

Sivil Havacılık Sektörünün İslam İşbirliği Teşkilatı Üyesi Ülkelerde Ekonomik ve Sektörel Götürümü¹

DENİZ MACİT² & SULTAN GEDİK GÖÇER³

Geliş Tarihi: 15.11.2019 / Kabul Tarihi: 30.11.2019

Öz: Havacılık çeşitli kıtalardaki insanları, kültürleri ve işletmeleri birbirine bağlayabildiği için en küresel endüstrilerden biri olarak kabul edilmektedir. Havacılık sektörünün gelişimi büyüme, istihdam, verimlilik, kalkınma gibi temel ekonomik göstergelere katkı sağlamaktadır. Çalışmanın temel amacı, İslam İşbirliği Teşkilatı'na (İİT) üye ülkelerin küresel sivil havacılık sektörü içerisindeki yerini ve iktisadi açıdan önemini vurgulamaktır. Bu amaçla İİT üyesi ülkeleri sektörel ve makro ekonomik seçilmiş birtakım temel göstergeler doğrultusunda ele alınarak küresel rakamlarla kıyaslama yapılmaktadır. Ayrıca Türk sivil havacılık sektörünün de İİT grubu içerisindeki yerini belirleyebilmek adına bu grup içerisinde ele alınan temel veriler ışığında Türkiye'nin de mevcut sektörel ve ekonomik kıyaslaması yapılmaktadır. Çalışmanın ortaya koyduğu temel sonuçlara göre İİT üyesi ülkelerin; küresel sivil havacılıkta taşınan yolcuların %12, taşınan yükün %18 ve toplam uçak kalkış sayılarının %11'lik kısmını karşıladıkları görülmektedir. Kalabalık nüfusları ve geniş coğrafyaları ile mevcut turizm potansiyelleri dikkate alındığında bu payın yeterli bir düzeyde olmadığı görülmektedir. Sektörel göstergeler için yapılan sıralamalar temel ekonomik göstergeler ile kıyaslandığında hem sektörel hem de temel makro ekonomik göstergeler açısından sıralamalarda ilk beş içerisinde yer alan tek ülke Katar'dır. Diğer ülkelerin sektörel rakamları ekonomik gelişmişliklerine yansımamaktadır. Türkiye'nin ise İİT içerisinde sivil

^a Bu araştırma, 07-08 Aralık 2019 tarihlerinde düzenlenen International Congress Of Islamic Economy, Finance And Ethics (ISEFE) kongresinde sunulan bildirinin genişletilmiş halidir

^b Alanya Alaaddin Keykubat Üniversitesi, Havacılık ve Uzay Bilimleri Fakültesi, Havacılık Yönetimi, deniz.macit@alanya.edu.tr, ORCID: 0000-0002-7439-7202

^c Doğuş Üniversitesi, Meslek Yüksekokulu, gediksultan@gmail.com, ORCID: 0000-0001-5776-9791

havacılık sektöründe ilk beş ülke içinde yer almasına karşın aynı olumlu pozisyonunu ekonomik anlamda sağlayamadığı ortaya konmaktadır.

Anahtar Kelimeler: İslam İş Birliği Teşkilatı, Sivil Havacılık Sektörü.

Economic and Sectoral Outlook of Civil Aviation Sector in Islamic Cooperation Organization Member Countries

Abstract: Aviation is considered one of the most global industries because it can connect people, cultures and businesses across various continents. Growth in the aviation sector also contributes to key economic indicators such as employment, productivity and development. The main purpose of this study is to emphasize the place and economic importance of the OIC member countries in the global civil aviation sector. For this purpose, sectoral and macroeconomic selected key indicators of OIC member countries have been analyzed and compared with global figures. Furthermore, in order to determine the position of Turkish civil aviation sector within the OIC group, the current sectoral and economic comparisons of our country have been made in the light of the basic data discussed in this group. According to the main results of the study, when the OIC member countries are evaluated together, it is seen that 12% of the passengers carried in global civil aviation, 18% of the cargo carried and 11% of the total number of aircraft take-offs. Suggestions have been made for Islamic countries to gain a greater share from the sector. When the existing tourism potentials are taken into consideration with its large populations and large geographies, it is seen that this share is not sufficient. When the rankings made for sectoral indicators are compared with the main economic indicators, Qatar is the only country in the top five in terms of both sectoral and basic macroeconomic indicators. Sectoral figures of other countries are not reflected in their economic development. Turkey's position is the same positive despite being in the top five countries in the civil aviation sector in the OIC is demonstrated not provide economically.

Key Words: Organization of Islamic Cooperation, Civil Aviation Sector.

Giriş

Ulaşım ağlarının sayısının dünyada her geçen gün artmasına paralel olarak hava taşımacılığı ve havacılık sektörü sürekli büyüme arz etmektedir. Havacılık, küresel ticaret hacminin genişlemesi için gerekli olan hızlı ulaşım ağını dünya çapında sağlayarak ticareti kolaylaştırmaktadır.

Günümüzde havacılık sektörü ülke ekonomileri için itici bir güç konumunda bulunmaktadır. Uluslararası pazarlara erişimi artırarak ve üretimin küreselleşmesini sağlayarak ülkelerin küresel ekonomiye katkıda bulunmalarına yardımcı olmaktadır. Havacılık, sürdürülebilir kalkınmada da kritik bir rol oynamaktadır. Ayrıca ekonomik büyümeye katkı sağlayan istihdam yaratması ve uluslararası ticaret ve turizmi kolaylaştırması açısından günümüzde büyük bir öneme sahip ve gelişime açık bir sektördür.

Küreselleşme eğilimlerinin artmasıyla birlikte uluslararası ve bölgesel bağlamdaki işbirliklerinde önemli artışlar yaşanmaktadır. Küresel ekonomide meydana gelen gelişmeler, Asya Pasifik Ekonomik İşbirliği (APEC), Avrupa Birliği (AB) ve Kuzey Amerika Serbest Ticaret Bölgesi (NAFTA) gibi birbirine daha benzer ülke ekonomilerinden meydana gelen kuruluşların yanı sıra İslam İşbirliği Teşkilatı (İİT) gibi coğrafi olarak dağınık ve sosyoekonomik açıdan da farklı yapılarda olan ülke ekonomilerinde de ilişkilerin geliştirilmesi için önemli adımlar atılmıştır (Akgül, 2013, s. 1). İİT 1969 yılında kurulduğunda temel amacı, uluslararası barışın ve temel uyumun sağlanması (Oh, Jung, & Yoon, 2016) olmasına karşın zamanla İslam ülkeleri arasında kapsamlı bir ekonomik-ticari işbirliği örgütlenmesi halini alarak İslam ülkeleri arasında ekonomi, kültür, bilim ve siyaset gibi alanlarda dayanışma ve işbirliğini hedefleyen bir kuruluş halini almıştır (Akgül, 2013, s. 5). Birliğin 57 ülkesi bulunmaktadır (SESRIC). Türkiye, kuruluşundan günümüze İİT üyesi konumundadır (Keskin, 2016, s. 1).

1978 yılında ABD’de kabul edilen serbestleşme yasası

(Airline Deregulation Act) ile başlayan deregülasyon eğilimlerinin daha sonra diğer ülkelerde de etkisini göstermeye başlamasıyla birlikte hava trafiğinde her 15 yılda iki kat büyüme trendi yaşanmıştır. Havacılık sektörü genel olarak havalimanı, uçak ve yolcu sayısı gibi birçok unsorda önemli ilerlemeler kaydetmiştir. Sektördeki gelişim ve ilerlemeler, ekonomik göstergeler üzerinde de olumlu yönde katkılar sunmaktadır. Deregülasyonların ekonomiye olan etkileri; [Serbestleşme → Yeni Hava yolu İşletmeleri ↑ → Fiyatlar ↓ → Hava Trafiği ↑ → Ekonomik Büyüme ↑ → İstihdam ↑] bağlantısı ile ifade edilmektedir (Teyyare, 2018, s. 10). Bu bağlantı ile ilişkili olarak çalışma kapsamında ele alınan ülkeler bazında; hava trafik rakamları, ekonomik büyüme, enflasyon göstergeleri temel alınmaktadır.

Sivil havacılık, sportif veya ticari bir faaliyet olarak askeri olmayan amaçlarla yürütülen havacılık faaliyetleri olarak adlandırılmaktadır. İslam İşbirliği Teşkilatı'na üye ülkelerde sivil havacılığın 2009-2018 arası dönemdeki durumunun ortaya konması ve küresel sivil havacılığa kıyasla İİT üyesi ülkelerin mevcut konumunu ortaya koymak bu çalışmanın temel amacıdır. Bu kapsamda öncelikle küresel boyuttaki güncel veriler ışığında sektörün ekonomiye olan katkıları vurgulanmıştır. İİT üyesi ülkelerin bir grup olarak temel makro iktisadi göstergeleri ile son 10 yıllık dönemdeki durumları tespit edilmiş ve ardından sektörel göstergeler ile hem Türkiye'nin İİT grubu içerisindeki payı hem de İİT ülkelerinin küresel sektördeki payı ortaya konmuştur.

Küresel boyuttaki rakamlar dikkate alındığında havacılık sektöründeki sürekli büyüme eğilimi, dikkate değer bir pazar payı olduğunu göstermektedir. Sektöre yönelik çeşitli faaliyet alanlarına yönelik fırsatların değerlendirilebilmesi bu açıdan önem taşımaktadır. Bu kapsamda sivil havacılık sektörüne yönelik olarak ortaya konan temel sonuçlar ışığında, çalışmanın sonuç ve tartışmalar kısmında İİT üyesi ülkelerde havacılık sektörünün potansiyelini arttırmak için temel önerilerde bulunmaktadır.

Ekonomik Görünüm

Küresel Ekonomik Görünüm

Ekonomik İşbirliği ve Kalkınma Örgütü (OECD) tarafından Mayıs 2019'da yayımlanan Ekonomik Görünüm Raporunda küresel GSYİH beklentisi %3.2 olarak belirtilmesine karşın daha sonra önce Uluslararası Para Fonu (IMF) ardından da OECD büyüme tahminlerini düşürmüştür. 2020 yılında %3 oranında küresel büyüme beklenmektedir. Ekonomik büyüme rakamları 2008 krizinden günümüze kadar olan 10 yıllık dönemde en düşük seviyede bulunmaktadır (BBC, 2019). Aşağıdaki tabloda temel makroekonomik göstergeler yer almaktadır.

Tablo 1. Küresel Temel Makroekonomik Göstergeleri (2010/2018)

	2010	2018
GSYİH (milyon ABD doları)	66.010.167	75.648.868
GSYİH Yıllık Büyüme (%)	4.3	2.4
İşsizlik Oranı (%)	5.8	5.5

Kaynak: (United Nations Data)

Ekonomik büyümeye ilişkin negatif tablonun temel nedenleri olarak ticari anlaşmazlıklar, politika değişiklikleri, dünyanın en büyük iki ekonomisi olan Çin ve ABD arasındaki, şimdi Avrupa Birliği'ni de içine çekmeye başlayan ticaret savaşı gibi temel olumsuzluklar gösterilmektedir.

Ekonomik büyüme ve hava yolu taşımacılığı arasındaki bağıntı çeşitli çalışmalara konu olmuştur ve genel kabul görmüş rakamlar; küresel ekonomik büyümede her %1'lik bir artışın küresel hava trafiğinde %2,5-3 oranında bir artışa neden olduğu şeklindedir (Wensveen, 2007, s. 16). Bu açıdan değerlendirildiğinde ifade edilen küresel büyüme tahminlerindeki negatifliklerin önümüzdeki yıllarda hava trafiğini de aşağı yönlü etkileyeceği açıktır.

İİT Üyesi Ülkelerin Ekonomik Görünümü

Çeşitli alanlarda potansiyel bir zenginliğe sahip bulu-

nan İİT üyesi ülkeler aynı zamanda geniş bir stratejik ticaret bölgesini içinde barındırmaktadır. Üye ülkelerin yarısından fazlasında petrol ve tarım üretimi ekonomiye en fazla katkı sağlayan faaliyetlerdir (Akgül, 2013, s. 2). İslam ülkeleri sahip oldukları potansiyellere karşılık dünya hasılasından istedikleri payı alamamışlardır. ABD ekonomisi yılında 18,5 trilyon USD'lik bir ekonomi olarak dünya hasılasının yaklaşık olarak %25'ini sağlarken İİT üyesi 57 ülkenin tamamının ekonomik büyüklüğü 6,5 trilyon USD ile dünya hasılasının sadece %8,8'ine karşılık gelmektedir (Arslan, 2014, s. 182). İİT, dünya toplam üretiminin %15'ini, toplam milli gelirinin %8,6'sını oluşturmaktadır (Öztürk, 2018, s. 42). Tablo 2'de Birliğe üye ülkelerin temel makro iktisadi göstergeleri yer almaktadır.

Tablo 2. İİT Ülkeleri Temel Makroekonomik Göstergeleri (2009-2018)

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
GSYİH										
Yıllık	2.9	5.2	2.8	6.7	4.5	3.5	2.6	3.2	3.6	3.4
Büyüme (%)	5	1	4	2	1	8	1	6	5	2
Enflasyon (Birlik Ortalaması) (%)	3.6	4.3	6.5	6.2	4.5	3.7	3	2.9	3.5	2.3
İşsizlik Oranı (Birlik Ortalaması) (%)	7.4	7.3	7.4	7.4	7.3	7.3	7.4	7.4	7.3	7.4
	0	7	3	4	6	6	2	4	5	3

Kaynak: (SESRIC) ve (World Bank) verilerinden derlenmiştir.

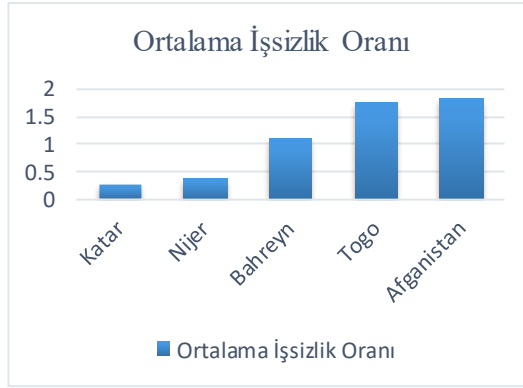
Birlik üyesi 57 ülkenin GSYİH rakamları 2009-2018 arası dönemde ortalama olarak değerlendirildiğinde ilk beş sırada sırasıyla Türkmenistan, Özbekistan, Tacikistan, Katar ve Afganistan'ın yer aldığı görülmektedir. Türkmenistan'ın ele alınan 10 yıllık dönem ortalaması %8.7 olurken, ilk üçte olan Özbekistan ve Tacikistan'ın %7.1 ve %6.7 olarak gerçekleşmiştir. Afganistan'ın 2018 yılı GSYİH büyümesi %1 olarak gerçekleşmesine karşın 2009'da %21, 2010'da %14 ve 2012'deki %13 oranındaki yüksek büyüme rakamları ortalama olarak ilk beş ülke içinde yer almasına neden olmuştur. Katar'ın ise son yıllardaki GSYİH büyüme oranları %1-4 arasında olmasına karşın ele alınan dönemin ilk üç yılında sırasıyla %12-20-13 olarak yüksek büyüme rakamlarına sahip olduğu görülmektedir. Birlik üyesi ülkeler bir grup olarak değerlendirildiğinde küresel büyüme ortalamasından daha yüksek bir ortalamayı yakaladıkları görülmektedir. Bu ortalamanın yüksek olmasında 2008 küresel finans krizinden çıkış sonrası dönemde bazı ülkelerin büyüme oranlarında, örneğin Afganistan'ın %21'lere Türkmenistan'da %15'lere ulaşan büyüme yüzdeleri gibi, önemli sıçramalar görülmesinden kaynaklanmaktadır. Türkiye %5.2 GSYİH ortalama büyümesi ile birlik içerisinde 16. Sırada yer almaktadır.

Enflasyon rakamları içerisinde veri bulunamamasından dolayı Mozambik, Somali, Türkmenistan ve Özbekistan dahil edilememiştir. Bunun dışında kalan birlik üyesi ülkeler değerlendirildiğinde en düşük enflasyon ortalamasına sahip ülke Brunei'dir. %0.6 ortalama enflasyon oranı ile Senegal, %0.7 enflasyon ortalaması ile Katar ilk üçte yer alan diğer ülkelerdir. Birlik içerisinde olumlu bir makroekonomik gösterge ortalama enflasyon oranlarıdır. Gine (%11), Mısır (%11), Nijerya (%12), İran (%16) ve Sudan (%17) dışında kalan ülkelerde on yıllık ortalama enflasyon rakamları tek hanelidir. Enflasyon ekonomik büyümeyi etkilediği için önem taşımaktadır. Fiyatlar sabit olduğunda, faiz oranları düşük olma eğilimindedir ve bu da yatırım ve iş hacminin genişlemesini teşvik eder. Fiyatlar hızla

yükseldiğinde, faiz oranları da yükselir ve sonuçta yüksek faiz oranları, hava trafiğini azaltabilecek ekonomik faaliyeti engellemektedir. Yüksek faiz oranları borçlanma maliyetini yükselttiğinden, ayrıca uçağın finansmanını kısıtlayabilmektedir. Ek olarak, enflasyon işgücü ve yakıt maliyetlerinin artmasına neden olabilir. Bu olduğunda ise havayolları bu yüksek maliyetleri absorbe etmek ya da ücretlerini yükseltmek için bir seçim ile karşı karşıya kalmaktadır.

Ele alınan dönemde işsizlik ortalamaları değerlendirildiğinde birlik içerisinde en düşük işsizlik oranı ortalaması sahip ilk beş ülke sırasıyla; Katar, Nijer, Bahreyn, Togo ve Afganistan'dır. Aşağıdaki grafikte belirtilen ülkelere ait işsizlik oranları yer almaktadır.

Grafik 1: İşsizlik Oranı Bakımından En Düşük 5 İİT Ülkesi (2009-2018)



Kay-

nak:

(SESRIC) ve (World Bank) verilerinden derlenmiştir.

Ülkeler arasındaki heterojen yapı diğer göstergelerde olduğu gibi işsizlik oranlarında da görülmektedir. Tunus, Libya, Gabon gibi çok yüksek işsizlik oranlarının yanı sıra, Katar, Nijer, Bahreyn gibi işsizlik sorununun bulunmadığı ekonomiler de görülmektedir. Genel olarak birlik üyesi ülkelerde işsizlik, bir makroekonomik sorun olarak kendini göstermektedir (Hüseyin Ağır, 2017, s. 130).

İİT ülkeleri içerisinde dünya nüfusuna göre oldukça kalabalık sayılan ülkeler ile nüfus yoğunluğu az olan ülkeler iç içe bulunmaktadır. Nüfusun genç bir yapıda olması ekonomik büyümelerinin emek yoğun olduğunu göstermektedir (Öztürk, 2018, s. 42). Birliğe üye ülkeler küresel üretimin %15'ini karşılarken milli gelirin %8.6'lık kısmını üretmektedir. İslam ülkelerindeki büyüme oranları geniş bir potansiyele ve kaynaklara sahip olmalarına rağmen diğer gelişmekte olan ülkelerin gerisinde kalmaktadır (Raimi & Mobolaji, 2008, s. 138)

Dünya nüfusunun önemli bir kısmını barındırmasına karşın İİT üyesi ülkelerin ortaya koydukları ekonomik performansları, dünya üretiminin yaklaşık onda birini sağlayabildikleri için sahip oldukları performansı yansıtmadıklarını göstermektedir.

Sivil Havacılığın Sektörel Görünümü

Küresel Sivil Havacılık Sektörü

Hava taşımacılığı küresel ekonomiler için bütün sektörlerde ve ülke ekonomilerinde itici güç durumunda bulunmaktadır. Havacılık sektörü doğrudan, dolaylı, uyarılmış ve katalitik etkiler olmak üzere farklı boyutlarda ekonomileri etkilemektedir. Ekonomiye olan katalitik etkileri sektörel bazda özellikle turizm sektöründen kaynaklanmaktadır. Ülke ekonomilerinin gelişmişlik göstergelerinden biri olarak sayılmasından dolayı da havacılık sektörünün gelişiminin sürdürülebilir bir şekilde sağlanması son derece önem taşımaktadır.

Tarihsel süreç incelendiğinde, hava taşımacılığının her on beş yılda bir ikiye katlandığı ve diğer birçok sektörden daha hızlı büyüdü görülmektedir. ICAO verilerine göre, 2018 yılında, dünya çapında havayolları yılda 8.3 milyar yolcu gelir kilometresi (RPK) ile yılda 4.3 milyar yolcu taşımıştır. Elli sekiz milyon ton yük, 231 milyar ton yük noktasına (FTK) ulaşarak hava yoluyla taşımıştır (ICAO, 2019, s. 6). Hava taşımacılığı büyük bir küresel işveren olmasının yanı sıra altyapıya büyük ölçüde yatırım yapmaktadır ve küresel ekonomik refah için önemli

katkılar sağlayan bir sektör konumundadır (ATAG, 2018, s. 7). Tablo 3’de küresel boyutta havacılık sektörünün temel göstergeleri ve ekonomik etkileri yer almaktadır.

Tablo 3. Küresel Sivil Havacılık Sektörünün Temel Göstergeleri ve Ekonomiye Etkileri (2018)

Yolcu Sayısı (milyar)	4,3
Yük Miktarı (milyon-ton-km)	58
Planlı Ticari Uçuş Sayısı (milyon)	38
Dünyadaki Rota Sayısı	48500
İstihdama Katkı (milyon-kişi)	65,5
GSYİH Katkısı (%)	3,6
Ekonomik Etki (Trilyon-ABD Doları)	2,7

Kaynak: ICAO, *Aviation Benefits Report*, 2019.

Havacılığın küresel düzeyde 2018 yılında 65.5 kişiyi istihdam etmiştir. Bu istihdamın havacılık sektöründe olan kısmı 10.2 milyon kişi olarak gerçekleşirken, 10,8 milyonluk kısmı dolaylı şekilde sağlanmıştır. Havayolları, hava navigasyon servisi sağlayıcıları ve havaalanları yaklaşık 3.5 milyon kişiyi istihdam etmektedir. Ayrıca havacılığın diğer istihdama katkı boyutları olan uyarılmış istihdam ve turizm sektöründe yarattığı katalitik etki açısından değerlendirildiğinde de sırasıyla 7.8 ve 36.7 milyon kişilik istihdam yaratmıştır.

Küresel havacılık sektörü 2018 yılında GSYİH’ya 2,7 milyar ABD doları katkı sağlamıştır. Sektörün ekonomiye faydaları yukarıda da belirtildiği gibi doğrudan, dolaylı, uyarılmış ve katalitik etkiler olmak üzere dört farklı şekilde gerçekleşmektedir. 2018 yılı verilerine göre sektörün küresel ekonomiye doğrudan olan katkısı 704.4 milyar ABD doları, dolaylı katkısı ise 637.8 milyar ABD doları olarak gerçekleşmiştir. Havacılık, turizmi kolaylaştırarak ekonomik büyümenin artmasına ve yoksulluğun azalmasına yardımcı olmaktadır. 2018 yılı verilerine göre sektörün turizm üzerindeki bu katalitik etkisi 896.9 milyar dolar olarak gerçekleşmiştir. Hava taşımacılığının tu-

rizm sektörünün bel kemiğidir ve dünya genelinde turist sayısının %60'ından fazlasının hava yolu ile taşınmasından dolayı büyük bir öneme sahip bulunmaktadır (STM, 2017, s. 4).

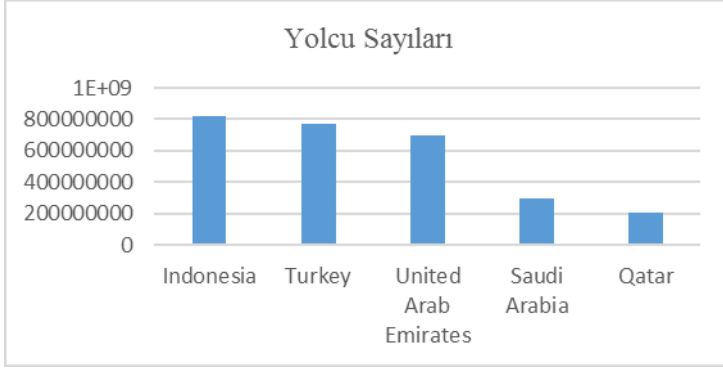
Havacılık sürdürülebilir kalkınmada kritik bir rol oynamaktadır. Birleşmiş Milletler (BM), 2015'te 2030 Sürdürülebilir Kalkınma Gündemini kabul etmiştir. Bu Gündem insanlar, gezegen ve refah için bir eylem planı ve evrensel barışı daha büyük bir özgürlükle güçlendirmeyi hedeflemektedir (ATAG, 2018, s. 12). Önümüzdeki yirmi yılda hem havayolu yolcu hem de havayolu taşımacılığı trafiğinde iki kattan fazla olması beklenmektedir. 2036'da havacılık endüstrisinin, 98 milyon kişiye istihdam yaratması ve GSYİH'nın da 2016 yılı baz alındığında %110'luk bir artışla 5.7 trilyon ABD doları üretmesi beklenmektedir (ICAO, AVIATION-BENEFITS REPORT, 2019, s. 9). Bu büyüme rakamları, tüm Devletlerin BM'nin 2030 Sürdürülebilir Kalkınma Gündemi'ne ulaşmalarına destek olacak büyük ekonomik potansiyele sahip bulunmaktadır.

İİT Ülkeleri Sivil Havacılık Sektörünün Görünümü

Birlik üyesi ülkelere ülkemizden yapılan seferler incelendiğinde 57 ülkenin birkaç tanesi dışında havayolu işletmelerinin bu ülkelere uçuş rotaları olduğu görülmektedir. Son on yıllık dönem içerisinde de Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü (SHGM) Nijerya, Özbekistan, Pakistan, ve Azerbaycan gibi ülkelerle olan hava ulaştırma anlaşmalarını revize ederek yeni uçuş noktaları eklemiş ayrıca uçuş sayılarında artışlara gidilmiştir (SHGM). 2014 yılında ise İslam İşbirliği Teşkilatı Ekonomik ve Ticari İşbirliği Daimi Komitesi (İSEDAK) 2014 İslam İşbirliği Teşkilatı Üyesi Ülkelerdeki Turizmin Desteklenmesi için Havayolu Bağlantılarının Geliştirilmesi" konusunda yapılan toplantı ile Havayolu bağlantılarının geliştirilmesine yönelik yeni adımlar atılmıştır (SHGM, 2014). İİT üyesi ülkeler ile yapılan ticaret arttıkça, ekonomik işbirlikleri güçlendikçe doğaldır ki yeni rotalar ve uçuş noktaları eklenerek sivil havacılığın gelişimi de ekonomiye paralel olacaktır. Bu bağlamda ülke ekonomilerinin ortaya konmasından sonra bu kısımda birlik

ülkelerinin sivil havacılık sektöründeki temel göstergeleri ile 2009-2018 arası dönemde sektörel gelişimi incelenmektedir. Aşağıdaki tabloda on yıllık döneme ilişkin hesaplanan ortalamalar ile temel sektörel göstergeler yer almaktadır.

Grafik 2. İİT Ülkelerinde Havayolu Yolcu Sayıları (İlk 5 Ülke) (2009-2018)



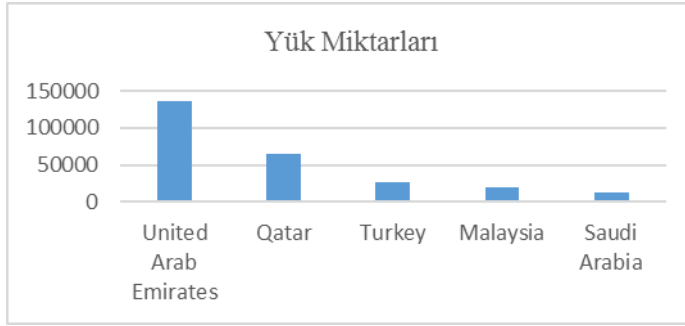
Kaynak: (SESRIC) ve (World Bank) verilerinden derlenmiştir.

Havayolu sektöründeki temel göstergelerden biri olan taşınan yolcu sayıları açısından sivil havacılık değerlendirildiğinde birlik üyesi ülkelerde Endonezya'nın on yıllık dönemde en fazla yolcuyu taşıdığı görülmektedir. Ekonomik göstergeler açısından da Endonezya GSYİH, enflasyon ve işsizlik verilerinde on yıllık ortalamada yaklaşık olarak %5 oranlarında birlik ülkelerinin birçoğuna göre iyi bir konumda bulunmaktadır. Son sıralarda ise Nijer, Çad, Arnavutluk gibi ülkeler yer almaktadır.

Grafik 3' de görüldüğü gibi birlik içerisinde havayolu yük taşıma faaliyeti Birleşik Arap Emirlikleri (BAE) tarafından gerçekleştirilmektedir. Yolcu sayısı bakımında da ilk beşte olan Katar yük taşımada da ilk sıralarda yer almaktadır. BAE, yolcu trafiğinde 3. sırada, yük trafiğinde ilk sırada ve uçak kalkış sayılarında 4. sırada yer almaktadır. Katar ise yukarıdaki iki grafikten de görüldüğü gibi yolcu ve yük trafiğinde ilk beşte yer almaktadır. Emirates, BAE'nin Qatar Airways ise Katar'ın bayrak taşıyıcı havayolu olarak faaliyet göstermektedir. Bu ülkelerin ekonomik zenginliği ve gelir durumu havacılık hiz-

metini en üst segmentte sunmada katkı sağlamıştır. Uçak filoları ve yolcu hizmetleri konusundaki gelişmeler bu havayolu şirketlerinin küresel pazarlarda büyük ölçekli faaliyet göstermelerini sağlamıştır. Yolcu ve yük trafiğinde ilk beşte yer alan Katar aynı zamanda birlik ülkeleri içerisinde %1 ortalama ile en düşük işsizlik oranına sahip bulunmaktadır. GSYİH yıllık büyüme oranları bazında ilk beşte ve %1 ortalama enflasyon rakamlarıyla en üst sıralarda yer almaktadır.

Grafik 3. İİT Ülkelerinde Havayolu Yük Miktarları (İlk 5 Ülke) (2009-2018)

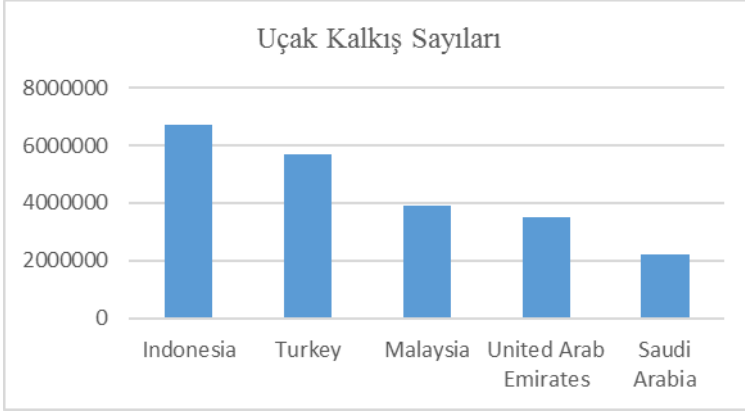


Kaynak: (SESRIC) ve (World Bank) verilerinden derlenmiştir.

Havacılıkta güçlü havayolu şirketlerine sahip olan ülkeler yük ve yolcu taşımacılığında da önemli bir konuma erişebilmektedir. Bu açıdan THY, Emirates, Qatar Airways gibi havayolu şirketleri kargo taşımacılığında ülkelerinin ilk beş sırada yer almasını sağlamaktadır.

Dünya genelinde kayıtlı ticari uçak kalkış sayıları açısından üçüncü sırada yer alan Malezya son yıllarda bilimsel gelişmeler ile öne çıkan ülkelerdendir. Havacılık ve uzay alanında yapılan çalışmalar küresel bağlamda ses getirmektedir. Havacılık sektöründe yazılım ve donanım üretimi yapmaya başlayan ülke özellikle insansız hava aracı (İHA) konusunda ihracatçı konumuna yükselmiştir. Malezya'nın nüfusunda son yıllardaki artışta havacılık sektörü açısından olumlu bir etki olmuştur. Bu gelişmeler ile Malezya'nın havacılık sektörü listesinin üst sıralarında yer almaktadır.

Grafik 4. İİT Ülkelerinde Uçak Kalkış Sayıları (İlk 5 Ülke) (2009-2018)



Kaynak: (SESRIC) ve (World Bank) verilerinden derlenmiştir.

Hem yük hem de uçak kalkış sayılarında ilk on ülke içerisinde yer alan Mısır, havacılık sektöründe yolcu taşımacılığı alanında önemli gelişme kaydeden ülkelerdendir. Özellikle de ülkeyi ziyaret eden turist sayısının yüksek olması ve bu turistlerin, ağırlıklı olarak Asya ve Avrupa kıtalarından hava taşımacılığı kullanarak gelmesi sektörel gelişme için önemli bir pazar oluşturmuştur.

Türkiye üç temel sektörel göstere açısından da ilk üçte yer almaktadır. Bu durum ekonomik açıdan gelişmekte olan ülkemizin havacılık sektöründe de istikrarlı bir büyüme gerçekleştirdiğini göstermektedir. 2003 yılından itibaren havacılık sektöründeki yatırımların ülkemizde hız kazanması, sektörel büyümenin olmasında önemli rol oynamıştır. Yaklaşık her yıl %10 büyüme sağlayan havacılık sektörü GSYİH'ya olumlu yönde etki etmiştir. Türkiye'nin havayolu şirketlerinin uzun vadeli hava aracı yatırımları ile, ülkede yap-işlet- devret modeli ile yapılan havalimanları havacılık sektörünün büyümesini sağlayan diğer bir etmendir. Aynı zamanda ülkemizi jeopolitik konumu kıtalar arası geçiş yolunda olması, transit hava trafiğinin yoğun olmasına sebep olmaktadır. Buda havacılık sektörünün büyümesine sebep olmuştur.

İİT Üyesi Ülkelerin Sivil Havacılık Sektörü ve Temel Ekonomik Göstergelerinin Değerlendirilmesi

Gelişmekte Olan Ülkeler İçinde Birliğin Ekonomik ve Sektörel Durumu

Birlik üyesi ülkelerin kendi içindeki durumunu ve Türkiye'nin birlikteki yeri ve önemini ortaya koymadan önce küresel düzende ve birliğin yarından fazlasını oluşturduğu grup olan gelişmekte olan ülkeler grubu bağlamında hem ekonomik hem de sektörel açıdan güncel verilere değinmek önem taşımaktadır.

Birleşmiş Milletler'in 2019 sıralamasına göre İİT üyesi ülkelerden Arnavutluk, Azerbaycan, Kazakistan, Kırgızistan, Tacikistan, Türkmenistan ve Özbekistan geçiş ekonomileri içerisinde yer alırken geri kalan 19 ülke, en az gelişmiş ülkeler grubunda yer almaktadır (ILO). Geri kalan ülkelerin büyük çoğunluğu ise gelişmekte olan ülkeler grubunda bulunmaktadır (UN, 2019, s. 180).

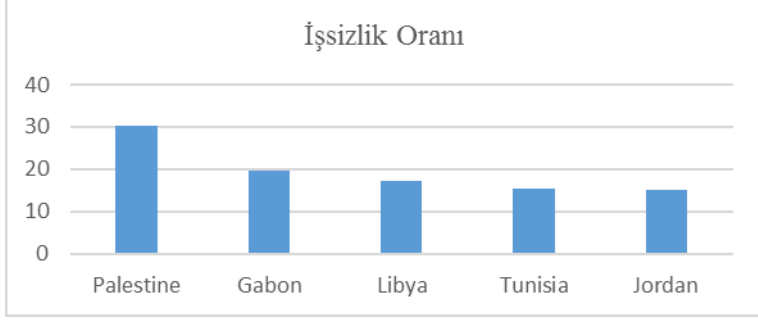
Aşağıdaki tabloda birlik üyesi gelişmekte olan ülkelerin tüm gelişmiş ülkeler ile temel makro büyüklüklerinin bir kıyaslamasına yer verilmektedir.

Tablo 4. İİT Ülkelerinin Makroekonomik Göstergelerinin Gelişmekte Olan Ülkeler ile Karşılaştırılması (2018)

	Gelişmekte Olan Ülkeler	İİT
GSYİH	4.4	3
İşsizlik Oranı	---	14.8
Enflasyon	5.2	2

Yukarıdaki tabloda yer alan rakamlar incelendiğinde heterojen bir yapıya sahip olan birlik içerisinde temel ekonomik problemin yaygın olarak işsizlik olduğu görülmektedir. Aşağıdaki grafikte birlik üyesi gelişmekte olan ülkelerde en yüksek işsizlik rakamına sahip olan ilk beş ülke yer almaktadır.

Grafik 5. İİT Üyesi Gelişmekte Olan Ülkelerde En Yüksek İşsizlik Oranları (2018)



Kaynak: (SESRIC) ve (World Bank) verilerinden derlenmiştir.

İslam İşbirliği Teşkilatı (İİT) Üyesi olan ülkeler gelişen havacılık sektöründe küresel ölçekte yaşanan gelişmelerden etkilenerek sektörel yatırımlarına hız vermiştir. Bu ülkelerde ihracat ve ithalat faaliyetlerinin artması, turizm potansiyelinin yükselmesi, ülkeler arası etkileşimin gelişmesi havacılık sektörüne katalizör etkisi yaratmıştır.

Havacılık, küresel ticaret ve turizm için gerekli olan dünya çapında tek hızlı ulaşım ağını sağlar. Özellikle gelişmekte olan ülkelerde ekonomik büyümeyi kolaylaştırmada da hayati bir rol oynar. Hava taşımacılığı "tam zamanında" küresel üretimde ve gelişmekte olan ekonomilerdeki tarımsal topluluklardan sanayileşmiş dünya pazarlarına taze ürünleri hızlı bir şekilde ulaştırmada önemli bir rol oynamaktadır (ATAG, 2018, s. 15). Gelişmekte olan ülkelerde, hava taşımacılığı sektörü tarafından doğrudan yaratılan her 1 dolarlık brüt değer için 5,20 ABD doları tutarında ekonomik aktivite desteklenmiştir (ATAG, 2018, s. 55). Aşağıdaki tabloda gelişmekte olan ülkelere yönelik 2018 yılı havacılık sektörü temel göstergeleri yer almaktadır.

Tablo 5. İİT Ülkelerinin Sektörel Rakamlarının Gelişmekte Olan Ülkeler ile Karşılaştırılması (2018)

	Gelişmekte Olan Ülkeler	İİT Toplamı
<i>Yolcu Sayısı</i>	5.7 (milyar)	522 (milyon)
<i>Yük Miktarı (milyar-ton-km)</i>	---	41341
<i>Planlı Ticari Uçuş Sayısı (milyon)</i>	---	4444114

Hava taşımacılığı, gelişmekte olan ülkelerde ekonomik aktivitede 46 milyon kişiyi ve 626 milyar doları desteklemektedir. 2016'da gelişmekte olan ülkelerde tüm istihdamın %1,8'i ve tüm GSYİH'nın % 2,2'si bu sektöre karşılanmıştır. Yukarıdaki tablo incelendiğinde birlik üyesi ülkelerin gelişmekte olan ülkelerdeki havayolu yolcu trafiğinin yaklaşık %11'ini karşıladığı görülmektedir.

Küresel Düzende Birliğin Ekonomik ve Sektörel Durumu

İİT üyesi ülkelerin ekonomik ve havacılık sektöründeki temel durumları ortaya konduktan sonra çalışmanın bu kısmında dünya genelindeki konumlarını da belirleyebilmek adına küresel rakamlarla kısa bir karşılaştırmaya yer verilmiştir. Aşağıdaki tabloda 2018 yılına ilişkin üç temel makroekonomik göstere yer almaktadır.

Tablo 6. İİT Ülkelerinin Ekonomik Rakamlarının Küresel Rakamlar ile Karşılaştırılması (2018)

	Küresel Ekonomi	İİT
<i>GSYİH Yıllık Büyüme (%)</i>	2.4	3.42
<i>İşsizlik Oranı (%)</i>	5.5	7.43
<i>Enflasyon Oranı (%)</i>	---	2.3

Kaynak: (United Nations Data)

Birlik üyesi ülkelerin GSYİH büyüme ortalaması on yıl-

lık dönemde %3.8 olarak gerçekleşmiştir. Yukarıdaki tablodan da görüldüğü gibi 2018 yılı birlik üyesi ülkelerin ortalama büyümesi %3.4 olmuştur. Birlik üyesi ülkeler için daha önce de vurgulandığı gibi enflasyon sorunu üye ülkelerin çoğunda bulunmamaktadır. Küresel işsizlik oranı ise son 40 yılın en düşük seviyesini göstermektedir.

Tablo 7. İİT Ülkelerinin Sektörel Rakamlarının Küresel Rakamlar ile Karşılaştırılması (2018)

	Küresel	İİT
<i>Yolcu Sayısı</i>	4.300.000.000	522.510.713
<i>Yük Miktarı (milyon-ton-km)</i>	231000	41341
<i>Planlı Ticari Uçuş Sayısı</i>	38000000	4.444.114

Kaynak: (World Bank), (ICAO, AVIATION-BENEFITS REPORT), (SESRIC) verilerinden derlenmiştir.

Tablo 7’de görüldüğü gibi İİT teşkilatına üye ülkelerin 2018 yılı temel sektörel rakamları ele alındığında küresel havacılıktaki konumlarının iyi bir düzede olduğu görülmektedir. Küresel sivil havacılıkta taşınan yolcu sayısının yaklaşık %12’lik bir kısmı İslam ülkelerince yapılan faaliyetle sonucu gerçekleştirilmiştir. Havayolu ile taşınan toplam yük miktarları kıyaslandığında İslam ülkelerinin küresel havayolu taşımacılığının %18’lik bir kısmını üstlendikleri görülmektedir. Son olarak ise kayıtlı ticari havayolu taşıyıcılarının kalkış sayıları değerlendirildiğinde, küresel sivil havacılıkta uçak kalkışlarının %12’lik bir kısmının İslam ülkeleri tarafından yapıldığı ortaya konmaktadır. Ekonomik faaliyetler açısından değerlendirildiğinde Birlik, Ortadoğu’da petrol ve doğalgaz havuzunun üzerinde bulunan ülkelerden oluşmaktadır (Kadıoğlu, 2017). Birleşmiş Milletlerden (BM) sonra ikinci büyük teşkilat konumunda olan Birlik içerisinde 1,7 milyar olan nüfus ve turizm, ekonomi ve insan kaynakları potansiyeli (Yüzbaşıoğlu, 2019) olan ülke sayısının fazla olması gibi unsurlar birlikte değerlendirildiğinde hem ekonomi hem de sivil havacılık sektöründen yeterli payı alamadıkları sonucuna ulaşılmaktadır.

Sonuç

Havacılık hem küreselleşen ekonomilere entegre olmuş hem de gelişmekte olan toplumlar için çok önemli bir rol oynamaktadır. Havayolu ile bağlantı, tüm ülkelerin bölgelerinin ve şehirlerin rekabetçi konumu için kilit bir unsurdur. Üstün bağlantı performansı ile yolcular, işletmeler ve nakliyatçılar için seyahat sürelerini ve maliyetlerini önemli ölçüde düşürmektedir. Ayrıca, havaalanları ve sivil hava sahası kullanıcıları, ekonomilerdeki birçok sektöre destek sağlamaktadır (Burghouwt, 2016, s. 5).

Havayolu taşımacılığı ulaştırma sektöründeki en önemli bileşenlerden biri olup dünya genelinde ulaştırma alanında havacılığın payı günden güne artmaktadır (Teyyare, 2018, s. 108). Dünya ticaretinin üçte birinden fazlası havayoluyla taşınmaktadır. 2017 yılında dünya GSYİH'nın yaklaşık %7,5'i havayoluyla taşınan mallardan oluşmaktadır (IATA, 2018, s. 12). Havayolu taşımacılık sektörü ekonominin birçok unsuru ile yakından ilişkili bulunmaktadır. Bu nedenle politika yapıcılar arasında ekonomiye bağlantının potansiyel faydaları hakkında artan bir anlayış bulunmaktadır.

Çalışmada temel olarak ortaya konan sonuçlara göre Türkiye, İİT içerisinde sivil havacılık sektöründe ilk beş ülke içinde yer almaktadır. Aynı olumlu pozisyonunu ekonomik anlamda sağlayamadığı görülmektedir. Küresel sivil havacılık sektörü içerisinde İİT ülkelerinin havacılık sektöründen aldıkları pay %11-12 oranındadır. Kalabalık nüfusları ve geniş coğrafyaları ile mevcut turizm potansiyelleri dikkate alındığında bu payın yeterli bir düzeyde olmadığı görülmektedir.

Çalışma kapsamında ele alınan ülkelerin ekonomik ve sektörel anlamda bir değerlendirilmesi birlikte ele alındığında ise GSYİH yıllık büyüme oranlarında ilk beş sırada Türkmenistan, Özbekistan, Tacikistan, Katar ve Afganistan'ın yer aldığı görülmektedir. En düşük enflasyon ortalamasına sahip ülkeler Brunei, Senegal ve Katar iken, işsizlik oranlarında en düşük

rakamlar Katar, Nijer, Bahreyn gibi ülkelerde bulunmaktadır. Bu açıdan Katar Birlik içerisine hem sektörel hem de temel makro ekonomik göstergeler açısından sıralamalarda ilk beş içerisinde yer alan tek ülke konumundadır. Diğer ülkelerin sektörel rakamları ekonomik gelişmişliklerine yansımamaktadır.

Türkiye’de havayolu taşımacılığı hizmetini, 1983 yılına kadar, sadece bayrak taşıyıcı konumunda olan THY sunmuştur. Özel sektörün piyasaya girişi kısıtlandığı için iç hatlarda monopol bir yapı meydana gelmiş, dış hatlarda ise pek çok piyasa düopol iken bazı piyasalar da monopol piyasa özellikleri hâkim olmuştur (Gerede, 2011, s. 506). 1983 yılında Sivil Havacılık Kanununun yürürlüğe girmesiyle birlikte sektörde serbestleşme başlamıştır. Bu anlamda havayolu işletme sayılarında önemli artışlar yaşanmıştır (Korul & Küçükönal, 2003, s. 34). Ayrıca küresel hava taşımacılığındaki gelişmeler Türk hava taşımacılık sektörüne de yansımış ve 2003 yılında bölgesel Havacılık politikaları başlatılmıştır (Yüksel, 2014, s. 21). Türkiye havacılık sektöründe, 2003 yılındaki sektörel deregülasyon politikalarını da uygulamaya başlamasının ardından hızlı bir ivme ile gelişme göstermesine rağmen, ekonomik rakamlar açısından ele alınan dönemde diğer ülkelere kıyasla gerilerde kalmaktadır.

Uluslararası hava taşımacılığında 1978 yılında başlayan deregülasyon politikaları ile günümüze kadar olan süreçte devam eden liberalleşme uygulamalarının sektördeki paydaşların ve ekonominin genel yararına etkin bir şekilde sürdürülmesi önem taşımaktadır. Bu anlamda ICAO da uluslararası hava taşımacılığı hizmetlerinin serbestleştirilmesine odaklanan çeşitli faaliyetler yürütmektedir (ICAO, 2018). Özellikle 1990’ların başından itibaren havayolları, havaalanları ve hava seyrüsefer hizmeti sağlayıcıları giderek daha rekabetçi bir ortamda daha ticarileştirilmiştir. Ticarileşmenin dinamik gelişimi ve liberalleşmenin yayılması ile etkileşim devam edecek ve birbirleri üzerinde etkileri artacaktır.

Hava taşımacılığının gelecekteki büyümesi, muhtemelen sürdürülebilir dünya ekonomik ve ticari büyümesinin yanı sıra havayolu maliyetlerinde ve hizmet fiyatlarında düşüşe bağlı olacaktır. Düzenleyici rejimler (hava taşımacılığının serbestleştirilmesi gibi), teknolojik gelişmeler ve yakıt maliyetleri gibi diğer faktörler de gelecekteki büyümeyi etkileyecektir. Havacılığın ekonomik katkılarının sürdürülebilir bir boyutta olabilmesi için yakıt fiyatlarındaki artışların önüne geçebilecek uygun ekonomi politikaları, siyasi sıkıntıların engellenmesi, ticaret hacmini kısıtlayan faktörlerin azaltılması gibi birtakım uygulamalar ile havacılık sektörünün desteklenmesi gerekmektedir.

Kaynaklar

Akgül, M. S. (2013). Türkiye'nin İslam İşbirliği Teşkilatı (İİT) İle İlişkileri ve Ticari Potansiyeli: Çekim Modeli Yaklaşımı. *Türkiye Cumhuriyet Merkez Bankası, Uzmanlık Yeterlilik Tezi*.

Arslan, K. (2014). İslam Ülkeleri Arasında İşbirliğine iden Yolda Yeni Arayışlar. *Uluslararası Yönetim İktisat ve İşletme Dergisi*, 10(21).

ATAG. (2018). *Aviation Benefits Beyond Borders*. Air Transport Action Group.

BBC. (2019, Eylül). *OECD: Küresel ekonomik büyüme son 10 yılın en düşük seviyesinde*. <https://www.bbc.com/turkce/haberler-dunya-49759784> adresinden alındı

Burghouwt, G. B. (2016). *Economic benefits of reducing aviation taxes in Latin America and the Caribbean*. SEO Amsterdam Economics. 09 22, 2019 tarihinde <https://www.narcis.nl/publication/RecordID/oai:dare.uva.nl:publications%2F622f27f0-28cb-42bc-ae2e-797dc40e2fb4> adresinden alındı

Gerede, E. (2011). Türkiye'deki Havayolu Taşımacılığına İlişkin Ekonomik Düzenlemelerin Havayolu İşletmelerine Etkisinin Değerlendirilmesi. *CBÜ SOSYAL BİLİMLER DERGİSİ*,

9(2).

Hüseyin Ağır, M. M. (2017). İslam İşbirliği Teşkilatı Ülkelerinin Kendi İçindeki Dış Ticareti. *Kahramanmaraş Sütçü İmam Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 7(2), 125 - 138.

IATA. (2018). *International Air Transport Association*. <https://www.iata.org/> adresinden alındı

ICAO. (2018). *Air Transport Policy and Regulation*. 08 20, 2019 tarihinde ICAO: <https://www.icao.int/sustainability/Pages/economic-policy.aspx> adresinden alındı

ICAO. (2019). *Aviation-Benefits Report*. <https://www.icao.int/sustainability/Documents/AVIATION-BENEFITS-2019-web.pdf> adresinden alındı

ILO. (tarih yok). *International Labour Organization*. <https://www.ilo.org/global/regions/lang--en/index.htm> adresinden alındı

Kadiođlu, Ö. (2017). <https://www.dunya.com/kose-yazisi/islam-isbirligi-teskilati-uyelerinin-dunya-ekonomisindeki-yeri/364066> adresinden alındı

Keskin, B. (2016). İslam İşbirliği Teşkilatı (İİT):Tarihi, Yapısı ve Geleceđi. *Siyaset, Ekonomi ve Toplum Araştırmaları Vakfı*(125).

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

Macit, A., & Göçer, S. G. (2017). Havayolu tedarikçilerinin havayolu ve havayolu müşterileri ile ilişkileri: balık-kılçık modeli. *Journal Of Emerging Economies And Policy (JOEEP)*, 1-14. <https://dergipark.org.tr/tr/pub/joep/issue/35720/398216> adresinden alındı

Oh, S., Jung, C., & Yoon, a. (2016). Analysis of the Development of IS (Islamic State) in Its Relation to Conflicts within

OIC (Organization of Islam Countries) by Using SPSS Statistical Program. *International Journal of Social Science and Humanity*, 6(10), 799-803.

Öztürk, B. E. (2018). Türkiye ve Dünya Ticareti İçerisinde İslam İşbirliği Teşkilatının Yeri ve Önemi. *Sakarya İktisat Dergisi*, 7(3), 40-53.

Raimi, L., & Mobolaji, H. (2008). Imperative of Economic Integration Ammong Muslim Countries: Lessons from European Globalisation. *Humanomics*, 24, 130-145.

SESRIC. (2019). *Statistical, Economic and Social Research and Training Centre for Islamic Countries*. <http://www.sesric.org/oicstat.php> adresinden alındı

SHGM. (tarih yok). <http://web.shgm.gov.tr/tr/s/2000-pakistana-seferler-artirildi> adresinden alındı

SHGM. (2014). *Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Faaliyet Raporu*. <http://web.shgm.gov.tr/tr/s/4348-isedak-ulasirma-ve-iletisim-calisma-grubu-dorduncu-toplantisi-ankara> adresinden alındı

STM. (2017). *Sivil Havacılık Sektör Değerlendirme Raporu*. STM, Mühendislik, Teknolojik Danışmanlık.

Teyyare, E. (2018). Devlet mi? Piyasa mı? Türkiye'de Havayolu Taşımacılığı Dereğülasyonu. E. Teyyare, & Z. Y. İsmail Şiriner (Dü.) içinde, *Institutions, Development & Economic Growth*. IJOPEC Publication: London.

UN. (2019). *World Economic Situation and Prospects 2019*. United Nations.

United Nations Data. (tarih yok). <https://data.un.org/en/reg/g1.html> adresinden alındı

Wensveen, J. G. (2007). *Air Transportation A Management Perspective*. England: Ashgate Publishing.

World Bank. (tarih yok). <https://data.worldbank.org/> adresinden alındı

World Bank. (tarih yok).

<https://data.worldbank.org/indicator/IS.AIR.GOOD.MT.K1>
adresinden alındı

Yüksel, H. (2014). Sivil Havacılığın Gelişimi ve Küreselleşme Sürecine Katkıları: Türkiye Örneği. *Süleyman Demirel Üniversitesi Vizyoner Dergisi*, 5(11), 1-20.

Yüzbaşıoğlu, N. (2019). AA.
<https://www.aa.com.tr/tr/dunya/islam-isbirligi-teskilati-50-yasinda-/1654646> adresinden alındı