

**Havayolu Taşımacılığı Endüstrisi ve Ekonomik Etkileri**  
**The Airline Transport Industry And Its Economic Impacts****Derya Semiz Çelik<sup>1</sup>****Öz**

Gelişen ve değişen günümüz imkanları karşısında gerek işletmeler gerekse bireyler maksimum fayda sağlama çabası içerisindeyler. Zamanın ve mekanın avantajını sağlayabilme de işletme ve bireyler için en önemli fayda olmaktadır. Bu avantajı sağlayan havayolu taşımacılığı mikro anlamda işletme ve bireyler fayda sağlarken makro anlamda ülke ekonomilerinde ciddi avantajlar sağlamaktadır. Bu çalışma ile havayolu taşımacılığı endüstrisinin hangi amaçlara hizmet ettiği, hizmet ettiği amaçlar ile ekonomiye sağladığı faydalara değinilmektedir. Ekonomik etkiler doğrudan, dolaylı ve indüklenen etkiler olarak değerlendirilmiştir. Ayrıca dünya pazarında bölgesel farklılıklar göz önüne alınarak ekonomik değerler, havayollarının planlamaları değerlendirilmiştir. Sonuç olarak yapılan değerlendirmeler doğrultusunda birçok sektör için önemli bir araç olan havayolu endüstrisinin değer artışlarına engel olabilecek sorunlar belirlenmiş ve bu sorunlar için çözüm önerileri verilmiştir.

**Anahtar Kelimeler:** Havayolu Taşımacılığı, Ekonomik Etki, Dünya Pazarı**Abstract**

In the face of developing and changing today's opportunities, both the enterprises and the enterprises are in the effort of providing the maximum benefit. Providing the advantage of time and space is the most important benefit for business and individuals. While airline transport provides this advantage, it benefits the business and the individual in a micro-sense, while it provides macro advantages in the macro economy. This study deals with the purposes for which the air transport industry serves, the aims it serves and the benefits it provides to the economy. Economic effects are considered as direct, indirect and induced effects. In addition, considering the regional differences in the world market, the economic values and the plans of the airlines have been evaluated. As a result, the problems that the airline industry, which is an important tool for many sectors in the direction of the evaluations, could prevent the increase of the value of the airline industry were identified and solutions for these problems were given.

**Keywords:** Air Transportation, Economic Impact, World Market.**JEL Classification:** Z32, R40, L93

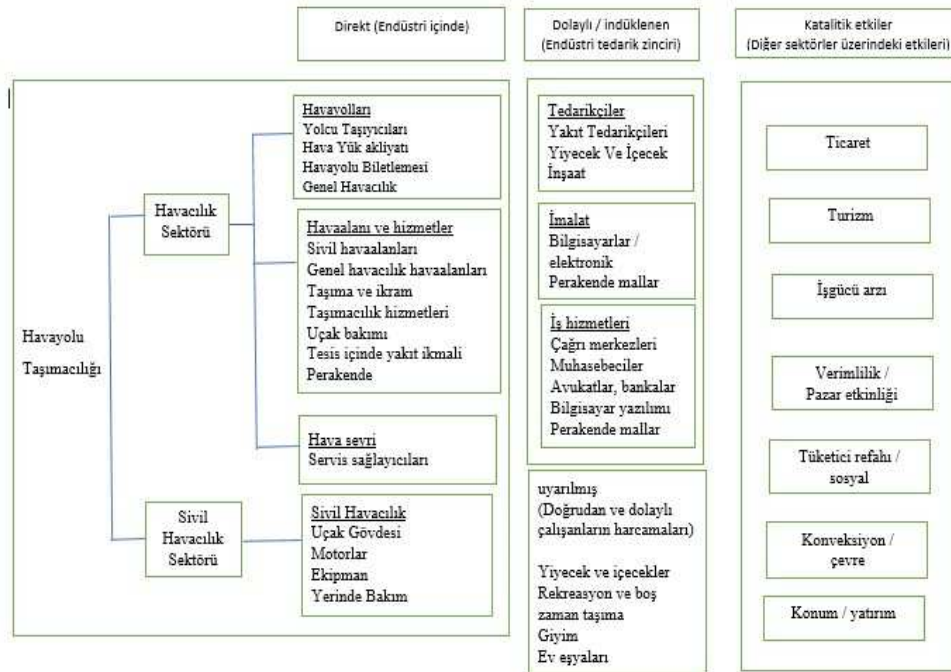
<sup>1</sup>Arř. Gör., Marmara Üniversitesi, SBMYO, deryasemiz@gmail.com

## Giriş

Havayolu taşımacılığı iş ve günlük hayatta küçümsenemeyecek derecede ekonomik faydalar sağlamaktadır. Havayolu taşımacılığı, küresel ticarete ve turizm için gerekli olan dünya çapında en önemli ulaşım ağını sunmaktadır. Özellikle gelişmekte olan ülkelerde ekonomik büyümeyi kolaylaştırmak da hayati bir rol oynamaktadır. Bu sebeple ülkeler havayolu bağlantılarını toplumsal ve ekonomik yararlarını artıracak ve geliştirecek şekilde düzenleme yoluna giderler. Bu bağlantılar sayesinde birçok açıdan ülkeler arası insanları ve ekonomileri birbirine bağlanır. Günümüzde hava taşımacılığı, insanların, ürün ve hizmetlerin, sermayenin, teknolojinin ve fikirlerin akışları ile ekonomik kalkınmada önemli bir artış sağlamaktadır.

Bu avantajlardan yararlanabilmek için ülkeler, hava taşımacılığı kullanıcılarına yönelik fiyatı, enflasyonların düzeltilmesiyle düşmüşlerdir. Ayrıca 20 yıl öncesi ile karşılaştırıldığında, gerçek ulaşım maliyetleri yarı yarıya düşüktür. Buna ek olarak, geliştirilmiş hizmet teklifleri ve kesintisiz bağlantılar tüketiciler için genişletilmiş bir seçenek sunmaktadır (IATA Annual Review, 2017: 12).

Havayolu taşımacılığı endüstrisi ve ekonomik etkileri şekil 1'deki gibi özetlemek mümkündür.



**Şekil 1: Havayolu Taşımacılığı Endüstrisi ve Ekonomik Etkileri**

Kaynak: The Air Transport Action Group, Air Transport Drives Economic And Social Progress

Şekil 1'de görüldüğü üzere havayolu taşımacılığı denildiğinde ilk etapta sivil havacılık ve havacılık olarak ikiye ayrılmaktadır. Sivil havacılık havayollarının daha teknik boyutunu konu alırken havayolu taşımacılığı yolcu ve kargo taşımacılığını kapsamaktadır. Bu ayırımın yapılmasıyla her bölümün ekonomiye olan direkt, dolaylı ve katalitik etkileri de şekilde gösterilmiş olup değerlendirmesi aşağıda detaylı olarak yapılacaktır.

### 1. Havayolu Taşımacılığının Ekonomik Faydaları

Havayolu taşımacılığının ekonomik faydaları aşağıdaki başlıklar altında sıralanmaktadır.

#### **Havayolu taşımacılığı istihdam ve refah olanağı sağlar:**

Havacılık sektörü gelişen ve küreselleşen dünya ekonomisinde önemi bir meslek alanı haline gelmiştir. Dolayısıyla havacılık sektöründe yeterli bilgi, beceri ve kültüre sahip eleman ihtiyacı doğmuş ve bu istihdam alanı her geçen gün daha da

önem kazanmıştır. Havayolu şirketleri “Sivil Hava Ulaştırma İşletmeciliği, Sivil Havacılık ve Kabin Hizmetleri, Uçak Teknolojisi” vb. eğitim alanlarında kendini geliştirmiş bireyleri personel olarak tercih etmektedirler. Havacılık endüstrisinin gelişimi ve yeterli sektör bilgisine sahip olarak yetişmiş eleman ihtiyacının karşılanması için Türkiye’de, Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü (SHGM) ile Yükseköğretim Kurulu (YÖK) arasında iş birliği kurulmuştur (Tezeken, 2013: 4).

Bu ortaklık sayesinde alanında mesleki bilgi ve beceri kazandırılarak ilgili bölüm mezunlarına şirket kriterlerine uygun istihdam olanağı sağlanmaktadır.



**Şekil 2: Havacılığın Küresel İstihdama ve GSYİH Etkisi, 2014**

Kaynak: ATAG, Aviation: Benefits Beyond Borders, Global Summary, June 2016

Havayolu endüstrisi, dünyada 62,7 milyon işi desteklemektedir. Bu işler doğrudan, dolaylı, teşvik ve turizm işleri olarak sınıflandırmak mümkündür. Doğrudan havayolu endüstrisinde çalışan yaklaşık 9,9 milyon kişi bulunmaktadır. Havaalanı operatörleri (havaalanı işletmecisi için çalışma), Diğer havaalanı (perakende, araba kiralama, gümrük ve göçmenlik gibi devlet kurumları, nakliye firmaları ve bazı yiyecek içecekleri), havayolu (uçuş ve kabin ekipleri, yöneticiler, yer hizmetleri, check-in, eğitim, bakım personeli), sivil havacılık (sivil uçak, motor ve bileşenler mühendisleri ve tasarımcıları) ve havayolu seferleri servis sağlayıcıları (hava trafik kontrolörleri, yöneticiler) bu iş alanlarını oluşturmaktadır. Dolaylı iş ile hava taşımacılığı endüstrisi tedarikçileri ifade edilmektedir. Yakıt tedarikçileri, havaalanı tesisleri inşa eden inşaat şirketleri, uçaklarda kullanılan alt bileşenler tedarikçileri, havaalanı perakende satış mağazalarında satılan mal üreticileri, ve iş hizmetleri sektöründe çok çeşitli faaliyetler (çağrı merkezleri, bilgi teknolojisi ve muhasebe gibi) örnek olarak verilebilir. Havayolu taşımacılığı sektöründeki şirketler tarafından mal ve hizmet satın alınması yoluyla 11.2 milyondan fazla dolaylı istihdam desteklenmektedir. Ayrıca dünya çapında, kendi ulaşımları için mal ve hizmet satın almak için gelirlerini kullanarak havayolu taşımacılığı endüstrisindeki çalışanlar (doğrudan veya dolaylı olsun) aracılığıyla küresel düzeyde 5.2 milyon teşvikli iş desteklenmektedir. Havayolu endüstrisi turizmde ise 36,3 milyon mesleği desteklediği görülmektedir (ATAG, Aviation Benefits, 2014).

Turistik amaçlı tüketim harcamalarında, başta havacılık olmak üzere doğrudan turizm sektörüne dolaylı olarak istihdam imkânı sağlamaktadır. Bu sebeple turizmden kaynaklı istihdam etkisi ile ülke içindeki genel istihdamı da arttırmaktadır (Tutar, vd, 2013: 16).

Sonuç olarak ekonomik etkileri büyük olan havacılık sektörün de her ne kadar son teknoloji harikası uçaklar, görkemli havalimanlarında, yüksek teknolojlili donanımlarla yolculara hizmet götürülmekte olsa da alanında bilgi ve beceriye sahip bireylere olan ihtiyaç büyüktür. Sektör faaliyetlerini belirleyecek olan insan bilgi ve

gücüne ihtiyaç duyan havacılık endüstrisi de ciddi bir istihdam ve gelir kaynağı olanağı sunmaktadır (Özdemir, 2016).

***Hava taşımacılığı, daha geniş katalitik (spin-off) faydalar üretir:***

Hava taşımacılığı endüstrisinin en önemli ekonomik katkısı, diğer sanayilerin performansı üzerindeki etkileri ve büyümelerinin kolaylaştırıcısı olmasıdır. Dünya ekonomisinin performansını etkiler ve katalitik faydaları olarak adlandırılan tüm ekonomik faaliyet yelpazesinde diğer sanayilerin verimliliğini artırır.

Havayolu endüstrisini başlıca katalitik etkilerini aşağıdaki gibidir (ICAO, 2016);

- Havayolu taşımacılığı dünya ticaretini kolaylaştırır: İki nokta arasındaki ulaştırma/yer değiştirme hizmeti veren havayolu işletmeleri farklı ürünlerini bileşenleri sayesinde taleplerini önemli ölçüde yönetmektedirler. Havayolu endüstrisi karşılanabilecek bu talepler sayesinde küreselleşen pazar içinde tüm dünya pazarına hizmet edebilme hakimiyetine de sahiptir (Gerede, 2015: 124). Havayolu taşımacılığı ülkelerin dünya pazarındaki ticaret ağına katılımına yardımcı olmaktadır. Küresel pazarda işletmelerin ana pazarlara erişimi arttırmakta ve pazara rahat erişimine izin vermektedir. Küresel pazarda hareket edebilen işletmeleri karşılaştırmalı üstünlüğe sahip oldukları faaliyet ve ticaret alanında uzmanlaşmaya teşvik eder.

- Havayolu taşımacılığı turizm için vazgeçilmezdir: Turizm doğrudan havayollarında ve havalimanlarındaki işleri desteklemektedir. Havayoluyla gelen ziyaretçilerin ülke ekonomisine katkısı çok büyüktür.

- Havayolu taşımacılığı, küresel ekonomideki verimliliği artırır: Gelişmiş ulaşım bağlantıları, şirketlerin faaliyet gösterdiği piyasayı genişletmektedir. Sonuç olarak, şirketler ölçek ekonomilerini daha iyi kullanabilir böylece maliyetleri düşürebilir ve karşılaştırmalı avantaj alanlarında uzmanlaşabilirler.

- Havayolu taşımacılığı, tedarik zincirinin verimliliğini artırır: Birçok sanayi, teslimat sürelerini kısaltmak için havayolu taşımacılığı kullanırlar. Bu durumda müşterilere hızlı ve güvenilir bir şekilde ürünler sunma imkânı sağlamaktadır. Ayrıca maliyetleri düşüren etkisi de göz ardı edilememelidir.

- Havayolu taşımacılığı, hem ülkelere hem de bölgelere yapılan yatırımların etkinleştirir: Ulaşılabilir pazar olma, uluslararası şirketlerin yatırım yapmayı seçtikleri yeri etkileyen kilit faktörlerden biridir.

- Havayolu taşımacılığı dünyanın farklı yerlerinde bulunan şirketler arasında etkili bir ağ oluşturma imkanı sağlar. İşbirliklerine ve inovasyona teşvik eder. İyi bir ulaşım altyapısı aynı zamanda şirketlerin araştırma ve geliştirme alanında daha fazla harcamaya teşvik edebilir. Örneğin, potansiyel pazarların büyütülmesi, sabit maliyetlerinin daha büyük satışlara yayılmasına olanak tanımaktadır.

- Havayolu ulaşımı, seyahat bağlantılarının artması ve yerel havaalanının kullanımı açısından bireylere bireysel refah avantajları sağlar. Hava kalitesi, gürültü ve havaalanlarında tıkanıklık gibi çevresel etkileri düşündüğünüzde bunlar dikkate alınmalıdır.

***Hava taşımacılığı dünya ticaretine katkıda bulunur:***

İşletmeler büyümek, karını arttırmak gibi birçok amaçla pazarlarını büyümek istemekte olup ihracat yapabilmesi halinde tüm fırsatları değerlendirmek istemektedirler. Dünya pazarında olmanın işletmeler büyük avantajlar sağlamaktadır. Dünya pazarlarını tek pazar haline getirerek işletmelerin hareket kabiliyetini arttıran en önemli ulaşım araçlarından biride havayolu taşımacılığıdır. Öyle ki uluslararası ticaretin değeri işletmeler için büyük olup havayolu taşımacılığın katkısı da hatırı sayılır ölçülerdedir.

Hava taşımacılığı hem kendi içinde önemli bir ticarettir, hem de çok iyi bir ticaret aracıdır. Dünya ticaretinde ki kolaylaştırıcı etkisiyle şirketlerin küresel erişimini artırır, ürünlerin daha hızlı pazarlanmasını sağlar ve müşterilerin ihtiyaçlarına daha duyarlı olmalarını sağlar, böylece yaşam standartlarının iyileştirilmesine katkıda bulunur. Uluslararası ticaretin değeri Ticaretin performansı ekonomik büyüme ve refah tarafından belirlenir. Son 40 yılda, en hızlı büyüyen

ülkelerin, uluslararası ticarete en hızlı büyüyen ülkeler olduğu görülmektedir (ICAO, 2016). Finansal ve ticari hizmet şirketleri anketine göre (Oxford Economic Forecasting, 2002):

Firmaların neredeyse% 70'i havayolu hizmetlerini iş seyahati için kritik öneme sahiptir;

Katılımcıların% 50'si hava hizmetlerini müşterileri tarafından kendileri ile buluşmak için seyahat için kritik öneme sahip olarak görmektedir;

Video konferans gibi yeni teknoloji yararlı olsa da, finansal ve ticari hizmetler sektöründeki şirketler, yüz yüze görüşmeler yapmak için yeni iş kazanmak ve müşterilerin ilişkilerini geliştirmek için hala uçmayı düşünmektedir

**Havayolu ulaşımı turizmi canlandırır:**

Hava taşımacılığının en önemli ekonomik faydalarından biri, diğer endüstrilerdeki spin-off etkisidir. Turizm böyle bir endüstridir. Aynı zamanda hava taşımacılığı ile ayrılmaz bir şekilde bağlantılıdır. Turizm, ziyaretçilerin ulaşımını sağlayabilmek adına diğer ulaşım araçlarına olduğu gibi hatta zaman/mekan faydası düşünüldüğünde daha fazla şekilde havayolu taşımacılığına her geçen gün aratan bir şekilde bağımlıdır (ICAO, 2016).

Başta gelişmekte olan ülkeler olmak üzere, ihracatın yetersiz olduğu, tasarrufun dar olan ülkeler için turizm ucuz ve zahmetsiz bir döviz kaynağı olmaktadır. İş gücüne dayalı hizmet sektörü olan turizm aynı zamanda istihdam sağlayıcı etkisi ile de ekonomiye katkısı büyüktür (Bilici, 2017).

Ülkelerin turizm kaynaklı döviz girdi ve çıktısı dikkate alındığında girdinin büyük olması turizmin ödemeler bilançosuna etkisini olumlu etkileyecek olup bu durum turizmin **ödemeler dengesine etkisi olarak değerlendirilir**. Bu haliyle turizmin ülkeler için ciddi bir gelir yaratıcı etkisi vardır. Turizm bireylerin gelirlerini oluşturmakla kalmayıp ilgili ülkedeki ürün ya da hizmetlerin üretimi, tüketimi, ihracat ve ithalatını da etkileyecektir. Bu şekilde turizm kaynaklı birçok sektöre gelir sağlayacak etki oluşturulacaktır.

**Tablo 1: 2012-2016 Yılları Arası Türkiye'nin Turist Sayısı ve Turizmin Geliri**

Yıllar	Turizm Geliri (1000\$)	Ziyaretçi Sayısı	Ortalama Harcama (\$)
2012	29 007 003	36 463 921	795
2013	32 310 424	39 226 226	824
2014	34 305 904	41 415 070	828
2015	31 464 777	41 617 530	756
2016	22 107 440	31 365 330	705

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

**Tablo 2: 2012-2016 Yılları Arası Turizmin Türkiye Ekonomisindeki Yeri**

Yıllar	Turizm Gelirlerinin GSMH İçindeki Payı	Turizm Gelirlerinin İhracata oranı
2012	3,7	19,2
2013	3,9	21,3
2014	4,3	21,8
2015	6,2	21,9
2016	2,6	15,5

Kaynak: [http://www.tursab.org.tr/tr/turizm-verileri/istatistikler/turizmin-ekonomideki-yeri/gsmh-icindeki-payi-1963-\\_79.html](http://www.tursab.org.tr/tr/turizm-verileri/istatistikler/turizmin-ekonomideki-yeri/gsmh-icindeki-payi-1963-_79.html), Erişim:23.05.2017.

Tablo 1 ve 2' ye bakıldığında görülmektedir ki ülkemiz ekonomisinde de sağladığı gelir ve **GSMH içindeki payı önemli ölçüdedir**.

Birleşmiş Milletler (BM) genel kurulu 2017 yılını "Kalkınma için Sürdürülebilir Turizm Uluslararası Yılı" olarak ilan etmiştir ve Kalkınma için Sürdürülebilir Turizm Uluslararası Yılı beş ana alanda turizmin rolünü güçlendirmeyi öngörmektedir (BM Enflasyon Merkezi,2017):

- Kapsayıcı ve sürdürülebilir ekonomik büyüme

- Sosyal kapsayıcılık, istihdamın artırılması ve yoksulluğun azaltılması
- Kaynak verimliliği, çevre koruma ve iklim değişikliği ile mücadele
- Kültürel değerler, çeşitlilik ve miras
- Karşılıklı anlayış, barış ve güvenlik.

***Hava taşımacılığı önemli bir vergi mükellefidir:***

Havayolu taşımacılığı endüstrisi altyapısının masraflarını kullanıcılarıyla elde ettiği kazanç ile karşılamakta ayrıca kazançlarıyla ulusal hazinelere vergi ödemektedirler. Ödenen vergiler, dünya çapındaki iç ve dış trafik için belirli kullanıcı ücretlerini, örneğin iniş, hava seferleri ve yolcu servis ücretlerini içermektedir. Havacılıktan elde edilen vergi gelirleri hükümetler için önemli bir gelir kapısıdır. Hava taşımacılığı, her ülkede farklı politika ile fiyatlandırılrsa da gelişmiş ülkelerde kamu fonlarına net katkıda bulunuyor. Havacılık, altyapı maliyetlerinin tamamını ve vergiler ve kullanıcı masrafları ile en gelişmiş devletlerin kamu fonlarına net katkıda bulunur.

**2. Havayolu Taşımacılığının Ekonomik Etkilerine Yönelik Değerlendirme**

Turizm, dünyadaki en büyük endüstrilerden biridir. Dünya Seyahat ve Turizm Konseyi (WTTC)'ne göre, turizm, 284 milyon işi desteklemekte ve 2015 yılında küresel GSYİH'nın% 9,8'ine (7,2 trilyon ABD doları) katkıda bulunmaktadır. Küresel havacılık endüstrisinin desteklediği 62,7 milyon işin 36 milyondan fazlası havacılık turizm endüstrisine bağlı işlemektedir. Ekonomik faaliyet açısından, havacılığın desteklediği 2.7 trilyon doların 892 milyar doları turizmle ilgilidir. Bütün uluslararası turistlerin % 54'ü hava yoluyla varış yerlerine seyahat ettikleri için, hava taşımacılığının turizm endüstrisine bağlılığı da aşikardır. Havayolu taşımacılığının ekonomik etkilerini ilişkili olduğu sahalara göre doğrudan, dolaylı ve indüklenen etkiler olarak değerlendirmek mümkündür.

***Doğrudan etkileri;*** Havacılık endüstrisi önemli ekonomik faaliyetlerin kaynağı olup, havayollarında, hava limanlarında ve hava seyrüsefer servis sağlayıcılarında doğrudan yolcuya hizmet veren işler yaratmaktadır. Bunlara check-in, bagaj taşıma, yerinde perakende, kargo ve ikram tesisleri dahildir. Dahası, havacılık, imalat sektöründe (uçak, motor ve diğer hayati teknolojileri üreten şirketler) doğrudan istihdam yaratmaktadır. 3,8 milyar yolcuyu tüm dünyadaki yerlere ulaştırmak ve 53 milyon ton yük taşımak için havacılık endüstrisi 9,9 milyon doğrudan iş üretti ve 24 kişi dünya Gayrisafi yurt içi hasıla (GSYİH)'sına (% 0,87) 664,4 milyar dolar eklemiştir. Bu, otomotiv endüstrisinin büyüklüğünün yaklaşık yüzde 70'ini oluştururken, 25'i küresel GSYİH'nın yüzde 1.2'sini oluşturmaktadır. Havacılık, işçi başına GSYİH cinsinden ölçülen en etkin sektörlerden birisidir. Yılda bir çalışan başına 65 ABD Doları olarak, dünya ekonomisinin genelinde ortalama ekonominin yaklaşık üç buçuk misli daha fazla, diğer pek çok sektörü aşmaktadır.

***Dolaylı Etkileri;*** Havacılığın ekonomik faydaları, endüstrinin doğrudan etkilerinden çok daha öteye uzanmaktadır. Dolaylı etkiler, tedarikçilerin havacılık endüstrisine yarattığı istihdam ve ekonomik faaliyeti içerir: havacılık yakıt tedarikçileri; havaalanı tesisleri inşa eden inşaat şirketleri, uçaklarda kullanılan alt bileşenler tedarikçileri; havaalanı perakende satış mağazalarında satılan mal üreticileri ve iş hizmetleri sektöründe çok çeşitli faaliyetler (çağrı merkezleri, bilgi teknolojisi ve muhasebe gibi). Havacılık endüstrisinde şirketler tarafından mal ve hizmet satın alınması yoluyla 11 milyondan fazla dolaylı istihdam desteklenmektedir. Bu dolaylı işler 2014 yılında küresel ekonomik faaliyete 26 yaklaşık 761 milyar dolar katkıda bulunmuştur.

***İndüklenen Etkileri;*** Havacılık sektöründe doğrudan veya dolaylı olarak çalışanların harcamaları, perakende satış mağazaları, tüketici ürünleri üreten şirketler ve çeşitli hizmet endüstrileri (örneğin, bankalar, telekomünikasyon sağlayıcılar ve restoranlar) gibi diğer sektörlerde ilave istihdamları desteklemektedir. Dünya çapında, beş milyondan fazla indüklenmiş iş, havacılık endüstrisindeki çalışanlar (doğrudan veya dolaylı olsun) kendi tüketiminde mal ve hizmet satın almak için gelirlerini kullanarak küresel olarak desteklenmektedir.

Dahası havacılığın diğer endüstriler üzerindeki etkisi geniş bir ekonomik faaliyet yelpazesinde verimliliği artırmaktadır, örneğin: Tedarik zincirlerinde zamanında teslimat sistemleri sunmak; Ülkelere ve bölgelere ya da bölgelere yapılan uluslararası yatırımları mümkün kılar; ve dünyanın farklı yerlerinde bulunan organizasyonlar arasındaki etkili ağ ve işbirliğini teşvik ederek yenilikleri desteklemektedir. İyi havayolu taşımacılığı, şirketlerin yatırım yapmayı seçtiği yerleri etkiler.

### 3. Havayolu Taşımacılığında Bölgesel Ekonomik Etkileri

Havayolları işletmeleri dünya pazarında ortak hareket ederken uluslararası havayolu taşımacılığı birliği (IATA) kurallarınca hareket ederken, şirket için politikaları ile kendi düzenlerini kurmaktadır. Buna göre bölgesel anlamda ekonomik etkileri arasındaki farklılıkları görebilmek adına bölgesel anlamda değerlendirme yapmak daha anlamlı olacaktır. 2017 yılı verilerine göre bölgesel ekonomik etkiler aşağıdaki gibidir (IATA, 2017).

**Kuzey Amerikalı taşıyıcılar:** En güçlü finansal performans Kuzey Amerika havayolları tarafından sağlanmaktadır. Net vergi sonrası kar, 2016'da beklenen 20,3 milyar doların biraz altında olmakla birlikte, 2017 yılında 18,1 milyar dolarla en yüksek olacağı beklenmektedir. Bölgenin taşıyıcılarının net marjının da%8,5 ile en yüksek seviyede olması bekleniyor ve ortalama kazanç ise yolcu başına 19.58 dolardır. 2017 yılında bölgenin taşıyıcılarının sunduğu kapasitenin%2,6 oranında artması beklenmektedir. Yakın konsolidasyon, bölgenin petrol fiyatını da içeren maliyet baskılarına karşı karşıya kalmasına rağmen, bölgenin güçlü karlılığını desteklemeye devam etmektedir.

**Avrupa taşıyıcıları:** Avrupa'da bulunan havayollarının 2017 yılında 5,6 milyar dolar net kar elde edilmesi beklenmektedir. Bununla birlikte, taşıyıcıların %2,9 net kar marjı ve yolcu başına karı 5.65 dolar beklenmektedir. Bölgenin taşıyıcılarının performansı ile Kuzey Amerika'nın performansı arasında önemli bir fark vardır. Bu sebeple Avrupa'daki taşıyıcılar kapasite artırma yoluna gitmektedirler. Bölgede yoğun rekabet, yüksek maliyetler, zorlayıcı düzenlemeler ve yüksek vergilerle engellenmektedir. Son zamanlarda yaşanan trajik olayların ardından güvenin geri dönmesine rağmen, terörist tehditler gerçek bir risk olarak kalmaktadır.

**Asya-Pasifik taşıyıcıları:** Asya-Pasifik bölgesindeki havayollarının 2017'de (2016'da 7,3 milyar \$ seviyesinde olup ) % 2,9 net kar marjı elde etmesi beklenmektedir. Yolcu bazında ortalama kazançların 4.44 \$ olması öngörülmektedir. Bölgenin taşıyıcılarının kapasitelerini talebin artmasını beklemeleri sebebiyle % 7,6 oranında arttırmaları beklenmektedir. Ayrıca geliştirilmiş kargo performansının bölgenin birçok havayolunun yükselen yakıt fiyatlarını telafi etmesi beklenmektedir.

**Ortadoğu'da taşıyıcılar:** Ortadoğu havayollarının net marjı % 0,5 ve yolcu başına ortalama kar 1,56 dolarla 0,3 milyar dolar net kar elde etmesi beklenmektedir. Bu 2016 yılında beklenen 900 milyon \$ karın altındadır. Körfez ülkelerindeki havaalanı ücretlerinin artması ve hava trafiği yönetimindeki gecikmelerin artması da dahil olmak üzere Körfez taşıyıcılarının başarı hikayelerine tehdit etmektedir.

**Latin Amerikalı taşıyıcılar:** Latin Amerika havayollarının 2016 göre daha düşük bir beklenti ile 200 milyon ABD doları net kâr beklenmektedir. Yolcu başına kârın% 0,7'lik net kar marjıyla 0,76 dolar olması beklenmektedir. Bölgenin taşıyıcılarının sunduğu kapasitenin% 4,8 oranında artması beklenmekte ve bu da% 4'lük bir talep artışı olması beklenmektedir. Bölgenin para birimlerini ve ekonomik beklentilerini iyileştiren bazı belirtilere rağmen, altyapı eksiklikleri, yüksek vergiler ve kıtada giderek artan bir düzenleyici yük ile çalışma koşulları zorlu bir hal almaktadır.

**Afrika taşıyıcıları:** Afrika'daki Taşıyıcıların, 800 milyon dolar net zarar ile en zayıf mali performansı (2016'dan genel olarak değişmeden) sağlamaları beklenmektedir. Her yolcu için bu miktar 9.97 \$'lık bir ortalama zarara karşılık gelmektedir. 2017'deki kapasitenin, talep büyümesiyle birlikte % 4,7 oranında

arttırılması planlanmaktadır. Bölgenin zayıf performansı, bölgesel çatışmalar ve düşük emtia fiyatlarının etkisi de önemli ölçüdedir.

### Sonuç ve Değerlendirme

Havacılık, küresel iş ve turizm için dünya çapındaki en hızlı ulaşım ağını sağlamaktadır. Özellikle gelişmekte olan ülkelerde ekonomik büyümeyi kolaylaştırmada hayati bir rol oynamaktadır.

İşletmeler havayolu taşımacılığı ile dünya ticareti yaparak geniş ürün ve hizmet yelpazesini uluslararası pazarlara kolaylıkla sunabilmektedirler. Böylece ülkelerin uluslararası pazarlara erişimi artmakta ve izin verilmektedir.

Havayolu işletmelerinde ait ekonomik rakamlar, havacılık faaliyetlerinin küresel ekonomiye kazandırdığı faydalarını temsil etmektedir. Havayolu taşımacılığında ulaşımın öz değerini, hızını ve bağlantılarının eklenmesi halinde istihdama ve küresel ekonomiye etkisini birkaç kat daha arttırmaktadır.

Aşırı ve tutarsız vergiler, hava taşımacılığının talebi karşılama ve ekonomik büyümeyi engellemektedir. Havacılıkta alınan vergiler ve harçlar, sağlanan hizmetle orantılı olmalıdır ve diğer ulaşım şekillerini çapraz sübvans etmek veya bütçe açıklarını kapatmak için kullanılmamalıdır.

### Kaynakça

- Air Transport Action Group, "The Economic & Social Benefits Of Air Transport", Air transport drives economic and social progress, [https://www.icao.int/Meetings/wrdss2011/Documents/JointWorkshop2005/ATAG\\_SocialBenefitsAirTransport.pdf](https://www.icao.int/Meetings/wrdss2011/Documents/JointWorkshop2005/ATAG_SocialBenefitsAirTransport.pdf), (22.05.2017).
- Bilici, A., (2017), Turizmin ekonomiye olumlu ve olumsuz etkileri, <https://turizmci.wordpress.com/turizm/turizmin-ekonomiye-olumlu-ve-olumsuz-etkileri/>, (20.11.2017).
- BM Enflasyon Merkezi Ankara, (2017), <http://www.unicankara.org.tr/tr/bm-2017yi-uluslararası-surdurulebilir-turizm-yili-olarak-kutluyor/>, (20.09.2017).
- Gerede, E., (2015), *Havayolu taşımacılığı ve ekonomik düzenlemeler teori ve Türkiye uygulaması*, Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Yayınları, ISBN: 978-975-493-067-2.
- <http://aviationbenefits.org/economic-growth/employment/>, (22.05.2017).
- <http://www.iata.org/pressroom/pr/Pages/2016-12-08-01.aspx>, (22.05.2017).
- [http://www.icao.int/Meetings/wrdss2011/Documents/JointWorkshop2005/ATAG\\_SocialBenefitsAirTransport.pdf](http://www.icao.int/Meetings/wrdss2011/Documents/JointWorkshop2005/ATAG_SocialBenefitsAirTransport.pdf)
- [http://www.tursab.org.tr/tr/turizm-verileri/istatistikler/turist-sayisi-ve-turizm-geliri/2003-gelirsayi-ve-ortalama-harcama\\_68.html](http://www.tursab.org.tr/tr/turizm-verileri/istatistikler/turist-sayisi-ve-turizm-geliri/2003-gelirsayi-ve-ortalama-harcama_68.html), (23.05.2017).
- [http://www.tursab.org.tr/tr/turizm-verileri/istatistikler/turizmin-ekonomideki-yeri/gsmh-icin-deki-payi-1963-\\_79.html](http://www.tursab.org.tr/tr/turizm-verileri/istatistikler/turizmin-ekonomideki-yeri/gsmh-icin-deki-payi-1963-_79.html), (23.05.2017).
- IATA *Annual Review*, (2017), <https://www.iata.org/publications/Documents/iata-annual-review-2017.pdf>, (10.10.2017).
- Oxford Economic Forecasting, (2002), survey carried out in the central london business district, Aviation Services for the City of London.
- Özdemir İ. (2016), *Havacılık sektörüne bakış*, <http://www.airlinehaber.com/2016-havacilik-sektorune-bakis/>, Erişim: 22.05.2017.
- Tezeken Ö. (2013), Türk Hava Yolları'nın havacılık eğitiminde öncü rolü, *Turkish Aviation Academy*, Üç Aylık Dergi, Aralık, Sayı:9, s.4.
- The Air Transport Action Group, Air Transport Drives Economic And Social Progress, [https://www.icao.int/Meetings/wrdss2011/Documents/JointWorkshop2005/ATAG\\_SocialBenefitsAirTransport.pdf](https://www.icao.int/Meetings/wrdss2011/Documents/JointWorkshop2005/ATAG_SocialBenefitsAirTransport.pdf), Erişim: 20.10.2017.
- Tutar, F., Alpaslan, C., Tutar, E. & Erkan, Ç. (2013), turizm sektörünün istihdam üzerine etkileri, *Global Journal of Economics and Business Studies*, 2(4): 14-27.