 322 uçuş noktasına operasyon gerçekleştirmiş ve böylelikle küresel kargo pazarı gelirlerindeki payını 2009 yılında %0,6 dan 2019 yılında %1,7'ye çıkarmıştır. THY, Türkiye'nin ilk havayolu şirketi olması ile köklü geçmişi ve kamusal niteliği ile şu anda sektörde açık ara lider konumunu sürdürmektedir. THY, İstanbul'daki uçuşların %80'ini ve koltuk arzının %82'sini tek başına sağlamaktadır. Koltuk sayısı bakımından Türkiye pazar payı ise %61'dir. (THY, 2020a, ss. 14–28).



Şekil 1: THY'nin 2005 Yılı Sonrası Gelişimi

Kaynak: THY, 1. Çeyrek 2020 Yatırımcı Raporu.

Türk Hava Yolları, önümüzdeki dönemlerde güvenlik algısında kötüleşme, politik ilişkilerde bozulma, petrol fiyatlarında sert yükselişler, nitelikli personel yetersizliği ve havalimanı kaynaklı kapasite sorunlarının üstesinden gelebildiği müddetçe istikrarlı büyümesini sürdürebilecektir (Vakıf Yatırım, 2018, s. 1).

3.2. Türkiye'nin Afrika Açılımı

Yüzyıllardan beri batı emperyalizminin insan kaynağı olmuş, köle ticaretini beslemiş, doğal kaynakları sömürülmüş ve sosyo-ekonomik açıdan geri bırakılmış fakir ülkelerin oluşturduğu bir kıta olan Afrika'nın makûs talihi ikinci dünya savaşı ile dönmeye başlamıştır. Batılı devletlerin savaşta kaynaklarını tüketmeleri Afrika ülkelerine bekledikleri fırsatı vermiş ve birbiri ardına bağımsızlıklarını ilan ederek tarih sahnesindeki yeni yerlerini almaya başlamışlardır. Ancak bağımsızlık ilanı beraberinde refah ve mutluluğu peşi sıra getirmemiştir. Demokrasi konusundaki tecrübesizlikleri, hukuk devleti anlayışının egemen kılınamaması, geri kalmışlık, eğitimsizlik gibi nedenlerle 1960-1990 arası dönem sürekli darbeler, iç karışıklıklar ve iç savaşlarla geçmiş, kıta ülkeleri insan kaynakları ve alt yapı bakımından harap olmuş, ekonomileri tükenmiştir. Hem soğuk savaş döneminde hem de günümüzde Afrika hep dünyanın yeni güçlerinin rekabet içine girdikleri bir kıta olmuştur. 1980'lerle birlikte gelişen ekonomileri neo-liberal politikalara uyum sağlayamamış teknolojik gerilik ve beşeri sermaye eksikliği nedeniyle sermaye yoğun mallar yerine emek yoğun mallarda uzmanlaşmışlar, 80'lerin dışa açılma sürecinde henüz olgunlaşmamış sanayilerini dış rekabete açmışlar ve sonuçta ekonomi ve dış ticaret alanında da umduklarını bulamamışlardır (Sundaram, Schwank ve Arnim, 2011, ss. 2-7).

Ancak 2000'li yıllar Afrika'nın talihinin dönmeye başladığı yıllardır. Hem içsel hem de dışsal konjonktürün etkisi ile Afrika ülkelerinin yıldızı parlamaya başlamıştır. Küresel ekonomide 2000 yılında başlayan genişleme döneminden fazlasıyla istifade etmişler, küresel ekonomiye hem ticari hem de siyasi olarak daha fazla entegre olmuşlardır. Bu dönüşümler siyaseti de etkilemiş tek partili seçimler ve askeri diktatörlük yapıları artık Afrika halkları tarafından da kabul edilmeyen bir durum haline gelmiştir. Afrika'yı yakından izleyen araştırmacılar, 21. Yüzyılda Afrika kıtasının yeniden doğuşuna şahit olunacağını ve Afrika ile ilgili tüm kötümser öngörülerin doğru olmadığını ortaya çıkacağını iddia etmektedirler. Uluslararası ilişkiler literatüründe, Afrika kıtasına olan ilgi her geçen gün artmakta ve Afrika kıtasında yaşanan etnik çatışmaların son bulması, demokrasinin kalıcı olarak yerleşmesi ve çok partili seçim sisteminin hayata geçmesi gibi konular gündem oluşturmaktadır (Oba, 2011).

Afrika Ülkeleri, dışa açık ekonomi ve ticaret politikaları ve bilgi teknolojilerinde yaptıkları yatırımlarla büyük resmi iyi yönde değiştirmeye başlamışlardır. Bu yenilenme ve toparlanma döneminde önemli politik ve ekonomik kararların etkisi büyüktür. İlk olarak güçlü oldukları tarım sektörlerini verimliliği artıracak, bütçe açığını azaltacak ve ihracatı artıracak şekilde yeniden dizayn etmişlerdir. Uluslararası ticarete kontrollü serbestleşme ve cari dengedeki kademeli iyileşme makroekonomik açıdan istikrarı artırmıştır. Üçüncü adımda istihdam piyasalarını yeniden yapılandırmışlar, işgücü eğitime ve mesleki eğitime önem vermişler, işgücünü bu sayede artan oranda yüksek katma değerli ürünlerin üretimlerine yönlendirebilmişlerdir. Maliyetlerdeki düşüşler ve bürokrasinin azalması ile Afrika ekonomisi giderek daha dinamik karakter kazanmaya başlamıştır. Diğer yandan elektrik üretim ve iletim, telekomünikasyon gibi alanlarda yapılan alt yapı iyileştirmeleri de bu dönüşümü destekleyici olmuştur (Leke, Lund, Roxburgh ve Wamelen, 2010).

Afrika artık zengin doğal kaynakları, gelişen beşeri sermayesi, dinamik ve genç nüfusu, artan milli geliri ve gelişen orta sınıfıyla tüketimde hızlı büyüme vadeden pazarlardan sayılmaktadır. 58 ülkeden oluşan, yaklaşık 2 bin mahalli dilin konuşulduğu, 1.3 milyar insana ev sahipliği yapan, 30 milyon kilometre kareye ulaşan yüzölçümüyle dünyanın en büyük 2. kıtası olup Avrupa kıtasından da 3 kat daha büyük olan Afrika kıtası ile uluslararası toplum, günümüzde başta ekonomik alanlar olmak üzere, hemen her alanda ilişkilerini geliştirmeye çaba sarf etmektedir. Ancak parlayan Afrika yıldızının önündeki engeller know-how eksikliği, teknolojik gerilik, finansal piyasalarının derin olmaması ve yetersiz sermaye birikimidir. Dolayısıyla Afrika'ya etkin yönetim, ileri teknoloji, sermaye desteği, geleneksel endüstrilerin güncellenmesi, know-how ve bilgi temelli, katma değeri yüksek süreçlerle şekillenmiş imalat sanayinin geliştirilmesi gibi konularda yardım gerekmektedir (Edoho, 2011, ss. 103–105).

İşte küresel güçlerin iştahını kabartan nokta burasıdır. Özellikle yükselen güç Çin ve küresel güç ABD'nin milyarlarca doları bulan ekonomik yatırımları ve askeri üsleri kıtanın her yanına yayılmaktadır. Özellikle Çin'in, Afrika kıtasındaki özellikle petrol olmak üzere doğal kaynaklara yönelik ilgisi ve Afrika ülkelerine olan yardımları, üstlendiği alt yapı yatırımları, başta ABD olmak üzere diğer Avrupalı eski sömürgeci ülkelerin Afrika'ya yönelik

politikalarını olumsuz etkilemekte ve bu kıtaya dönük politikalarında değişikliğe gitmelerine neden olmaktadır. Bu arada, Türkiye de bölgesel aktör olarak Afrika ile ilgilenmekte, ekonomik ve siyasi ilişkiler temelinde dış politikadan ihracat pazarlarına pek çok alanda açılım yapmaktadır. AK Parti'nin iktidara gelmesinden hemen sonra benimsediği çok boyutlu dış politika anlayışı sayesinde, Türkiye'nin geçmişte ihmal ettiği bir çok bölge ile ilişkilerin geliştirilmesine yönelinmiş, yeni açılımların neticesinde Türkiye'nin dış politikasında yeni ülkeler daha çok gündem olmaya başlamıştır. Afrika, Osmanlı bakiyesi ülkeleri ile Türkiye'nin tarihsel ve dinsel bağlarının kuvvetli olduğu bölgelerden biridir. Cumhuriyetin ilk dönemlerinde çeşitli dış politika öncelikleri kapsamında ihmal edilmiş olsa da birçok hükümetin programında, 1955 yılından itibaren Afrika kıtası ile ilişkilerin arttırılmasına öncelik veren başlıklar yer almıştır. Son yıllara kadar olan süreçte Türkiye diplomasisi Afrika kıtasını yakın takibe almaya çalışmış ve Türkiye dış politikasının stratejik öncelikleri kapsamında Afrika ile ilişkilerini geliştirme yönünde çaba sarf etmiştir (Öztürk, 2016).

1980'li ve 1990'lı yıllarda yaşanan bir dizi olaylar, Türk dış politikasında temel paradigma değişikliğine yol açmıştır. 1980'lerde neo liberal ekonomi politikalarına dönüşle birlikte ihracata dayalı kalkınma politikasının benimsenmesi ve dışa açılma süreci, PKK terörünün hortlaması, Sovyet Bloğunun yıkılması ve soğuk savaşın sona ermesi, Bosna savaşı ve 1991 Körfez harekatı yeni Türk dış politikalarına geçişin koşullarını olgunlaştırmıştır (Sinkaya, 2016, ss. 82–89).

Türkiye karşılaştığı bu fırsat ve tehditler nedeniyle ve biraz da ekonomik büyüme ve nüfus artışı ile orta büyüklükte bir ülke konumuna gelmesinin etkisi ile artık daha aktif ve çok boyutlu bir dış politika yürütmeye başlamış, batı ekseninden kaymış, tek boyutluluktan karşılıklı bağımlılığa geçmiş ve bölgesinde proaktif bölgesel oyuncu rolüne soyunmuştur. Türkiye'nin kendisi belli bir kıtaya veya bölgeye ait değildir. Bir kolu Avrupa kıtasında, bir kolu Kafkaslarda, bir kolu Ortadoğu'dadır. Bu yüzden Türkiye'nin çok boyutlu, proaktif dış politika izlemesi gayet doğaldır. Türkiye'yi yeni dış politika sürecine iten iç neden ise 2002 sonrası iç siyasetteki destekleyici dönüşümdür. Türkiye bunu yaparken de çıkardığı uyum paketleri ile AB çıpasından da vazgeçmemiştir. Güvenlik, demokratik açılım, milli ekonomik

duruş, ekonomik büyüme ve küresel ekonomi ile entegrasyon gibi konularda ulusal çıkarlarını yeniden tanımlamış ve bölgesel sorunlara artık bölgesel güç olma hedefi doğrultusunda dinamik ve etken bir yaklaşım sergilemeye başlamıştır. Bu çerçevede Balkanlar, Kafkaslar, Orta Asya ve Ortadoğu ile yakın ilişkiler geliştirmiş, dengeleri gözeterek bölgesel çatışmalardan uzak durmuş, ABD ve AB gibi küresel güçlerle rekabet odaklı değil, tamamlayıcı ve çok yönlü bir dış politika takip etmiş ve yakın çevresine olan entegrasyonunu artırmıştır. Bu yeni çerçevede Türkiye'nin dış politikalarında yeni paradigmaya uygun şekilde hareket ettiği alanlarından biri de Afrika'dır (Duran, 2008, ss. 393–397).

Bu kapsamda küresel bir siyasi aktör olma yönünde çaba sarfeden ve bu yönde ciddi adımlar atan Türkiye, bunun Afrika kıtasında da etkili politikalar yürütmekten geçtiğinin bilincindedir. Bu sebeple özellikle son dönemde Afrika kıtasına yönelik siyasi, ekonomik, sosyal ve kültürel alandaki açılım politikalarını hızlandırmış, Türkiye ile Afrika kıtası arasında birçok alanda yeni köprülerin kurulmasına çalışılmaktadır (Telci, 2018).

3.2.1. Türkiye-Afrika İlişkileri

Yukarıda belirtilen nedenlerden ötürü Türkiye-Afrika ilişkileri uzun bir dönem kendi haline bırakılmış olup, Türkiye'nin Afrika kıtasına özgü politikaları, 1996 yılından (Refahyol Hükümeti) sonra değişmiş ve bu dönemde Dışişleri Bakanlığı Afrika'ya açılım politikası başlatmıştır. Bu ilk planda büyükelçilik sayısı artırılacak, Sahra Altı Afrika'daki diplomatik misyonlardaki temsil düzeyi yukarı çekilecek, uluslararası organizasyonlarda işbirliği geliştirilecek ve insani yardımlar arttırılacaktır. Ancak Türkiye'nin Afrika kıtası ile olan sosyal ve ekonomik ilişkilerini yeniden canlandırmaya ve etkinliğini arttırmaya yönelik yapılan bu girişimlerin, kısa bir süre sonra 28 Şubat süreci, 2001 ekonomik krizi, kısır iç siyasi tartışmalar ve Türkiye'nin dış politikadaki farklı önceliklerinin etkisi ile yine ihmal edilmeye başlanılmış ve bu süreç Kasım 2002'de Adalet ve Kalkınma Partisi'nin tek başına iktidar olmasına kadar sürmüştür (Oğurlu, 2018, s. 74).

Türkiye-Afrika ilişkileri asıl ivmelenmesini AK Parti iktidarı ile sağlamıştır. İkinci Afrika açılım hareketi 2003 yılında başlatılmıştır. Bu yeni açılım ekonomik ve sosyal politikalar

arasındaki dengeye dayanmaktadır. Türkiye yeni uyguladığı açılım politikası ile kendi tarihsel tecrübesini, kültürel, siyasal ve toplumsal birikimini, sahip olduğu kaynakları ve olanakları “Afrika'nın sorunlarına Afrikalı çözümler” sloganı doğrultusunda, Afrika ülkeleriyle ve karşılıklı kazanım ilkesini gözeterek paylaşmayı amaçlamaktadır. Batılı emperyalistlerin salt ekonomik sömürü yaklaşımı yerine sosyal ve kültürel kazanımlar karşılıklı olarak ortaya çıkacaktır. 2003 yılındaki ilk adımdan sonra 2005 yılı “*Afrika Yılı*” ilan edilmiştir. Aynı yıl, Türkiye Afrika Birliği Örgütü’nde gözlemci statüsü edinmiş, 5 Mayıs 2005 tarihinde de Addis Ababa Büyükelçisi Örgüt nezdinde akredite olmuştur. Bu kapsamda 2002 yılında Afrika kıtasındaki sadece 12 ülkede büyükelçilik seviyesinde diplomatik temsilciliği olan Türkiye bu sayıyı 40’a çıkarmıştır. Siyasi, ekonomik, sosyal ve kültürel boyutları geliştirecek şekilde yapılan dış geziler her geçen gün artmaktadır. Başbakan olarak göreve başladığı 2002 yılından bu yana toplam 28 Afrika ülkesini ziyaret eden Cumhurbaşkanı Recep Tayyip Erdoğan en son düzenlenen Afrika turunda Mali ve Moritanya’yı ziyaret etmiştir. Cumhurbaşkanı Recep Tayyip Erdoğan’ın 2015 yılındaki Güney Afrika Cumhuriyeti ve Etiyopya’ya yaptığı ziyaret, ilk kez bir Türkiye Devlet Başkanının Sahra altı Afrika’ya yaptığı ziyaret olması açısından da sembolik anlamda önemli bir adım olmuştur. Ayrıca 2016 yılında üç kez Sahraaltı Afrika’ya giden Cumhurbaşkanı Recep Tayyip Erdoğan bu sayede Türkiye’den Afrika kıtasına en çok resmi ziyaret gerçekleştiren Türk devlet adamı ünvanını almıştır (Telci, 2018).

Cumhurbaşkanı Recep Tayyip Erdoğan Afrika turu çerçevesinde 2013 yılından bu güne kadar ikişer defa ziyaret ettiği Cezayir ve Senegal’e de giderek bu iki ülkeye olan özel ilgisini ve verdiği önemi belli etmiştir. Türkiye 2005 yılında Afrika Birliği’ne (AfB) gözlemci üye olmuş ve 2008 yılında Afrika Birliği tarafından stratejik ortaklık ünvanı verilmiştir. Cumhurbaşkanı Recep Tayyip Erdoğan, Başbakanlık görevini yürüttüğü 2005 yılı başında Etiyopya ve Güney Afrika’yı ziyaret etmiş ve 27-29 Mart 2006 tarihleri arasında Sudan’ın Hartum şehrinde yapılan 18. Arap Ligi Zirvesi’ne katıldıktan sonra Sudan’a yönelik çeşitli ziyaretlerde bulunmuştur. Cumhurbaşkanı Recep Tayyip Erdoğan söz konusu zirvede yapmış olduğu konuşmada, Afrika Birliği Örgütü’nün rolünden bahsederek Afrika’nın öneminin altını çizmiş, Türkiye’nin Afrika’ya olan bakışını tarif etmiş, Türkiye’nin Afrika ülkelerinin demokrasi, barış, refah ve kalkınma yönündeki çalışmalarına katkı sağlamak istediğini ifade

etmiş ve Afrika uluslarının kadim bir dostu olan Türkiye'nin bölgesel işbirliği doğrultusunda Afrika'da tesis edilmeye çalışılan kalıcı barış ve sürdürülebilir bir kalkınma hedefleri için birlikte çalışma arzusunu belirtmiştir (Fırat, 2009).

Türkiye'nin Afrika kıtası ile olan ilişkilerinin gelişmesi açısından en önemli aşamayı İstanbul'da 18-21 Ağustos 2008 tarihlerinde düzenlenen 1. Türkiye-Afrika İşbirliği Zirvesi oluşturmaktadır. Söz konusu zirveye 49 Afrika ülkesinden birçok devlet başkanı, Cumhurbaşkanı, Başbakan, Dışişleri Bakanı, Başbakan Yardımcısı katılmıştır. Bunların yanısıra 11 farklı küresel ve bölgesel örgüt temsilcileri bu toplantıyı takip etmiştir. Bu zirve, Türkiye diplomasisi tarafından ihmal edilen Afrika kıtası ile ilişkilerin geliştirilmesi için, uzun yıllardır uygulanmaya çalışılan Afrika'ya açılım politikasının başarılı bir merhalesidir. Bu zirve sayesinde Türkiye ile Afrika ülkeleri arasındaki ilişkilerde yeni bir döneme girilmiştir. Bu zirve esnasında Dış Ekonomik İlişkiler Kurulu (DEİK) tarafından 18-20 Ağustos 2008 tarihleri arasında düzenlenen Türkiye-Afrika İş Forumu'nda 20.08.2008 tarihli Türkiye-Afrika İş Forumu İstanbul Deklarasyonu kabul edilmiştir. Diğer önemli bir adım Cumhurbaşkanı Recep Tayyip Erdoğan tarafından (Başbakanlık görevini yürüttüğü dönemde) 26 Mart 2010 tarihinde yayınlanan 2010/7 sayılı genelge doğrultusunda hazırlanan 'Afrika Strateji Belgesi'dir. Söz konusu genelgede, Türkiye'nin Afrika ülkeleriyle olan ilişkilerinin karşılıklı kazanım anlayışını esas alan ve sürdürülebilir bir yapıya kavuşturulmasının büyük önem arz ettiği ayrıca bu durumun Türkiye'nin aktif ve çok yönlü stratejik dış politika yaklaşımının bir gerekliliği olduğu belirtilmiştir. Devlet başkanları düzeyinde yapılan girişimlere diğer kamu kurumları da destek vermiştir. TİKA, AFAD, Maarif Vakfı, Yunus Emre Enstitüsü, Anadolu Ajansı, Türkiye Diyanet Vakfı, Türk Hava Yolları gibi kurumlar sayesinde Türkiye'nin Afrika'daki etkinliği artmıştır (Dışişleri Bakanlığı, 2020).

19-21 Kasım 2014 tarihleri arasında Ekvator Ginesi'nin başkenti Malabo şehrinde düzenlenen 2. Türkiye-Afrika İşbirliği Zirvesi sonucunda kabul edilen 2015-2019 Ortak Uygulama Planı sayesinde Türkiye'nin 2015-2019 döneminde Afrika ülkeleriyle birlikte gerçekleştirmesi planlanan çeşitli alanlardaki projelerin beş yıllık planı oluşturulmuştur. Bu bağlamda, yatırım ve ticaret, güvenlik ve barış, eğitim ve kültür, teknoloji transferi, kırsal

kalkınma ve tarım, ulaştırma ve enerji gibi alanlarda Afrika ülkelerinin öncelikleri doğrultusunda belirlenen projeler hayata geçirilmektedir. Ayrıca, Afrika Birliği (AfB) ile her beş yılda bir yapılacak zirve toplantıları çerçevesinde Bakan düzeyinde gözden geçirme konferanslarının gerçekleştirilmesi kararlaştırılmıştır. Bu kapsamda Türkiye-Afrika Bakanlar Gözden Geçirme Konferansı 11-12 Şubat 2018 tarihleri arasında İstanbul'da düzenlenmiştir. Söz konusu konferans Türkiye-Afrika arasındaki işbirliğinin tüm yönleriyle ele alınması bakımından önemli bir fırsat oluşturmuştur. 3. Türkiye-Afrika İşbirliği Zirvesi'nin, Cumhurbaşkanlığı ev sahipliğinde 2021 yılında Türkiye'de düzenlenmesi planlanmaktadır (Dışişleri Bakanlığı, 2020).

3.2.2. Türkiye-Afrika Dış Ticareti

Afrika ile olan siyasi, kültürel ve diplomatik bağlar kuvvetlenirken ekonomik ilişkiler de ihmal edilmemiştir. Bu kapsamda, 2003 yılında hazırlanan Afrika Ülkeleriyle Ekonomik İlişkilerin Geliştirilmesi Stratejisi aynı yıl uygulanmaya başlanmıştır. Söz konusu strateji, 2014 yılı Kasım ayında Ekvator Ginesi'nin başkenti Malabo şehrinde düzenlenen Türkiye-Afrika İşbirliği Zirvesi'nde Afrika kıtasının güncel ihtiyaçları ve Türkiye'nin Afrika kıtasına yönelik perspektifi çerçevesinde revize edilerek Afrika ile Ortaklık Stratejisi ismiyle uygulanmaya başlanmıştır. Bu stratejinin uygulanması dış ticaret rakamlarına da yansımıştır. Afrika ile olan dış ticaretin artması iki taraf arasındaki olumlu siyasi atmosfer içinde, ekonomik ilişkilerin ve ticari bağların güçlendiğini, tarafların birbirlerinin maddi ihtiyaçlarını karşıladıklarının göstergesidir (Telci, 2018).

Tablo 6: Türkiye Afrika Dış Ticareti

Yıllar	İhracat (Bin USD)		İthalat (Bin USD)	
	Kuzey Afrika	Sahra Altı	Kuzey Afrika	Sahra Altı
1990	646.133	102.273	938.157	399.516
1995	906.161	165.261	1.144.539	241.806
2000	1.087.400	285.323	2.257.119	457.101
2005	2.544.348	1.086.645	1.584.200	1.632.270
2010	7.025.168	2.257.897	3.098.091	1.725.915
2015	8.527.125	3.921.797	3.006.995	2.092.386
2016	7.755.070	3.650.929	3.200.795	2.154.733
2017	7.524.785	4.148.822	4.142.799	3.033.852
2018	9.477.692	4.973.341	4.593.805	2.454.101
2019	10.299.796	5.794.868	3.858.154	1.757.629

Kaynak: (TÜİK, 2020)

Tablo 6’da görüldüğü gibi dış ticaret hacmi, 1990 yılında 2 milyar dolardan yaklaşık on kat artışla 2019 yılında 21,4 milyar dolar seviyesine çıkmıştır. Bu artışın büyük kısmı 2003 yılında Afrika açılımının başlamasından sonraki dönemde gerçekleşmiştir (Oğurlu, 2018, ss. 85–86).

Ancak bu yeterli olmayıp, gelecek dönemler için Afrika genelinde ticari ortaklıkların çeşitlendirilmesi gerekmektedir. Dolayısıyla siyasi, diplomatik, sosyal ve kültürel ilişkiler geliştirilmelidir. Ayrıca Afrika Birliği’nin kıta içi ticareti artırıcı politikaları Türkiye’nin işini zorlaştırmaktadır. Afrika ülkeleri yerel endüstrilerini kurmayı, temel gıda ve tüketim malzemelerini bizzat üretmeyi arzuladıkları için serbest ticaret anlaşmalarının milli kalkınma girişimlerine zarar vereceği düşüncesiyle konuya çekimser yaklaşmaktadırlar. Ayrıca Türkiye Çifte Vergilendirmenin Önlenmesi (ÇVÖ) konusunda sadece Tunus, Cezayir, Mısır, Sudan, Fas, Güney Afrika Cumhuriyeti ve Etiyopya ile anlaşma imzalamış durumdadır. Türkiye’nin söz konusu alanlarda gecikildiği gerçeğinin kabul edilmesi ile birlikte, zaman kaybetmeksizin Afrika ekonomisine yön veren Doğu ve Güney Afrika Ortak Pazarı-COMESA, Doğu Afrika Topluluğu-EAC, Batı Afrika Ülkeleri Ekonomik Topluluğu-ECOWAS ve Güney Afrika Kalkınma Topluluğu-SADC gibi bölgesel ekonomik topluluklar ile serbest ticaret anlaşması müzakerelerinin başlatılması elzemdir. Söz konusu ekonomik topluluklarla imzalanacak olan ticaret anlaşmaları, üye ülkelerin tamamıyla ticareti kolaylaştıracak önemli bir adım olacaktır. Afrika’daki tek örneğinin Mısır’da bulunan, Türkiyeli yatırımcılar tarafından kurulan ve işletilen Özel Ekonomik Bölgelerin bilhassa Gana, Sudan, Etiyopya ve Nijerya gibi ticaret potansiyelinin yüksek olduğu ülkelerde kurulması, Türkiye menşeli yatırımcıların Afrika ülkelerinde yatırım yapmalarını teşvik edecektir. Ayrıca Afrika ülkeleriyle karşılıklı vize kolaylıklarının tesis edilmesine yönelik adımların hızlandırılmasının da geleceğe yönelik hedeflere ulaşmak adına olumlu etki yapacağı ve Afrika ile ekonomik alandaki ilişkilere yeni bir ivme kazandıracığı düşünülmektedir (TASAM, 2014).

3.2.3. THY’nin Afrika’daki Büyüme Politikası

THY her ne kadar kamusal nitelikli kuruluş olsa da 1980’lerden itibaren büyük bir değişim ve dönüşüm hamlesi başlatmıştır. 1994 ve 2001 krizleri, 11 Eylül saldırıları ve 2008 küresel

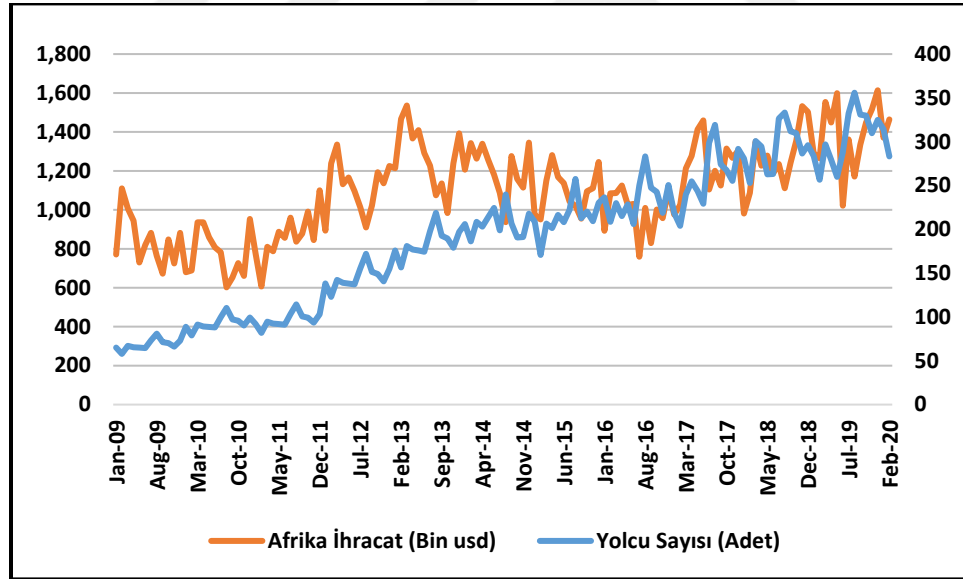
finansal krizinde olumsuz etkilense de büyüme sürecini devam ettirmiştir. Şirket finansal şartlarını iyileştirmek adına birçok tedbiri uygulamaya koymuştur. THY yönetimi yeni hatların sayısını arttırmak ve mevcut uçak filosunu genişletmek adına yeni stratejiler geliştirerek çalışmalarını hızlandırmıştır. Şirket 2006 yılı Haziran ayında birçok global havayolu şirketi tarafından oluşturulan bir havayolu ittifakı olan Star Alliance'a katılmıştır. Bu sayede THY sahip olduğu 100'ün üzerindeki yurt dışı uçuş noktasını, Star Alliance işbirlikleri ile 1.000'den fazla noktaya çıkarmayı sağlamış ve yolcularını bu noktalara uçuş imkanı kazanmıştır. 2007 yılı sonunda ise uluslararası uçuş araştırmaları kuruluğu olan Skytrax tarafından THY hizmet kalitesinin denetlenmesinin ardından havacılık oscarı olarak adlandırılan Skytrax Ödülleri kapsamında 4 yıldızlı havayolu kategorisine yükseltilmiştir. THY, uçakların teknik bakımlarının yapıldığı departmanlarını şirketleştirerek (THY Teknik A.Ş.) bölgedeki diğer havayolu firmalarına da teknik bakım hizmeti verebilir hale getirmiştir. THY ve Avusturya merkezli ikram şirketi Do&Co, 2006 yılında yarı yarıya bir ortaklık yapısıyla Turkish Do&CO ikram firmasını kurmuş ve bu ortaklık ile THY'nin uçak içi ikram kalitesi kayda değer ölçüde artmıştır (Gökırmak, 2014, ss. 7–8).

Bu değişim süreci ile THY, Türkiye'nin dış ekonomi politikaları ile paralel olarak Afrika'daki uçuş noktalarını artırmaya başlamıştır. THY tarafından başlatılan doğrudan uçuşlar, Afrika açılımı stratejisini büyük ölçüde desteklemiştir. THY kısa zaman içerisinde birçok Afrika ülkesine sefer düzenlemeye başlamış ve Afrika ile Türkiye'nin yakınlaşmasına önemli katkı sağlamıştır. THY'nin, halihazırda Kuzey Afrika ülkelerine yapılan seferlerin yanı sıra, Hartum (Sudan) ve Addis Ababa (Etiyopya) seferleri 22 Nisan 2006 tarihinde, Lagos (Nijerya) seferleri 27 Temmuz 2006 tarihinde; Johannesburg (Güney Afrika) seferleri 17 Eylül 2007 tarihinde; Nairobi (Kenya) seferleri 20 Şubat 2009 tarihinde, Dakar (Senegal) seferleri 29 Mart 2009 tarihinde, Entebbe (Uganda) ve Darüsselam (Tanzanya) seferleri 14 Haziran 2010 tarihinde ve Akra (Gana) seferleri ise 13 Temmuz 2010 tarihinde başlamıştır. THY 2019 yılı sonunda Afrika'da 38 ülkede 59 şehre uçuş düzenlemektedir.

Havacılık alanındaki Afrika'ya yönelik bir başka önemli gelişme ise, 15-17 Haziran 2009 tarihleri arasında Afrika Sivil Havacılık Örgütü (AFCAC) konferansının SHGM'nin evsahipliğinde Türkiye'de düzenlenmesi olmuştur. Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü konferans

sırasında 9 Afrika ülkesinin sivil havacılık otoriteleri ile ikili havayolu anlaşması imzalamıştır (Çomak, 2011, s. 21).

Türk Hava Yolları'nın Afrika ülkelerine yönelik seferlerindeki artışa paralel olarak kıtaya olan ticaret hacmi 21 milyar dolar seviyesine yükselirken, taşınan yolcu sayısı 2019'da 3,6 milyona ulaşmıştır. Uçak doluluk oranı ise %75'ler civarındadır. Sadece yolcu değil özellikle kargo ve posta taşımacılığı da %8,8 artışla 74 bin 388 tona ulaşılmıştır. Covid-19 virüs salgını öncesi dönemde Afrika'ya düzenleyeceği yeni seferlerle yüzde 15 kapasite artışı gerçekleştirilmesi planlanmıştır. Bu rakamlarla THY'nin Afrika ülkelerine yönelik taşıdığı yolcu sayısı, dış hatlardaki yolcu toplamının % 8'ini ve bölgesel gelirlerinin dağılımın da yüzde 10'unu oluşturmaktadır. 2019 yılında 73 milyar 171 milyon TL'lik yolcu ve kargo net satış geliri elde edilmiştir (THY, 2020b).



Grafik 2: Afrika İhracatı ve THY Yolcu Sayısı

Kaynak: (TÜİK, 2019);(TÜİK, 2020)

Grafikte görüldüğü gibi yolcu sayısı ile Afrika'ya yapılan ihracatın zaman serisi grafikleri iki değişken arasındaki güçlü ilişkiyi ortaya koymaktadır.

3.3. Afrika Açılımında Kurumsal Girişimler

3.3.1. Dışişleri Bakanlığı

Türkiye dış politikasında ana ilke olarak Batıcılığa yönelmiş ve Cumhuriyetin kuruluşundan itibaren Batı dünyasına yönelik bir dış politika anlayışını benimsemiş ve 1980 yılına kadar batı karşıtı politikalar arada gündeme gelse de Türkiye ilkesel anlamda dış politikasında batılılaşma perspektifine uygun davranmıştır. Türkiye'nin dış politikasında Batı dünyasını tercih etmesinin en somut etkileri iki kutuplu soğuk savaş döneminde görülmüştür. Bu dönemde Batı dünyası ile olan ilişkilerini, kurumsal bir bütünleşme uğraşları (AB üyelik süreci) sonucu sağlamlaştıran Türkiye, kaçınılmaz bir biçimde dış politikasını da Batı dünyasının çıkarları ve politikaları ile uyumlaştırmış ve kendini Afrika, Ortadoğu gibi bölgelerden uzaklaştırmıştır. Ancak soğuk savaşın bitmesi, 1980 dönüşümü ile dış ticarete serbestleşmenin artması gibi etkenlerle Türkiye'nin Ortadoğu ve Afrika ile olan ticari ve siyasi bağları güçlenmeye başlamıştır (Karpat, 2012, s. 162).

Türkiye 2000'li yıllarla beraber görülen hem ideolojik hem de jeopolitik kayma ile dış politikasında yeni koşullar altında ve yeni bir küresel sistemde kendi kimliğini ve kendi rolünü yeniden belirlemek zorunda kalmıştır. Bu yeni tanımlamada yakın coğrafya daha öne çıkmakta ancak bu batı ile ilişkilerin kesileceği ya da gerileyeceği anlamına gelmemektedir. Türkiye artık dış politikasında ekonomik, askeri ve sosyal ilişkilerinde çok taraflı ve çok boyutlu ilişkiler geliştirmektedir. Batı dünyası dışında kalan Afrika kıtası gibi bölgeler Türkiye açısından uzak, erişilemez vyaee sorunlu bölgeler değil potansiyel ortak durumundadır. 2005 yılında başlatılan Afrika açılımı, 2006 yılındaki Latin Amerika ve 2010 yılında ise Doğu Asya politikalarında yaşanan önemli gelişmeler yeni jeo-politik vizyonun en temel örneklerini teşkil etmektedir. Özellikle 2008 yılında yapılan BM Güvenlik Konseyi geçici üyeliğine yönelik oylamada, Türkiye'nin Afrika ülkelerinin tamamı tarafından desteklenmesi sonucu seçilmiş olması, Afrika açılımı politikanın en mühim pratik sonuçlarından biri olarak görülmektedir (Yeşiltaş ve Balcı, 2011, ss. 12–14).

2000'li yıllara kadar bir çok dönemde arka planda bırakılan Afrika kıtası ve Türkiye'nin Afrika ülkeleri ile olan ilişkileri, AK Parti iktidarı döneminde uygulanan çok boyutlu, çok

yönlü ve pro-aktif yeni dış politikayaklaşımı gereği olarak adeta dönüşüm geçirmiş ve Türkiye'nin dış politika önceliklerinden biri olmuştur. Türkiye artık yeni bir dış politika stratejisi ile hareket etmektedir. Bu çerçevede sahip olduğu stratejik avantajlar ve doğal zenginlikler sayesinde, uluslararası sistemde önemini her geçen gün artıran, küresel siyasetin uluslararası aktörlerinin yeni güç mücadele alanı olarak tanımlanan ve son dönemde dünyanın güç dengesinin yeniden belirlenmesi sürecinde artan ekonomik ve stratejik önemi nedeniyle küresel bir çekim alanı haline gelen Afrika kıtası, Türkiye'nin yeni dış siyasetinin önde gelen gündem başlıklarından biri olmuş ve bu kapsamda çalışmalar sürdürülmektedir (Özkan, 2010, s. 535).

Türkiye'nin Afrika kıtasına yönelik siyasi çalışmaları, Dış İşleri Bakanlığı'na bağlı İkili Siyasi İşler Genel Müdürlüğü (Afrika) tarafından yürütülmektedir. Türkiye Cumhuriyeti 2018 yılsonu itibariyle yurtdışında 242 dış temsilcilikle temsil edilmektedir. Yurtdışı temsilciliklerinin 142'si Büyükelçilik, 13'ü Daimi Temsilcilik, 85'i Başkonsolosluk, 1'i Ticaret Ofisi ve 1'i Konsolosluk Ajanlığı olup söz konusu 242 dış temsilciliğinden 46'sı Afrika'da bulunmaktadır. 2002 yılında Türkiye'nin Afrika kıtasındaki temsilcilik sayısının sadece 12 olduğu dikkate alındığında, temsilcilik sayısı açısından Afrika kıtasında ciddi bir gelişme kaydedildiği gözlemlenmektedir. Dış İşleri Bakanlığının yayınlamış olduğu 2019-2023 Stratejik Planında yer alan aşağıdaki tespitler, Türkiye'nin Afrika ülkelerine yönelik siyasi hedef ve planlamalarına ışık tutmaktadır (Dışişleri Bakanlığı, 2019);

- Afrika kıtasının güvenlik ve istikrarına katkı sağlanması yönünde çabaların devam ettirilmesi amaçlanmakta ve planlanmaktadır.
- Afrika ülkeleri ile olan diplomatik, sosyal, ekonomik, ticari ve kültürel ilişkilerin Afrika açılımı çerçevesinde daha da güçlendirilmesi ve bu kapsamda Türkiye ile Afrika ülkeleri arasında dış ticaret hacminin artırılması planlanmaktadır. Türkiye-Afrika Ortaklığı'nın 3. Zirvesi'nin gerçekleştirilmesi ve zirvede alınan kararların takibi yönündeki çabaların artırılması planlanmaktadır.
- Yeni Ekonomi Programı kapsamında Afrika pazar stratejisi oluşturulacaktır.
- 2008 yılından itibaren Stratejik Ortak Olunan Afrika Birliği'ne, her yıl gönüllü olarak yapılan katkı payı ödemesine devam edilecek olup bu kapsamda Afrika Birliği'ne katkı

payı ödemesi için 2019-2023 döneminde 5.000.000 USD kaynak ayrılması hedeflenmektedir.

- Afrika kıtasının istikrar ve güvenliğine destek olunması çabalarına devam edilecek olup bu çerçevede, 2019-2023 döneminde 25.000.000 USD kaynak ayrılması hedeflenmektedir.
- Afrika ülkelerine acil yardım ve kalkınma desteği olarak 2019-2023 döneminde yaklaşık 6.000.000 USD kaynak ayrılması hedeflenmektedir.

3.3.2. TİKA

25 Aralık 1991 tarihinde Sovyet Sosyalist Cumhuriyetler Birliği (SSCB)'nin dağılmasından sonra, Orta Asya ve Kafkasya'da bağımsızlığını kazanan Türki Cumhuriyetler, ortak dil, din ve etnik aidiyeti nedeniyle Türkiye'nin doğal ilgi sahasına girmiştir. Söz konusu ülkelerle sosyal, kültürel, askeri ve ekonomik işbirliklerini artırmak ve soydaşlık bağlarını güçlendirmek için Bakanlar Kurulu tarafından 24 Ocak 1992 tarihinde alınan kararla, 27 Ocak 1992 tarihinde 21124 sayılı Resmi Gazete'de yayınlanarak yürürlüğe girmiş olan 480 Sayılı KHK ile Türkiye İşbirliği ve Koordinasyon Ajansı Başkanlığı (TİKA), Dışişleri Bakanlığı'na bağlı bir uluslararası yardım teşkilatı olarak kurulmuştur (TİKA, 2010, s. 32).

TİKA'nın misyonu, Türkiye'nin uluslararası işbirliği çalışmaları, ekonomik ve sosyal kalkınma yardımları kapsamında, faaliyette bulunulan ülkelerde, ilgili kurum ve kuruluşlarla koordinasyon kurarak, ekonomik, sosyal ve insani kalkınma süreçlerine destek olacak, ortak tarihin ve kültürel mirasın geleceğe taşınmasına imkan sağlayacak sürdürülebilir proje ve faaliyetler gerçekleştirmek olarak tanımlandığı için Afrika açılımı kapsamında da bazı misyonlar üstlenmiştir. Türk dış politikasına yön veren en etkili uygulayıcı araçlardan bir tanesi olan ve özellikle Türkiye'nin Afrika açılımına katkı sağlayan kurumlardan biri olan, Türk İşbirliği ve Koordinasyon Ajansı Başkanlığı'nın (TİKA), Nijerya, Gine, Mozambik, Uganda, Güney Afrika, Gambiya, Mali, Madagaskar'da, yürüteceği proje, program ve yardım faaliyetleri kapsamında gereken koordinasyonun kurulması için Program Koordinasyon Ofisi bulunmaktadır. TİKA'nın Afrika kıtasındaki çalışmaları, kurumun Ortadoğu ve Afrika Dairesi Başkanlığı bünyesinde yürütülmektedir. Bu kapsamda Nijerya, Senegal, Etiyopya, Gine, Kongo, Tanzanya ve Moritanya gibi ülkelerde sağlık kontrolleri,

ilaç ve sarf malzemesi destekleri, çeşitli cerrahi operasyonlar gerçekleştirilmiş, su sorununun çözümüne destek olmak için Nijerya ve Etiyopya gibi ülkelerde su kuyuları açılmış, tarımsal destekleme projeleri ile de ekonominin canlanması için çeşitli yardımlarda bulunulmuş, okulların onarım ve donanımını sağlamak, bilgisayar laboratuvarı kurmak gibi eğitim projelerine de yer verilmiştir (TİKA, 2018a, s. 15).

TİKA'nın Afrika kıtasındaki, özellikle Sahra Altı Afrika çalışmalarıyla ilgili kısaca bilgi vermek amacıyla kurumun 2019 yılı faaliyet raporundaki çalışmaları aşağıda özetlenmiştir (TİKA, 2019);

- 648'i yatılı olmak üzere 1.200 öğrenci kapasitesine sahip olan, 2 kütüphane, 16 laboratuvar, 1 spor salonu, 1 konferans salonuna sahip olan Nijer-Türkiye Dostluk Okulunun inşası tamamlanmıştır.
- Gine-Konakri Kadın Meslek Edindirme Merkezinin Tefrişat ve Donanımının Sağlanması Projesi kapsamında; kadın-erkek güzellik-kuaför salonları, dikiş-nakış ve el yapımı sabun üretim atölyeleri, kuru temizleme ve elbise boyama salonu, konferans ve toplantı salonları, mescit ve idari ofislerin tefrişatı/donanımı ile su tesisatının tüm binaya çekilmesine ilişkin mal ve hizmet alımları ile yapım işleri gerçekleştirilmiştir.
- Somali, Somaliland Bölgesinde yaşayan 3 milyona yakın insanın sağlık hizmetinden faydalandığı Hargeysa Devlet Hastanesine, Medikal Cihazlar Desteği ve Donatımı desteği sağlanmıştır.
- Nijer'in başkenti Niamey'de 5 bin 840 metrekare üzerine kurulmuş olan Türkiye Dostluk Hastanesi 2019 yılında tamamlanarak hasta kabulüne başlamış olup, 44 yataklı hastanede 31'i Türk ve 134'ü de Nijerli olmak üzere toplam 165 sağlık personeli görev almaktadır.
- Günlük olarak 5.000 kişiye hizmet verilebilecek, Kenya'nın, Kajiado Eyaleti'nde İnsanlar için Önce Su Projesi hayata geçirilmiştir.
- 9.000 öğrenci kapasiteli Çad, Adam Barka Üniversitesi'ne su deposu inşası tamamlanmıştır.
- Gine Konakri'deki Gine Dayanışma Sitesi'nde yaşayan engelli ve yetimlere temiz içme suyu yardımı yapılmıştır.

- Namibya Tsandi bölgesinde 28 bin kişinin yaşadığı köy halkının temiz suya erişimlerinin sağlanması için 5 su tankı temin edilmiştir.
- Kenya, Çad ve Gine'de Uyuşturucu Türleri, Güncel Rota ve Trendler Eğitimi, Narkotik Suç Soruşturmaları Eğitimi verilmiştir.
- 1.200 m2 alana sahip, 278 milletvekili için genel kurul salonu, Başkan ve personel ofislerinden oluşan Somali Parlamento Binası'nın yapımı ve tefrişatı tamamlamıştır.
- 500'ü Türk personel olmak üzere toplam 2.000 kişi görev yapmakta olduğu, 400 dekar alan üzerinde, 30.000 m2 kapalı alan şeklinde inşa edilen Somali Askeri Eğitim Tesislerinin yol yapımı tamamlanmıştır.
- Somali, Uluslararası Güvenlik Eğitimleri kapsamında, 26 Ağustos – 04 Ekim 2019 tarihleri arasında Mühimmat, Mayın, EYP, Tespit ve İmha Kursu düzenlenmiştir.
- İngilizlere karşı Osmanlı'nın yanında yer alan Sudan-Darfur Sultanı Ali Dinar'ın müzeye çevrilen evinin restorasyonu tamamlanmıştır.
- Güney Afrika Cape Town'da bulunan Noor El Hamedia Camii'nin Restorasyonu tamamlanmıştır.
- 1.200 m2 alandan oluşan aynı anda 1.500 kişiye hizmet verecek olan Mali Koutiala Camii tamamlanmıştır.
- Çad, Sudan, Etiyopya, Nijerya, Güney Sudan'dan katılımcıların da yer aldığı, Savaş Muhabirliği Eğitimi tamamlanmıştır.
- Yumurta tavukçuluğunun geliştirilmesi amacıyla Gine'de çeşitli eğitimler gerçekleştirilmiştir.
- Çad'da tarımsal üretimin modernleştirilmesi kapsamında, 1 hektarlık alanda 2 adet 240 m2'lik tünel tipi fide serası, 1 adet 2.400 m2'lik domates serası kurulumu, su kuyusu ve deposuna güneş paneli ve pompa sistemi kurulumu, 1 adet depolama amaçlı konteyner, tohum, gübre, torf, damla sulama ve bitki askı sistemleri kurulumu yapılmıştır.
- Namibya'da peynir ve yoğurt üretim tesisi yapımı, süt ve süt ürünleri işleme eğitimi verilmiştir.
- Somali'deki muson yağmurları nedeniyle zarar gören ihtiyaç sahibi 35.000 kişiye, AFAD, Kızılay ve Türk Diyanet Vakfı'nın desteği ile yaklaşık 250 ton insani yardımda bulunulmuştur.

TİKA'nın sadece 2019 yılında yapmış olduğu faaliyetlerden de anlaşılacağı üzere, Türkiye'nin Afrika açılımında en etkili uygulayıcı kurumlardan biri olan Türk İşbirliği ve Koordinasyon Ajansı Başkanlığı (TİKA)'nın, Afrika açılımı çerçevesinde kalkınma işbirliği bağı kurulan ülke sayısı 2019 yılında 43'e ulaşmıştır. Ayrıca TİKA 2004 yılında Sahra Altı Afrika ülkelerine 2.6 milyon USD yardımda bulunurken 2018 yılında bu rakam 106.8 Milyon USD'ye ulaşmıştır (TİKA, 2018b).

3.3.3. AFAD

Afetlerin önüne geçilmesi veya zararlarının hafifletilmesi, afetlere zamanında müdahale edilmesi ve afet sonrasında başlatılan iyileştirme çalışmalarının ivedilikle tamamlanmasına yönelik faaliyetlerin belirlenmesi, koordine edilmesi, en etkin şekilde uygulanması ve desteklenebilmesi için devletin tüm kurum ve kuruluşları arasında koordinasyonu sağlamayı amaç edinen Afet ve Acil Durum Yönetimi Başkanlığı AFAD, Başbakanlık'a bağlı Türkiye Acil Durum Yönetimi Genel Müdürlüğü'nün, Bayındırlık ve İskân Bakanlığı'na bağlı Afet İşleri Genel Müdürlüğü'nün ve İçişleri Bakanlığı'na bağlı Sivil Savunma Genel Müdürlüğü'nün 2009 yılında yayınlanan 5902 sayılı kanun ile kapatılması sonucu Başbakanlık'a bağlı olarak kurulmuştur. Söz konusu reorganizasyon sayesinde bir çok kurum ve kuruluşta dağınık olarak bulunan yetki ve sorumlulukların tek bir çatı altında toplanması sağlanmıştır. Cumhurbaşkanlığı Hükümet Sistemi'ne geçişin ardından, yapılan diğer düzenlemelerle birlikte, 15 Temmuz 2018 tarihinde yayınlanan 4 No.lu Cumhurbaşkanlığı Kararnamesi ile Afet ve Acil Durum Yönetimi Başkanlığı, İçişleri Bakanlığı'na bağlanmıştır (AFAD, 2020, s. 11).

AFAD'ın 2018 yılında yayınlamış olduğu Uluslararası İnsani Yardım Faaliyetleri 2009-2018 adlı raporda yer alan ve özellikle Sahra Altı Afrika ülkelerine yönelik yapılan çalışmalar incelendiğinde çeşitli tarihlerde insani ve aynı yardımlar yapıldığı görülmektedir. Çad'da 2014'te yaşanan insani krizde ilaç, gıda, battaniye ve giysi yardımı, Demokratik Kongo Cumhuriyetinde 2010 yılında yaşanan iç karışıklıklar sebebiyle 1.300.000 USD'lik aynı yardım, Gambiya'da 2010 yılında meydana gelen sel felaketleri nedeniyle yapılan 72.500 USD'lik gıda yardımı, Ocak 2015'de ebola salgını ile mücadele eden Gine, Liberya ve Sierra Leone'ye toplamda yaklaşık 2.600.000 USD tutarında 150 tonluk ilaç, tıbbi malzeme

yardımları, Sudan’da 2013 yılı Ağustos ayında aşırı yağışlar sonucu ülkede meydana gelen selden etkilenenler için battaniye, cibinlik, çadır ve mutfak setinden oluşan 15,5 tonluk 164.000 USD tutarındaki insani yardım malzemesi ve bunun gibi yüzbinlerce dolarlık yardım AFAD ve diğer kurumların işbirliğinde Afrika’ya gönderilmiştir (AFAD, 2019).

3.3.4. Diyanet İşleri Başkanlığı

Türkiye’nin Afrika açılımını destekleyen diğer kuruluş Diyanet İşleri Başkanlığı’dır. Türkiye’nin Afrika’ya yönelik dış politikasının uygulanması sürecinde tamamlayıcı çalışmalar yürütmektedir. “Çıkarsız Yardımlaşma, İyilikte Dayanışma” mottosu ile Osmanlı’dan koparılıp uzaklaştırıldıktan sonra emperyalist devletler tarafından sömürülen Afrika ülkelerinin yaralarını sarmak, hem Afrika hem de dünya barışına katkıda bulunmak gibi temel ilkeler etrafında çalışmalarını sürdürmektedir. Türkiye’nin mevcut ilişkilerini geliştirdiği ve yeni ilişkiler inşa ettiği ülkelere Diyanet İşleri Başkanlığı, cami ve kültür merkezleri inşa etmekte ve burada okutulacak materyalleri hazırlamaktadır. Günümüzde Türkiye Diyanet Vakfının Türkiye’de 1.003 ve yurt dışında 149 olmak üzere 1.152 şubesi bulunmaktadır. Vakıf Afrika ülkelerinden gelen toplam 1.003 öğrenciye Türkiye’de, Somali’de bulunan 4 okulda ise 1.110 öğrenciye eğitim hizmeti vermektedir. Benzer şekilde Sosyal Destek ve Eğitim Merkezi (SDEM) de 2018-2019 yıllarında 105 Afrikalı öğrenciye eğitim imkanı sunmuştur. Aynı yardım anlamında Vakıf tarafından 1975 yılından günümüze kadar dönemde, Afrika kıtasında 1 milyon 95 bin 432 hisse kurban kesilmiş ve ihtiyaç sahibi insanlara dağıtılmış, 294 su kuyusu açılarak temiz su ihtiyaçları karşılanmıştır (Diyanet Haber, 2019).

Diyanet İşleri Başkanlığı’nın Sahra Altı Afrika bölgesindeki yapılanması incelendiğinde;

- Somali Mogadişu Din Hizmetleri Müşavirliği
- Kenya Nairobi Din Hizmetleri Müşavirliği
- Uganda Kampala Din Hizmetleri Müşavirliği
- Tanzanya Darusselam Din Hizmetleri Koordinatörlüğü
- Etiyopya Addis Ababa Din Hizmetleri Müşavirliği
- Moritanya Nuakşot Din Hizmetleri Müşavirliği

➤ Nijerya Abuja Din Hizmetleri Müşavirliği

olduğu görülmektedir (DİB, 2020).

Afrika ülkelerinin dini temsilcilerinin Türkiye ile dini, sosyal ve kültürel alanda iş birliği yapma taleplerinin planlı şekilde karşılanması amacıyla 2006'da birincisi, 2011'de ikincisi gerçekleştirilen, Afrika Müslüman Dini Liderler Zirvesi'nin üçüncüsü 19-22 Ekim 2019 tarihleri arasında Türkiye'de gerçekleştirilmiştir. 50 farklı ülkeden aralarında din işlerinden sorumlu bakanların, dini kurumların idare başkanlarının, akademisyenlerin, aktivist, gazeteci ve yazarların da bulunacağı 100'ü aşkın davetlinin katılımıyla gerçekleştirilen zirvede, Türkiye'nin Afrika kıtasındaki Müslüman ülke ve halklarıyla var olan tarihi bağlarının güçlendirilmesi ve geliştirilmesi, Türkiye'nin sahip olduğu İslam alanındaki özgün birikim ve tecrübesinin Afrika'daki Müslümanlarla paylaşılması, Afrika ülkeleriyle siyasi ve ekonomik alanlarda var olan işbirliği çalışmalarının, dini, sosyal ve kültürel alanları da kapsayacak şekilde genişleterek sürdürülebilir bir yapıya dönüştürülmesi amaçlanmıştır (DİB, 2019).

Diyanet İşleri Başkanlığı koordinasyonunda faaliyet gösteren Türkiye Diyanet Vakfı da Afrika kıtasında çok önemli projeler yürütmektedir. Su Kuyusu ve Vakıf Çeşmesi projesi kapsamında 2015-2019 döneminde, 16 farklı Sahra Altı Afrika ülkesinde toplam 256 adet su kuyusu projesi geliştirilmiştir. Ayrıca Ramazan aylarında gıda paketi yardımı ve iftar sofrası kurulması, vekalet yoluyla kurban kesilmesi, Kuran-ı Kerim dağıtımı, uluslararası İmam Hatip Okulları açılması, uluslararası öğrenci programlarının geliştirilmesi ve uluslararası ilahiyat okulları açılması faaliyetleri de tüm Afrika kıtasında sürdürülmektedir. Örneğin Türkiye Diyanet Vakfı tarafından Somali'de TDV Şeyh Sufi İmam Hatip Lisesi, Hikma İslami İlimler Fakültesi ve Fatih Sultan Mehmet Lisesi yaptırılmıştır (TDV, 2018, ss. 57–58).

3.3.5. Yunus Emre Enstitüsü

Yunus Emre Vakfı, Türkçeyi, Türkiye tarihini, sanatını ve kültürünü tanıtmak, buna yönelik bilgi ve belgeleri tüm dünyanın kullanımına sunmak, Türk kültürü, dili ve sanatı alanlarında eğitim almak isteyen insanlara yurt dışında hizmet sunmak, Türkiye'nin diğer ülkeler ile olan

kültürel bağlarını arttırıp dostluğunu pekiştirmek amacıyla 05.05.2007 tarih ve 5653 sayılı kanunla kurulmuş bir kamu vakfidir. Yunus Emre Vakfı'na bağlı bir kuruluş olarak 2009 yılında faaliyetlerine başlamış olan Yunus Emre Enstitüsü'nün tüm dünyada 58 adet kültür merkezi bulunmaktadır. Afrika kıtasında 8 adet kültür merkezi bulunmakta olup bunların 4 tanesi Sahra Altı Afrika bölgesindedir. Bu merkezler Güney Afrika – Johannesburg, Senegal – Dakar, Sudan – Hartum, Somali – Mogadişu'dadır (Yunus Emre Enstitüsü, 2017, s. 11).

Yunus Emre Enstitüsü'nün Afrika kıtasında yer alan 19 Üniversitede Türkoloji Bölümü bulunmaktadır. Yunus Emre Enstitüsü, Türk Sineması Yaz Okulu, Türk Filmleri Haftası, Türkçe Öğretim Faaliyetleri, Eğitimci Eğitimi, Türkçe Yaz Okulu, Kültürel Diplomasi Akademisi vb. projelerle Dünya'nın ve özellikle Afrika'nın birçok ülkesinden yerel temsilciler ağırlamaktadır. Türkiye Afrika kıtasında yaptığı açılımlarla dış politikadaki ufkunu genişletmekte ve ikili, bölgesel ve küresel ölçekte aktif politikalar izlemektedir. Yunus Emre Enstitüsü de Türkiye'nin Afrika politikası ile aynı doğrultuda bir politika izleyerek bölgeye ağırlık vermesiyle Türkiye'nin dış politikadaki etkinliğini arttırmada daha çok katkı sağlayabilecektir (Yunus Emre Enstitüsü, 2019).

3.3.6. Sivil Toplum Kuruluşları

Özellikle Türkiye'nin Afrika açılımı sonrasında, başta Hüdai Vakfı, İnsani Yardım Vakfı (İHH), Yeryüzü Doktorları (YYD), Cansuyu Yardımlaşma ve Dayanışma Derneği, Yardım Eli Derneği olmak üzere, Türkiye merkezli birçok sivil toplum kuruluşu Afrika'da insani yardım faaliyetlerini hızlandırmıştır. Sadece İnsani Yardım Vakfı (İHH)'nin 2019 yılındaki öne çıkan faaliyetlerine aşağıda yer verilmiştir (İHH, 2020).

- 2007 yılında başlatılan “Siz Görürseniz Onlar da Görecek” projesi kapsamında, Afrika'da yapılan katarakt çalışmaları kapsamında sadece 2019 yılında 13.298 kişinin yeniden görmesi sağlanmıştır.
- 2014 yılında Nijer'in başkenti Niamey'de kurulan Nijer Göz Hastanesi'nde 5 yıl süreyle düzenli olarak katarakt ameliyatları gerçekleştirilmiş, bölgedeki doktorların alanlarında yetkinleşmesi için, Türkiye'den giden uzman doktorlar tarafından eğitimler verilmesi

sağlanmış ve 2019 yılında söz konusu göz hastanesi Nijer Sağlık Bakanlığı'na devredilmiştir.

- 2019 yılında Somali'de gerçekleştirilen tarım projeleriyle 1.500 kişiye destek olunmuştur.
- 2003 yılında Sudan Darfur'da yaşanan iç savaş nedeniyle birçok insan yaşadığı yeri terk etmek durumunda kalmış ve yakın bölgelerde bulunan mülteci kamplarına yerleştirilmiştir. Bu kampların nüfus yoğunluğunun bazı salgın hastalıklara ve gıda yetersizliklerine neden olması nedeniyle, bu sorunları aşmak adına Sudan'da gıda, tarım, su ve diğer alanlarda 50 proje gerçekleştirilmiş ve bu projeler kapsamında 141.000 ihtiyaç sahibi faydalanmıştır.
- Somali'de, 2011'de yaşanan kuraklıkta 260.000 insan hayatını kaybetmiş olup, 1 milyonu aşkın insan da yaşadığı bölgeyi terk etmek durumunda kalmıştır. Somali'de kurulan Ziraat Fakültesi ve tarım okullarından mezun olanlar ülkelerindeki tarım faaliyetlerinin gelişmesine katkıda bulunmaktadır. Ayrıca 2019 yılında gıda, su, yetim ve diğer projeler kapsamında 112.000 kişiye yardım ulaştırılmıştır.

3.4. THY'nin Afrika'daki Yeni Uçuş Noktaları, Frekans ve Yolcu Sayıları

Türk Hava Yolları 2006 yılında yurtdışı uçuş ağını genişletme kararı almış ve 24 dış hat noktasını aynı dönemde açma kararı vermiştir. Bu büyüme, Türk Hava Yolları tarihinin aynı dönemde açılan en çok hat sayısıdır. Söz konusu yeni açılan hatlardan iki tanesi Etiyopya'da Addis Ababa ve Sudan'da Hartum şehirleridir. Söz konusu hatların arkasından gerek aynı yıl ve gerekse devamındaki yıllarda, Türk Hava Yolları özellikle Sahra Altı Afrika bölgesinde yeni uçuş noktalarının açılışını yapmış veya mevcut uçulan noktadaki frekans sayısını arttırmıştır. Uçuş sayısının en çok arttığı destinasyonlardan biri Afrika Kıtası'dır. Bu kıtada 38 ülke 59 şehre uçuşu bulunmakta ve 2019'da buraya taşıdığı yolcu sayısı 3,6 milyonu bulmaktadır (THY, 2020).

Ancak Afrika kıtasında, siyasi istikrarsızlıklar, ekonomik krizler, altyapı eksiklikleri, güvenlik problemleri ve devletlerin aşırı korumacı politikaları havayolu taşımacılığını oldukça olumsuz etkilemekte, pazara girişi zorlaştırmakta, altyapı yetersizliklerinden ötürü hava yolları operasyonlarının maliyetleri artmaktadır. Afrika kıtasındaki sivil havacılık sektörünün serbestleştirilmesi ve Afrika'da tek bir birleşik hava taşımacılığı pazarı

oluşturmak adına Tek Afrika Hava Taşımacılığı Pazarı'nın (SAATM - Single African Air Transport Market) 2018 yılında faaliyetlerine başlamış olup, bu sayede ülkeler arasında yeni pazar oluşturulması, GSYİH'de büyümeye yol açacak ticaret artışı, yüksek yolcu sayısı ile sonuçlanan daha düşük seyahat maliyetleri hedeflenmiş olmasına rağmen sivil havacılık sektöründeki serbestleşme hızı bir hayli düşük gerçekleşmekte, aşırı korumacı devlet politikaları, havayolu firmalarının ilave mali yükü karşılığında, yeni pazarlara girmekte engellerle karşılaşmasına ve frekans artışlarının zorlaştırılmasına sebep olmaktadır. Devletlerin korumacı politikaları sebebiyle havayolu pazarları oldukça bölünmüş olup kısa mesafeli uçuşlarda yolcular direkt seferler yerine uzun ve meşakkatli aktarma noktaları üzerinden seyahat etmek zorunda kalmaktadır. Bölgesel hava yolu firmalarının maruz kaldığı tüm bu olumsuzluklar nedeniyle, firmalar yeterli gelişimi ve büyümeyi gerçekleştirememekte, ortaya çıkan bu boşluk ise bölge dışı hava yolları tarafından doldurulmaktadır. Afrika Kıtası, bu gelişmelere bağlı olarak doluluk oranı en düşük bölge durumundadır. Bölge hava yollarının 2019 yılında kıta içi uçuş sayısı %5,8 azalırken yolcu trafiği %3,7 azalmıştır. 2020 yılında ise virüs pandemisi nedeniyle daha da düşmesi beklenmektedir (Grant, 2019)

Tablo 7: Afrika Kıtası Uçuş Frekansı ve Yolcu Kapasite

Afrika Kapasite	2014 Yaz	2015 Yaz	2016 Yaz	2017 Yaz	2018 Yaz	2019 Yaz
Uçuş Sayısı	475.965	505.472	544.066	622.932	688.727	648.581
Yıllık Değişim (%)		6.20%	7.60%	14.50%	10.60%	-5.80%
Toplam Koltuk	5.0311.229	5.0921.729	5.4617.223	5.7654.988	5.9703.467	5.7497.039
Yıllık Değişim (%)		1.20%	7.30%	5.60%	3.60%	-3.70%

Kaynak: (Grant, 2019)

Ayrıca Afrikalı bölgesel hava yolu taşıyıcılarının yüksek otorite vergileri gibi önemli yapısal problemlere maruz kaldıkları hatta bu oranların bazı Afrikalı havayolu firmalarının maliyetlerinin %30 ile %50'sine kadar çıktığı görülmektedir. Akaryakıt maliyetlerinin küresel ortalamanın birhayli üstünde yer alması da finansal yapılarını olumsuz etkileyen diğer bir unsur olarak belirtilmektedir. Son yıllarda karlılık açısından çok da başarı sergileyemeyen bölge hava yollarının, 2019 yılı sonunda toplam 200 milyon USD zarar ettiği görülmüş olup, 2020 yılı sonunda da benzer şekilde zararlarının artacağı düşünülmektedir. Söz konusu zararların bu şekilde devam etmesi durumunda ileriki yıllarda bölgedeki bazı

ulusal hava yollarının özelleştirilmesinin gündeme geleceği beklenmektedir. Diğer yandan bölge hava yollarının söz konusu problemleri birlikte çözme amacıyla hava yolları arasında hissedarlıklar, ortak girişimler ve iş birliklerinin yaşanması öngörülmektedir. Bu ve benzeri gelişmelerin THY için yeni fırsatlar doğurabileceği düşünülmektedir (BBC, 2019).

Düşük maliyetli hava yolları (low-cost), diğer birçok bölgede olduğu gibi Afrika'da da paylarını artırmaya devam ettirmektedir. Son yıllarda bu havayolu firmalarının koltuk kapasiteleri geleneksel taşıyıcılardan çok daha fazla artmaktadır. Düşük maliyetli hava yolu taşıyıcıları, 2019 yılında koltuk kapasitelerini %13,3 arttırabilmişken, hub merkezli taşımacılık yapan geleneksel hava yolları koltuk kapasitelerini sadece %2,6 arttırabilmiştir. 2009 yılında düşük maliyetli hava yolu taşıyıcılarının toplam kapasite payı %9 civarında iken 2018'de %16,1'e, 2019 sonunda ise %17,5'e yükselmiştir. Bu trendin gelecek dönemde de artarak devam etmesi beklenmekte olup THY'nin Afrika kıtasındaki stratejisinde bu durumun gözardı edilmemesi gerektiği düşünülmektedir (CAPA, 2019).

IATA'nın 2016 yılında yayınlamış olduğu "20-Year Air Passenger Forecast" adlı çalışmada, 2035 yılına kadarki 20 yıllık dönemde, havayolu sektörünün Avrupa, Kuzey Amerika, Latin Amerika, Asya-Pasifik, Ortadoğu ve Afrika bölgelerindeki gelişim tahminlerini açıklamıştır. Söz konusu raporda, Afrika'nın ortalama %5.1 ile en yüksek ortalama büyüme oranına sahip olacağı ve toplam yolcu pazarının 111 milyondan 303 milyon yolcuya çıkacağı ayrıca yüzdesel olarak en hızlı büyüyen ilk on pazarın Afrika kıtasında olacağı, bunların da Sierra Leone, Gine, Orta Afrika Cumhuriyeti, Benin, Mali, Ruanda, Togo, Uganda, Zambiya ve Madagaskar olacağı belirtmiştir. Bu pazarların her birinin önümüzdeki 20 yıl içinde her yıl ortalama %8'den fazla büyümesinin ve her on yılda bir iki katına çıkmasının beklendiği ifade edilmiştir (IATA, 2016).

Türk Hava Yollarını Sahra Altı Afrika bölgesine yönelik olarak, Türkiye'nin dış politikası ile eş güdümlü olarak başlattığı büyüme stratejisi kapsamında açmış olduğu yeni hatlar, sefer sayılarındaki artışlar, düzenlemeye başladığı yeni kargo seferleri ve kapasite artışlarına yönelik detaylara aşağıda ülke temelli olarak yer verilmiştir. Söz konusu bilgiler, 2007-2020 döneminde yayınlanan Türk Hava Yolları Faaliyet Raporlarından derlenmiştir.

3.4.1. Etiyopya

Türk Hava Yolları, Afrika açılımı kapsamında, Sahra Altı Afrika bölgesindeki ilk uçuş noktalarından birisi olarak Etiyopya'nın başkenti Addis Ababa şehrini belirlemiş ve 22.04.2006 tarihinde haftada 2 gün olarak seferlerine başlamıştır. Türk Hava Yolları, Addis Ababa'ya olan haftalık sefer sayısını 2007 yılında haftada 3, 2008 yılında haftada 4, 2009 yılında haftada 7'ye çıkarmış ve 2020 yılına gelindiğinde de haftada 7 (daily) olarak uçuşlarını sürdürmektedir.

3.4.2. Sudan

Türk Hava Yolları, Afrika açılımı kapsamında, Sahra Altı Afrika bölgesindeki ilk uçuş noktalarından birisi olarak Sudan'ın başkenti olan Hartum şehrini belirlemiş ve 22.04.2006 tarihinde haftada 2 gün olarak seferlerine başlamıştır. Türk Hava Yolları, Hartum'a olan haftalık sefer sayısını 2007 yılında haftada 3, 2008 yılında haftada 5, 2009 yılında haftada 7'ye çıkarmış ve 2020 yılına gelindiğinde de haftada 7 gün olarak uçuşlarını sürdürmektedir. Ayrıca Türk Hava Yolları'nın kargo firması olan Turkish Cargo'nun 17.12.2012 tarihinden itibaren Hartum şehrine kargo seferleri bulunmaktadır.

3.4.3. Nijerya

Türk Hava Yolları, Sahra Altı Afrika bölgesindeki diğer bir uçuş noktası olarak, Nijerya'nın en büyük şehri ve eski başkenti olan Lagos şehrini belirlemiş ve 23.11.2006 tarihinde haftada 2 gün olarak seferlerine başlamıştır. Türk Hava Yolları, Lagos'a olan haftalık sefer sayısını 2007 yılında haftada 3, 2009 yılında haftada 4, 2012 yılında haftada 7'ye çıkarmış ve 2020 yılına gelindiğinde de haftada 7 (daily) olarak uçuşlarını sürdürmektedir.

Türk Hava Yolları, 12.12.2013 tarihinde Nijerya'nın Kano hattının açılışını yapmış ve haftalık 4 sefer ile uçuşlarına başlamıştır. 2020 yılına gelindiğinde de hafta 4 sefer olarak uçuşlar icra edilmeye devam edilmektedir. Türk Hava Yolları, Nijerya'nın başkenti olan Abuja şehrine de 03.03.2015 tarihinde sefer düzenlemeye başlamış olup, haftalık 5 sefer ile başlayan uçuşlar 2020 yılına gelindiğinde de haftalık 5 frekans olarak icra edilmektedir. Türk Hava Yolları son olarak 25.06.2019 tarihinde Nijerya'nın Port Harcourt şehrine haftada 5

frekans olarak sefer düzenlemeye başlamıştır. Ayrıca Türk Hava Yolları'nın kargo firması olan Turkish Cargo'nun 31.07.2011 tarihinden itibaren Lagos şehrine ve 04.07.2017 tarihinden itibaren de Kano şehrine kargo seferleri bulunmaktadır.

3.4.4. Güney Afrika

Türk Hava Yolları, 28.10.1996 tarihinde Güney Afrika'nın Johannesburg şehrine ve 28.10.1997 tarihinde de Cape Town şehrine sefer düzenlemeye başlamış olmasına rağmen hattın zarar etmesi ve diğer bazı sebeplerden ötürü 30.03.2003 tarihinde her iki hatta da uçuşlar durdurulmuştur. Türk Hava Yolları, Afrika açılımı kapsamında, 18.09.2007 tarihinde hem Johannesburg hem de Cape Town hattını yeniden açmış ve haftada 3 sefer ile uçuşlarına başlamıştır. Türk Hava Yolları, Johannesburg ve Cape Town'a olan haftalık sefer sayısını 2009 yılında haftada 4, 2010 yılında haftada 5, 2011 yılında haftada 7'ye çıkarmış ve 2020 yılına geldiğinde de haftada 7 (daily) olarak uçuşlarını sürdürmektedir.

Türk Hava Yolları, 05.11.2015 tarihinde Güney Afrika'nın Durban hattının açılışını yapmış ve haftalık 4 sefer ile uçuşlarına başlamıştır. 2020 yılına geldiğinde de hafta 3 sefer olarak uçuşlar icra edilmeye devam edilmektedir. Ayrıca Türk Hava Yolları'nın kargo firması olan Turkish Cargo'nun 01.7.2017 tarihinden itibaren Johannesburg şehrine kargo seferleri bulunmaktadır.

3.4.5. Senegal

Türk Hava Yolları, Sahra Altı Afrika bölgesindeki Senegal'in en büyük şehri ve başkenti olan Dakar şehrine 31.12.2008 tarihinden itibaren haftada 2 gün olarak sefer düzenlemeye başlamıştır. Türk Hava Yolları, Dakar'a olan haftalık sefer sayısını 2010 yılında haftada 3, 2013 yılında haftada 6, 2016 yılında haftada 7'ye çıkarmış ve 2020 yılına geldiğinde de haftada 7 (daily) olarak uçuşlarını sürdürmektedir. Ayrıca Türk Hava Yolları'nın kargo firması olan Turkish Cargo'nun 18.05.2015 tarihinden itibaren Dakar şehrine kargo seferleri bulunmaktadır.

3.4.6. Kenya

Türk Hava Yolları, Sahra Altı Afrika bölgesindeki Kenya'nın en büyük şehri ve başkenti olan Nairobi'ye 20.02.2009 tarihinden itibaren haftada 5 gün olarak sefer düzenlemeye başlamıştır. Türk Hava Yolları, Nairobi'ye olan haftalık sefer sayısını 2010 yılında haftada 7'ye çıkarmış ve 2020 yılına gelindiğinde de haftada 7 (daily) olarak uçuşlarını sürdürmektedir. Türk Hava Yolları, 05.12.2012 tarihinde Kenya'nın ikinci büyük şehri olan Mombasa hattının açılışını yapmış ve haftalık 5 sefer ile uçuşlarına başlamış olup, 2013 yılında sefer sayısını haftada 7'ye çıkarmış ve 2020 yılına gelindiğinde de haftada 7 sefer (daily) olarak uçuşlarını icra etmeye devam etmektedir. Ayrıca Türk Hava Yolları'nın kargo firması olan Turkish Cargo'nun 17.12.2012 tarihinden itibaren Nairobi şehrine kargo seferleri bulunmaktadır.

3.4.7. Tanzania

Türk Hava Yolları, Sahra Altı Afrika bölgesindeki Tanzania'nın en büyük şehri ve eski başkenti olan Darüsselam (Dar Es Selaam)'a 14.06.2010 tarihinden itibaren haftada 3 gün olarak sefer düzenlemeye başlamıştır. Türk Hava Yolları, Darüsselam'a olan haftalık sefer sayısını 2011 yılında haftada 4, 2012 yılında haftada 7'ye çıkarmış ve 2020 yılına gelindiğinde de haftada 7 (daily) olarak uçuşlarını sürdürmektedir. Türk Hava Yolları, 05.12.2012 tarihinde Kenya'nın bir diğer şehri olan Kilimenjaro hattının açılışını yapmış ve haftalık 5 sefer ile uçuşlarına başlamış olup, 2013 yılında sefer sayısını haftada 7'ye çıkarmış ve 2020 yılına gelindiğinde de haftada 7 sefer (daily) olarak uçuşlarını icra etmeye devam etmektedir. Türk Hava Yolları, Tanzania'nın turizm şehri olan Zanzibar adasına 12.12.2016 tarihinden itibaren haftada 3 gün olarak sefer düzenlemeye başlamış, sefer sayısını 2018 yılında haftada 5, 2019 yılında haftada 7'ye çıkarmış ve 2020 yılına gelindiğinde de haftada 7 sefer (daily) olarak uçuşlarını icra etmeye devam etmektedir.

3.4.8. Uganda

Türk Hava Yolları, Sahra Altı Afrika bölgesindeki Uganda'nın eski başkenti olan Entebbe'ye 14.06.2010 tarihinden itibaren haftada 3 gün olarak sefer düzenlemeye başlamıştır. Türk

Hava Yolları, Entebbe'ye olan haftalık sefer sayısını 2012 yılında haftada 5, 2014 yılında haftada 7'ye çıkarmış ve 2020 yılına gelindiğinde de haftada 7 (daily) olarak uçuşlarını sürdürmektedir. Ayrıca Türk Hava Yolları'nın kargo firması olan Turkish Cargo'nun 03.06.2013 tarihinden itibaren Entebbe şehrine kargo seferleri bulunmaktadır.

3.4.9. Gana

Türk Hava Yolları, Sahra Altı Afrika bölgesindeki diğer bir uçuş noktasını Gana'nın başkenti olan, aynı zamanda ticaret, sanayi ve kültür merkezi Akra olarak belirlemiş ve söz konusu şehre 15.07.2010 tarihinden itibaren haftada 4 gün olarak sefer düzenlemeye başlamıştır. Türk Hava Yolları, Akra'ya olan haftalık sefer sayısını 2012 yılında haftada 7'ye çıkarmış ve 2020 yılına gelindiğinde de haftada 7 (daily) olarak uçuşlarını sürdürmektedir. Ayrıca Türk Hava Yolları'nın kargo firması olan Turkish Cargo'nun 22.06.2012 tarihinden itibaren Akra şehrine kargo seferleri bulunmaktadır.

3.4.10. Somali

Türk Hava Yolları, Sahra Altı Afrika bölgesindeki Somali'nin en büyük şehri ve başkenti olan Mogadişu şehrine 06.03.2012 tarihinden itibaren haftada 3 gün olarak sefer düzenlemeye başlamıştır. Türk Hava Yolları, Mogadişu'ya olan haftalık sefer sayısını 2013 yılında 4, 2014 yılında haftada 7'ye çıkarmış ve 2020 yılına gelindiğinde de haftada 7 (daily) olarak uçuşlarını sürdürmektedir.

3.4.11. Ruanda

Türk Hava Yolları, Sahra Altı Afrika bölgesindeki diğer bir uçuş noktasını Ruanda'nın en büyük şehri ve başkenti Kigali olarak belirlemiş ve söz konusu şehre 15.05.2012 tarihinden itibaren haftada 4 gün olarak sefer düzenlemeye başlamıştır. Türk Hava Yolları, Kigali'ye olan haftalık sefer sayısını 2013 yılında 5, 2014 yılında haftada 7'ye çıkarmış ve 2020 yılına gelindiğinde de haftada 7 (daily) olarak uçuşlarını sürdürmektedir.

3.4.12. Fildişi Sahilleri

Türk Hava Yolları, Sahra Altı Afrika bölgesindeki Fildişi Sahillerinin en büyük şehri ve eski başkenti olan Abidjan şehrine 05.07.2012 tarihinden itibaren haftada 4 gün olarak sefer düzenlemeye başlamıştır. Türk Hava Yolları, Abidjan'a olan haftalık sefer sayısını 2016 yılında 6, 2018 yılında haftada 7'ye çıkarmış ve 2020 yılına gelindiğinde de haftada 7 (daily) olarak uçuşlarını sürdürmektedir.

3.4.13. Demokratik Kongo Cumhuriyeti

Türk Hava Yolları, Sahra Altı Afrika bölgesinde bulunan Demokratik Kongo Cumhuriyeti'nin en büyük şehri ve başkenti olan Kinşasa şehrine 27.08.2012 tarihinden itibaren haftada 5 gün olarak sefer düzenlemeye başlamış olup, Kinşasa Türk Hava Yollarının 200. uçuş noktası özelliğini taşımaktadır. Türk Hava Yolları, Kinşasa'ya olan haftalık sefer sayısını 31.03.2019 tarihinde haftada 7'ye çıkarmış ve 2020 yılına gelindiğinde de haftada 7 (daily) olarak uçuşlarını sürdürmektedir. Ayrıca Türk Hava Yolları'nın kargo firması olan Turkish Cargo'nun 06.09.2015 tarihinden itibaren Kinşasa şehrine kargo seferleri bulunmaktadır.

3.4.14. Cibuti

Türk Hava Yolları, Sahra Altı Afrika bölgesinde bulunan Cibuti Cumhuriyeti'nin en büyük şehri ve başkenti olan Cibuti şehrine 04.09.2012 tarihinden itibaren haftada 3 gün olarak sefer düzenlemeye başlamıştır. Türk Hava Yolları, Cibuti'ye olan haftalık sefer sayısını 2013 yılında 4, 2014 yılında haftada 7'ye çıkarmış ve 2020 yılına gelindiğinde de haftada 7 (daily) olarak uçuşlarını sürdürmektedir.

3.4.15. Moritanya

Türk Hava Yolları, Sahra Altı Afrika bölgesinde bulunan Moritanya'nın en büyük şehri ve başkenti olan Nouakchott şehrine 16.09.2012 tarihinden itibaren haftada 3 gün olarak sefer düzenlemeye başlamıştır. Türk Hava Yolları, Nouakchott şehrine olan haftalık sefer sayısını

2013 yılında 4, 2014 yılında 6'ya, 2016 yılında haftada 7'ye çıkarmış ve 2020 yılına gelindiğinde de haftada 7 (daily) olarak uçuşlarını sürdürmektedir.

3.4.16. Burkina Faso

Türk Hava Yolları, Sahra Altı Afrika bölgesinde bulunan Burkina Faso'nun en büyük şehri ve başkenti olan Ougadougou şehrine 15.12.2012 tarihinden itibaren haftada 3 gün olarak sefer düzenlemeye başlamıştır. Türk Hava Yolları, Ougadougou şehrine olan haftalık sefer sayısını 2013 yılında 4, 2014 yılında 5'e, 2015 yılında haftada 6'ya çıkarmış ancak 05.09.2016 tarihinden itibaren İstanbul-Ouagadougou-Konakri parkurunda haftada 2 ve İstanbul-Ouagadougou parkurunda haftada 2 frekans olmak üzere toplam haftada 4 sefer ile uçuşlarını sürdürmektedir.

3.4.17. Nijer

Türk Hava Yolları, Sahra Altı Afrika bölgesinde bulunan Nijer'in en büyük şehri ve başkenti olan Niamey şehrine 15.12.2012 tarihinden itibaren haftada 3 gün olarak sefer düzenlemeye başlamıştır. Türk Hava Yolları, Niamey şehrine olan haftalık sefer sayısını 2013 yılında 4, 2014 yılında haftada 5'e çıkarmış ve 31.03.2019 tarihinden itibaren de haftada 7 (daily) olarak uçuşlarını sürdürmektedir.

3.4.18. Kamerun

Türk Hava Yolları, Sahra Altı Afrika bölgesinde bulunan Kamerun'un en büyük şehri ve başkenti olan Yaounde şehrine ve ikinci büyük şehri Douala'ya 21.12.2012 tarihinden itibaren haftada 4 gün olarak sefer düzenlemeye başlamıştır. Türk Hava Yolları, Douala şehrine olan haftalık sefer sayısını 2013 yılında 7'ye çıkarmış ancak 2017 yılından itibaren haftada 5 frekans olarak uçuşlarını sürdürmektedir. Türk Hava Yolları, Yaounde şehrine olan haftalık sefer sayısını 2015 yılında haftada 7'ye çıkarmış olup 2020 yılına gelindiğinde de haftada 7 (daily) frekans olarak uçuşlarını sürdürmektedir.

3.4.19. Gabon

Türk Hava Yolları, Sahra Altı Afrika bölgesinde bulunan Gabon'un en büyük şehri ve başkenti olan Libreville şehrine 31.01.2013 tarihinden itibaren haftada 3 gün olarak sefer düzenlemeye başlamıştır. Türk Hava Yolları, Libreville şehrine olan haftalık sefer sayısını 2015 yılında haftada 5'e çıkarmış olup 2020 yılına gelindiğinde de haftada 5 frekans olarak uçuşlarını sürdürmektedir.

3.4.20. Çad

Türk Hava Yolları, Sahra Altı Afrika bölgesinde bulunan Çad'ın en büyük şehri ve başkenti olan Encemine (N'Djamena) şehrine 12.12.2013 tarihinden itibaren haftada 4 gün olarak sefer düzenlemeye başlamış olup 2020 yılına gelindiğinde de haftada 4 frekans olarak uçuşlarını sürdürmektedir.

3.4.21. Benin

Türk Hava Yolları, Sahra Altı Afrika bölgesinde bulunan Benin'in en büyük şehri olan Cotonou şehrine 23.06.2014 tarihinden itibaren haftada 4 gün olarak sefer düzenlemeye başlamıştır. Türk Hava Yolları, Cotonou şehrine olan haftalık sefer sayısını 2016 yılında haftada 6'ya, 2017'de haftada 7'ye çıkarmış olup 2020 yılına gelindiğinde de haftada 7 frekans olarak uçuşlarını sürdürmektedir.

3.4.22. Angola

Türk Hava Yolları, Sahra Altı Afrika bölgesinde bulunan Angola'nın en büyük şehri ve başkenti olan Luanda şehrine 13.08.2014 tarihinden itibaren sefer düzenleme kararı almış olup, Angola hükümetinin almış olduğu uçuş yasağı kararı nedeniyle söz konusu planlama iptal edilmiştir. Türk Hava Yolları, Luanda şehrine 2019 yılı son çeyreğinde yeniden uçuş kararı almış ancak uçak yetersizliği nedeniyle seferler başlatılamamıştır. Türk Hava Yolları, Luanda şehrine haftada 2 frekans olarak 2021 yılında sefer düzenleme kararı almıştır.

3.4.23. Eritre

Türk Hava Yolları, Sahra Altı Afrika bölgesinde bulunan Eritre'nin en büyük şehri ve başkenti olan Asmara şehrine 19.08.2014 tarihinden itibaren haftada 3 gün olarak sefer düzenlemeye başlamıştır. Türk Hava Yolları, Asmara şehrine olan haftalık sefer sayısını 2017 yılında haftada 4'e çıkarmış olup 2020 yılına gelindiğinde de haftada 4 frekans olarak uçuşlarını sürdürmektedir.

3.4.24. Mali

Türk Hava Yolları, Sahra Altı Afrika bölgesinde bulunan Mali'nin en büyük şehri ve başkenti olan Bamako şehrine 26.05.2015 tarihinden itibaren haftada 3 gün olarak sefer düzenlemeye başlamış olup 2020 yılına gelindiğinde de haftada 3 frekans olarak uçuşlarını sürdürmektedir.

3.4.25. Mozambik

Türk Hava Yolları, Sahra Altı Afrika bölgesinde bulunan Mozambik'in en büyük şehri ve başkenti olan Maputo şehrine 28.10.2015 tarihinden itibaren haftada 3 gün olarak sefer düzenlemeye başlamış olup 2020 yılına gelindiğinde de haftada 3 frekans olarak uçuşlarını sürdürmektedir.

3.4.26. Mauritius

Türk Hava Yolları, Sahra Altı Afrika bölgesinde bulunan ada devleti Mauritius'un en büyük şehri ve başkenti olan Port Louis şehrine 15.12.2015 tarihinden itibaren haftada 4 gün olarak sefer düzenlemeye başlamıştır. Türk Hava Yolları, Port Louis şehrine olan haftalık sefer sayısını 2016 yılında haftada 5'e çıkarmış olup 2020 yılına gelindiğinde de haftada 5 frekans olarak uçuşlarını sürdürmektedir.

3.4.27. Madagaskar

Türk Hava Yolları, Sahra Altı Afrika bölgesinde bulunan ada devleti Madagaskar'ın en büyük şehri ve başkenti olan Antananarivo şehrine 15.12.2015 tarihinden itibaren haftada 4 gün olarak sefer düzenlemeye başlamıştır. Türk Hava Yolları, Antananarivo şehrine olan haftalık sefer sayısını 2016 yılında haftada 5'e çıkarmış olup 2020 yılına gelindiğinde de

haftada 5 frekans olarak uçuşlarını sürdürmektedir. Ayrıca Türk Hava Yolları'nın kargo firması olan Turkish Cargo'nun 01.7.2017 tarihinden Antananarivo şehrine kargo seferleri bulunmaktadır.

3.4.28. Seyşeller

Türk Hava Yolları, Sahra Altı Afrika bölgesindeki ada devleti Seyşeller'in en büyük şehri ve başkenti olan Victoria şehrine 31.10.2016 tarihinden itibaren haftada 3 gün olarak sefer düzenlemeye başlamış olup, 2020 yılına gelindiğinde de haftada 3 frekans olarak uçuşlarını sürdürmektedir.

3.4.29. Komorlar

Türk Hava Yolları, Sahra Altı Afrika bölgesindeki ada devleti Komorlar'ın en büyük şehri ve başkenti olan Moroni şehrine 18.06.2018 tarihinden itibaren haftada 3 gün olarak sefer düzenlemeye başlamış olup, 2020 yılına gelindiğinde de haftada 3 frekans olarak uçuşlarını sürdürmektedir.

3.4.30. Gine

Türk Hava Yolları, Sahra Altı Afrika bölgesinde bulunan Gine'nin en büyük şehri ve başkenti olan Konakri şehrine 30.01.2017 tarihinden itibaren haftada 2 gün olarak sefer düzenlemeye başlamış olup 2020 yılına gelindiğinde de haftada 2 frekans olarak uçuşlarını sürdürmektedir.

3.4.31. Sierra Leone

Türk Hava Yolları, Sahra Altı Afrika bölgesinde bulunan Sierra Leone'un en büyük şehri ve başkenti olan Freetown şehrine 24.02.2018 tarihinden itibaren haftada 2 gün olarak sefer düzenlemeye başlamış olup 2020 yılına gelindiğinde de haftada 2 frekans olarak uçuşlarını sürdürmektedir.

3.4.32. Gambiya

Türk Hava Yolları, Sahra Altı Afrika bölgesinde bulunan Gambiya'nın en büyük ikinci şehri ve başkenti olan Banjul şehrine 26.11.2018 tarihinden itibaren haftada 2 gün olarak sefer

düzenlemeye başlamış olup 2020 yılına gelindiğinde de haftada 2 frekans olarak uçuşlarını sürdürmektedir.

3.4.33. Zambiya

Türk Hava Yolları, Sahra Altı Afrika bölgesinde bulunan Zambiya'nın en büyük şehri ve başkenti olan Lusaka şehrine 14.12.2018 tarihinden itibaren haftada 2 gün olarak sefer düzenlemeye başlamış olup 2020 yılına gelindiğinde de haftada 2 frekans olarak uçuşlarını sürdürmektedir.

3.4.34. Kongo

Türk Hava Yolları, Sahra Altı Afrika bölgesinde bulunan Kongo'nun en büyük ikinci şehri olan Pointe Noire şehrine 30.07.2019 tarihinden itibaren haftada 2 gün olarak sefer düzenlemeye başlamış olup 2020 yılına gelindiğinde de haftada 2 frekans olarak uçuşlarını sürdürmektedir.

3.5. THY Afrika Açılımının Ampirik Analizi

3.5.1. Model ve Veri Seti

Türk Hava Yolları'nın Afrika açılımının ampirik olarak incelendiği bu çalışmada, Türk Hava Yolları'nın Afrika'ya taşıdığı yolcu sayısı ile ihracat arasındaki nedensellik ve eş bütünleşme ilişkisi belirtilen temel model kapsamında analiz edilmiştir;

$$\dot{Ihr} = \beta_0 + \beta_1 ys + \varepsilon_t$$

Bu kapsamda modelde yer alan 'ihr', Türkiye'nin analize konu olan ve 51 ülkeden oluşan Sahraaltı Afrika bölgesine gerçekleştirdiği ABD doları cinsinden aylık toplam ihracatı, 'ys' THY'nin adet cinsinden belirtilen Afrika ülkelerine taşıdığı aylık toplam yolcu sayısını, β_0 sabit terim, β_1 bağımsız değişkenin eğim katsayısını ve ε_t hata terimini göstermektedir. Çalışma Ocak 2011- Ocak 2020 dönemini kapsamaktadır. Türk Hava Yollarının Afrika açılımının Türkiye ekonomisi üzerindeki etkisini ihracat bazında araştırma konusu olarak kabul eden bu çalışmada kullanılan veriler TÜİK 'ihracat istatistikleri' ve Türk Hava Yollarının (THY) 'Trafik'' veri tabanından temin edilmiştir. Ayrıca ilgili kurum ve

kuruluşların hazırladıkları sektörel raporlardan, istatistiksel tablo ve grafiklerden de yararlanılmıştır (TÜİK, 2020); (THY, 2020).

Tablo 8: Çalışmada Yer Verilen Afrika Ülkeleri

Sudan	Angola	Togo
Güney Sudan	Etiyopya	Benin
Moritanya	Eritre	Nijerya
Mali	Cibuti	Kamerun
Burkina Faso	Somali	St. Helena
Nijer	Güney Afrika Cum.	Ekvator Ginesi
Çad	Uganda	Sao Tome ve Prinsipe
Cabo Verde	Tanzanya	Gabon
Senegal	Kenya	Kongo
Kongo Demokratik Cum.	Seyşeller	Svaziland
Gambiya	Mozambik	Ruanda
Gine Bissau	Madagaskar	Malavi
Gine	Mauritius	Burundi
Sierra Leone	Komorlar Birliği	Namibya
Liberya	Mayotte	Botsvana
Kotdivuar	Zambia	Orta Afrika Cumhuriyeti
Gana	Zimbabve	Lesotho

Çalışmada bağımsız değişken olarak tanımlanan THY trafik verileri, şirketin Afrika ülkelerine Türkiye'den taşıdığı aylık yolcu sayısını içermektedir (THY, 2020c). Bağımlı değişken olarak tanımlanan aylık ihracat rakamları, bağımsız değişkenin Türkiye ekonomisi üzerindeki etkisini temsilen seçilen zaman serisi verilerinden oluşmaktadır. İhracat rakamları ise TÜİK'in dış ticaret istatistikleri veri tabanından temin edilmiştir (TÜİK, 2020).

Zaman serilerinde gözlenen kimi zaman düzenli, kimi zaman düzensiz oluşan periyodik olan veya olmayan dalgalanmalar, serilerin bugün ve gelecekte alacağı değeri etkilemektedir. (Yolsal, 2010, s. 245). Bu çerçevede analize başlamadan önce kullanılan bütün değişkenlerdeki düzenli mevsimselliğin yok edilmesi katsayıların tahmin doğruluğunu arttıracaktır (Alper ve Aruoba, 2001, s. 2). Bu noktada mevsimsel düzeltme için Census-X12 yöntemi kullanılmıştır. İkinci olarak serilere logaritmik dönüşüm yapılmıştır. Çünkü kimi zaman değişkenler arasındaki doğrusallık ilişkisi her zaman geçerli olmayabilir. Veriler bazen normal dağılım göstermeyebilir. Dolayısıyla verilere logaritmik dönüşüm yapılmıştır. Böylece sonuçlar birim yerine yüzde şeklinde yorumlanabilecektir.

3.5.2. Metodoloji

3.5.2.1. Birim Kök Testleri

Ekonometrik analize birim kök testleri ile başlanmıştır. Çünkü eş bütünleşme analizi, parametre tahmini ve nedensellik ilişkisi test edilmeden önce serilerin bu özelliğine bakılmalıdır. Aksi halde serilerin birbirlerine olan etkileri sağlıklı ölçülemeyecek, OLS modelinin varsayımları geçersiz olacak ve zaman serilerinin stokastik (rassal) özellikleri (sabit ortalama, sabit varyans, gecikme seviyesine bağlı kovaryans gibi özellikler) sağlanamayacaktır. Klasik regresyon modeli değişkenler arasındaki ilişkiyi incelerken serilerin durağan olduğu varsayımından hareket etmektedir (Wooldridge, 2002). Bu kapsamda serilerin birim kök içerip içermediği Augmented Dickey Fuller (ADF), Dickey Fuller Generalized Least Squares (DF-GLS), Point Optimal ve Kwiatkowski–Phillips–Schmidt–Shin (KPSS) testleri ile incelenmiştir. Aşağıdaki AR(1) sürecinden hareketle;

$$Y_t = Y_{t-1} + u_t \quad (1)$$

$$Y_t = \rho Y_{t-1} + u_t \quad (2)$$

Modelde Y_t elimizdeki değişkenin t zamanındaki gözlem değeri ise $t-1$ yılındaki değeri, beyaz gürültü (white noise) hata terimi ise değişkene verilen geçmiş şokları temsil eden katsayıdır. Bu model için eğer $\rho = 1$ ise geçmiş dönemdeki şokların etkisi aynen devam eder, $\rho > 1$ ise (yani Y_t 'nin birim kökü varsa) artarak devam eder ve eğer $\rho < 1$ ise dışsal pozitif yada negatif şokun yol açtığı etki azalarak devam eder ve kaybolur (Enders, 2015). Buna göre şokun etkisinin kaybolması yani bu katsayının 1'den küçük olması durağanlığa işaret eder. Bu durumda H_0 ve H_1 hipotezleri sırasıyla aşağıdaki gibi ifade edilebilir.

$$H_0 : \rho \geq 1 \text{ (Seri durağan değildir)}$$

$$H_1 : \rho < 1 \text{ (Seri durağandır)}$$

3.5.2.2. Vektör Otoregresif Model (VAR)

Bu çalışmada ekonometrik yöntem olarak seçilen eş bütünleşme ve nedensellik ilişkisi VAR modelleri çerçevesinde ele alınmıştır. VAR modeli zaman serisi metodolojisinde, son dönemlerde en yaygın kullanılan yöntemlerdendir. Sims (1972), Dijk ve Franses (2002),

Johansen (2000), Kilian ve Chang (2000) VAR modellemesi ve analizi konusunda son dönemdeki çalışmalara örnek gösterilebilir. Daha önce ekonomik öngörü amacıyla eş anlı denklem sistemleri kullanılırken son dönemlerde VAR modelleri onların yerini almıştır. Çünkü eşanlı denklem sistemlerinde ekonomik neden sonuç ilişkisini ortaya koymak için gereğinden fazla sayıda denklem ve değişken kullanılmaktadır. Bu da fazla sayıda parametre tahmin etme sorununa (over parameterization) yol açmaktadır. Eşanlı denklem sistemlerindeki ikinci sorun içsellik (modeldeki hata teriminde meydana gelen şoklarla değişkenlerin ilişkili olması) yapılan parametre tahminlerinin hem sapmalı (biased) hem de tutarsız (inconsistent) olmasına neden olmaktadır. İşte bu gibi sorunların önlenmesinde kullanılan VAR modelleri, değişkenler arası ilişkilere kısıt getirilmeden dinamik ilişkileri aktarabildiği için daha çok tercih edilmektedir (Keating, 1990, ss. 453–454).

VAR modeli, değişkenleri sistem bütünlüğü içinde inceler ve eldeki değişkenleri beraber ele alır. Yani VAR sistemi, değişkenlerde içsel–dışsal değişken ayrımı yapılmadığı için eş anlı denklem sistemlerinden farklıdır. Ekonometrik modelin oluşturulması safhasında modelin kurulmasına etki eden katı bir iktisadi teorinin varlığını kabul etmeye gerek yoktur. Seriler arası iktisadi ilişkiler hakkında ön kısıt konulmaz. Hatta birçok iktisatçıya göre kısıtsız VAR, öngörü için klasik yapısal modellemeden daha iyi sonuç verir (Greene, 1993, s. 553). Böylelikle araştırmacıların model kurma aşamasında yapmak zorunda oldukları ön varsayımların, olumsuz etkileri büyük ölçüde ortadan kalkmaktadır. Ayrıca VAR modellerinde bağımlı değişkenlerin gecikmeli değerlerinin yer alması, geleceğe yönelik güçlü tahminlerin yapılmasını da mümkün kılmaktadır (Kumar, Leone ve Gaskins, 1995, s. 365). İki değişkenli VAR modeli, standard şekilde şöyle ifade edilebilir;

$$y_t = a_1 + \sum_{i=1}^p b_{1i}y_{t-i} + \sum_{i=1}^p b_{2i}x_{t-i} + v_{1t} \quad (3)$$

$$x_t = c_1 + \sum_{i=1}^p d_{1i}y_{t-i} + \sum_{i=1}^p d_{2i}x_{t-i} + v_{2t} \quad (4)$$

Yukarıda 4 numaralı denklemde yer alan p gecikmelerin uzunluğunu gösterir. Sıfır ortalamaya sahip, kendi gecikmeli değerleriyle olan kovaryansları sıfır olan, sabit varyanslı normal dağılıma sahip hata terimleri ise v ile sembolize edilmiştir. VAR modelinde hataların

kendi gecikmeli değerleriyle ilişkisiz olması varsayımı ek kısıt gerektirmez, çünkü değişkenlerin gecikme uzunluğunun artırılmasıyla oto korelasyon (hata teriminin birbirini izleyen değerleri arasında ilişki olma durumu) sorunu çözülür. Eğer oto korelasyon varsa, bir hata terimindeki değişim zamanın belli bir periyodunda diğer hata terimini etkileyecektir. Ayrıca hata teriminin modelin sağındaki tüm değişkenlerle ilişkisiz olması gereklidir. VAR modelinde eş anlılık problem de yaşanmaz çünkü modelin sağ tarafında, sadece içsel değişkenlerin gecikmeli değerleri yer almaktadır. Bu sayede modeldeki her bir denklem klasik OLS yöntemiyle tahmin edilebilir.

VAR modelleri, kısıtlanmış ve kısıtlanmamış VAR modelleri olarak iki türdür. Bu tip VAR modelleri kullanılarak “Granger nedenselliğini gösteren F testleri”, “değişkenler arasındaki etkileşimi gösteren varyans ayrıştırması” ve “etki-tepki fonksiyonları”, gibi üç tip analiz yapılabilir. (Özgen ve Güloğlu, 2004, s. 6).

VAR modelinde gecikme uzunluğunun (p) belirlenmesi önemlidir. Modeli kurmadan önce, p gecikme uzunluğunun belirlenmesi gerekmektedir. Yanlış belirlenirse (parametre tahminlerinden daha küçük standart sapmaya sahip başka parametreler tahmin edilebiliyor ise) modelde gereksiz parametreler yer alabilir ve ileriye yönelik öngörüler yetersiz olur. Bu noktada Akaike (AIC) ya da Schwartz (SC) bilgi kriterini minimum yapan gecikme uzunluğu uygun gecikme uzunluğu olarak belirlenebilir;

$$AIC(p) = \ln \det(\hat{\Sigma}_p) + \frac{2k^2 p}{T} \quad ; \quad SC(p) = \ln \det(\hat{\Sigma}_p) + \frac{k^2 p \ln T}{T}$$

Buradaki k değişken sayısını, T örneklem hacmini ve $\hat{\Sigma}_p$ hata varyans-kovaryans matrisinin tahminini göstermektedir. AIC ve SC değerini minimum yapan değer gecikme uzunluğu olarak seçilir. Ancak bu kriterler yeterli olmayabilir, çünkü söz konusu gecikme uzunluğunda otokorelasyon ve değişen varyans sorunu olmamalıdır.

Etki tepki fonksiyonları: VAR sistemi içinde uygun gecikme uzunlukları bulunduğundan sonra yani sağlıklı VAR modeli elde edildikten sonra etki-tepki fonksiyonları elde edilir. Modelde yer alan değişkenlerin hata terimlerinde meydana gelecek şokların, diğer değişkenler üzerindeki etkisi, Impulse-Response (Etki-Tepki) fonksiyonları ile ölçülmektedir (Enders,

1995, ss. 305–306). Fonksiyon VAR modelinde yer alan değişkenlerden birinde cari dönemde meydana gelen 1 birimlik şokun diğer değişkenlerin cari dönem veya sonraki dönemlerde verdiği dinamik tepkileri gösterir. Yine iki değişkenli bir VAR modeli yazılırsa;

$$y_t = a_{11}y_{t-1} + a_{12}x_{t-1} + v_{1t} \quad (5)$$

$$x_t = a_{21}y_{t-1} + a_{22}x_{t-1} + v_{2t} \quad (6)$$

Yukarıdaki VAR modelinden hareketle v_{1t} de meydana gelen 1 birimlik şok, meydana geldiği t döneminde y_t üzerinde etkiye sahiptir x_t üzerinde değil. Ama t+1 döneminde x_t 'yi de etkiler çünkü v_{1t} , y_t 'yi ve y_t de y_{t+1} 'i etkilemektedir. t+1 döneminde;

$$y_{t+1} = a_{11}y_t + a_{12}x_t + v_{1t} \quad (7)$$

$$x_{t+1} = a_{21}y_t + a_{22}x_t + v_{2t}$$

(8)

t+1 döneminde v_{1t} şoku x_t 'yi y_t aracılığıyla a_{21} kadar etkilemeye başladı. Şimdi bir sonraki döneme bakılırsa;

$$y_{t+2} = a_{11}y_{t+1} + a_{12}x_{t+1} + v_{1t} \quad (9)$$

$$x_{t+2} = a_{21}y_{t+1} + a_{22}x_{t+1} + v_{2t} \quad (10)$$

Burada da y_{t+1} , y_{t+2} 'yi etkilemeye başladı tabi ki a_{11} kadar. Sonuçta görüldüğü gibi etki-tepki fonksiyonları meydana gelen bir şokun diğer dönemlerde göstereceği etki VAR modelinden elde edilen parametrelerin çarpımı ile ortaya çıkmaktadır. VAR modeli vektör hareketli ortalama gösterimi v_{1t} ve v_{2t} serileri cinsinden yazılırsa;

$$\begin{bmatrix} y_t \\ x_t \end{bmatrix} = \begin{bmatrix} \bar{y} \\ \bar{x} \end{bmatrix} + \sum_{i=0}^{\infty} \begin{bmatrix} \phi_{11}(i) & \phi_{12}(i) \\ \phi_{21}(i) & \phi_{22}(i) \end{bmatrix} \begin{bmatrix} v_{y,t-i} \\ v_{x,t-i} \end{bmatrix}$$

(11)

Burada ϕ_i katsayıları hata terimlerinde meydana gelen şokun etkilerini genelleştirmek amacıyla kullanılan katsayılardır. Buradaki dört eleman etki çarpanlarıdır. Örneğin $\phi_{12}(0)$ katsayısı aynı dönemde v_{xt} serisindeki bir birimlik değişikliğin y_t serisi üzerindeki etkisini

gösterir. Yine $\phi_{11}(1)$ ve $\phi_{12}(1)$ katsayısı sırasıyla v_{yt-1} ve v_{xt-1} 'deki bir birimlik şokun y_t üzerindeki dönemlik etkisidir. Bu durumda dört elemandan oluşan katsayılar kümesi $\phi_{11}(i), \phi_{12}(i), \phi_{21}(i), \phi_{22}(i)$ etki tepki fonksiyonlarını verir (Barışık ve Kesikoğlu, 2004, s. 70).

Etki tepki fonksiyonları genellikle grafiklerle ifade edilerek yorumlanır. Bu grafikler bize bir şokun diğerleri üzerindeki etkilerini zamana bağlı olarak gösterir. Böylelikle oluşan etkinin hangi değişkende meydana geldiğini ve buna karşın değişkenlerin ne tepki vereceği görülebilir. Bunun için önce değişkenlerin belli dönem içindeki hareketleri incelenir. Sonra meydana gelen şoklarda 1 birimlik değişim neticesinde diğer serilerin verdiği tepkiler grafiğe dökülür (Tarı, 2010, ss. 465–468).

Varyans Ayırıştırma:

Varyans Ayırıştırması (Variance Decomposition), hata varyansını ölçen artıkların analizinde kullanılan ve modeli tahmin ederek elde edilen bir tekniktir. Bu sayede istatistiki şokların değişkenler üzerindeki etkileri görülebilir. Diğer bir deyişle değişkenin hata teriminde meydana gelecek bir şokun diğer değişkenler tarafından açıklanma oranını gösterir (Lütkepohl, 1993, ss. 56–57). v_{yt} ve v_{xt} serisi için yapılan ayırıştırma sırasıyla şöyledir;

$$v_{yt} = \frac{\sigma_z^2 [\phi_{11}(0)^2 + \phi_{11}(1)^2 \dots \phi_{11}(n-1)^2]}{\sigma_y(n)^2} \quad (12)$$

$$v_{xt} = \frac{\sigma_z^2 [\phi_{12}(0)^2 + \phi_{12}(1)^2 \dots \phi_{12}(n-1)^2]}{\sigma_z(n)^2} \quad (13)$$

Yukarıda belirtilen VAR analizlerini yapabilmek için öncelikle sağlıklı bir VAR modeli elde edilmelidir. Buradan hareketle değişkenler arası ilişkilere kısıt getirmeden, bilgi kaybı olmadan dinamik ilişkiler analiz edilebilir (Keating, 1990, ss. 453–454). Ayrıca modelde bağımlı değişkenlerin gecikmeli değerleri yer aldığı için ileriye dönük öngörü yapılabilenkte bu da politika önerilerini zenginleştirmektedir (Kumar ve diğerleri, 1995, s. 365).

3.5.2.3. Granger Nedensellik

Nedensellik kavramını Granger'in 1969'daki çalışmasında ortaya atmıştır. Nedensellik kavramına göre bir x değişkenine ait bilgi, y değişkeninin tahmininde fayda sağlıyorsa x

değişkeni y'nin nedenidir. Yine tam tersi durumda y değişkeni x değişkeninin nedenidir (Granger, 1969, ss. 553–560). Ancak korelasyon ile karıştırılmamalıdır. Çünkü korelasyonun varlığı doğrudan nedenselliği işaret etmez. Sadece iki değişken arasındaki ilişkinin yönünü ve derecesini gösterir. Buna mukabil nedensellik bir değişkendeki mevcut değerlerin diğer değişkenin şimdiki ve gelecekteki değerlerinin öngörülmesinde kullanılabilmesi demektir. Örneğin bir x değişkeni y'nin öngörülmesinde yardımcı oluyorsa x'den y'ye Granger nedensellik vardır. Yada bir y değişkeni x değişkeninin öngörülmesinde yardımcı oluyorsa y'den x'e nedensellik vardır. Fakat nedensellik ilişkisinin istatistiki olarak anlamlı parametrelerle desteklenmesi şarttır. Yukarıda sunulan model için Granger nedensellik testi x_t ve y_t değişkenlerinin durağan olduğu varsayımı altında aşağıdaki iki model tahmin edilerek yapılır (Engeloğlu, Meral ve Kübra, 2015, s. 2);

$$y_t = \alpha_1 + \sum_{i=1}^n \beta_i x_{t-i} + \sum_{j=1}^m \delta_j y_{t-j} + e_{yt} \quad (14)$$

$$x_t = \alpha_2 + \sum_{i=1}^n \theta_i x_{t-i} + \sum_{j=1}^m \gamma_j y_{t-j} + e_{xt} \quad (15)$$

Nedenselliğin analizinde aşağıda belirtilen H_0 ve H_A hipotezlerinin anlamlılıkları sınanmaktadır. Buna göre H_0 hipotezinin reddedilmesi durumunda değişkenler arasında nedensellik ilişkisi bulunduğu iddia edilebilir (Asteriou ve Hall, 2007, s. 322).

$$H_0 = \sum_{i=1}^n \beta_i = 0 ; x_t, y_t \text{ 'nin nedeni değildir.}$$

$$H_A = \sum_{i=1}^n \beta_i \neq 0 ; x_t, y_t \text{ 'nin nedenidir.}$$

Diğer durumlar için de hipotezleri yazılırsa ;

- *Nedensellik denkleminde (14) X'in gecikmeli terimlerinin katsayıları 0'dan farklı ve diğer denklemde (15) Y teriminin katsayıları 0'dan farklı değilse; x, y'nin Granger nedenidir.*
- *Nedensellik denkleminde (14) X'in gecikmeli terimlerinin katsayıları 0'dan farklı değil ve diğer denklemde (15) Y teriminin katsayıları 0'dan farklı ise y, x'in Granger nedenidir.*

- Her iki denklemde de X ve Y 'nin katsayıları birlikte sıfırdan farklı ise değişkenler arasında çift yönlü Granger nedensellik vardır.
- 14 numaralı denklemde gecikmeli X terimlerinin katsayıları 0'dan farklı değil ve 15 nolu denklemde Y teriminin katsayıları 0'dan farklı değilse; x ve y arasında nedensellik yoktur.

Bu hipotezleri sınamak için F istatistiği hesaplanmalıdır. Model 1 (14 nolu denklem) ve model 2 (15 nolu denklem) modellerdeki hata kareleri bulunarak F istatistiği hesaplanır ve boş hipotez için karar verilir.

$$F_{İst} = \frac{(R_2^2 - R_1^2) / (\text{ilave değişken sayısı})}{(1 - R_2^2)(\text{Gözlem sayısı} - \text{değişken sayısı} - 1)}$$

Bu denkleme göre elde edilen F değeri uygun serbestlik derecesi ve anlamlılık seviyesinde F tablo değerinden büyükse boş hipotezi reddedilir. Yani modelde yer alan katsayılar anlamlıdır ve nedensellik vardır. Fakat X 'ten Y 'ye nedensellik bulunması, Y 'nin de otomatikman X 'in nedeni olduğu anlamına gelmez. Sadece X değerleri Y 'nin gelecek değerleri hakkında istatistiksel olarak anlamlı bilgi verdiği yorumu yapılabilir (Granger, 1969, s. 431).

3.5.2.4. Eş Bütünleşme

Çalışmanın bu bölümünde değişkenler arası eş bütünleşme ilişkisi incelenmiştir. Durağan seriler arasında eşbütünleşme ilişkisi vardır ancak durağan olmayan serilerde serilerin farkının alınarak analiz yapılması bazı sakıncalar doğurur. Bu serilerin farklarının alınması serilerin geçmiş dönemlerde maruz kaldığı kalıcı şokların etkisini yok eder ve dönemler arasında var olabilecek uzun dönemli ilişkilerin de ortadan kalkmasına neden olur. Bu yüzden durağanlaştırılmış serilerle yapılacak regresyon uzun döneme ait bilgilerin yok edilmesi nedeniyle, eş bütünleşme ilişkisi vermeyecektir.

Eş bütünleşme analizi kavramsal olarak, seriler test seviyelerinde durağan olmasalar da söz konusu serilerin durağan bir bileşiminin var olabileceğini ileri sürmektedir. Aynı dereceden durağan iki değişken arasında bu tip bir ilişki olabilir.

İkinci olarak bu yöntem sayesinde uzun dönem serilerinde fark almaktan kaynaklanan bilgi kaybı önlenmiş olur. Eş bütünleşme metodu uygulanırken yukarıda belirtildiği gibi serilerin aynı seviyede durağan olmaları gerekir, çünkü seriler arasında uzun dönemli bir ilişki olup olmadığı ancak tüm seriler aynı düzeyde bütünleşik olduğunda test edilebilir. İkinci adımda uygun VAR modeli belirlenerek eşbütünleşme testi yapılır (Turan, 2018, s. 204).

Eş bütünleşme testlerinde serilerin artık değerlerine dayalı Engle-Granger (1987) ve Philips-Ouliaris (1990) yaklaşımı ile modeldeki değişkenlerin içsel olarak alındığı bir sistem yaklaşımı olan Johansen (1991) yaklaşımı yaygın olarak kullanılmaktadır. Önceki yaklaşımlarda analiz için serilerin aynı seviyeden durağan olması gerekirken Johansen yaklaşımında serilerin seviye değerleri alınır (A. Yılmaz ve Altay, 2016, s. 663). Birinci dereceden entegre (durağan olmayan) x_t ve y_t serilerinden elde ettiğimiz bileşenler durağan bir süreç oluşturuyorsa bu iki serinin durağan olduğu söylenebilir. Ancak serilerin mutlaka aynı dereceden entegre olması gerekir. İkinci husus seviyesinde durağan seriler zaten uzun dönem durağan durum dengesindedir dolayısıyla değişkenlerin seviye değerleri ile VAR analizi yapılmalıdır. Yani eş bütünleşme testi yapmaya gerek yoktur. Son olarak y_t 'nin x_t ile eş bütünleşik olması otomatikman x_t 'nin y_t ile eşbütünleşme ilişkisi içinde olacağı anlamına gelmez, çünkü burada tek eşitlik (single equation) söz konusudur sistem yaklaşımı (modeldeki tüm değişkenlerin içsel olarak ele alınması) yoktur.

Çalışmada olabirlik oranlarını (likelihood ratio) elde etmek için değişkenlerin eş bütünleşik olması durumunda kullanılan vektör hata düzeltme modelinin hesaplanmasına dayanan Johansen (1991) eş bütünleşme testi kullanılmıştır. Bu model hem uzun hem de kısa dönem hakkında bilgi verir, yani iki kısımdan oluşur. Bunun için aşağıdaki VAR modeli yazılır;

$$y_t = A_1 y_{t-1} + A_2 y_{t-2} + \dots + A_p y_{t-p} + \varepsilon_t \quad (16)$$

Burada y_t , $N \times 1$ boyutlu birinci dereceden durağan değişkenler vektörünü ve ε_t hata terimlerini (inovation) göstermektedir. Yukarıdaki genel VAR modeli Vektör Hata Düzeltme Modeli (VEC) şeklinde yeniden yazılırsa;

$$\Delta y_t = \Pi y_{t-1} + \Gamma_1 \Delta y_{t-1} + \dots + \Gamma_{p-1} \Delta y_{t-p-1} + \varepsilon_t \quad (17)$$

denklemden Γ matrisi = $-(A_{i+1} + \dots + A_p)$, $i = 1, 2, \dots, p-1$ ve Π matrisi = $(k_1 A_1 + \dots + A_p - I_n)$, değişkenlerin uzun dönem ilişkileri hakkında bilgi veren matristir. Bu matrisin rankı değişkenlerin lineer şekilde bağımsız ve durağan lineer kombinasyon sayısıdır. Π matrisi α ve β olarak ayrıştırılırsa;

$$\Delta y_t = \alpha \cdot \beta y_{t-1} + \Gamma_1 \Delta y_{t-1} + \dots + \Gamma_{p-1} \Delta y_{t-(p-1)} + \varepsilon \quad (18)$$

Burada α ; hata düzeltme katsayısı yada uyarılama hızını verir ve kısa dönemde dengeden sapmaların nasıl düzeltildiğini gösterir. β matrisi ise uzun dönem eş bütünleşme parametrelerini (cointegrating vector) verir. Γ ise kısa dönem hata düzeltme parametreleri matrisidir (Dwyer, 2015, s. 2). Bu adımdan sonra kaç tane eş bütünleşme olduğunu bulmak için Π matrisinin rankına bakılır. Rank değişkenler matrisinin birbirinden bağımsız sütunlarının sayısıdır. K içsel değişken sayısıdır. Eğer $\text{rank}(\Pi) = 0$ ise değişkenler arasında eş bütünleşme ilişkisi yoktur. Bu durumda serilerin 1. farkları kullanılarak VAR modeli tahmin edilmelidir. Eğer $\text{rank}(\Pi) = k$ ise yine eş bütünleşme ilişkisi yoktur. Normalde rank sayısı bütünleşme sayısını verir ve burada k tane eş bütünleşme ilişkisi varmış gibidir. Aslında $\text{rank}(\Pi) = k$ ise VAR modelindeki değişkenlerin tamamı kendi seviyelerinde durağandır. Bu değişkenler kendi seviye değerlerinde birbirleri ile bütünleşiktir. Artık VECM modeli tahmin etmeye gerek yoktur. Değişkenlerin seviye değerleri uzun dönem dengesini zaten sağlamıştır. Değişkenlerin seviye değerleri ile VAR modeli tahmin edilmelidir. Eğer $\text{rank}(\Pi) \leq k-1$ ise r tane eş bütünleşme ilişkisi vardır (Dolado, Gonzalo ve Marmol, 1999, s. 646). Bunları belirlemek için Johansen-Juselius testi (JJ-1990) yapılır. Burada iz (trace) ve maksimum özdeğer (eigenvalue) test istatistikleri kullanılır. Trace istatistiğinde;

$$\begin{array}{ccc} H_0 : r(\Pi) = 0 & \longrightarrow & H_0 : r(\Pi) = 1 & \longrightarrow & H_0 : r(\Pi) = k-1 \\ H_a : r(\Pi) > 0 & & H_a : r(\Pi) > 1 & & H_a : r(\Pi) = k \end{array}$$

Yani önce sıfırdan başlanır ve 1,2,... $k-1$ 'e kadar gidilir. Sıfır kabul edilirse zaten boş hipotez (H_0) kabul edilmiştir diğerine geçilmez. Reddedilirse sıfırdan büyük sayıda eş bütünleşme ilişkisi olabilir ve rank bir mi yoksa birden büyük mü bakılır. Eğer $H_0 : r(\Pi) = 1$ reddedilemezse 1 tane eş bütünleşme ilişkisi vardır. Eğer bu da reddedilirse bir yana daha geçilerek $H_0 : r(\Pi) = k-1$ test edilir (Österholm ve Hjalmarsson, 2007, s. 5).

Maksimum eigenvalue istatistiğinde ise

$$\begin{array}{ccccccc}
 H_0 : r(\Pi) = 0 & & H_0 : r(\Pi) = 1 & & H_0 : r(\Pi) = 2 & \dots\dots\dots & H_0 : r(\Pi) = k-1 \\
 \xrightarrow{\quad\quad\quad} & & \xrightarrow{\quad\quad\quad} & & & & \\
 H_a : r(\Pi) = 1 & & H_a : r(\Pi) = 2 & & H_a : r(\Pi) = 3 & & H_a : r(\Pi) = k
 \end{array}$$

Bu hipotezler altında her iki istatistik şöyle hesaplanır;

$$J_{trace} = -T \sum_{i=r+1}^n \ln(1 - \hat{\lambda}_i) \quad \dots\dots\dots \quad J_{max} = -T(\ln(1 - \hat{\lambda}_{r+1}))$$

Burada maksimum eigenvalue'yu biliniyorsa J_{trace} 'i hesaplanabilir. Fakat bu istatistiklerin dağılımları modeldeki deterministik terimlere duyarlıdır. Şöyle ki aşağıdaki modelde;

$$\Delta y_t = \Pi y_{t-1} + \Gamma_1 \Delta y_{t-1} + \dots\dots\dots + \Gamma_{p-1} \Delta y_{t-p-1} + \varepsilon_t \quad (19)$$

Πy_{t-1} ifadesi eşbütünleşme vektörünü göstermektedir. Deterministik terimler (sabit, trend gibi) Πy_{t-1} ifadesine mi yoksa diğer kısımlara deterministik bileşen mi eklenecektir? μ sabit terim ve δ trendi göstermek üzere aşağıdaki modelde;

$$\Delta y_t = \Gamma_1 \Delta y_{t-1} + \Gamma_2 \Delta y_{t-2} + \dots\dots\dots + \Gamma_{p-1} \Delta y_{t-(p-1)} + \alpha \begin{bmatrix} \beta \\ \mu \\ \delta \end{bmatrix} (y_{t-1} \quad 1 \quad t) + \mu_2 + \delta_2 + \varepsilon_t \quad (20)$$

Deterministik terimlerin nerede yer alacağına ilişkin Johansen yöntemi 5 model önermektedir.

- Model 1: $\mu_1 = \delta_1 = \mu_2 = \delta_2 = 0$
- Model 2: $\mu_1 \neq 0$ diğerleri $\delta_1 = \mu_2 = \delta_2 = 0$
- Model 3: $\mu_1 \neq 0$ $\mu_2 \neq 0$ diğerleri $\delta_1 = \delta_2 = 0$
- Model 4: $\mu_1 \neq 0$ $\delta_1 \neq 0$ $\mu_2 \neq 0$ diğerleri $\delta_2 = 0$
- Model 5: $\mu_1 \neq 0$ $\delta_1 \neq 0$ $\mu_2 \neq 0$ $\delta_2 \neq 0$

Görüldüğü gibi 1. Modelde tüm deterministik terimlere kısıt uygulanırken 5. Modelde hiçbir kısıt uygulanmaz. Model 1 ve 5 gerçek dünyadan kopuktur pek kullanılmaz. Genelde 2, 3 ve 4 numaralı modeller Pantula prensibi vasıtasıyla kullanılır (Ahking, 2002, s. 55).

Son adımda eş bütünleşme katsayıları ($y = \beta x_t + \varepsilon$) tahmin edilir. Burada EKK (En Küçük Kareler) tahmincisini kullanan Engle-Granger, ARDL (Autoregressive Distributed Lag

Model) ve Philips-Oulairis yaklaşımlarında içsellik sorunu söz konusudur. İçsellik sorunu varsa söz konusu varsayımlar sağlanamaz ve EKK tahmincisi en iyi sapmasız tahminci olma özelliğini kaybeder. İçsellik eş bütünleşme denkleminin (cointegration equation) hata terimleri ile açıklayıcı değişkenler denkleminin (regressor regression equation) hata terimleri arasındaki kovaryansların sıfıra eşit olmaması demektir. Yani birinde meydana gelen bir şok diğer değişkeni etkilemektedir. İçsellik durumunda EKK tahmincisi sapmalı ve tutarsız olur. Maksimum olabilirlik (ML) tahmincisine dayalı Johansen metodunda ise parametreler yorumlanamamaktadır. Dolayısıyla eş bütünleşme durumunda ortaya çıkan betalar (β) nasıl yorumlanacaktır. Bu noktada literatürde Fully Modified OLS (FMOLS), Canonical Cointegration Equation (CCE) ve Dynamic OLS (DOLS) olmak üzere üç yöntem kullanılmaktadır (Vogelvang, 2005, ss. 200–208).

Phillips ve Hansen (1990)'in çalışmasına dayanan (FMOLS) küçük örneklem için tutarlı tahminler üretir. Bu yöntem, asimptotik etkinliği sağlamak için en küçük kareler yöntemini modifiye eder bağımlı değişken düzeltme işlemine uğrar ve ayrıca eş bütünleşme ilişkisinden kaynaklanan içselliği test eder, çünkü sağlıklı bir tahmincede içsellik sorunu (açıklayıcı değişkenin hata terimi ile ilişkili olması) sorunu olmamalıdır. Bunun için FMOLS yöntemi yarı-parametrik düzeltme işlemi uygular. Sonuçta elde edilen Tam Düzeltilmiş En Küçük Kareler tahmincisi asimptotik olarak yansızdır ve etkindir. Eş bütünleşme regresyonu hata terimleri ile (ε_t) açıklayıcı değişkenler regresyonu hata terimleri (w_t) EKK yöntemi ile elde edilir (Yurdakul, 2018, s. 61).

$$y_t = x_t\beta + D_{1t}\gamma + \varepsilon_t \quad (21)$$

$$x_t = \Gamma_{21}D_{1t} + \Gamma_{22}D_{2t} + w_t \quad (22)$$

Denklemlerde y_t bağımlı değişkeni x_t bağımsız değişkeni, D_{1t} ifadesi sabit terim, mevsimsel değişkenler, yapısal değişkenler, kukla değişkenler, trend değeri gibi deterministik bileşenleri ifade eder. D_{2t} ifadesi ise eş bütünleşme denkleminde yer almayan ancak açıklayıcı değişkenlerin oluşumunda etkili olan deterministik terimleri ifade eder. İkinci adımda bu iki regresyon modelinden oluşan hata terimlerine ($u_t = w_t + \varepsilon_t$) ait eşanlı kovaryans matrisi ve uzun dönem kovaryans matrisi hesaplanır.

$$\lambda = \begin{bmatrix} \lambda_{11} & \lambda_{12} \\ \lambda_{21} & \lambda_{22} \end{bmatrix} : \text{uzun dönem kovaryans matrisi.} \quad w = \begin{bmatrix} w_{11} & w_{12} \\ w_{21} & w_{22} \end{bmatrix} : \text{kovaryans matrisi}$$

Üçüncü adımda bağımlı değişken y_t dönüştürülür (Phillips, 1993, ss. 1032–1040).

$$y_t^* = y_t - w_{12} \hat{\Omega}^{-1} u_{2t} \quad (23)$$

Denklemden $\hat{\Omega}$ kovaryans matrisidir ve $u_{2t} = \Delta \hat{w}_t$ 'dir yani açıklayıcı değişkenler regresyonundan tahmin edilen hata terimlerinin farkı ile u_{2t} oluşturulur. Burada y_t^* içsellik düzeltilmiş dönüştürülmüş seridir. Artık bu seride içsellik sorunu yoktur. $w_{12} = 0$ iken $y_t^* = y_t$ olur. Yani dönüştürülmüş seri ile orijinal seri eşit olur. Böylece EKK tahmincisi sapmasız ve tutarlı olur. Tersine eğer $w_{12} \neq 0$ ise bu sefer $y_t^* = y_t - w_{12} \hat{\Omega}^{-1} \Delta x_t^*$ olur ($\hat{w}_t = \Delta x_t^* = x_t - \Gamma_{21} D_{1t} + \Gamma_{22} D_{2t}$) yani EKK tahmincisi sapmalı olur. Son olarak dördüncü aşamada dönüştürülmüş seri y_t^* EKK yöntemi ile tahmin edilir (Yurdakul, 2018, ss. 61–62).

$$\Theta_{FMOLS} = \begin{bmatrix} \beta \\ \Upsilon \end{bmatrix} = \left(\sum_{t=1}^T x_t y_t^* - T \lambda_k^* \right) \left(\sum_{t=1}^T x_t' x_t \right)^{-1}$$

(24)

Ancak buradaki sorun λ ve Ω matrislerinin tahmin edilmesi sorunudur. Bu noktada Hansen (2008) çekirdek tahmincisinin (kernel estimator) kullanılmasını önermektedir.

İkinci tahminci Canonical Cointegration Equation (CCE)'dir. Burada da önce eş bütünleşme regresyonu (cointegration equation) hataları ve açıklayıcı değişkenler (regressor regression) hataları EKK ile tahmin edilir. İkinci adımda FMOLS'te olduğu gibi uzun dönem kovaryans matrisi (λ 'lı matris) ve kovaryans matrisi (w 'li matris) hesaplanır. Üçüncü adımda farklı olarak CCE eşanlı kovaryans matrisi hesaplanır. Yani x_t bu matris ile dönüştürülür. Dönüştürülmüş seri elde edildikten sonra kovaryans matrisi kullanılarak y_t dönüştürülür. Yani CCE'de y_t ve x_t eşanlı düzeltilir. İçsellikten kaynaklanan sapma oranı da kullanılır. En son dönüştürülmüş x_t ve y_t 'ye EKK uygulanır (Park, 1992, ss. 119–128).

M boyutlu 1. farkında durağan y_t serisi, $y_t = (y_{1t} \ y_{2t})$ şeklinde tanımlanır. y_t 'yi elde etmek için $y_{1t} = \beta' y_{2t} + u_{1t}$ ve $\Delta y_{2t} = u_{2t}$ işlemleri yapılır. Burada $u_t = (u'_{1t}, u'_{2t})$ dir. y_{1t} ve Δy_{2t} 'ye uygun olarak uzun dönem kovaryans matrisi omega (Ω) bulunur;

$$\Omega = \lim_{n \rightarrow \infty} \frac{1}{n} E \left(\sum_{t=1}^n u_t \right) \left(\sum_{t=1}^n u_t \right)' = \begin{bmatrix} \Omega_{11} & \Omega_{12} \\ \Omega_{21} & \Omega_{22} \end{bmatrix} \quad (25)$$

Omega matrisi $\Omega = \hat{\Sigma} + \Gamma + \Gamma'$ ifadelerinin toplamına eşittir. Burada $\hat{\Sigma}$ ve Γ ;

$$\Sigma = \lim_{n \rightarrow \infty} \frac{1}{n} \sum_{t=1}^n E(u_t u_t) \quad (26)$$

$$\Gamma = \lim_{n \rightarrow \infty} \frac{1}{n} \sum_{k=1}^{n-1} \sum_{t=k+1}^n E(u_t u'_{t-k}) \quad (27)$$

$$\Lambda = \Sigma + \Gamma = (\Lambda_1, \Lambda_2) = \begin{bmatrix} \Lambda_{11} & \Lambda_{12} \\ \Lambda_{21} & \Lambda_{22} \end{bmatrix}$$

(28)

Dönüştürülmüş seriler $y_{2t}^* = y_{2t} - (\Sigma^{-1} \Lambda_2)' u_t$ ve $y_{1t}^* = y_{1t} - (\Sigma^{-1} \Lambda_2 \beta + (0, \Omega_{12} \Omega_{22}^{-1})' u_t$ şeklinde elde edilir. Böylelikle kanonik eş bütüleşme regresyonu $y_{1t}^* = \beta' y_{2t}^* + u_{1t}$ halini alır. Dönüştürülmüş serinin hata terimleri $u_{1t} = u_{1t} - \Omega_{12} \Omega_{22}^{-1} u_{2t}$ 'ye eşittir. Dolayısıyla y_{1t}^* 'nin EKK tahmincisi asimptotik olarak ML tahmincisine eşit olacak ve içsellik sorunu ortadan kalkacaktır.

Son tahminci Dinamik EKK (DOLS)'dır. Saikkonen (1992) ve Stock ve Watson (1993) tarafından geliştirilmiştir. DOLS, eşbütünlüşme sistemindeki geri-besleme durumunu eleyen asimptotik olarak etkin tahminci elde edilmesini sağlayan basit bir yöntemdir. Bu yöntemin diğerlerinden farkı modelin farklı öncül (q: lead) ve gecikmelerinin (r: lag) modele dahil edilmesi söz konusudur (Caporale ve Chui, 1999, s. 256). Öncül ve gecikmeler 22 nolu denklemdeki bağımlı değişkenin fark serisinden (Δx_t) gelir. DOLS katsayılarını tahmin etmek için aşağıdaki model EKK ile tahmin edilir.

$$y_t = x_t \beta + D_{1t} \lambda_1 + \sum_{j=-q}^r \lambda_{j-r} \Delta x_{t-j} + \varepsilon_t \quad (29)$$

Sonuç olarak FMOLS’da veriye yarı parametrik düzeltme uygulanması, CCR’de veriye parametrik olmayan düzeltme uygulanması ve DOLS’da bağımsız değişkenlerin birinci farkının gecikmelerinin ve öncüllerinin modele dahil edilmesi sonucu, içsellik sorunu çözülerek sağlıklı tahminler elde edilir.

3.5.3. Ampirik Literatür

Sivil havacılık alanında yapılan çalışmalar, konunun hukuksal boyutundan, güvenlik önlemlerine (emniyet, güvenlik, kaza riskleri gibi) daha iyi ve etkin yönetim tarzının geliştirilmesine (maliyetleme veya finansal stratejiler, ekip kaynak yönetimi) kadar çeşitlilik göstermektedir. Kimi çalışmalar kamusal regülasyonların ve yeniden yapılandırma programlarının sektörün rekabet ve karlılık üzerindeki etkilerini incelemişlerdir. Bazıları SWOT analizi, Veri Zarflama Analizi gibi tekniklerle sektöre yön verme ve etkinliğin artırılması konusunda bulgular ortaya koymuştur. Bu çalışmada ise diğerlerinden farklı olarak konu işletme veya hukuk disiplini açısından değil sivil havacılığın ekonomik etkileri açısından ekonomi disiplini penceresinden irdelenmiş, ihracat değişkeni ekonomik değişken olarak modelde yer almış ve THY’nin Afrika açılımının Türkiye-Afrika ihracatı üzerindeki etkisi analiz edilmiştir.

Uslu ve Cavcar (2002) çalışmasında Avrupa’daki havacılık sistemine ait trafik yol ücretleri ve işletme maliyet kalemleri arasında pozitif ilişki olduğunu ve bunların üretkenliği etkilediklerini ortaya koymuşlardır. Hava trafik yönetiminde temel amaç emniyeti ve düzeni ekonomik olarak sağlamaktır. Bu bağlamda söz konusu amaçların aynı zamanda sağlanmasının orijinal uçuş planlarından sapmalarına (gecikmeler, ek zaman-yakıt maliyetleri, vb.) neden olacağını da belirtmişlerdir.

Kutlu ve Başar (2015) sermaye piyasaları üzerinden bir analiz yapmıştır. Bu bağlamda sektördeki (lojistik ve sivil havacılık) firmaların pay piyasalarında işlem gören hislerinin fiyatları ile işlem hacimleri arasındaki ilişkiyi nedensellik yöntemiyle analiz etmişler ve istatistiksel olarak anlamlı bir nedensellik ilişkisi ortaya koymuşlardır. Çalışmada ikinci olarak statik ve dinamik panel yöntemleri ile ekonometrik model tahmin edilmiş ve tahmin

sonuçlarına göre piyasada işlem gören sektör hisselerinin işlem hacimlerinin fiyatlarını etkilediği sonucuna varmışlardır.

Diğer bir çalışma Türk Sivil Havacılık Sisteminin Yapısal Analizi ile ilgilidir. Korul ve Küçükönal (2003) burada Türk sivil havacılık sisteminin mevcut durumunu ve yaşanan genel problemleri irdelemiş ve çözüm önerilerini belirtmiştir.

H. Şen ve Polat (2015), 1970-2013 dönemi için havayolu ile taşınan yolcu sayılarına ait değişkenler üzerinden temel zaman serileri teknikleriyle havayolu taşımacılığı kanunlarında yapılan değişikliklerin sektörel etkilerini araştırmışlardır. Yazarlar 2000'li yıllardan sonra sağlanan geniş devlet teşviklerini ve rekabete açılma sürecinde yapılan regülasyonları kırılma tarihleri olarak kabul etmişler ve yapısal kırılma testi olarak da bilinen Chow'un Yapısal Kırılma (Chow's Break Point Test) testini uygulamışlardır. Bulgulara göre özellikle 2001 yılındaki kanun değişikliğinden sonra serinin trendinin arttığı belirlenen yapısal kırılma tarihlerinin istatistiksel olarak anlamlı olduğu sonucuna varmışlardır.

Yüksel (2014) sivil havacılığın gelişimi ve küreselleşme sürecine katkılarını Türkiye özelinde incelemiş, Türkiye'deki iç ve dış hat yolcu sayılarındaki artışların, taşınan kargo miktarındaki artışların, Türkiye'nin Dünya ile entegrasyon sürecinin çıktıları olduğunu ortaya koymuştur.

Özdoğan ve diğerleri (2005) havacılık kazalarını ele almıştır. Türkiye'de 1955-2004 döneminde meydana gelen havacılık kazalarının ölüm ve hayatta kalma durumlarını ve bu noktada etkili olan faktörleri incelemişlerdir.

Oktal ve Küçükönal (2007) ise çalışmalarında yeni gelişmekte olan bölgesel hava taşımacılığına odaklanmışlardır. Öncelikle bu kavramı tanımlamışlar ve ABD ile Avrupa'daki gelişimlerini özetlemişlerdir. Son olarak Türkiye'de bölgesel havacılık sektörünün gelişimini ortaya koymuşlar ve mevcut durumda sektörün Türkiye'de daha fazla pazar payı alabilmesi için izlenmesi gereken stratejileri açıklamışlardır.

Sektörle ilgili diğer bir analiz Torum ve Yılmaz (2009)'a aittir. Yazarlar çalışmasında sürdürülebilirlik kavramının ve risk yönetiminin önemini vurgulamışlar ve Türkiye'deki hava meydanlarının sürdürülebilirlik uygulamalarını Türkiye'deki 50 sivil hava alanı bazında

belirledikleri alt parametreler üzerinden incelemiştirlerdir. Sonuç olarak hava meydanları için sürdürülebilir risk yönetimi eylem planı kapsamında alınması gereken önlemleri vurgulamışlardır.

Tutulmaz ve Şahin (2014) ise sektörün rekabete açılım sürecinde teknik etkinlik analizi yapmışlardır. Stokastik Sınır Yöntemi Uygulaması yöntemiyle yaptıkları analiz sonucunda teknik etkinlik oranını %57 olarak belirlemişlerdir.

Gökırmak (2014) THY ve Türk sivil havacılık sektörünün son otuz yılını Pazar Güçleri (Porter) Analizi ve güçlü yönler, zayıf yönler, tehditler ve fırsatlar (SWOT) analizini kullanarak THY'nin ne gibi sektörel etkilerde bulunduğunu ve ne gibi sonuçları olduğunu ortaya koymuştur.

Gerede (2006) "Havacılık Emniyeti ve Havacılık Güvenliği Kavramları Arasındaki İlişki ve Farkların Belirlenmesine Yönelik Bir Araştırma" adlı çalışmasıyla bahsi geçen kavramlara yönelik yaşanan kavram kargaşasını sonlandırmayı hedeflemiş ve bu kapsamda havacılık çalışanlarının görüşlerine ve önerilerine yer vermiştir.

Göktepe (2007) hava taşımacılığı sektöründe rekabet hukuku kurallarının uygulanması konulu çalışmasında, Avrupa Birliği müktesabatına uyum kapsamında, sivil havacılık sektöründe uygulanan AB rekabet hukuku kuralları ile Türkiye'de uygulanmakta olan rekabet hukuku kurallarını karşılaştırmış, tespit ettiği farklılıklar ve benzerlikleri ortaya koymuştur.

Öncü ve diğerleri (2010) havayolu firmalarının uyguladıkları finansal stratejilerle ilgili yapılan araştırmada, havayolu işletmelerinin finansal stratejilerini incelemiştirlerdir. Firmaların finansal stratejilerini belirlerken dikkate aldıkları tercihler araştırmanın alt amacı olmuştur. Ayrıca firmaların maliyet ve karlılığa yönelik stratejilerinde benimsedikleri yöntemleri tespit etmişlerdir.

Mengenci ve Topçu (2011) hazırladıkları çalışmalarında örgüt kültürünün Türkiye'deki havayolu işletmelerinin uyguladığı ekip kaynak yönetimine etkisini araştırmışlardır. Söz konusu araştırmada benzer toplumsal kültür ortamlarında farklı örgüt kültürünü barındıran havayolu işletmelerinde kültür ile ekip kaynak yönetiminin etkileşiminin incelenmesi

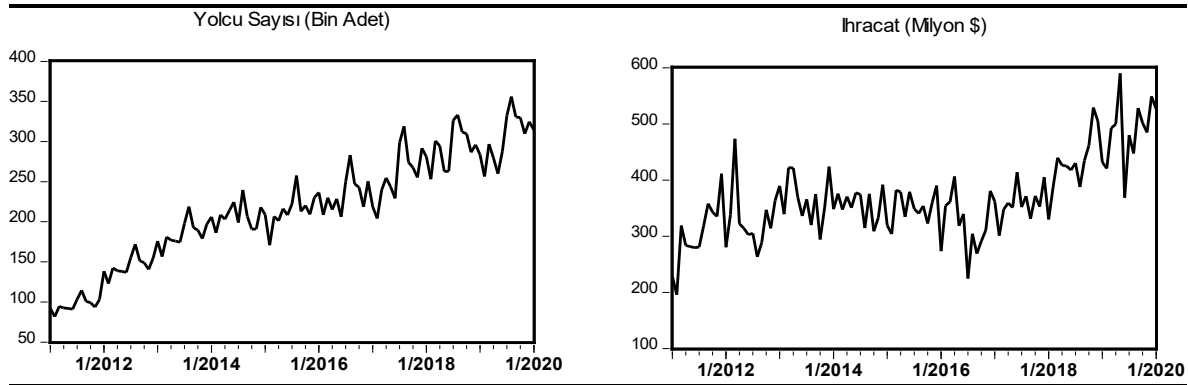
amaçlanmıştır. Elde edilen bulgular neticesinde, kültürün sivil havayolu işletmelerindeki ekip kaynak yönetimini etkilediği sonucuna ulaşılmıştır.

Yazgan ve Yiğit (2013) Türkiye sivil havacılık sektörünün küresel rekabet seviyesinin analiz edilmesine yönelik çalışmalarında Porter'ın elmas modelini kullanmışlardır. Hazırladıkları analiz sonucunda Türkiye sivil havacılık sektöründe nitelikli insan gücünün temininde sıkıntılar yaşandığı, sektörün yakıt maliyetlerindeki artışlardan olumsuz etkilendiği, ayrıca ülkenin sahip olduğu jeopolitik konumu açısından ise avantajlı bir konumda olduğu sonucuna ulaşmışlardır.

Bu çalışmada ise literatürde yer alan diğer çalışmalardan farklı olarak, konu işletme veya hukuk disiplini açısından değil sivil havacılığın ekonomik etkileri açısından ekonomi disiplini penceresinden irdelenmiş, ihracat değişkeni ekonomik değişken olarak modelde yer almış ve THY'nin Afrika açılımının Türkiye-Afrika ihracatı üzerindeki etkisi ekonometrik olarak analiz edilmiştir.

3.5.4. Analiz Bulguları

Çalışmanın bu kısmında her iki değişken arasındaki nedensellik ve eş bütünleşme ilişkisi zaman serisi metodolojisi altında çeşitli testlerle sınanmış ve test sonuçları yorumlanmıştır. Ancak bu testlere geçmeden önce serilerin söz konusu zaman dilimi içerisindeki grafiği incelenmeli ve tanımlayıcı istatistiklerine bakılmalıdır. Zaman grafiği seriler hakkında gözlemsel bilgi vermektedir.



Şekil 2: Değişkenlere Ait Zaman Serisi Grafikleri

Soldaki grafik THY'nin Sahra Altı Afrika ülkelerine aylık taşıdığı yolcu sayısını göstermektedir. 2011'de 90 bin olan yolcu sayısı ortalama %1,2 artışla 300 bin seviyelerine çıkmıştır. Aynı şekilde Türkiye'nin ihracatı aylık 230 milyon dolardan ortalama %2,1 artışla 600 milyon dolar seviyelerine gelmiştir. Her iki seride deterministik artan trend vardır ve birbirine yakın paralellikte artmışlardır. Bu da görsel olarak serilerin durağan olmadıklarını ortaya koymaktadır.

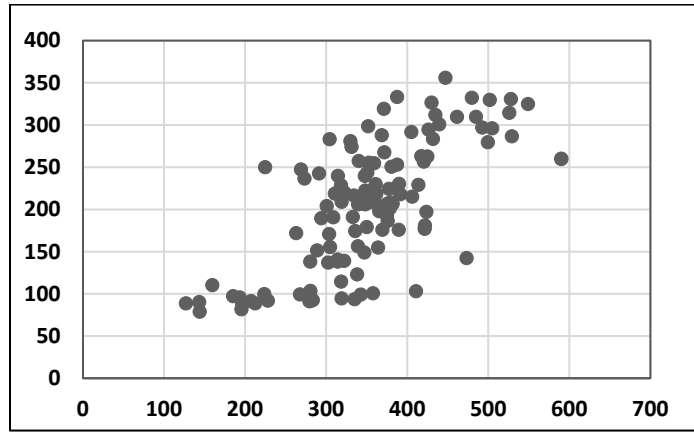
Tablo 9: Serilere Ait Tanımlayıcı İstatistikler

Göstergeler	İhracat	Yolcu Sayısı
Ortalama	367693.6	216160.7
Medyan	357726	215212
Maximum	590243	355902
Minimum	195575	81772
Std. Sapma	71471.7	67503.24
Skewness	0.640	-0.125
Kurtosis	3.584	2.322
Jarque-Bera	8.987	2.371
Olasılık	0.011	0.306
Toplam	40078602	23561512
Sapma Kar. Topl.	5.52E+11	4.92E+11
Observations	109	109
	Kovaryans	
	Yolcu	İhracat
Yolcu sayısı	4.515E+09	2.89E+09
İhracat	2.893E+09	5.06E+09
	Korelasyon	
	Yolcu Sayısı	İhracat
Yolcu sayısı	1	0.61
İhracat	0.61	1

Tablo 9'da kullanılan seriler için tanımlayıcı istatistikler (minimum ve maksimum değerler, standart sapma ve medyan) verilmiş ve verilerin dağılımı incelenmiştir. İlk olarak verilerin dağılımı hakkında ön bilgi için çarpıklık (skewness) ve basıklık (kurtosis) katsayılarına bakılabilir. Bunlar verilerin dağılımının normal olup olmadığını incelenmesinde ön bilgi sunar. Skewness yani eğiklik değeri, dağılımın ortalamaya göre simetrisizliğini ifade eder (Doane ve Seward, 2011, ss. 2–6). İhracat değişkeni için pozitif, yolcu sayısı değişkeni için negatif çıkan skewness değerleri dağılımın ihracat serisinde hafifçe sola, diğer seride ise sağa eğik olduğunu gösterir. Basıklık değeri ise normal dağılıma göre basıklık veya şişkinliği gösterir (Vetterling, Teukolsky, Press ve Flannery, 1992, s. 612). Bu değer yolcu sayısı verisi için 3'ten küçük, ihracat değişkeni için 3'ten büyük çıkmıştır. Bu durumda yolcu sayısı serisi dağılımının basık (platykurtic), ihracat serisi dağılımının sivri yapıya (leptokurtic) sahip olduğu söylenebilir. Ancak normalite konusunda daha kesin yargıda bulunabilmek için Jarque-bera değerleri normal dağılım test sonuçlarına bakılmalıdır. Bu test OLS tahmininden elde edilen

kalıntıların kullanıldığı büyük örneklem testidir. 2 serbestlik derecesiyle Ki kare dağılımına sahiptir. Tablodaki çıkan olasılık değerlerine göre ihracat serisi için “H0: hata terimleri normal dağılmaktadır” hipotezi reddedilmiş, yolcu sayısı serisi için hipotez reddedilememiştir.

Tablonun altında ise kovaryans-korelasyon bilgileri verilmiştir. Kovaryans ve korelasyon iki değişkenin birbirleri ile ilişkisini ortaya koymak için kullanılmaktadır. Kovaryanstan farklı olarak korelasyon bu ilişkinin derecesini de gösterir. Buna göre değişkenler arasında korelasyon değeri %60 tır.



Şekil 3: Değişkenler Arası Nokta Grafiği

Şekil 3’de (yatay eksen ihracat, dikey eksen yolcu sayısı) bu ilişkiyi gösteren gözlemlerin nokta dağılımı verilmiştir. Nokta grafiklerinde x değişkeni artarken y değişkeni de artmaya meyilliye, değişkenler arasında pozitif korelasyon, x değişkeni artarken y değişkeni azalmaya meyilliye, değişkenler arasında negatif korelasyon vardır. Kovaryans iki değişkenin birlikte nasıl değiştiğinin ölçüsüdür. Kovaryans katsayısı mutlak olarak yorumlanmaz işareti yorumlanır ve pozitif bir katsayı pozitif ilişkiye, negatif kovaryans katsayısı ise negatif ilişkiye işaret eder. Grafikte iki değişken arasında pozitif ilişki olduğu açıkça görülmektedir (S. Şen, 2017, ss. 5–9).

Tanımlayıcı istatistiklerden sonra serilerin birim kök özelliklerine birim kök içeren serilerle çalışma regresyonların sapmalı katsayılar içermesine, sonlu olmayan varyanslara sahip

olmasına ve dolayısıyla sahte regresyon problemine neden olmaktadır. Dolayısıyla serilerin farkının alınarak birim kök sürecinin temizlenmesi gerekir.

Tablo 10: Birim Kök Testleri

Test	Lnihr		lnys	
	Test İst.	Olasılık	Test İst.	Olasılık
ADF	-2.866*	0.0527	-2.622	0.27
DF-GLS	-2.64	-	-1.09	-
Point Optimal	9.01	-	69.63	-
KPSS	0.182**	-	0.235***	-
Birinci Fark				
Test	lnihr		lnys	
	Test İst.	Olasılık	Test İst.	Olasılık
ADF	-8.848***	0.00	-10.68***	0.00
DF-GLS	-14.443***	-	-9.92***	-
Point Optimal	0.440***	-	1.18***	-
KPSS	0.121*	-	0.107	-

‘***’, ‘**’, ‘*’ sırasıyla %1, %5 ve %10 anlam düzeylerini göstermektedir. DF-GLS testi için kritik değerler; -2,58, -1,94 ve -1,61’dir. Point Optimal testi için kritik değerler: 4.24, 5.64 ve 6.79’dir. KPSS testi için kritik değerler: 0.216, 0.146 ve 0.119’dir. Bilgi kriteri olarak ‘Schwartz’ kullanılmıştır.

Tabloda birim kök sabit ve trendli model için Augmented Dickey Fuller (ADF), Dickey Fuller GLS (DF-GLS), Point Optimal ve Kwiatkowski-Phillips-Schmidt-Shin (KPSS) olmak üzere dört farklı testle incelenmiştir. Tabloda lnihr ihracat serisini ve lnys yolcu sayısı serisini göstermektedir. Test sonuçlarına göre lnihr serisinin birim kök içerdiği ve birinci farkı alındıktan sonra durağan hale geldiği tespit edilmiştir. Yolcu sayısını gösteren lnys serisi ise seviye değerlerinde tüm testlerde %1’de birim kök içermekte ve aynı şekilde birinci farkı alındığında durağan hale gelmektedir. Sonuç olarak tüm seriler seviye değerlerinde durağan değilken birinci farkında durağan olduğu söylenebilir.

Birinci farkları alındığında durağan I(1) olan seriler arasında eş bütünleşme ilişkisinin varlığının araştırılması değişkenler arasındaki eş anlamlılıkların tespit edilebilmesi için VAR modeli tahmin edilebilir. Modelde endojen (içsel) değişkenler kendi gecikmelerinin fonksiyonu olarak kurgulanır. İki değişkenli VAR modeli;

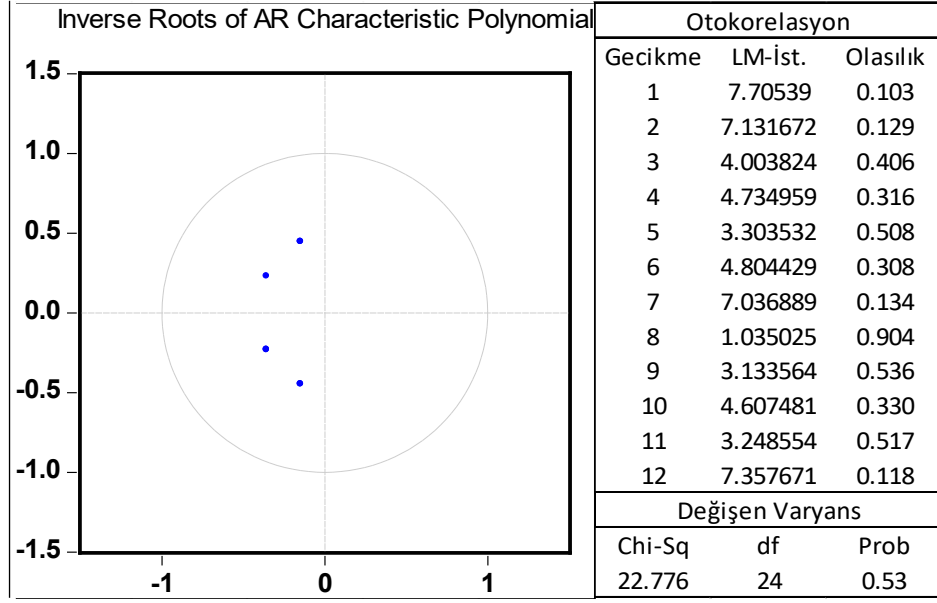
$$\lnys_t = a_1 + \sum_{i=1}^p b_{1i} \lnys_{t-i} + \sum_{i=1}^p b_{2i} \lnihr_{t-i} + v_{1t} \quad (30)$$

$$\ln i h r_t = c_1 + \sum_{i=1}^p d_{1i} \ln s_{t-i} + \sum_{i=1}^p d_{2i} \ln i h r_{t-i} + v_{2t} \quad (31)$$

Tablo 11: VAR Gecikme Bilgi Kriteri

Lag	LogL	LR	FPE	AIC	SC	HQ
0	279.0486	NA	3.39e-05	-4.617476	-4.571018	-4.598609
1	312.8456	65.90412	2.06e-05	-5.114093	-4.974718	-5.057492
2	315.1293	4.377161	2.12e-05*	-5.085488*	-4.853197*	-4.991154*
3	317.3340	4.152132	2.19e-05	-5.055566	-4.730359	-4.923498
4	317.5994	0.491106	2.33e-05	-4.993324	-4.575200	-4.823522
5	319.8697	4.124339	2.40e-05	-4.964495	-4.453455	-4.756960
6	320.5980	1.298787	2.53e-05	-4.909967	-4.306010	-4.664697
7	324.4758	6.786061	2.54e-05	-4.907929	-4.211056	-4.624926
8	325.3897	1.568932	2.68e-05	-4.856495	-4.066706	-4.535758
9	331.3185	9.980186*	2.60e-05	-4.888642	-4.005936	-4.530171
10	333.4123	3.454765	2.68e-05	-4.856872	-3.881250	-4.460667
11	334.7927	2.231638	2.81e-05	-4.813212	-3.744673	-4.379273
12	338.6027	6.032426	2.83e-05	-4.810044	-3.648590	-4.338372

Değişkenlere ait VAR modeli tahmini uygun gecikme uzunluğunun Tablo 11’de görüldüğü gibi 2 olduğunu dolayısıyla uygun modelin VAR (2) modeli olduğunu ortaya koymaktadır. Fakat VAR(2) modelinin tanılayıcı verilerin ne kadar sağlıklı olduğu belirlenmelidir. Bunun için modelin birim köklerine, değişen varyansına ve otokorelasyon katsayılarına bakılır. Şekilde görüldüğü gibi ilk olarak ters köklerin (AR Roots) birim çember içinde (1’den küçük) kaldığı yani şokların etkisinin zamanla azalacağı anlamına gelmektedir. İkincisi LM istatistiği değerlerinin olasılıkları %10’dan büyüktür yani oto korelasyon problemi yoktur. Üçüncüsü Chi-Sq. istatistiğinin olasılık değeri aynı şekilde %10’dan büyüktür. Bu olasılık değerine göre değişen varyans olmadığını söyleyen boş hipotez reddedilememektedir.



Şekil 4: VAR (2) Modeli Tanımsal Sınama

VAR(2) modelinde istikrar koşulları sağlandıktan sonra modelin denklemleri ilk olarak notasyon ile daha sonra katsayılar ile aşağıdaki şekilde ifade edilebilir;

$$D(LNIHR) = C(1)*D(LNIHR(-1)) + C(2)*D(LNIHR(-2)) + C(3)*D(LNYS(-1)) + C(4)*D(LNYS(-2)) + C(5)$$

$$D(LNYS) = C(6)*D(LNIHR(-1)) + C(7)*D(LNIHR(-2)) + C(8)*D(LNYS(-1)) + C(9)*D(LNYS(-2)) + C(10)$$

$$D(LNIHR) = -0.612*D(LNIHR(-1)) - 0.144*D(LNIHR(-2)) + 0.497*D(LNYS(-1)) + 0.242*D(LNYS(-2)) + 0.004$$

$$D(LNYS) = -0.011*D(LNIHR(-1)) - 0.034*D(LNIHR(-2)) - 0.4*D(LNYS(-1)) - 0.220*D(LNYS(-2)) + 0.019$$

Bu denklemler kullanılarak denklemlerde bulunan bağımsız değişken veya değişkenler bağımlı değişkeni nasıl ve ne yönde etkileyeceği görülebilir. Bunun için yukarıdaki modeller EKK ile tahmin edilerek katsayılar Wald testi yapılır.

Tablo 12: VAR (2) Modeli EKK Tahmini

	Katsayı	St. Hata	t-ist.	Olasılık
C(1)	-0.612604	0.09756	-6.279264	0
C(2)	-0.144499	0.094373	-1.531151	0.1273
C(3)	0.497025	0.218965	2.26988	0.0243
C(4)	0.24262	0.223334	1.086358	0.2786
C(5)	0.00419	0.011397	0.367587	0.7136
C(6)	-0.011018	0.043744	-0.251876	0.8014
C(7)	-0.034434	0.042314	-0.813765	0.4167
C(8)	-0.400148	0.098179	-4.075716	0.0001
C(9)	-0.220012	0.100138	-2.197094	0.0292
C(10)	0.01998	0.00511	3.90974	0.0001
Determinant residual covariance				2.35E-05
Equation: $D(LNIHR) = C(1)*D(LNIHR(-1)) + C(2)*D(LNIHR(-2)) + C(3)*D(LNYS(-1)) + C(4)*D(LNYS(-2)) + C(5)$				
Gözlem Sayısı: 106				
R2	0.360352	Bağımlı Değişkenin Ortalaması		0.006913
Uyarlanmış R2	0.335019	Bağımlı Değişkenin St. Sapması		0.131381
Regresyon St. Hata	0.107136	Hata Kareleri Toplamı		1.159298
Durbin-Watson İst.	2.097118			
Equation: $D(LNYS) = C(6)*D(LNIHR(-1)) + C(7)*D(LNIHR(-2)) + C(8)*D(LNYS(-1)) + C(9)*D(LNYS(-2)) + C(10)$				
Gözlem Sayısı: 106				
R2	0.151109	Bağımlı Değişkenin Ortalaması		0.012039
Uyarlanmış R2	0.117489	Bağımlı Değişkenin St. Sapması		0.051135
Regresyon St. Hata	0.048037	Hata Kareleri Toplamı		0.233066
Durbin-Watson İst.	2.004834			

İhracat modelinde $c(1)=c(2)=c(3)=c(4)=0$ sınaması ile ihracat ve yolcu sayısı değişkenlerinin gecikmelerinin ihracat değişkenini birlikte etkilediği görülmektedir. Aynı şekilde yolcu sayısı modelinde $c(6)=c(7)=c(8)=c(9)=0$ sınamasına göre ihracat ve yolcu sayısı değişkenlerinin gecikmeleri yolcu sayısı değişkenini birlikte etkilemektedir.

Tablo 13: Wald Test

Wald Test:

System: %system

Test Statistic	Value	df	Probability
Chi-square	56.89929	4	0.0000

Null Hypothesis: $C(1)=C(2)=C(3)=C(4)=0$

Null Hypothesis Summary:

Normalized Restriction (= 0)	Value	Std. Err.
C(1)	-0.612604	0.097560
C(2)	-0.144499	0.094373
C(3)	0.497025	0.218965
C(4)	0.242620	0.223334

Wald Test:

System: %system

Test Statistic	Value	df	Probability
Chi-square	17.97872	4	0.0012

Null Hypothesis: $C(6)=C(7)=C(8)=C(9)=0$

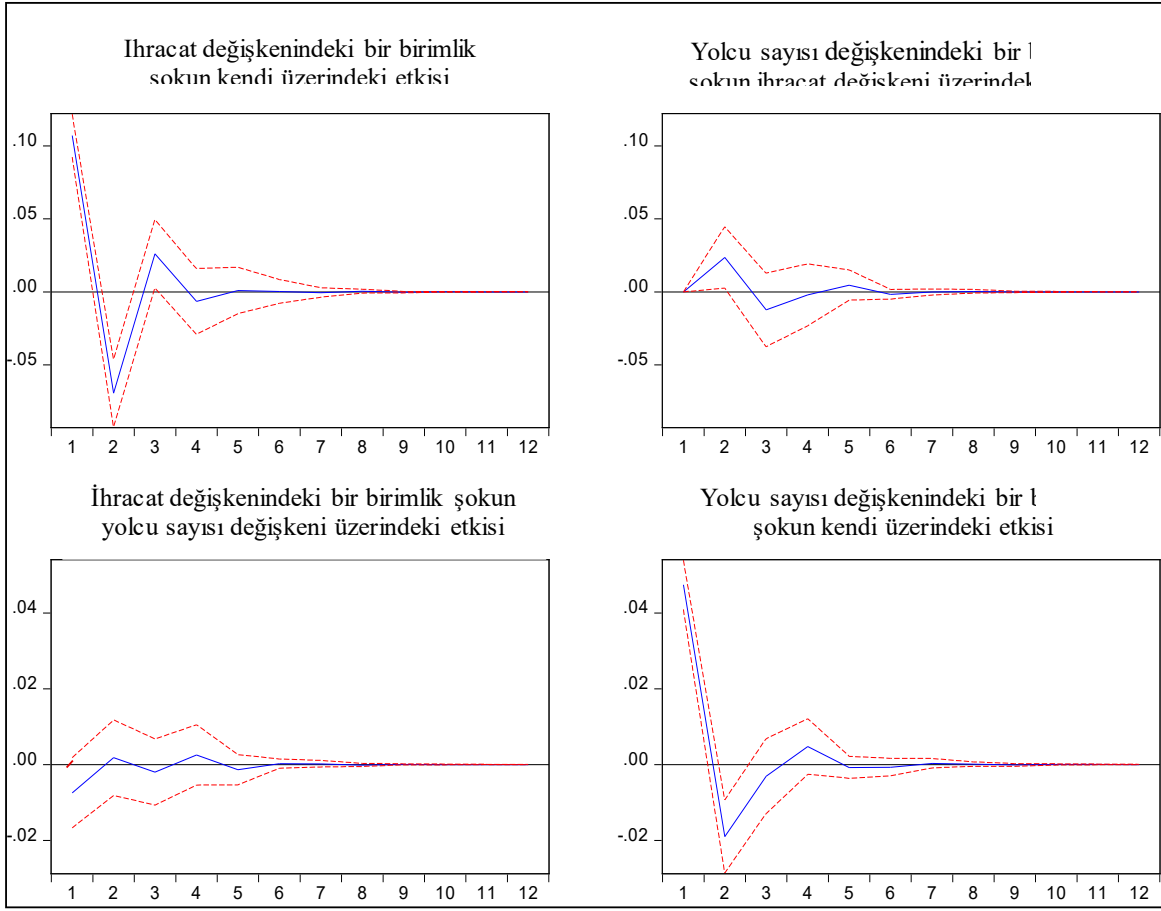
Null Hypothesis Summary:

Normalized Restriction (= 0)	Value	Std. Err.
C(6)	-0.011018	0.043744
C(7)	-0.034434	0.042314
C(8)	-0.400148	0.098179
C(9)	-0.220012	0.100138

Wald testi sınamalarından sonra VAR modelinde yer alan değişkenlerden birinde cari dönemde meydana gelen 1 birimlik şokun (rassal hata terimlerinden birindeki bir standart hatalık şokun) içsel değişkenlerin cari dönem veya sonraki dönemlerde verdiği dinamik tepkileri ölçmek için etki-tepki fonksiyonlarına bakılabilir. Etki-tepki fonksiyonları bir makroekonomik büyüklüğün üzerinde en etkili değişkenin hangisi olduğu varyans ayrıştırması ile etkili bulunan bu değişkenin politika aracı olarak kullanılabilir olup olmadığı ise, etki-tepki fonksiyonları ile belirlenir (Barışık ve Kesikoğlu, 2004, s. 69). Böylelikle bir değişkendeki ani değişikliğin diğer değişkene nasıl geçtiği görülebilir. Bu da ekonomi

politikalarına yön vermede önemli faydaları olabilir. Bu amaçla ilk olarak etki tepki fonksiyonlarının grafikleri yorumlanmış daha sonra varyans ayrıştırması yapılmıştır.

Şekil 5’de ilk olarak ihracat değişkeninin kendi üzerindeki etkisi verilmiştir. İhracat şoku ilk iki ay kendi üzerinde pozitif etki oluşturmakta daha sonra negatif bölgeye geçmekte, dördüncü aydan itibaren etki istatistiksel olarak anlamsızlaşmakta ve 10’ncu ayda şok kaybolmaktadır. Yani etki ilk iki ay, kırmızı çizgiler sıfır çizgisini içermediği için anlamlı, iki aydan sonra sıfır çizgisini aralığa aldığı için anlamsız hale gelmektedir. İhracat değişkenindeki şok yolcu sayısını ise sadece 1 aylık dönemde istatistiksel olarak anlamlı ve negatif olarak etkilemekte ancak 2. aydan itibaren kırmızı çizgiler sıfır çizgisini aralığa aldığı için etki istatistiksel olarak anlamsızlaşmaktadır. Benzer şekilde yolcu sayısı değişkeninde meydana gelecek bir standart sapmalı şok ihracat değişkenini ilk iki ay pozitif yönde etkilemekte daha sonra anlamsızlaşmakta ve 10’ncu aydan itibaren şok kaybolmaktadır. Son olarak yolcu değişkeni serisindeki şokun kendi üzerindeki etkisi ilk iki ay pozitif olmakta, 3’ncü ay negatif etki göstermekte ve sonrasında etki istatistiksel olarak anlamsızlaşmaktadır. Belirtildiği gibi tüm şoklar en fazla 9 veya 10 ay civarı etkili olmaktadır.



Şekil 5: Etki Tepki Fonksiyonları

Etki-tepki analizinden sonra, değişkenlerin kendilerinde ve diğer değişkenlerde meydana gelen şokların kaynaklarını yüzdesel olarak ortaya koyabilmek için varyans ayrıştırmasına bakılabilir. Böylelikle meydana gelecek bir değişimin yüzde kaçının kendisinden, yüzde kaçının diğer değişkenlerden kaynaklandığını görülebilir (Enders, 1995, s. 311). Varyans ayrıştırma analizinde Cholesky metodu kullanılmıştır. Bu metod değişken sıralamasına duyarlıdır. Dolayısıyla bağımsız değişken olduğunu kabul ettiğimiz yolcu sayısı değişkeni sona yazılmıştır.

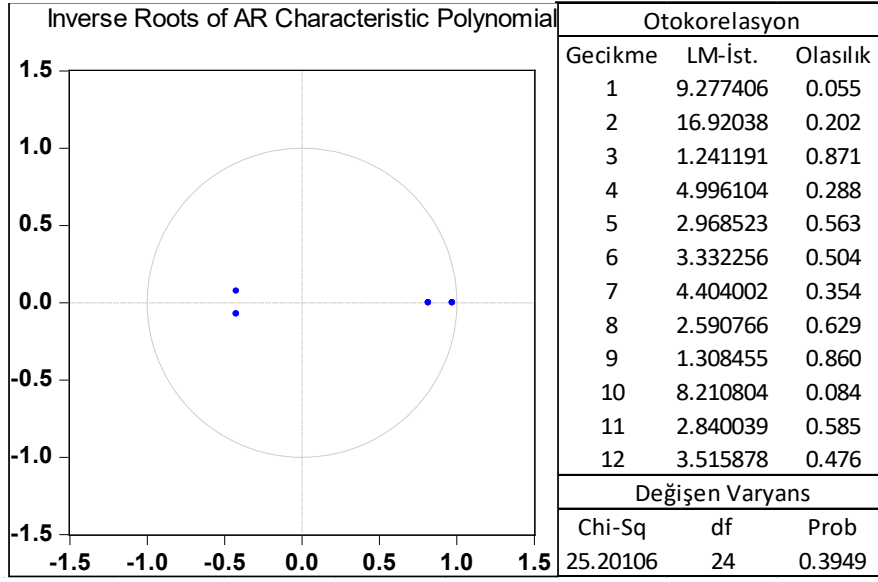
Tablo 14: Varyans Ayırıştırma

İhracat Değişkeninin Varyans Ayırıştırması				Yolcu Sayısı Değişkeninin Varyans Ayırıştırması			
Dönem	St. Hata	D(LNIHR)	D(LNYS)	Dönem	St. Hata	D(LNIHR)	D(LNYS)
1	0.10757	100	0	1	0.04692	2.23127	97.76873
2	0.13016	96.61854	3.38147	2	0.05129	1.93790	98.06210
3	0.13337	95.79513	4.20487	3	0.05143	2.08220	97.91780
4	0.13356	95.77556	4.22444	4	0.05188	2.36899	97.63101
5	0.13369	95.60744	4.39257	5	0.05192	2.47581	97.52419
6	0.13370	95.58224	4.41776	6	0.05193	2.47718	97.52282
7	0.13370	95.58175	4.41825	7	0.05194	2.47973	97.52027
8	0.13371	95.58021	4.41979	8	0.05194	2.48092	97.51908
9	0.13371	95.58019	4.41981	9	0.05194	2.48090	97.51910
10	0.13371	95.58014	4.41986	10	0.05194	2.48091	97.51909

Cholesky sıralaması: D(LNIHR) D(LNYS)

Tabloda görüldüğü gibi birinci dönemde ihracat değişkeni sadece kendi gecikmeli değerlerinden etkilenmektedir. 2. ayda ise ihracat değişkeninde ortaya çıkan varyansın veya tepkinin %96,6'sını ihracat değişkeninin kendisi, %3,38'ini yolcu sayısı değişkeni açıklamaktadır. Uzun dönemde 10'ncu aya doğru gidildikçe yolcu sayısı değişkenin %4,41'lik etkiye sahip olduğu görülmektedir. Sağdaki tabloda ise yolcu sayısı değişkeninde ilk dönemde meydana gelen varyansın %97,7'sini kendisi kalan %2,23'lük kısmı ihracat değişkeninden kaynaklanmaktadır. Uzun dönemde ise ihracat değişkeni %2,48'lik açıklama gücüne sahip olmaktadır. Uzun dönemde yolcu sayısı değişkeni %4,41 ile ihracat değişkenine göre (%2,48) daha fazla açıklama yüzdesi olduğu için ihracat değişkeni daha içseldir.

Uygun VAR modeli belirlendikten sonra eş bütünleşmeye bakılmıştır. Seriler düzey değerinde durağan olmadığından, birinci farklarında durağan olduğundan dolayı aralarındaki ilişkiyi sınamak için eş bütünleşme analizinin yapılması gerekmektedir. Böylelikle serilerin uzun dönemde beraber hareket edip etmedikleri tespit edilebilecektir. (Enders, 2015). Ancak eş bütünleşme testine geçmeden önce değişkenlerin 'seviye değerlerinin' kullanıldığı VAR modelinde uygun gecikme uzunluğu belirlenmeli ve istikrarlılığı kontrol edilmelidir.



Şekil 6: VAR (2) Modeli Tanısal Sınama

Şekilde görüldüğü gibi ters kökler birim çemberin içinde yer almaktadır. Oto korelasyon sorunu sadece ilk gecikmede ve onuncu gecikmede %10'da vardır ancak %1 ve %5'te yoktur. Yani %1 ve %5'te otokorelasyon olmadığı için analize devam edilebilir. Diğer gecikmelerde aynı şekilde olasılık değerlerine göre oto korelasyon sorunu görünmemektedir. Son olarak Chi-Sq. İstatistiğinin olasılık değeri aynı şekilde %10'dan büyüktür. Bu olasılık değerine göre değişen varyans olmadığı söylenebilir. Uygun VAR modeli belirlendikten sonra bu modele dayalı Johansen eş bütünleşme testinin sonuçları aşağıdaki gibidir.

Tablo 15: Johansen Eşbütünleşme Testi Sonuçları

	Eşbütünleşme Vektörü	Eigen Değeri	Trace İst.	Kritik Değer	Olasılık
Model 2	None *	0.177	31.054	20.262	0.001
	At most 1 *	0.091	10.167	9.165	0.032
Model 3	None *	0.092	18.570	15.495	0.017
	At most 1 *	0.074	8.278	3.841	0.004
Model 4	None *	0.151	26.630	25.872	0.040
	At most 1	0.082	9.100	12.518	0.174

Tablo 16: Pantula Prensibi

Rank r	Model 2	Model 3	Model 4
Vektör Yok	31.05 (H ₀ Ret)	18.57 (H ₀ Ret)	26.63 (H ₀ Ret)
En fazla 1 Adet	10.16 (H ₀ Ret)	8.27 (H ₀ Ret)	9.10 (H₀ Kabul)

Eş bütünleşme test sonuçları tablosunda model 2, model 3 ve model 4'e göre trace istatistik değerlerinin kritik değerlerden büyük olduğu ve dolayısıyla '*H₀: Eş bütünleşme yok*' hipotezinin reddedildiği görülmektedir. Böylece değişkenler arasında bir adet eş bütünleşme vektörü olduğu söylenebilir. Tablo 16'da ise Pantula (1989) prensibine göre değerlendirme verilmiştir. Bu metot deterministik terimlerle birlikte eş bütünleşme rankının belirlenmesinde kullanılan bir yöntemdir. Yukarıda bahsedildiği gibi deterministik terimler en kısıtlayıcıdan (model 1) en az kısıtlayıcılığa (model 5) doğru beş farklı şekilde modellenmekte ve eş bütünleşme testine dahil edilmektedir. Ancak model 1 ve 5 pantula prensibinde dikkate alınmaz. Çünkü model 1 zaten herhangi bir deterministik bileşene izin vermemektedir. Model 5 ise deterministik terimler üzerinde zaten kısıtlama yoktur ve çok sıra dışı kabul edilmektedir (Ahking, 2002, s. 55). Dolayısıyla geriye Tablo 16'daki 3 model kalmaktadır. Bu prensibe göre model 2'den eş bütünleşme vektörünün olmadığını söyleyen rank derecesinden (1. Satır) başlanarak sırasıyla sağa doğru boş hipotez ilk kez kabul edilinceye kadar devam edilir. Eğer 3 modelde de reddedilirse en fazla bir adet eş bütünleşme rankının olduğunu söyleyen ikinci satıra geçilir ve aynı şekilde sıralı olarak devam edilir. Görüldüğü gibi model 4'te boş hipotez kabul edilmiştir. Değişkenler arasında en fazla 1 adet eş bütünleşme ilişkisi vardır ve uygun modelin model 4 olduğu söylenebilir.

Eş bütünleşme ilişkisi belirlendikten sonra eş bütünleşme katsayıları belirlenebilir. Uzun dönemde birlikte hareket ettiği ya da eş bütünleşik olduğu kanıtlanan serilerin düzey değerleriyle, sahte regresyon sorunuyla karşılaşılmadan uzun dönemli katsayı tahminlemesi yapılabilir. Fakat geleneksel En Küçük Kareler yöntemi kullanıldığı takdirde tutarlı, sapmasız ve etkin olma özelliklerini yitirecektir. İşte bu sakıncaların bertaraf edilmesi için Saikkonen (1992) ile Stock ve Watson (1993) "Dinamik En Küçük Kareler" (DOLS) yöntemini, Park (1992) "Kanonik Koentegrasyon Regresyonu" (CCR) ve Phillips ve Hansen (1990) ise "Tam Düzeltilmiş En Küçük Kareler Yöntemi" (FMOLS) ni önermişlerdir.

Phillips ve Hansen (1990)'e göre önerdikleri FMOLS yöntemi en küçük örneklerde dahi asimptotik olarak normal dağılımlı, sapmasız ve tutarlı sonuçlar üretebilmektedir. Analizin bu kısmında her üç yöntemi kullanılarak uzun dönem eşbütünleşme katsayıları tahmin edilmeye çalışılmış ve sonuçlar Tablo 17'de raporlanmıştır.

Tablo 17: Eş Bütünleşme Katsayıları

Tahminci	Bağımlı Değişken: İhracat	Katsayı	St. Hata	t-İst.	Olasılık	Düzeltilmiş R ²
FMOLS :	Lnys	0.341	0.067	5.05	0.00	0.36
	c	8.613	0.827	10.40	0.00	
DOLS :	Lnys	0.291	0.073	3.96	0.00	0.34
	c	9.231	0.905	10.19	0.00	
CCE :	Lnys	0.340	0.06	5.12	0.00	0.37
	c	8.625	0.81	10.61	0.00	

Tabloda görüldüğü gibi her üç yönteme göre yolcu sayısı değişkeninin ihracat değişkeni üzerinde uzun dönemde pozitif etkisi vardır ve olasılık değerlerine göre de istatistiksel olarak anlamlıdır. Her üç yönteme göre çıkan katsayılar birbirine yakındır. Örneğin FMOLS yöntemine göre yolcu sayısındaki 1 birimlik artış ihracatta 0,341 birimlik artışa yol açmaktadır.

Eş-bütünleşme analizi değişkenler arasında uzun dönemli ilişkinin olduğunu göstermesine rağmen nedenselliğin yönü ile ilgili bir bilgi vermemektedir. Granger (1988)'a göre değişkenler arasında eşbütünleşme ilişkisi olduğu tespit ediliyorsa, söz konusu değişkenler arasında en az bir nedensellik ilişkisi olması beklenmektedir. Ancak buradaki nedenselliğin tespiti için Vektör Hata Düzeltme Modeli (ECM) ile yapılmasının daha uygun olacağını belirtmiştir. Çünkü değişkenlerin durağan olması için uygulanan fark işlemi, değişkenlerin uzun dönem bilgisinde kayıplara yol açabilmektedir. VECM modeli bu konudaki kayıpları engelleyerek diğer yöntemlere göre avantaj sağlamaktadır (Şahin, 2019, s. 70). İkinci olarak hata düzeltme katsayısı (Error Correction Term) ve açıklayıcı farklılaştırılmış gecikmeli katsayıların toplamından ortaya çıkan geçici nedenselliğe izin vermesi nedeniyle standart VAR modelinden daha üstündür (D. Yılmaz ve Eryılmaz, 2020, s. 625). Ayrıca eş bütünleşme ilişkisindeki değişkenler kısa veya uzun dönemde denge değerinden sapma gösterebilir. VECM modeli bunu da ortaya koyar. x_t ve y_t gibi durağan olmayan ama eş

bütünleşme ilişkisi içinde olan iki seri (ihracat ve yolcu sayısı) olsun. Daha önce bu iki değişken için oluşturulan VAR modeli kompakt formada yazılırsa; $z_t = [x_t ; y_t]$ olmak üzere;

$$Z_t = A_0 + A_1 Z_{t-1} + A_2 Z_{t-2} + \dots + A_p Z_{t-p} + \varepsilon_t \quad (32)$$

Eğer seriler arasında eşbütünleşme ilişkisi varsa VAR modeli VECM şeklinde yazılabilir. Bu model VEC (p-1) şeklinde yazılırsa;

$$\Delta y_t = \Upsilon_0 + \Upsilon_1 \Delta y_{t-1} + \dots + \Upsilon_{p-1} \Delta y_{t-(p-1)} + \varphi_1 \Delta x_{t-1} + \dots + \varphi_{p-1} \Delta x_{t-(p-1)} + \delta \varepsilon_{t-1} + u_t \quad (33)$$

Yani bu iki değişken arasındaki nedenselliği test etmek için Δy_t serisi kullanılmalıdır. Burada kısa dönem ile uzun dönem nedensellik ayrıştırılabilir. x_t 'den y_t 'ye kısa dönem nedenselliği test etmek için

$H_0: \varphi_1 = \varphi_2 = \dots = \varphi_{p-1} = 0$ (H_0 kabul, kısa dönemde x_t 'den y_t 'ye kısa dönem nedensellik yok)

$H_1: \varphi_i = 0$ (H_0 red, en az bir φ_i için kısa dönemde x_t 'den y_t 'ye nedensellik var)

Burada $\delta = 0$ ise yani hata düzeltme katsayısı sıfır ise kısa dönem hata düzeltme mekanizması işlemiyor demektir. İşlediği zamanlarda sisteme bir şok geldiğinde bu mekanizma sistemi tekrar dengeye getirecek şekilde çalışır. Daha doğrusu δ katsayısı anlamlı ise kısa dönem dengeden sapmış değişkenleri uzun dönemde tekrar dengeye döndürür. Bu durumda uzun dönem nedensellik ilişkisi şu şekilde yazılabilir;

$H_0: \delta = 0$ (H_0 kabul, sistemdeki diğer değişkenlerden y 'ye uzun dönemde nedensellik yok)

$H_1: \delta \neq 0$ (H_0 red, sistemdeki diğer değişkenlerden y 'ye uzun dönemde nedensellik var)

Yukarıdaki regresyon denklemlerindeki ECM_{t-1} (yani $\delta \varepsilon_{t-1}$ ifadesi) eşbütünleşme denklemlerinden elde edilen hata terimlerinin bir gecikmeli değerini göstermekte ve hata düzeltme parametresi olarak adlandırılmaktadır. Hata düzeltme parametresinin katsayılarının istatistiksel açıdan anlamlı çıkması, uzun dönem dengesinden kısa dönem sapmalarının varlığını gösterir. Literatürde, bu parametrelerin negatif ve istatistiksel açıdan anlamlı olması beklenir, çünkü böylelikle, değişkenler uzun dönem denge değerine doğru hareket edebileceklerdir. Nedensellik ilişkisinden söz edebilmek için ECM'de gecikmeli değerleri yer alan bağımsız değişkenlerin katsayılarının bütün olarak standart F-istatistiğinin anlamlı olması veya hata düzeltme değişkeninin t istatistiğinin anlamlı olması gerekir (Polat ve Günay, 2012, ss. 207–208). Ancak VEC modeli tahmin edilmeden önce hata düzeltme mekanizmasında hangi değişkenler yer alıp almayacağını belirlemek için zayıf dışsallık (weak exogeneity) testi yapılmalıdır. Dışsallık bir analizde değişkenin modelin dışında

belirlenmesi demektir. Oluşturulan modelin işe yaraması, politika belirlenmesinde kullanılabilmesi için modeldeki açıklayıcı değişkenlerin neler olduğunun, hangi değişkenlerin içsel hangilerinin dışsal olduğunun doğru şekilde belirlenmesi önemlidir. Zayıf dışsallık testi bu noktada yardımcı olmaktadır. Burada model 4 kapsamında kalmak üzere önce eş bütünleşme vektörleri üzerine tanımlayıcı kısıtlar uygulanır, daha sonra zayıf dışsallık testi ile hata düzeltme katsayıları (uyarlama katsayıları) matrisindeki elemanlara sıfır kısıtı uygulanır. Boş hipotez zayıf dışsallık şeklindedir.

Tablo 18: Zayıf Dışsallık Testi

Değişken	Kısıt	Chi-Square	Olasılık
İhracat	A (1,1) = 0	0,383	0.53
Yolcu sayısı	A (2,1) = 0	5.072	0.02

Görüldüğü gibi değişkenlerin zayıf dışsal olduğunu söyleyen boş hipotez yolcu sayısı değişkeni için %5'te reddedilmektedir. Yolcu sayısı değişkeni bağımsız değişken olarak modelde yer alacaktır.

Tablo 19: Hata Düzeltme Modeli

Eşbütünleşme Denklemleri	Katsayılar	Hata Düzeltme Modeli (ECT)	Katsayılar
LNİHR(-1)	1		-0.01195
	5.911	$\Delta \ln ihr$	(0.0126)
LNYS(-1)	(1.864)		[-0.9436]
	[3.171]		-0.01926
	-0.0477	$\Delta \ln y s$	(0.0053)
@TREND(11M01)	-0.0202		[-3.589]
	[-2.361]		
C	-82.51		

Tablo 19'da bağımlı değişken (ihracat) için bağımsız değişkenin (yolcu sayısı), sabit teriminin (c), trend değerinin ve hata düzeltme (ECM_{t-1}) terimlerinin katsayıları ile parantez içinde standart hatalar, köşeli parantez içinde ise t istatistik değerleri ($-0.0192/0.0053 = -3,58$) verilmiştir. Tabloya göre kısıtlanmamış eş bütünleşme denklemi; $\ln i h r = 5,911 \ln y s - 0,047 t r e n d - 82,5$ şeklinde yazılabilir. Yolcu sayısı değişkeninin t istatistik değeri (3,17) kritik değerlerden (1,64-1,96-2,58) büyüktür yani istatistiksel olarak anlamlıdır. Ancak burada yolcu sayısındaki bir birimlik artış ihracatı 5,911 birim arttırır diyemeyiz çünkü bu katsayının içinde sistemdeki diğer değişkenlerin de etkisi vardır. Ancak işareti yorumlayarak

yolcu sayısının ihracat üzerindeki etkisi istatistiki olarak anlamlı ve pozitif diyebiliriz. Tablonun sağında ise hata düzeltme modeli negatif uyarılama katsayıları görülmektedir. İhracat değişkeninin uyarılama katsayısı -0.01195, yolcu sayısının ki -0,01926 şeklindedir ancak sadece yolcu sayısı değişkeninin katsayısı istatistiksel olarak anlamlıdır, yolcu sayısı değişkeninin t istatistik değeri (-3,589) kritik değerlerden (1,64-1,96-2,58) büyüktür yani istatistiksel olarak anlamlıdır. Yolcu sayısı değişkenin katsayısı negatiftir, yani uzun dönem denge değerine azalarak uyum göstermektedir. Dengeden sapmaya neden olan şokun % 1,9'u bu değişken tarafından aylık olarak düzeltilmekte ve dengesizlik uzun dönemde ortadan kalkmaktadır. Yani uzun dönem dengesine uyarılama hızı yaklaşık %2'dir. Uzun dönemde yolcu sayısından ihracat değişkenine nedensellik belirlendikten sonra kısa dönem nedenselliği belirlemek için hata düzeltme modeline dayalı Granger nedensellik testi yapılabilir.

Tablo 20: Hata Düzeltme Modeli Granger Nedensellik Testi

Bağımlı Değişken	Wald İstatistikleri		ECT (-1)	t-İst.
	İhracat	Yolcu Sayısı		
İhracat	-	1.576 (0.45)	-0.01195 (0.0126)	-0.94
Yolcu Sayısı	5.276 (0.07)	-	-0.01926 (0.0053)	-3.58

Tabloda değişkenlerin Wald istatistik değerleri ve parantez içinde de olasılık değerleri görülmektedir. Sonuçlara göre yolcu sayısından ihracat değişkenine doğru kısa dönemde %10 önem düzeyinde (test istatistiği 5,276 ve olasılık 0.07) Granger nedensellik görülmektedir. İhracat değişkeninden yolcu sayısı değişkenine doğru nedensellik yoktur (olasılık değeri 0,45 yani %10'dan büyüktür).

SONUÇ

Bu çalışmada, sivil havacılık sektöründeki gelişmelerin Türkiye'nin ihracatı üzerine etkilerinin, Türk Hava Yolları'nın Afrika kıtasına yönelik yapmış olduğu açılım üzerinden, devletin düzenleyici rolünü de göz önünde bulundurarak tespit edilmesi ve değerlendirmesi amaçlanmıştır. Öncelikle, sivil havacılık sektöründe devletin düzenleyici rolünün hangi boyutta yer aldığı, kurumsal yapının hangi çerçevede oluşturulduğu, söz konusu kurumların görev ve sorumluluklarının neler olduğu, sektörün hangi yasal mevzuat ile düzenlendiği incelenmiştir. Çalışmada, THY'nin Türkiye'nin Afrika açılımında oynadığı rolün ve izlediği sektörel politikaların etkilerini ortaya koyabilmek için ampirik analiz gerçekleştirilmiştir. Ampirik analiz doğrusal zaman serisi modelleri ve analiz teknikleri çerçevesinde yürütülmüştür.

Sivil havacılığın gelişiminin ihracata etkisinin THY'nin Afrika açılımı bazında incelendiği çalışmada; İlk olarak ihracatın bağımlı, yolcu sayısının bağımsız kabul edildiği ekonometrik model oluşturulmuştur. Analiz, 51 ülkeden oluşan Sahraaltı Afrika bölgesinin 2011-2020 dönemine ait aylık ihracat verisine yönelik gözlemlere dayanmaktadır. Türkiye'nin ihracat rakamları milyar ABD doları cinsinden bu ülkelere yapılan dış satımlardan oluşmaktadır. THY'nin sektördeki Afrika'ya yönelik yürüttüğü faaliyetlerin temsilcisi olarak alınan yolcu sayısı değişkeni aynı şekilde aylık gözlemlere dayanmaktadır. Ancak analize geçmeden önce zaman serilerinde kimi zaman düzenli kimi zaman düzensiz oluşan periyodik olmayan dalgalanmaların etkisinin bertaraf edilmesi gerekmektedir. Bu amaçla hareketli ortalamalar filtreleri kullanan Census-X12 yöntemi ile mevsimsel düzeltmesi yapılarak bu etkiler elimine edilmiştir. Ayrıca iki seri arasındaki ilişkiyi logaritmik olarak da ifade etmek mümkündür. Eldeki veriler bazen normal dağılıma sahip olmayabilir veya verilerin yaygınlığı (spread) aşırı farklılık gösterebilir. İşte bu doğrultuda çalışmada serilerin logaritmik dönüşümü yapılmıştır.

Ekonometrik yöntem kısmında ilk olarak birim kök testleri yapılmış olup ikinci olarak ise VAR modelleri üzerinden ekonomik öngörü yapılmıştır. Ekonometrik yöntemde üçüncü olarak Granger nedensellik analizi yapılmıştır. Ekonometrik kısımda son olarak eş bütünleşme analizi yapılmıştır. Çalışmada ilişkiyi tespit etmek için Johansen yaklaşımı

kullanılmıştır. Bu noktada katsayıları tahmin etmek için Fully Modified OLS (FMOLS), Canonical Cointegration Equation (CCE) ve Dynamic OLS (DOLS) olmak üzere üç yöntem kullanılmıştır.

Çalışmada kullanılan değişkenlere ait ortalama değer, medyan, maximum, minimum ve standart sapma değerleri verildikten sonra gözlemlerin dağılımı incelenmiştir. İhracat değişkeni için pozitif, yolcu sayısı değişkeni için negatif çıkan skewness değerleri dağılımın ihracat serisinde hafifçe sağa, diğer seride ise sola eğik olduğunu göstermektedir. Yolcu sayısı verisi için 3'ten küçük çıkan değer dağılımının basık (platykurtic), ihracat serisi için 3'ten büyük çıkan değer dağılımının sivri yapıya (leptokurtic) sahip olduğuna işaret etmektedir. Ancak kesin yargı için Jarque-bera değerleri normal dağılım test sonuçlarına bakılmıştır. Olasılık değerlerine göre ihracat serisi için "H0: hata terimleri normal dağılmaktadır" hipotezi reddedilmiş, yolcu sayısı serisi için hipotez reddedilememiştir.

Bu kapsamda son olarak serilerin ilişki durumuna korelasyon katsayısı ile karar verilmiştir. Kovaryanstan farklı olarak korelasyon bu ilişkinin derecesini de göstermektedir. Buna göre değişkenler arasında pozitif yönlü olmak üzere korelasyon değeri %60'tır. Kovaryans iki değişkenin birlikte nasıl değiştiğinin ölçüsüdür. Kovaryans katsayısı mutlak olarak yorumlanmamakta işareti yorumlanmaktadır. Pozitif bir katsayı pozitif ilişkiye, negatif kovaryans katsayısı ise negatif ilişkiye işaret etmektedir. Değişkenlerin katsayıları pozitif olmasından dolayı iki değişken arasında pozitif ilişki olduğu söylenebilir. Değişkenler Arası Nokta Grafiği'ne göre iki değişkenin doğrusal ilişki içinde olduğu açıkça görülmektedir. Fakat yolcu sayısının artması ihracatı artırıcı etki yapmıştır demek bu aşamada mümkün değildir. Bunun için nedensellik ilişkisi ve eş bütünleşme katsayılarına bakılmalıdır. Ancak her halükarda her iki değişken birbirini pozitif yönde etkilemektedir.

Çalışmada ekonometrik analize ise birim kök testi ile başlanılmıştır. Serilerin birim kök içerip içermediği Augmented Dickey Fuller (ADF), Dickey Fuller GLS (DF-GLS), Point Optimal ve Kwiatkowski-Phillips-Schmidt-Shin (KPSS) olmak üzere dört farklı testle incelenmiştir. Test sonuçlarına göre serilerin durağan olmadığı anlaşılmış ve birinci farkları alınarak durağan hale getirilmiştir. Serilerin durağan halleri ile VAR modeli oluşturulmuş ve modelin sağlıklı olup olmadığı gösterilmiştir. Eğer değişen varyans ve otokorelasyon varsa,

ters kökler birden büyükse VAR modeli istikrarsız olacak ve değişkenlerde meydana gelecek bir şokun etkisi sönmeyecektir. Kurulan VAR modelinin ters kökleri birim çemberin içindedir. Otokorelasyon için 12. gecikmeye kadar verilen olasılık değerleri (%10'dan büyük) VAR modelinde otokorelasyon sorunu olmadığını, değişen varyans olasılık değerinin aynı şekilde %10'dan büyük çıkması değişen varyans sorunu olmadığını göstermektedir.

Oluşturulan modeller EKK ile tahmin edilerek katsayılara Wald testi yapılmıştır. İlk modelde $c(1)=c(2)=c(3)=c(4)=0$ sınaması ile ihracat ve yolcu sayısı değişkenlerinin gecikmelerinin ihracat değişkenini birlikte etkilediği görülmektedir. Aynı şekilde $c(6)=c(7)=c(8)=c(9)=0$ sınamasına göre ihracat ve yolcu sayısı değişkenlerinin gecikmeleri yolcu sayısı değişkenini birlikte etkilemektedir.

Wald testi sınamalarından sonra her iki değişkenin birbirileri üzerindeki etkisine, etki-tepki fonksiyonları ile yer verilmiştir. Burada yolcu sayısı değişkeninde meydana gelecek bir değişimin (bir standart sapmalı şokun) ihracat değişkenini ilk 2 ay pozitif yönde etkilediği, 3. aydan itibaren etkinin anlamsızlaştığı ve 10. aydan itibaren de etkinin kaybolduğu görülmektedir. İhracat değişkenindeki değişimin yolcu sayısı üzerindeki etkisi ise istatistiksel olarak anlamlı değildir. Son olarak varyans ayrıştırması ile değişkenlerin kendilerinde ve diğer değişkenlerde meydana gelen şokların kaynakları yüzdesel olarak incelenmiştir. Sonuçlara göre, birinci dönemde ihracat değişkeni sadece kendi gecikmeli değerlerinden etkilenmektedir. 2. ayda ise ihracat değişkeninde ortaya çıkan varyansın veya tepkinin %96,6'sını ihracat değişkeninin kendisi, %3,38'ini yolcu sayısı değişkeni açıklamaktadır. Uzun dönemde 10. aya doğru gidildikçe yolcu sayısı değişkenin %4,41'lik etkiye sahip olduğu görülmektedir. Yolcu sayısı değişkeninde ilk dönemde meydana gelen varyansın %97,7'sini kendisi, kalan %2,23'lük kısmı ihracat değişkeninden kaynaklanmaktadır. Uzun dönemde ise ihracat değişkeni %2,48'lik açıklama gücüne sahip olmaktadır. Uzun dönemde yolcu sayısı değişkeni %4,41 ile ihracat değişkenine göre (%2,48) daha fazla açıklama yüzdesi olduğu için ihracat değişkeni daha içseldir. Yani yolcu sayısı değişkeni bağımsız değişken olarak tanımlanabilir.

VAR analizinden sonra serilerin uzun dönemde beraber hareket edip etmediklerinin tespiti için serilerin seviye değerleri kullanılarak Johansen eş bütünleşme testi uygulanmıştır.

Sonuçlara göre değişkenler arasında en fazla 1 adet eş bütünleşme ilişkisinin olduğu görülmektedir. Uygun model ise Pantula Prensibine göre model 4 olarak tespit edilmiştir. Yani eş bütünleşme denkleminde sabit ve trendin olduğu ancak VAR modelinde sabit ve trendin olmadığı modeldir.

Eş bütünleşme ilişkisi ortaya konduktan sonra eş bütünleşme katsayıları belirlenmiştir. Eş bütünleşik serilerde EKK yöntemini kullanmanın oluşturduğu sakıncaları bertaraf etmek için Dinamik En Küçük Kareler (DOLS) yöntemi, Kanonik Koentegrasyon Regresyonu (CCE) ve Tam Düzeltmiş En Küçük Kareler Yöntemi (FMOLS) kullanılmıştır. Sonuçlara göre her üç yöntemde yolcu sayısı değişkeninin ihracat değişkeni üzerinde uzun dönemde pozitif etkisi vardır ve olasılık değerlerine göre de istatistiksel olarak anlamlıdır. Her üç yöntemde çıkan katsayılar birbirine yakındır. Örneğin FMOLS yöntemine göre yolcu sayısındaki %1’lik bir değişim ihracat hacminde %0,34’lük değişime yol açmaktadır. Elde edilen bu sonuçlara göre, yolcu sayısı ve ihracat miktarı arasında pozitif bir ilişkinin varlığı görülmekte olup, her ne kadar eşbütünleşme katsayısı çok yüksek olmasa da, Sahra Altı Afrika bölgesine yönelik yolcu sayısındaki artışın, analiz kapsamında yer alan ülkelere yönelik ihracatı arttıracak şekilde yorumlanabilmektedir.

Çalışmada ayrıca değişkenler arasındaki nedensellik ilişkisine bakılmıştır. Çünkü eşbütünleşme analizi nedenselliğin yönü ile ilgili bir bilgi vermemektedir. Bu noktada eş bütünleşme ilişkisi tespit edildiği için nedensellik analizi eş bütünleşme modeline dayalı yapılmalıdır. Bu yüzden Vektör Hata Düzeltme Modeli’ne (VECM) dayalı nedensellik testi kullanılmıştır. Ancak VECM’ne dayalı nedenselliğe geçmeden önce hangi değişkenlerin modelde yer alacağını belirlemek için zayıf dışsallık testi yapılmış ve değişkenlerin zayıf dışsal olduğunu söyleyen boş hipotez yolcu sayısı değişkeni için %5’de, ihracat değişkeni için ise %10’da reddedilmektedir.

Bu değişkenlerle önce uzun dönemli nedensellik ilişkisine bakılmış ve bu amaçla VECM oluşturulmuştur. Yolcu sayısı değişkeninin t istatistik değeri (3,17) kritik değerden (%5: 1,96) büyüktür yani istatistiksel olarak anlamlıdır. Bu denkleme göre yolcu sayısı değişkeninin ihracat üzerindeki etkisinin istatistiksel olarak anlamlı ve pozitif olduğunu söyleyebiliriz. İhracat değişkeninin uyarılama katsayısının -0.01195, yolcu sayısı

değişkeninin ise -0,01926 olduğu görülmektedir. Burada sadece yolcu sayısı değişkeninin katsayısı istatistiksel olarak anlamlıdır. Çünkü değişkenin t istatistik değeri (-3,589) kritik değerden (%5: 1,96) büyüktür. Burada katsayı negatiftir, yani uzun dönem denge değerine azalarak uyum göstermektedir. Dengeden sapmaya neden olan şokun %1,9'u bu değişken tarafından aylık olarak düzeltilmekte ve dengesizlik uzun dönemde ortadan kalkmaktadır. Yani uzun dönem dengesine uyarılma hızı yaklaşık %2'dir. Sapmanın %1,9'u birinci dönemde ortadan kalkmaktadır, dolayısıyla sapmanın tamamının ortadan kalması yaklaşık elli ay kadar bir süre almaktadır. Analiz sonucuna göre uzun dönemde yolcu sayısından ihracat değişkenine nedensellik olduğu görülmüştür.

Ekonometrik analiz kısmında son olarak kısa dönemli nedensellik incelenmiştir. Bunun için hata düzeltme modeline dayalı Granger nedensellik testi yapılmıştır. Sonuçlara göre yolcu sayısından ihracat değişkenine doğru kısa dönemde %10 önem düzeyinde (test istatistiği 5,276 ve olasılık 0.07) Granger nedensellik tespit edilirken, ihracat değişkeninden yolcu sayısına doğru bir nedensellik ilişkisi tespit edilememiştir.

Özetle, yapılan ekonometrik analiz sonucunda, yolcu sayısı değişkeninin ihracat değişkenini pozitif yönde etkilediği gözlemlenmiştir. Nedensellik testi sonuçlarına göre de yolcu sayısı değişkeninden ihracat değişkenine doğru tek yönlü nedensellik ilişkisi tespit edilmiştir.

Bu çalışmanın konusu ve önemi açısından bakıldığında, 1980 sonrasında ihracata dayalı bir ekonomik büyüme yaklaşımını benimseyen, buna yönelik hukuki ve fiili zemini oluşturmaya çalışan Türkiye, ticareti serbestleştirmek ve uluslararası alanda daha etkili yer edinmek için ticari ilişki içinde olduğu ülkeleri ve bu ülkelerle olan ticaret hacmini genişletmeyi amaçlamıştır. Türkiye, değişen ve gelişen koşulları da fırsata çevirerek 1980'lerde 80 dolayında olan ticaret partneri ülke sayısını 2021 yılına gelindiğinde 200'ün üzerine çıkarmış ve yeni pazar arayışları devam etmektedir. Benzer şekilde ihracatta ürün çeşitliliğinin ve ürün pazarının genişletilmesi, dolayısıyla ihracat pazarının çeşitlendirilmesi önem arz etmektedir. Bu sayede belli pazarlara bağlanmanın oluşturduğu riskler bertaraf edilecek, yeni müşteriler portföye eklenecek, yeni ihracat firmalarının pazara girmesi ve mevcutların önünün açılması sağlanacak, ürün çeşitliliği artırılabilir, ihracatta niteliksel ve niceliksel artış yakalanabilecektir.

Pazar çeşitlendirmeye yönelik bu çabalar çok stratejik konumdadır. Bilindiği üzere, ihracata dayalı büyüme modelini uygulayan bir ülke ekonomisinde, ihracatın yapısı belirli sayıda sektörden ya da ülkeden oluşuyorsa ve bu noktada yoğunlaşma fazlaysa, ihracata konu ürünlerin fiyatlarında yaşanacak bir dalgalanma yada ürün talebinde meydana gelecek daralmalar ihracat gelirlerinde normalde olduğundan daha fazla azalmaya ve istikrarsızlığa yol açacaktır. Ancak ihracat sektöründeki pazar ve ürün çeşitlenmenin varlığı, ürün ve talep açısından yaşanabilecek krizlerde ihracat gelirinin daha az etkilenmesini sağlayacaktır. Bu kapsamda ihracat sektöründeki çeşitliliğin amacı, birkaç temel ürünün ihracatına bağımlı olmanın getirdiği ekonomik ve politik risklerin azaltılarak, ihracatı daha sağlıklı bir zemine oturtmaktır.

Türkiye ihracatta pazar çeşitliliğini artırmak, Avrupa pazarlarına bağımlılığını azaltmak, ihracatını daha sağlam zemine oturtmak için 2003 yılında Afrika açılımını başlatmıştır. Dolayısıyla Türkiye’de son yıllarda Afrika’ya yönelik siyasi, ekonomik ve kültürel açılımlara hız verilmiştir. Türk Hava Yolları da Türkiye’nin dış ekonomi politikaları ile paralel olarak Afrika’daki uçuş noktalarını artırmaya başlamıştır. THY tarafından başlatılan doğrudan uçuşlar, Afrika açılımı stratejisini büyük ölçüde desteklemiştir. THY kısa süre içerisinde birçok Afrika ülkesine sefer koyarak, bu uzak kıtanın yakınlaşmasını sağlamıştır.

İhracatta pazar çeşitlendirme ve riskleri azaltma noktasında Türk Hava Yolları’nın Afrika açılımı önem arz etmektedir. Afrika kıtası yükselen ekonomileri, artan milli gelirleri, artan tüketici nüfusu, yeni yatırım fırsatları ve zengin doğal kaynakları ile önemli potansiyeller barındırmaktadır. Türkiye ile ticari ilişkileri kuvvetlendirecek her türlü sektörel girişim değerlidir. İhracat pazarlarının çeşitlendirilmesi ve alternatif pazarlara açılma hedefinin belirlendiği Türkiye için Afrika kıtası, hem doğal kaynakları ve enerji rezervleri ile üretim için hem de tüketim-pazar için önemli bir coğrafyadır. Bu sebeple, Türkiye’nin yeni pazar arayışları içerisinde Afrika kıtasına rotasını çevirmesi oldukça rasyoneldir. Uzun yıllardır birçok Afrika ülkesi ile diplomatik ilişkinin dahi olmadığı dikkate alındığında, Türkiye’nin özellikle ulaşım ve iletişim alanındaki sorunları azaltması sonrasında yaşanan dış ticaret hacimdeki artış, Türkiye’nin dışa açılım ve ticaretin geliştirilmesi politikasında Afrika’nın önemini ortaya koymaktadır.

Türkiye'nin ve THY'nin Afrika açılımını konu edinen bu tez çalışmasında, dışa açılım ve ticaretin geliştirilmesi politikasında Afrika kıtasının önemi ortaya konulmuş, daha önceleri ticaret yapılmayan Sahra Altı Afrika ülkelerinden Türkiye'ye gelir sağlanması, ülke içinde başta istihdam ve dış denge olmak üzere makroekonomik istikrara katkı sağlayan bir faaliyetin yürütülmesi konularında bir destekleyici analiz yapılmıştır.

Araştırmada dış ticaret ve ulaşım arasındaki ilişkiden hareketle, Türkiye'nin Afrika açılımı sonrası THY aracılığı ile yeni hatların açılması ve mevcut hatlarda sefer sayısının artırılmasının ihracata nasıl yansıdığı konusu araştırılmıştır. Elde edilen bulgular, beklenildiği üzere iletişim ve ulaşımın artmasının ihracatı geliştirdiği yönündeki eğilimi desteklemektedir.

Tezde Türkiye'nin Afrika'ya gerçekleştirdiği aylık toplam ihracatı ve THY'nin Afrika'ya taşıdığı aylık toplam yolcu sayısı üzerinden yapılan, Birim Kök testleri, VAR analizi, Granger nedensellik analizi ve Eş Bütünleşme analizleri sonucunda, yolcu sayısı değişkeninin ihracat değişkenini pozitif yönde etkilediği sonucuna ulaşılmıştır.

Başlangıçta risk alınarak yapılan yeni hatların açılması ve mevcut hatlarda sefer sayısının artırılması politikası olumlu sonuç vermiş ve Türkiye ile birçok Sahra Altı Afrika ülkesi arasında eskiden olmayan ticaret başlatılmış yahut var olan işlem hacminin genişlemesi sağlanmıştır. Türkiye'nin Afrika açılımında ve ihracat ayağının kuvvetlendirilmesinde THY önemli görevler üstlenmiştir. THY'nin Afrika politikası, uçuş düzenlemeleri, iş ziyaretleri, fuar ve diğer organizasyonlar üzerinden bölge ile Türkiye arasındaki ticari bağlantıların güçlenmesine yardımcı olmaktadır. Türkiye'nin bu uygulamadan hareketle, dış ticaret kazançlarını artırmak için potansiyeli yüksek ülkeler başta olmak üzere, dünyanın her bölgesi ve şehrine ticari amaçlı sefer düzenlenmesine yönelik sivil havacılık sektöründe topyekün bir çaba gösterilmesi ve mevcut olan bu potansiyelin değerlendirilmesi gerekmektedir.

KAYNAKÇA

- ACI. (2019). About ACI. 23 Haziran 2019 tarihinde <https://aci.aero/about-aci/> adresinden erişildi.
- AFAD. (2019). *Uluslararası İnsani Yardım Faaliyetleri 2009-2018*. Ankara.
- AFAD. (2020). *2019 İdare Faaliyet Raporu*. Ankara.
- Ahking, F. W. (2002). Model Mis-specification and Johansen's Co-integration Analysis: an Application to the US Money Demand. *Journal of Macroeconomics*, 24(1), 51–66.
- Aksu, Y. (2010). *Ortadoğu Kökenli Sivil Havacılık Sektörünün 2000 İle 2008 Yılları Arasında Türkiye'ye Yönelik Yolcu ve Yük Taşımacılığının Türkiye Ekonomisi'ndeki Yeri*. Marmara Üniversitesi.
- Alper, C. E. ve Aruoba, S. B. (2001). Makroekonomik Verilerin Mevsimsellikten Arındırılması: Türkiye'deki Uygulamalı Araştırmacılara Dikkat Notu. 12 Haziran 2020 tarihinde http://econweb.umd.edu/~webpace/aruoba/research/paper1/Alper_Aruoba_2001_Turkish.pdf adresinden erişildi.
- ANCPERFORMANCE. (2019). ECAC. 22 Haziran 2019 tarihinde <https://ansperformance.eu/acronym/ecac/> adresinden erişildi.
- Asteriou, D. ve Hall, S. G. (2007). *Applied Econometrics: A Modern Approach Using Eviews and Microfit* (Revised Ed.). New York: Palgrave Macmillan.
- Avşar, T. (2012). *Sivil Havacılık Sektöründeki Yapı İşlet Devret Modeli Uygulamalarının Mali Açısından İncelenmesi ve Değerlendirilmesi*. Gazi Üniversitesi.
- Aydın, A. F. (2011). Tayyareden-Uçağa; Milli Hava Sanayinin Kuruluşunda Türk Halkının Yaptığı Bağışlar. *Karadeniz Araştırmaları*, 31(31), 51–84.
- Bahar, E. (2018). Türkiye'de Havayolu İşletmeciliğinin Gelişimi. *Ekonomi, Yönetim ve Sosyal Araştırmalar Dergisi*, 3(1), 25–36.
- Bakır, M., Bal, H. T. ve Şahap, A. (2017). Türk sivil havacılık sektörünün değerlendirilmesinde bütünleşik SWOT-AHS yaklaşımı. *Journal of Aviation*, 1(2), 154–169.
- Bakırcı, M. (2012). Ulaşım Coğrafyası Açısından Türkiye'de Havayolu Ulaşımının Tarihsel Gelişimi ve Mevcut Yapısı. *Marmara Coğrafya Dergisi*, (25), 340–377.
- Barışık, S. ve Kesikoğlu, F. (2004). Türkiye'de Bütçe Açıklarının Temel Makroekonomik Değişkenler Üzerine Etkisi (1987-2003 Var, Etki-Tepki Analizi, Varyans

- Ayrıştırması). *Ankara Üniversitesi SBF Dergisi*, 61(4), 59–82.
- Başdemir, M. (2020). Hava Yolu İşletmelerinde Uçuş Güvenliği Uygulamaları Ve İyileştirme Önerileri. *Journal of Aviation*, 4(1), 126–146.
- Battal, Ü., Yılmaz, H. ve Ateş, S. S. (2006). Türkiye’de İç Hatlarda Serbestleşme ve Geleceği. *Conference Paper Presented on Kayseri VI. Havacılık Sempozyumu* içinde . Nevşehir.
- BBC. (2019). The Challenge Of Expanding Airlines In Africa. 15 Mayıs 2020 tarihinde <https://www.bbc.co.uk/programmes/p07z0zx9> adresinden erişildi.
- Belobaba, P., Odoni, A. ve Barnhart, C. (2015). *The global airline industry*. West Sussex, PO19 8SQ, United Kingdom: John Wiley & Sons.
- Bilge, A. S. (1951). Şikago Havacılık Anlaşmaları ve Milletlerarası Sivil Havacılık Teşkilatı (O.I.A.C.). *Ankara Üniversitesi SBF Dergisi*, 6, 1. doi:10.1501/SBFder_0000000129
- Bocutoğlu, E. ve Dinçarlan, M. (2014). 1925-1950 Döneminde Türk Havacılık Endüstrisi ve İkinci Dünya Savaşı Sonrası Konjonktüründe Türk Havacılık Endüstrisine Etkileri. *Karadeniz Teknik Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi, Trabzon*, (7), 157–174.
- Borenstein, S. ve Rose, N. L. (2014). How airline markets work... or do they? Regulatory reform in the airline industry. *Economic Regulation and Its Reform: What Have We Learned?* içinde (ss. 63–135). University of Chicago Press.
- Burghouwt, G., De Leon, P. M. ve De Wit, J. (2015). *EU Air Transport Liberalisation Process, Impacts and Future Considerations. International Transport Forum Discussion Papers*, (C. No. 2015/0). Paris: OECD Publishing.
- Button, K. ve Taylor, S. (2000). International Air Transportation And Economic Development. *Journal Of Air Transport Management*, 6(4), 209–222.
- CAPA. (2019). Africa Aviation Outlook 2020: Performance Lags, Pending Integration. *Centre for Aviation*. 27 Mayıs 2020 tarihinde <https://centreforaviation.com/analysis/airline-leader/africa-aviation-outlook-2020-performance-lags-pending-integration-504774> adresinden erişildi.
- Caporale, G. M. ve Chui, M. K. F. (1999). Estimating Income and Price Elasticities of Trade in a Cointegration Framework. *Review of International Economics*, 7(2), 254–264.
- Cengiz, A. (2010). Avrupa Birliği ve Türkiye’de Slot (Sıra/Zaman) Tahsisi Uygulaması ve Hukuki Değerlendirme. *Dokuz Eylül Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, 1157, 1105–1157.

- Çoban, R. ve İpek, S. (2020). Sivil Havacılık Sektöründe Uçuş Güvenlik Görevlisi Uygulamaları Üzerine Kavramsal Bir Araştırma. *Journal of Aviation*, 4(1), 89–102.
- Çomak, İ. (2011). Türkiye'nin Afrika Politikası ve Sağlık Sektöründe Çalışan Türk STK'ların TİKA'nın Desteğinde Afrika'da Yürüttüğü Faaliyetlerin Bu Politikaya Etkisi. *Avrasya Etüdleri*, 40(2), 10–31.
- Cosmas, A., Belobaba, P. ve Swelbar, W. (2011). Framing the Discussion on Regulatory Liberalisation: a Stakeholder Analysis of Open Skies, Ownership and Control. *International Journal of Aviation Management*, 1(1–2), 17–39.
- D-8. (2019). D-8 Organization for Economic Cooperation. 24 Haziran 2019 tarihinde <http://developing8.org/areas-of-cooperation/civil-aviation/> adresinden erişildi.
- Demirkıran, M. H. (2007). *Varşova/Lahey Konvansiyonu Uyarınca Uluslararası Yolcu Taşımalarından Hava Taşıyıcısının Sorumluluğu ve Manevi Tazminat Meselesi*. Prof. Dr. Hüseyin Ülgen'e Armağan (C. 2). İstanbul: Vedat Kitapçılık.
- Dempsey, P. S. (2003). Aviation Security: The Role of Law in the War Against Terrorism. *Columbia Journal of Transnational Law*, 41(3), 649.
- Dervişoğlu, F. (2014). İstikbalini Göklerde Arayan Ülke Ve Türk Havacılık Sahasında Alman Menfaatleri Işığında Bir Ortaklık: Tomtaş. *Cumhuriyet Uluslararası Eğitim Dergisi*, 3(3), 68–82.
- DHMI. (2011). *Faaliyet Raporu*. Ankara.
- DHMI. (2014). *Stratejik Plan 2015-2109*. Ankara.
- DHMI. (2015). *Faaliyet Raporu*. Ankara.
- DHMI. (2020). Havalimanları Slot Koordinasyon Merkezi Başmüdürlüğü. 10 Ekim 2020 tarihinde <https://www.dhmi.gov.tr/Sayfalar/slot/Hakkimizda.aspx> adresinden erişildi.
- DİB. (2019). Diyanet İşleri Başkanlığı. <https://www.diyanet.gov.tr/tr-TR/Kurumsal/Detay/26049/3-afrika-musluman-dini-liderler-zirvesi-sonuc-bildirgesinin-okunmasiyla-sona-erdi> adresinden erişildi.
- DİB. (2020). Diyanet İşleri Başkanlığı. <https://disiliskiler.diyanet.gov.tr/kategoriler/yurt-dışı-temsalcilikler> adresinden erişildi.
- Dijk, D. van, Teräsvirta, T. ve Franses, P. H. (2002). Smooth Transition Autoregressive Models - A Survey of Recent Developments. *Econometric Reviews*, 21(1), 1–47.
- Dikyol, S. (2007). *Sivil Hava Tasımacılığı Sektöründe Michael Porter'in Rekabet Stratejisi*

Faktörlerinin Analizi Atlasjet ve Pegasus Havayolları Kıyaslama. Marmara Üniversitesi,.

Diyanet Haber. (2019). Türkiye Diyanet Vakfından Afrika Ülkelerine 44 Yılda 111.6 Milyon Dolarlık Yardım. 18 Mayıs 2020 tarihinde <https://www.diyanehaber.com.tr/diyanehaber/turkiye-diyanevakfından-afrika-ülkelerine-44-yılda-1116-milyon-h7821.html> adresinden erişildi.

Dışişleri Bakanlığı. (2019). *2019 - 2023 Stratejik Planı*. Ankara.

Dışişleri Bakanlığı. (2020). Türkiye-Afrika İlişkileri. *Dışişleri Bakanlığı*. 15 Haziran 2020 tarihinde <http://www.mfa.gov.tr/turkiye-afrika-iliskileri.tr.mfa> adresinden erişildi.

Doane, D. P. ve Seward, L. E. (2011). Measuring Skewness: A Forgotten Statistic? *Journal of Statistics Education*, 19(2).

Doganis, R. (2005). *Airline Business In The 21st Century* (Second.). New York: Routledge.

Doganis, R. (2013). *Flying Off Course: The Economics Of International Airlines* (Third.). New York: Routledge.

Dolado, J. J., Gonzalo, J. ve Marmol, F. (1999). Cointegration. B. H. Baltagi (Ed.), *A Companion to Theoretical Econometrics* içinde (ss. 634–654). Malden: Blackwell Publishing Ltd.

Duran, B. (2008). Türk Dış Politikası Ortadoğuluşuyor mu? *Ortadoğu Yıllığı*, 1, 385–402.

Dwyer, G. P. (2015). The Johansen Tests for Cointegration. 19 Mayıs 2020 tarihinde <http://www.jerrydwyer.com/pdf/Clemson/Cointegration.pdf> adresinden erişildi.

EASA. (2019). The Agency. 23 Haziran 2019 tarihinde <https://www.easa.europa.eu/the-agency/the-agency> adresinden erişildi.

ECAC. (2019). About ECAC. 22 Haziran 2019 tarihinde <https://www.ecac-ceac.org/about-ecac> adresinden erişildi.

Edoho, F. M. (2011). Globalization and Marginalization of Africa: Contextualization of China—Africa Relations. *Africa Today*, 58(1), 103–124.

Enders, W. (1995). *Applied Econometric Time Series*. New York: Jhon Wiley & Sons.

Enders, W. (2015). *Applied Econometric Time Series*. (W. S. Chichester, Ed.) (Fourth.). New York: Jhon Wiley & Sons.

Engeloğlu, Ö., Meral, İ. G. ve Kübra, G. (2015). Türkiye İçin Yapılan Nedensellik Uygulamaları Üzerine Literatür Araştırması. *Sosyal Bilimler Araştırma Dergisi*, 4(2), 142–154.

- Engle, R. F. ve Granger, C. W. J. (1987). Co-Integration and Error Correction: Representation, Estimation, and Testing. *Econometrica: Journal of the Econometric Society*, 251–276.
- EUROCONTROL. (2019). About us. 22 Haziran 2019 tarihinde <https://www.eurocontrol.int/about-us> adresinden erişildi.
- Fırat, M. (2009). Türkiye-Afrika İlişkilerinin Tarihsel Arka Planı ve Afrika Açılımında Sivil Toplum Kuruluşlarının Rolü. *TASAM*. 15 Haziran 2020 tarihinde https://tasam.org/tr-TR/Icerik/3699/turkiye-_afrika_iliskilerinin_tarihselarka_plani_ve_afrika_aciliminda_sivil_toplum_kurulus_larinin_rolu adresinden erişildi.
- Gemici, E. ve Yeşiller, M. (2017). Hava Hukukunun Hukuk Düzeni İçerisindeki Yeri, Yapısı ve Özellikleri. *Journal of Aviation*, 1(2), 140–153.
- Gemici, E. ve Yeşiller, M. (2018). Hava Hukukunun Kapsamı ve Terminolojisi. *Journal of Aviation*, 2(2), 125–140.
- Gerede, E. (2006). Havacılık Emniyeti Ve Havacılık Güvenliği Kavramları Arasındaki İlişki ve Farkların Belirlenmesine Yönelik Bir Araştırma. *İşletme İktisadi Enstitüsü Dergisi Yönetim*, 17(54), 26–37.
- Gerede, E. (2011a). Türkiye'nin İkili Havayolu Taşımacılığı Anlaşmalarının Havayolu Yönetimine Etkileri Açısından Değerlendirilmesine Yönelik Bir Ölçek Önerisi. *Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 11(3), 29–50.
- Gerede, E. (2011b). Türkiye'deki Havayolu Taşımacılığına İlişkin Ekonomik Düzenlemelerin Havayolu İşletmelerine Etkisinin Değerlendirilmesi. *Celal Bayar Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 9(2).
- Gökırmak, H. (2014). Türk Hava Yolları'nın Havacılık Sektöründeki Konumu. *Siyaset, Ekonomi ve Yönetim Araştırmaları Dergisi*, 2(4), 1–29.
- Göksoy, M. İ. (2012). *Türk Sivil Hava Taşımacılığı Endüstrisinin Mikro Ekonomik Bir Analizi*. Marmara Üniversitesi.
- Göktepe, H. (2007). Hava Taşımacılığı Sektöründe Rekabet Hukuku Kurallarının Uygulanması. *Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 1.
- Gonenc, R. ve Nicoletti, G. (2000). *Regulation, Market Structure and Performance in Air Passenger Transportation*. OECD Economics Department Working Papers (C. No. 254).
- Granger, C. W. J. (1969). Investigating Causal Relations by Econometric Models and Cross-spectral Methods. *Econometrica*, 37(3), 424–438.

- Granger, C. W. J. (1988). Some Recent Development in a Concept of Causality. *Journal of econometrics*, 39(1–2), 199–211.
- Grant, J. (2019). Africa’s Liberalisation Slows. *OAG*. 29 Mayıs 2020 tarihinde <https://www.oag.com/blog/africas-liberalisation-slows> adresinden erişildi.
- Greene, H. W. (1993). *Econometric Analysis* (Second Edi.). Macmillan Publishing Company.
- Hansen, B. E. (2008). Uniform Convergence Rates for Kernel Estimation with Dependent Data. *Econometric Theory*, 726–748.
- IATA. (2016). Air Passenger Forecast. 16 Haziran 2020 tarihinde <https://www.iata.org/en/pressroom/pr/2016-10-18-02> adresinden erişildi.
- IATA. (2019a). Vision and Mission. 23 Haziran 2019 tarihinde <https://www.iata.org/about/Pages/mission.aspx> adresinden erişildi.
- IATA. (2019b). Current Airline Members. 23 Haziran 2019 tarihinde <https://www.iata.org/about/members/Pages/airline-list.aspx> adresinden erişildi.
- IATA. (2020). *Worldwide Airport Slot Guidelines 1st Edition (WASG)*. Montreal-Geneva.
- ICAO. (2004). *Manual on the regulation of international air transport* (Second Edi.). Montreal: International Civil Aviation Organization.
- ICAO. (2019a). About ICAO. 4 Ekim 2019 tarihinde <https://www.icao.int/about-icao/Pages/default.aspx> adresinden erişildi.
- ICAO. (2019b). History of ICAO. 22 Haziran 2019 tarihinde <https://www.icao.int/about-icao/History/Pages/default.aspx> adresinden erişildi.
- İHH. (2020). *Faaliyet Raporu 2019*. İstanbul.
- İnan, T. T. (2018). Chicago Konvansiyonu Doğrultusunda Gelişen Sivil Havacılık Sektöründe Havayollarında Uygulanan Filo Planlama Stratejileri. *Kapadokya Akademik Bakış*, 2(2), 167–177.
- JAATO. (2019). About JAA. 24 Haziran 2019 tarihinde <https://jaato.com/about-jaa-to/> adresinden erişildi.
- Johansen, S. (1991). Estimation and Hypothesis Testing of Cointegration Vectors in Gaussian Vector Autoregressive Models. *Econometrica: Journal of the Econometric Society*, 1551–1580.
- Johansen, S. (2000). Modelling of Cointegration in the Vector Autoregressive Model. *Economic modelling*, 17(3), 359–373.

- Kalkınma Bakanlığı. (2018). *Ulaştırma Özel İhtisas Komisyonu Raporu*. Ankara.
- Karpat, K. H. (2012). *Türk Dış Politikası Tarihi*. İstanbul: Timaş Yayınları.
- Keating, J. W. (1990). Identifying VAR Models Under Rational Expectations. *Journal of Monetary Economics*, 25(3), 453–476.
- Kilian, L. ve Chang, P.-L. (2000). How Accurate are Confidence Intervals for Impulse Responses in Large VAR Models. *Economics Letters*, 69(3), 299–307.
- Korul, V. ve Küçükönel, H. (2003). Türk Sivil Havacılık Sisteminin Yapısal Analizi. *Ege Akademik Bakış Dergisi*, 3(1), 24–38.
- Küçükerman, Ö. (2009). *75. Yılında Türk Hava Yolları: 1933-2008*. İstanbul: Kesişim Yayınları.
- Kumar, V., Leone, R. P. ve Gaskins, J. N. (1995). Aggregate and Disaggregate Sector Forecasting Using Consumer Confidence Measure. *International Journal of Forecasting*, 11(3), 361–377.
- Kurtuluş, D. F. (2019). *Hava ve Uzay Hukukunda Ticari Hizmetlerden Doğan Hukuki Sorumluluk*. Başkent Üniversitesi Sosyal Bilimleri Enstitüsü.
- Kutlu, H. A. ve Başar, S. İ. (2015). Hisse Senetlerinin Fiyatları İle İşlem Hacimleri Arasındaki İlişki: Lojistik ve Sivil Havacılık Sektörleri Üzerine Bir Uygulama. *Kafkas Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, Bahar(15), 91–111. doi:10.9775/kausbed.2015.006
- Leke, A., Lund, S., Roxburgh, C. ve Wamelen, A. van. (2010). What's driving Africa's growth. *McKinsey & Company*. 16 Haziran 2020 tarihinde <https://www.mckinsey.com/featured-insights/middle-east-and-africa/whats-driving-africas-growth> adresinden erişildi.
- Lütkepohl, H. (1993). *Introduction to Multiple Time Series Analysis*. Berlin: Springer Science & Business Media.
- McInally, J. (2010). *EUROCONTROL History Book*. Brussels: EUROCONTROL. Meeusen, W., & van den Broeck, J.(1977). *Efficiency Estimation From Cobb-Douglas*.
- Mengenci, C. ve Topçu, Ö. G. (2011). Örgüt Kültürünün Ekip Kaynak Yönetimi Uygulamalarına Etkisi: Türk Sivil Havayolu Firmalarında Görgül Bir Araştırma. *Çukurova Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 20(3), 201–232.
- Milde, M. (2008). *International Air Law and ICAO (C. 4)*. Utrecht-Netherlands: Eleven International Publishing.

- Milli Savunma Üniversitesi. (2019). Tarihçe. 10 Ekim 2019 tarihinde <http://www.hho.edu.tr/Hakkimizda/hhovizyonu.php> adresinden erişildi.
- Nergiz, A. (2019). *Türkiye'nin Sivil Havayolu Taşımacılığının Gelişimi ve "Havayolu Devlet İşletme İdaresi" (1933-1956) Dönemi*. Marmara Üniversitesi.
- O'Connor, W. E. (2001). *An Introduction to Airline Economics* (Sixth.). London: Greenwood Publishing Group.
- Oba, A. E. (2011). Türk Diplomasisi ve Afrika. *TASAM*. 15 Haziran 2020 tarihinde https://tasam.org/tr-TR/Icerik/1359/turk_diplomasisi_ve_afrika adresinden erişildi.
- Oğurlu, E. (2018). 1998-2018 Arası Dönemde Türkiye'nin Afrika Deneyimi: Fikirden Eyleme Bir Dönüşüm. *Avrasya Etüdleri*, 54(2), 65–94.
- Oktal, H. ve Küçükönal, H. (2007). Dünyada Bölgesel Hava Taşımacılığı ve Türkiye'de Uygulanabilirliği. *Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 7(2), 383–394.
- Öncü, M. A., Çömlekçi, İ. ve Coşkun, E. (2010). Havayolu Şirketlerinin Uyguladıkları Finansal Stratejiler Üzerine Bir Araştırma. *Ekonomik ve Sosyal Araştırmalar Dergisi*, 6(2), 27–58.
- Österholm, P. ve Hjalmarsson, E. (2007). *Testing for Cointegration Using the Johansen Methodology when Variables are Near-Integrated*. International Monetary Fund. doi:WP/07/141
- Özdoğan, M., Tosun, N., Ağalar, F., Eryılmaz, M. ve Aydınuraz, K. (2005). Türkiye'de 1955-2004 Arası Sivil Havacılık Kazalarının Değerlendirilmesi. *Ulus Travma Acil Cerrahi Dergisi*, 11(4), 318–323.
- Özgen, F. B. ve Güloğlu, B. (2004). Türkiye'de İç Borçların İktisadi Etkilerinin VAR Tekniği İle Analizi. *ODTÜ Gelişme Dergisi*, 31(1), 93–114.
- Özkan, M. (2010). What Drives Turkey's Involvement in Africa? *Review of African Political Economy*, 37(126), 533–540.
- Öztürk, H. (2016). Açılımdan Ortaklığa Türkiye'nin Afrika Politikası. *Al Jazeera Türk*. 11 Haziran 2020 tarihinde <http://www.aljazeera.com.tr/gorus/acilimdan-ortakliga-turkiyenin-afrika-politikasi> adresinden erişildi.
- Pantula, S. G. (1989). Testing For Unit Roots In Time Series Data. *Econometric Theory*, 5, 256–271.
- Park, J. Y. (1992). Canonical Cointegrating Regressions. *Econometrica*, 60(1), 119–143.
- Phillips, P. C. B. (1993). Fully Modified Least Squares and Vector Autoregression. *The*

Econometric Society, 22 Mayıs 2020 tarihinde <https://cowles.yale.edu/sites/default/files/files/pub/d10/d1047.pdf> adresinden erişildi.

Phillips, P. C. B. ve Hansen, B. E. (1990). Statistical Inference in Instrumental Variables Regression with I (1) Processes. *The Review of Economic Studies*, 57(1), 99–125.

Phillips, P. C. B. ve Ouliaris, S. (1990). Asymptotic Properties of Residual Based Tests for Cointegration. *Econometrica: Journal of the Econometric Society*, 165–193.

Polat, E. ve Günay, S. (2012). Türkiye’de Turizm ve İhracat Gelirlerinin Ekonomik Büyüme Üzerindeki Etkisinin Testi: Eşbütünleşme ve Nedensellik Analizi. *Süleyman Demirel Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Dergisi*, 16(2), 204–211.

Şahan, T. (2010). *Havacılık Güvenliği*. İstanbul: İstanbul Üniversitesi.

Şahin, B. E. (2019). Türkiye’de Enflasyon Ve İşsizlik Arasındaki İlişkinin Vektör Hata Düzeltme Modeli İle Analizi. *Mali Çözüm Dergisi*, 29, 63–75.

Saikkonen, P. (1992). Estimation and Testing Of Cointegrated Systems By An Autoregressive Approximation. *Econometric Theory*, 8(1), 1–27. doi:3532143

Sarıbaş, H. ve Tekiner, I. (2015). Türkiye Sivil Havacılık Sektöründe Yoğunlaşma/Concentration in Turkish Civil Aviation Market. *Finans Politik & Ekonomik Yorumlar*, 52(610), 21.

Şen, H. ve Polat, H. (2015). Havayolu Taşımacılığı Kanunlarındaki Değişikliğin Türkiye’deki Havayolu Yolcu Taşımacılığı Üzerine Etkilerinin Araştırılması. *Alphanumeric Journal*, 3(1), 89–98.

Şen, S. (2017). Korelasyon. 22 Haziran 2020 tarihinde <https://sedatsen.files.wordpress.com/2017/02/7-sunum.pdf> adresinden erişildi.

SHGM. (2009). *2002 ’den 2008’e... Sivil Havacılık*. Ankara.

SHGM. (2015a). *Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Faaliyet Raporu*. Ankara.

SHGM. (2015b). *Havayolu Taşımacılığı ve Ekonomik Düzenlemeler Teori ve Türkiye Uygulaması*. (E. Gere, Ed.) *Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Yayınları*. Ankara: SHGM.

SHGM. (2017). *Stratejik Plan 2017-2021*.

SHGM. (2019a). *2018 Faaliyet Raporu*. Ankara.

SHGM. (2019b). Uluslararası İlişkiler. 22 Haziran 2019 tarihinde <http://web.shgm.gov.tr/tr/uluslararasi-iliskiler/2188-uluslararasi-iliskiler> adresinden

erişildi.

SHGM. (2020a). Havayolu Uçak Filosu İstatistikleri.

SHGM. (2020b). Çok Taraflı Anlaşmalar. 10 Ekim 2020 tarihinde <http://mevzuat.shgm.gov.tr/index.php/kanunlar/> adresinden erişildi.

Sims, C. A. (1972). Money, Income and Causality. *The American Economic Review*, 62(4), 540–552.

Sinkaya, B. (2016). Geçmişten Günümüze Türkiye'nin Ortadoğu Politikası ve Batı Etkisi. *Adam Akademi Sosyal Bilimler Dergisi*, 1(1), 79–100.

Sirmen, K. S. ve Asar, B. E. (2008). Şikago Konvansiyonu'nun 83 BIS Maddesinin Uluslararası ve Türk Havacılık Hukukuna Etkileri. *İnönü Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, 8(1), 287–318.

SKYBRARY. (2019). ECAC. 22 Haziran 2019 tarihinde [https://www.skybrary.aero/index.php/European_Civil_Aviation_Conference_\(ECA_C\)](https://www.skybrary.aero/index.php/European_Civil_Aviation_Conference_(ECA_C)) adresinden erişildi.

Stock, J. H. ve Watson, M. W. (1993). A Simple Estimator Of Cointegrating Vectors in Higher Order Integrated Systems. *Econometrica: Journal of the Econometric Society*, 783–820.

Sundaram, J. K., Schwank, O. ve Arnim, R. von. (2011). *Globalization and development in sub-Saharan Africa* (No: DESA Working Paper No. 102). ST/ESA/2011/DWP/102. New York.

Tarı, R. (2010). *Ekonometri (6. Baskı)*. Kocaeli: Umuttepe Yayınları.

Tarman, Z. D. (2013). Montreal Sözleşmesi'nin Yetki ve Tahkime İlişkin Hükümleri. *Türkiye Barolar Birliği Dergisi*, 107.

TASAM. (2014). Türkiye ile Afrika Arasındaki Ekonomik ve Ticari İlişkiler. *TASAM*. 6 Haziran 2020 tarihinde https://tasam.org/Files/Icerik/File/turkiye_ile_afrika_arasindaki_ekonomik_ve_ticari_iliskiler_8f958eff-55b9-446e-b0bb-f23670952c8e.pdf adresinden erişildi.

Tayyareci Vecihi Hürkuş Müzesi Derneği. (2019). Vecihi Hürkuş Anılar. 10 Ekim 2019 tarihinde https://tayyarecivecihi.com/vecihi_hurkus_tayyare_makine_muhendisligi_diplomasi_ni_alir/ adresinden erişildi.

TBMM. (1945). Resmi Gazete. 10 Ekim 2019 tarihinde <https://www.resmigazete.gov.tr/arsiv/6029.pdf> adresinden erişildi.

- TBMM. (1972). Resmi Gazete. 10 Ekim 2020 tarihinde https://www.tbmm.gov.tr/tutanaklar/KANUNLAR_KARARLAR/kanuntbmmc056/kanuntbmmc056/kanuntbmmc05601634.pdf adresinden erişildi.
- TBMM. (1975). Resmi Gazete. 10 Ekim 2019 tarihinde https://www.tbmm.gov.tr/tutanaklar/KANUNLAR_KARARLAR/kanuntbmmc058/kanuntbmmc058/kanuntbmmc05801888.pdf adresinden erişildi.
- TBMM. (2010). Resmi Gazete. 10 Ekim 2019 tarihinde <https://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2010/10/20101001-1-1.pdf> adresinden erişildi.
- TC. Dış İşleri Bakanlığı. (2019a). EUROCONTROL. 22 Haziran 2019 tarihinde <http://www.mfa.gov.tr/eurocontrol.tr.mfa> adresinden erişildi.
- TC. Dış İşleri Bakanlığı. (2019b). ICAO Daimi Temsilciliği. 23 Haziran 2019 tarihinde <http://icao.dt.mfa.gov.tr> adresinden erişildi.
- TDV. (2018). *Faaliyet Raporu*. Ankara.
- Tekel, S. (2011). Birleşmiş Milletler Ve Uluslararası Terörizm. A. K. D. V. T. Y. KURUMU (Ed.), 38. *ICANAS Uluslararası Asya ve Kuzey Afrika Çalışmaları Kongresi* içinde (ss. 1351–1368). Ankara: Atatürk Kültür Dil ve Tarih Yüksek Kurumu.
- Telci, İ. N. (2018). İş Birliğinden Stratejik Ortaklığa: Türkiye-Afrika İlişkileri. *SETA*. 17 Haziran 2020 tarihinde <https://www.setav.org/is-birliginden-stratejik-ortakliga-turkiye-afrika-iliskileri/> adresinden erişildi.
- THY. (2020a). 1. Çeyrek Sonuçları-2020. İstanbul. 16 Haziran 2020 tarihinde <https://investor.turkishairlines.com/documents/ir-presentation-1c20trv3.pdf> adresinden erişildi.
- THY. (2020b). Yatırımcı İlişkileri. <https://investor.turkishairlines.com/tr> adresinden erişildi.
- THY. (2020c). Yolcu Trafik. 4 Mayıs 2020 tarihinde <https://investor.turkishairlines.com/tr/mali-ve-operasyonel-veriler/trafik> adresinden erişildi.
- TİKA. (2010). *Bir Gurur Tablosu TİKA*. Ankara.
- TİKA. (2018a). *Faaliyet Raporu*. Ankara.
- TİKA. (2018b). *Türkiye Kalkınma Yardımları Raporu*. Ankara.
- TİKA. (2019). *Faaliyet Raporu*. Ankara.
- Torum, O. ve Yılmaz, A. K. (2009). Havacılıkta Sürdürülebilirlik Yönetimi: Türkiye'deki

- Hava Limanları İçin Sürdürülebilirlik Uygulamaları Araştırması. *Journal of Aeronautics and Space Technologies*, 4(2), 47–58.
- TÜİK. (2019). Yolcu ve Kargo Verileri. 12 Aralık 2019 tarihinde <https://data.tuik.gov.tr/Kategori/GetKategori?p=ulastirma-ve-haberlesme-112&dil=1> adresinden erişildi.
- TÜİK. (2020). Dış Ticaret Verileri. 4 Haziran 2020 tarihinde <https://biruni.tuik.gov.tr/disticaretapp/disticaret.zul?param1=5¶m2=0&sitcrev=0&isicrev=0&sayac=5809> adresinden erişildi.
- Turan, Z. (2018). Türkiye’de Tarımsal Mal Ticaretinin ve Hayvancılığın Ekonomik Büyüme Üzerindeki Etkisi (1990-2014). *International Journal Of Disciplines Economics and Administrative Sciences Studies*, 8(4), 200–209.
- Türk, A. (2017). *21. Yüzyılda Terör Konsepti ve Havacılık Güvenliği*. Ankara.
- Türk Hava Kurumu. (2019). Tarihçe. 23 Haziran 2019 tarihinde http://www.thk.org.tr/thk_kurumsal/itemlist/category/156-tarihçe adresinden erişildi.
- Tutulmaz, O. ve Şahin, H. (2014). Türk Havayolu Ulaştırmasının Açılım Dönemine Yönelik Teknik Etkinlik Analizi: Bir Stokastik Sınır Yöntemi Uygulaması. *Çukurova Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 18(2).
- Ulaştırma Bakanlığı. (2010). *Türkiye Ulaşım Ve İletişim Stratejisi Hedef 2023*. Ankara.
- Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı. (2019). Kurumsal. 23 Haziran 2019 tarihinde <https://www.uab.gov.tr/> adresinden erişildi.
- Uslu, S. ve Cavcar, A. (2002). Havayolu İşletmelerinde Bir Maliyet Unsuru: Avrupa Hava Sahası’nda Hava Trafik Yol Ücretleri. *Sosyal Bilimler Dergisi*, 2(1), 81–94.
- Uzun, T. B. (2020). Hava Yoluyla Yapılan Uluslararası Taşımalarda Sağlıklı Bir Yolcuya Koronavirüs (Covid-19) Bulaşması Halinde Taşıyıcının Sorumluluğu. *Yaşar Hukuk Dergisi*, 2(2), 28–38.
- Vakıf Yatırım. (2018). Sektör Raporu-Havacılık. 17 Haziran 2020 tarihinde <https://www.vkyanaliz.com/Files/docs/sector-raporu-havacilik-1537766932.pdf> adresinden erişildi.
- Vetterling, W. T., Teukolsky, S. A., Press, W. H. ve Flannery, B. P. (1992). *Numerical Recipes: The Art Of Scientific Computing* (C. 2). New York: Cambridge University Press.
- Vildan, K. ve Küçükönel, H. (2003). Türk Sivil Havacılık Sisteminin Yapısal Analizi. *Ege Akademik Bakış*, 3(1), 24–38. doi:JA67NT42NE

- Vogelvang, B. (2005). *Econometrics; Theory and Application with E-Views* (1st editio.). Canada: Pearson Addison Wesley.
- Wensveen, J. (2018). *Air Transportation: A Management Perspective* (Sixth Edit.). Hampshire: Ashgate Publishing Limited.
- Wooldridge, J. M. (2002). *Introductory Econometrics: A Modern Approach*. New York: South-Western College Publishing.
- Yalçın, O. (2010). Türk Havacılık Tarihinde Bağış Uçakları ve Havacılık Sanayii Kurulmasına Tesirleri. *Gazi Akademik Bakış*, 3(6), 191–212.
- Yalçın, O. (2015). Türk Hava Kuvvetleri Tarihinde Hava Okulu ve Harp Okuluna Geçiş Süreci. *Gazi Akademik Bakış*, 9(17), 229–260.
- Yalçın, O. (2016). Havacılık, Hava Gücünün Doğuşu ve Birinci Dünya Savaşına Etkisi. *Atatürk Yolu Dergisi*, (59), 181–236.
- Yaşar, M. ve Gerede, E. (2018). Türkiye Havayolu İç Hat Şehir Çiftlerindeki Pazar Yapılarının Piyasa Yoğunlaşması Ölçütleri ile Belirlenmesi. *Yonetim ve Ekonomi*, 25(1), 171–197.
- Yazgan, A. E. ve Yiğit, S. (2013). Türk Sivil Havacılık Sektörünün Uluslararası Rekabetçilik Düzeyinin Analizi. *Sosyal Ekonomik Araştırmalar Dergisi*, 13(25), 421–445.
- Yeşiltaş, M. ve Balcı, A. (2011). AK Parti Dönemi Türk Dış Politikası Sözlüğü: Kavramsal Bir Harita. *Bilgi Sosyal Bilimler Dergisi*, (2), 9–35.
- Yıldız, A. (2007). Türkiye'nin Öksüz Çocugu: Havacılık Sanayi. *Mühendis ve Makina*, 566(48), 43–55.
- Yılmaz, A. ve Altay, H. (2016). İthal Ham Petrol Fiyatları ve Döviz Kuru Arasındaki Eşbütünleşme ve Oynaklık Yayılma Etkisinin İncelenmesi: Türkiye Örneği. *Ege Akademik Bakış Dergisi*, 16(4), 655–671.
- Yılmaz, D. ve Eryılmaz, F. (2020). Dünya Ticaret Korumacılığının Finansal Piyasalara Etkisi: Türkiye İçin Bir Analiz. *Third Sector Social Economic Review*, 55(1), 616–635.
- Yolsal, H. (2010). Mevsimsel Düzeltmede Kullanılan İstatistikî Yöntemler Üzerine Bir İnceleme. *Öneri Dergisi*, 9(33), 245–257.
- Yüksel, H. (2014). Sivil Havacılığın Gelişimi Ve Küreselleşme Sürecine Katkıları: Türkiye Örneği. *Süleyman Demirel Üniversitesi Vizyoner Dergisi*, 5(11), 1–20.
- Yunus Emre Enstitüsü. (2017). *2017-2018 Stratejik Plan*. Ankara.

Yunus Emre Enstitüsü. (2019). *Faaliyet Raporu 2018*. Ankara.

Yurdakul, F. (2018). Kişi Başına Enerji Tüketimi ile Büyüme Oranı Arasındaki İlişki: Türkiye Örneği. *Ekonomik Yaklaşım*, 107(29), 49–76.

Yurtoğlu, N. (2016). Sivil Havacılık Sektörü İçerisinde Yer Alan Türk Hava Yollarının Tarihi Gelişimi (1933-1960). *CTAD: Journal of Modern Turkish History Studies*, 12(23), 303–337.

Zincirkiran, M. (2016). Türkiye’de Sivil Havacılık Uygulamaları ve Bu Alanda Yapılan Araştırmalar Üzerine Bir Değerlendirme. *International Journal of Social Academia*, 1(1), 1–12.



ÖZGEÇMİŞ

Ad Soyad: Deniz VAR	
Eğitim Bilgileri	
Lisans	
Üniversite	Sakarya Üniversitesi
Fakülte	İİBF
Bölümü	İktisat
Yüksek Lisans	
Üniversite	Marmara Üniversitesi
Enstitü Adı	Sosyal Bilimler Enstitüsü
Anabilim Dalı	İktisat
Programı	İktisat Politikası
Makale ve Bildiriler	
<p>1. Gürdal, T. & Var, D. (2021). Sivil Havacılık Sektöründeki Gelişmelerin Türkiye'nin İhracatına Etkisinin Ekonometrik Analizi: THY Afrika Açılımı Örneği . Kafkas Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi , 12 (23) , 214-246 . DOI: 10.36543/kauibfd.2021.011</p>	
<p>2. Var, D. & Gürdal, T. (2021). Sivil Havacılık Sektöründe Devletin Düzenleyici Rolü: Türkiye Örneği . Uluslararası Ekonomik Araştırmalar Dergisi , 7 (2) , 67-88 . Retrieved from https://dergipark.org.tr/tr/pub/ead/issue/64205/932981</p>	