



## Küreselleşme Bağlamında Dünya’da ve Türkiye’de Hava Ulaşımının Gelişimi

*Development of air transportation in the context of globalization in the World and Turkey*

Nazan Karakaş-Özür\*<sup>a</sup>

### Makale Bilgisi

DOI:  
10.33688/aucbd.544763

Makale Geçmişi:  
Geliş: 09.06.2018  
Kabul: 14.02.2019

Anahtar Kelimeler:  
Küreselleşme  
Hava Ulaşımı  
Hava Yolu Yolcu  
Havayolu Yük  
Dünya  
Türkiye

### Öz

*Hava ulaşımı, hızla gelişen bir ulaşım biçimi olarak dikkat çeker ve esasen küreselleşmenin izdüşümü gibidir. Bu çalışmada, Dünya ve Türkiye hava ulaşımının yolcu ve yük miktarları bakımından gelişimi incelenmiştir. Buna göre 1990 sonrası yaşanan küreselleşme olaylarından hava ulaşımı önemli ölçüde etkilenmiştir. Türkiye, özellikle 2000’li yıllardan sonra görülen artış sonrası Avrupa ülkeleri arasında 4. sıraya kadar ilerlemiştir. Çalışmada teknik ve ekonomik ulaşım performans göstergeleri dikkate alınmıştır. Çalışmada yolcu sayısı ve yük miktarı, gelişimde bir gösterge olarak belirlenmiştir. Veriler, Dünya Bankası hava ulaşım istatistikleri; Türkiye İstatistik Kurumu (TÜİK) ve Devlet Hava Meydanları İşletmesi istatistikleridir. Ayrıca, Kalkınma Planları, Ulaştırma Bakanlığı ve DHMİ Genel Müdürlüğü stratejik planları incelenmiştir. Çalışma sonunda, küreselleşmede yaşanan gelişmeler ile hava yolu ulaşımında yaşanan gelişmeler arasında paralellik olduğu belirlenmiştir.*

### Article Info

DOI:  
10.33688/aucbd.544763

Article History:  
Received: 09.06.2018  
Accepted: 14.02.2019

Keywords:  
Globalisation  
Air Transport  
Airline Passengers  
Airline Cargo  
World  
Turkey

### Abstract

*Air transportation stands out as a rapidly developing area and is essentially a projection of globalization. In this study, the World and Turkey in terms of the development of the air transport of passengers and amount of cargo have been examined. Accordingly, air transportation has been significantly affected by the post-1990 globalization events. Turkey, especially after the rise after the 2000s progressed up to 4th place among European countries. The technical and economic transport performance indicators were taken into account. In the study, the number of passengers and the amount of cargo were determined as an indicator of development. Basic data are World Bank air traffic statistics, TUIK and the State Airports Administration statistics. In addition, Development Plans, Ministry of Transport and DHMİ Plans were examined. At the end of study, it has been determined that there are parallels between the developments in globalization and the developments in airway transportation.*

\*Sorumlu Yazar/Corresponding Author: nkozur2@hotmail.com

<sup>a</sup> Çankırı Karatekin Üniversitesi, Edebiyat Fakültesi, Coğrafya Bölümü, Çankırı/Türkiye, <https://orcid.org/0000-0002-6626-3845>

## 1. Giriş

Ulaşım, herhangi iki alan arasında etkileşim kurmanın tek şartıdır. İster karada en ilkel hali ile yapılsın, isterse uydular aracılığı ile ses ve görüntü iletilsin her durumda ulaşım faaliyetleri, coğrafyanın konusu içinde yer alır. İnsan, mal ya da bilginin hareketi coğrafyanın en temel bileşeni olarak kabul edilir (Rodrigue vd., 2013:1). Ulaşım konusu ekonomik coğrafya alanı içindeki hizmetler coğrafyası altında incelenir (Doğanay ve Doğanay, 2014:171; Özçağlar, 2014:176). Ulaşım, insan faaliyetlerini anlamada etkin bir rol oynarken değişen, dönüşen yönleri ile küreselleşen dünya ekonomisi ile de ilişkilendirilebilir. Keşifler sonrasında dünyanın kıtaları arasında ulaşım imkânları artmış deniz yolu ile tüm dünya dolaşmıştır. Böylelikle erişilemeyen bir yer kalmamış, önce keşif için sonrasında ticari amaçlı ulaşım faaliyetleri küresel dünya olgusunu ortaya çıkarmıştır. Devam eden süreçte ülkeler arasındaki sermaye akışı ve ortak bir dünya pazarının oluşması iki önemli gelişmedir. Çok uluslu şirketler mal, insan veya bilginin akışında bir sektör oluşturarak büyük güç haline gelmiştir. Dolayısıyla, coğrafyanın önemli konularından biri olan ulaşım, maddelerin, insan ve haberlerin yer değiştirmesine neden olup yeryüzünde görülen üretim faaliyetleri içinde incelenir (Tümertekin, 1987:1). Böylelikle küreselleşen dünya ekonomik düzeninin merkezinde yer almıştır.

Ulaşım ve küreselleşme ilişkisi ulaşım türleri arasında farklı şekilde gelişmiş, dünyanın değişik yerlerinde gerçekleşen ulaşım faaliyetleri giderek farklılaşmıştır (Atalay, 2005:229). Ulaşımın zaman içinde hacmi değiştiği gibi ulaşım araçları da çeşitlenmiştir. 16. yüzyıldan sonra okyanus aşırı deniz ulaşımı geleneksel kara ulaşımına rakip olurken, 20. yüzyıl ortalarından itibaren hava ulaşımı dikkatleri çekmeye başlamıştır. Dünyanın “*tek bir sahne gibi*” kabul edildiği küreselleşmede, diğer ulaşım sistemlerine göre hava ulaşımı, sağladığı sürat ve konfor nedeniyle daha etkin bir yere sahip olmuştur.

Bu çalışmanın konusu olan hava ulaşımı tarihi, sadece II. Dünya Savaşı sonrasında zaman dilimini kapsamaktadır. Havada bir ulaşım aracı inşası fikri, Wright kardeşlerin ilk uçuşları (1903) ile hayata geçer. İlk ticari uçuşlar 1919'da Fransa'da daha sonra 1926 yılında ABD'de gerçekleşmiştir (Deniz, 2016:148). Devam eden süreçte, teknolojik ve diğer gereksinimlerin tamamlanması sonrasında, hızla Avrupa kıtası ile diğer kıtalara seferler yaygınlaşır. Askeri amaçlarla kullanılan kısmı bir yana bırakılırsa, yük ve yolcu taşıma maksatlı yapılan sivil havacılık faaliyetlerinin geliştiği, gün geçtikçe de daha çok tercih edilir hale geldiği görülür. Dünyada sivil havacılık faaliyetleri, 1910 Paris'te yapılan ilk kongre sonrasında kurumsallaşma ve ulusal/uluslararası uçuşlarda belli standartlar getirme adımlarını atmış, böylelikle sivil havacılık örgütü kurulmuştur. Hava ulaşımının bu kadar hızlı gelişmesinde, sürat ve konfor nitelikleri yanında, kurumsallaşmanın ve teknolojinin bu alana sevk edilmesinin büyük rolü vardır (Avcı, 2005; Bakırcı, 2012). Bu nitelikleri ile dünya hava ulaşımı gelişmeye ve değişime açık dinamik bir yapı sergilerken küreselleşme ile etkileşim halindedir.

Türkiye'de hava ulaşımının gelişimi dünya ile paralel seyir gösterir. İlk havalimanı İstanbul'da 1912'de askeri amaçla açılmıştır. Türkiye'de sivil havacılık çalışmaları 1912 yılında, bugünkü Atatürk Havalimanının hemen yakınındaki Sefaköy'de tesis olarak iki hangar ve küçük bir meydanda başlamıştır. Türk havacılığında, düzenli sivil uçuşların yapılması, gerekli tesisler ve düzenlemelerin ardından 1953 yılında gerçekleşir (DHMI, 2015). Türk Havacılığı bu noktaya gelmeden önce kurumsal bakımından önemli adımlar atar. Cumhuriyet'in ilanının ardından yapılacak ilk işler arasına havacılık

faaliyetlerinin düzenlenmesi de alınır. Bu bağlamda da iki önemli kurum kurulur. Bunların ilki 16 Şubat 1925'te kurulan Türk Tayyare Cemiyeti (Türk Hava Kurumu) ikincisi, temelleri 1933'te atılan Devlet Hava Meydanları İşletmesi'dir. Bu kurum zaman içinde farklı isimler almış, bugünkü ismi ve yapısına ise 1984'te çıkan kanunla kavuşmuştur (Bakırcı, 2012:349; Sertakan, 2014:13-19). Hava ulaşımını yürüten kurumların teşkilatlanması, 1950'li yıllardan sonra gerçekleşen iki olayla daha da iyileştirilmiştir. 1955 yılında taşıma işleri Türk Hava Yolları Kurumu'na devredilmiş, havaalanları işletmeciliği ise 1956 yılında Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü'ne bırakılmıştır (Deniz, 2016:148-149). Atatürk dönemindeki yoğun çabalarla kurumsallaşmasını tamamlayan Türk havacılığı, ilk sivil ticari uçuşlarını yurtiçinde 1933 yılında İstanbul-Eskişehir-Ankara hattında, yurtdışında ise 1947 yılında Ankara-İstanbul-Atina hattında gerçekleştirilmiştir (Deniz, 2016:148-149; Korul ve Küçükönel, 2003:25 ).

Görüldüğü üzere, hava ulaşımının genel olarak tarihsel gelişimi hem dünyada hem de Türkiye'de birbirine paralel zaman dilimlerinde gerçekleşmiştir. Hava ulaşımının bu gelişiminde rol oynayan faktörler, Tümertekin ve Özgüç (2016:586) tarafından “a) uçak sanayiinin gelişmesi, b) havayolu faaliyetlerini düzenleyen uluslararası anlaşmalar c) havaalanı yapım tekniklerinin gelişimi” olarak açıklanır. Bu çalışmada ise gelişim, küreselleşme ve hava ulaşımının hizmet boyutu etkileşimi çerçevesinde ele alınacaktır. Bu çalışmanın konusunu havacılığın hizmet boyutu teşkil ettiğinden, hava ulaşımı ile ilgili, uçak sanayi gibi üretim faaliyetleri ile politikalar ve teknolojik değişimlere yer verilmemiştir.

Küreselleşme (globalisation) farklı şekillerde tanımlanmaktadır; “dünya milletlerini ekonomi, siyaset ve iletişim bakımlarından birbirine yaklaştırmaya ve bir bütün olmaya götürmek (TDK, 2018)”; “Küreselleşme kavramı dünya çapında sosyal ilişkilerin yoğunlaşması anlamında da tanımlanabilir. Bu biçimde mekânsal olarak birbirlerinden çok uzak olan bölgeler birbirleriyle bağlantı kurabilmektedirler (Kartal, 2017:254).” Küreselleşmenin tarihini daha gerilere götürmek mümkünse de burada konu edilen küreselleşme 2. Dünya Savaşı sonrası gelişmelerinin etkisi ile şekillenmiştir Bu bağlamda, devletlerin sayıca çoğalmalarına rağmen, gün geçtikçe uluslararası organizasyonların etkililiğinin artması, ekonomik, sosyal ve politik alanlarda söz sahibi olmaları, bugünün küreselleşmesini şekillendirmiştir (Kartal, 2007:262). 21.yüzyılın küreselleşmesinde en çok dikkat çeken kavramlar ise iletişim, ulaşım ve erişilebilirliktir. Bu kavramların aynı zamanda hava ulaşımının temel nitelikleri de olması küreselleşme ve hava ulaşımı ilişkisini ortaya koyar.

Hızla gelişen havacılık faaliyetleri, günümüz küresel dünyasında coğrafyacıların ve ekonomistlerin dikkatle inceledikleri bir alan haline gelmiştir. Küreselleşmenin çeşitli süreçlerinin hava ulaşımı ile ilişkilendirilmesi özellikle 1990'lardan sonra dikkat çekmeye başlayan bir dizi olay ile ilişkilidir. Bunlar, artan özelleştirme, liberal ekonomilerin yaygınlaşması, sosyal haklar, demokratikleşme, uluslararası bağlayıcı anlaşmalardır. Ayrıca 1989'da Berlin duvarının yıkılmasıyla soğuk savaşın ortadan kalkması gibi gelişmeler “yeni normlar ve yeni kurallar” teması ile ortaya çıkmıştır (Tümertekin ve Özgüç, 2016:37). Belirtilen olaylar küreselleşmede yeni bir süreç başlatırken hava ulaşımını da etkiler. Özellikle 1990'lı yıllardan itibaren Avrupa'da liberalleşen ekonomiler bağlamında görülen değişim ile hava ulaşımının bir ekonomik sektör olarak dikkat çekmeye başladığı

dönemin çakışmış olması manidar bulunur (Koo vd. 2016:83). Özelleştirmelerin etkisi, uluslararası sermayenin ülkelerin içinde her alana yayılma isteğini artırmış, yerelin dünya ile bağlantısının kurulması ihtiyaç olmaya başlamıştır. Uygulamaya konulan ucuz fiyatlı taşımacılık “*low-cost-carriers*” (LCC) orta ve küçük ölçekli havalimanlarının çevre ile etkileşimini artırarak yerel yönetimler için -ekonomik kalkınma bağlamında- bir fırsat olarak değerlendirilmiştir. Öncelikle izleri Avrupa’da görülen liberal ekonomi rüzgârının zaten gelişmekte olan hava taşımacılığını da etkilediği, bu süreçte çeşitli yenilikler ve hizmetlerin, teknoloji ile birlikte gün geçtikçe güçlü şekilde artan bir hava taşımacılığı endüstrisine dönüştüğü görülür (Burgwuoght ve Wit, 2015:104). Günümüzde, 500 yolcu ve 1000 ton civarındaki yük kapasitesi ile hava araçları, hava yolu ulaşımının önemli miktarda insan ve yükü hareket ettirmesine imkân sağlar (Rodrigue vd., 2013:101). Ancak, havayolu ulaşımı, sadece yük ve yolcunun bir yerden başka bir yere taşınması şeklinde düşünülemez. Havayollarının dünyada gelişim süreçleri incelendiğinde ekonomik faaliyetlerden, ülkelerin birbirleri ile ilişkilerinden, kültürel ve sosyal yapılardan etkilenerek şekillendiği görülür. Bu açıdan bakıldığında dünyada havacılık sektörünün gelişmesinde küreselleşmenin çok önemli bir yeri olduğu açıktır. Hava ulaşımı sektörünün, bir ekonomik alan olarak dünya çapında güçlendiği ve bir yarışa dönüştüğü konu ile ilgili başka birçok çalışmada da savunulmuştur (Burghouwt ve Wit, 2015; Lieshout vd., 2016; Malavolti ve Marty, 2017). Çalışmalarda -Avrupa merkezli olmak üzere- küreselleşme bağlamında 1990’lı yıllardan sonra hava ulaşımında önemli gelişmelerin yaşandığı bunun da küreselleşmenin kendisi ile doğrudan ilişkili olduğu belirtilir. Bu fikir çalışmanın da temel problem durumunu oluşturmuştur. Dünya hava ulaşımının gelişiminde tıpkı küreselleşmede olduğu gibi birbirinden ayırt edilebilecek dönemler var mıdır? Varsa bu dönemler küreselleşmede görülen belli başlı dönemler ile paralel midir? Türkiye’de bu durum nasıl şekillenmiştir? Bu bağlamda dünya hava ulaşımı yolcu ve yük miktarlarına göre analiz edilerek sorulara cevap aranmıştır.

## **2. Materyal ve Yöntem**

Çalışılan konunun özelliğine göre veri elde etme yöntemini seçmek tüm bilimsel çalışmalarda olduğu gibi problemi ve veriyi iyi tanımlamakla mümkündür. Rodrigue vd. (2013) teknik ve ekonomik ulaşım performans göstergeleri içinde, yıllara göre yolcu sayısı ile yük miktarları sektörü etkileyen bir değişken olarak verilmiştir. Button’da (2008:78) hava ulaşımının küreselleşen dünyada kendi başına bir sektör olduğu vurgulanırken, yolcu sayısı ve yük miktarının en temel gösterge olduğu ifade edilir. Böylelikle *yolcu sayısı* ve *yük miktarındaki* gelişim, genel olarak hava ulaşımındaki gelişim hakkında fikir verici olacaktır. Bu çalışmada aynı zamanda dünyada hava ulaşımın gelişim süreci ile Türkiye’de hava ulaşımının gelişim süreci ilişkilendirilmiştir. Özellikle son yıllarda, ulaşım-ekonomik gelişme, ulaşım-çevresel etki ve ulaşım-sürdürülebilir gelişme konuları ulaşım coğrafyası çalışmaları arasında dikkat çekmektedir (Hessner vd., 2008:17). Bu bağlamda, hava ulaşımının gelişimini açıklamada, *yük ve yolcu miktarı* kriterleri bakımından Türkiye ile Dünya’daki durum karşılaştırılmıştır. Temel veriler Dünya’da hava yolu ulaşımı yapılan ülkelere ait yolcu ve yük miktarlarıdır. Bunlar, Dünya Bankası hava ulaşım istatistikleri envanterinden sağlanmıştır (Worldbank, 2016). Türkiye İstatistik Kurumu (TÜİK) hava ulaşım istatistikleri ve Devlet Hava Meydanları İşletmesi istatistikleri kullanılmıştır (TUİK, 2017). Veriler, 1970 yılından itibaren, 217 ülkeye ait ve yıllık olmak üzere 2016 yılına kadar getirilmiştir. Toplam 46 yıllık süreçte, dünya ülkelerinin, yük (ton) ve yolcu (kişi) verileri ile karşılaştırılmıştır. Bu

bağlamda ortalamalar ve yıllara göre gelişimi gösteren basit tablolar ve grafikler oluşturulmuştur. Bu verilerin kullanılmasındaki temel amaç sadece genel gelişim durumunu ortaya koyarak belirlenen zaman dilimlerindeki değişimleri ortaya koyabilmektir. Zira küreselleşme ile ilgili olarak yaşanan olaylarla hava ulaşımında görülen gelişim arasında bir etkileşim olup olmadığına bakılacaktır. Veriler, küresel kıtalara göre ve ülkeler bazında özellikle ilk üç ülke dikkate alınarak değerlendirilecektir.

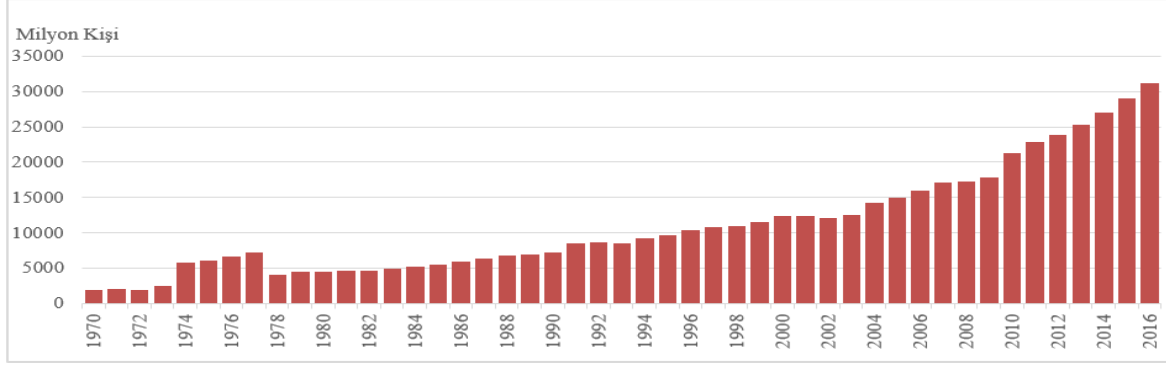
Çalışmanın temellerini sağlamlaştırmak adına bazı nitel veriler de desene eklenmiştir. Bunlar, Türkiye'nin Kalkınma Planları, Ulaştırma Bakanlığı ve Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü'nün stratejik planlarıdır. Bu bağlamda, Türkiye'de 1963'ten bu güne gelen 10 kalkınma planı taranarak, hava ulaşımı ile ilgili belirlenen hedefler incelenmiş, özetlenmiştir (Çizelge 15). Ayrıca küreselleşme ve Avrupa'da hava ulaşımının gelişimini inceleyen (Burghouwt ve Wit, 2015; Jankiewicz ve Huderek-Glapska, 2016; NiYao, 2013; Malavolti ve Marty, 2017; Rogier vd., 2016) araştırmalar konuya dayanak oluşturan veriler içerdiğinden, çalışmanın nitel verileri içinde yer almıştır.

### 3. Bulgular

Bu başlık altında genel olarak dünyanın 1970-2016 yılları arasındaki havayolu ulaşım faaliyetleri içinde yolcu ve yük miktarları incelenmiştir. Veriler dünya geneli, kıtalar ve kıtaların her birinde bulunan ülkelere göre yolcu ve yük miktarlarının grafikleri şeklinde sunulmuştur. Ayrıca Türkiye'nin 1970-2016 yılları arasındaki havayolu yolcu ve yük miktarları gelişimi ile havalimanı sayıları grafikleri oluşturulmuştur. Burada amaç küreselleşme ile tanımlanan 1990 ve 2000 yıllarındaki değişimlerin havayolu ulaşımının gelişiminde de yaşanıp yaşanmadığını belirlemektir. Aynı dönemlerde gerçekleşen gelişim ve değişimler ülke özelinde incelenerek nedenleri belirlenmeye çalışılmıştır. Ayrıca hava ulaşımının dünyadaki gelişimi incelenmiş, ardından bir kıyaslama yapabilmek ve Türkiye hava ulaşımının dünyadaki yerini belirleyebilmek amacıyla Türkiye'deki gelişim süreci incelenmiştir. Türkiye hava ulaşımında da belli gelişim dönemlerinin küreselleşme süreçleri ile uyumlu olup olmadığı araştırılmıştır. Bu nedenle bulgular iki ayrı başlık altında verilmiştir.

#### 3.1. Dünya'da Havayolu Ulaşımının Yolcu ve Yük Miktarları Açısından Gelişimi

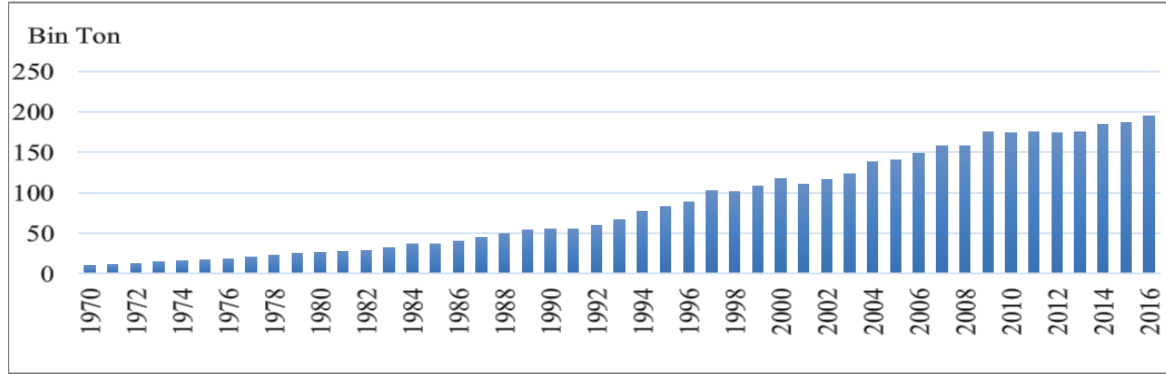
Dünyada hava ulaşımı faaliyetleri yirminci yüzyılın ilk çeyreğinden sonra ortaya çıkmıştır. Genel olarak hava ulaşımında yolcu ve yük miktarlarının zaman içinde geliştiği görülür. 2016 yılı itibariyle, toplam 217 ülkeden alınan veriler dünyada yıllara göre yolcu sayılarıdır. 1974-1977 arasında ani yükselen değerler 1978'de düşüşe geçse de daha yavaş tempoda 1990'a kadar artmıştır. Artışta, 1990'lı yıllardan sonra gözlemlenen hareketlilik 2000'li yıllar ile ivme kazanmıştır (Şekil 1).



Şekil 1. Dünya hava ulaşımında yolcu sayılarının gelişimi (1970-2016).

Kaynak: Worldbank, 2016 Airport Statistics.

Hava ulaşımında diğer gösterge taşınan yük miktarlarıdır. Yük hava ulaşımı ile özellikle uzun mesafelerde diğer ulaşım türlerinden daha hızlı taşınır. Ancak hava araçları, gemi ve trenle taşımacılığa oranla daha az miktarda yük taşıma imkânı sunar. Örneğin, 347,5 milyon gross tona ulaşan kapasiteleriyle gemiler yük taşımacılığında ilk sıradadır (Atalay, 2005:233;). Buna rağmen, gün geçtikçe hava ulaşımında yük taşımacılığının geliştiği görülmektedir. Kargo için özel tasarlanmış daha çok yük taşıyan uçaklar bu gelişimde etkilidir. Ayrıca yükte hafif pahada ağır mallar ve elektronik cihazlar gibi malların uluslararası ticarete gittikçe fazla rol oynaması gelecekte bu sektördeki yük taşımacılığının artacağını gösterir. Hava ulaşımında yük taşımacılığının artışı ve özellikle son dönemlerdeki gelişme grafikte de gözlenmektedir (Şekil 2; Çizelge 1).



Şekil 2. Dünya hava ulaşımında yük miktarların gelişimi (1970-2016)

Kaynak: Worldbank, 2016 Airport Statistics.

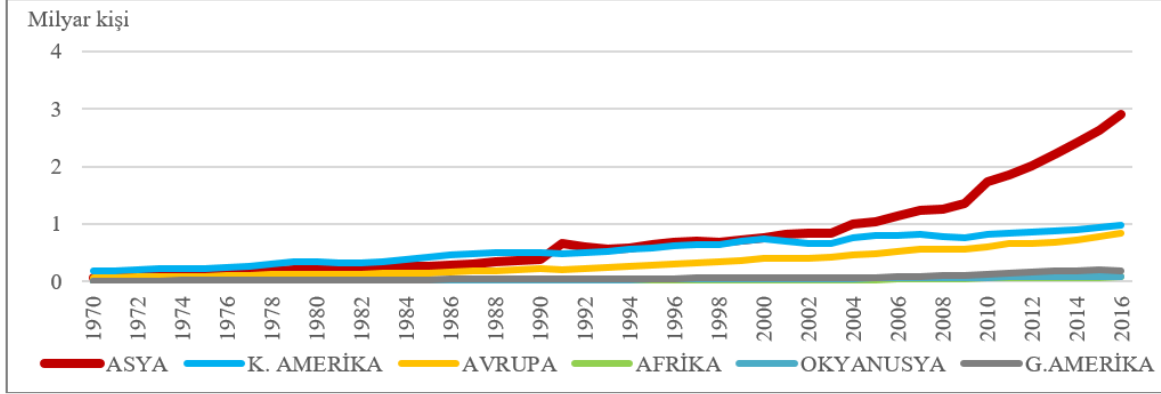
Çizelge 1. Dünya hava ulaşımında yıllara göre yolcu ve yük miktarları

	Yolcu Sayısı	Yük Miktarı(bin ton)
1970-1980	42165811796	153068,5
1981-1990	62408437972	381524,001
1991-2000	88003052997	804305,495
2001-2010	146870021345	1393510,69
2011-2016	180494761231	1269460,23
Toplam	519942085341	4001868,91

Kaynak: Worldbank, 2016 Airport Statistics.

Dünya genelinden sonra, kıtalara göre yolcu ve yük taşımacılığı incelendiğinde, gelişimde bazı ayrıntılar dikkat çeker. Özellikle 1990 sonrası hava ulaşımı yarışında, bazı kıtaların dikkate değer

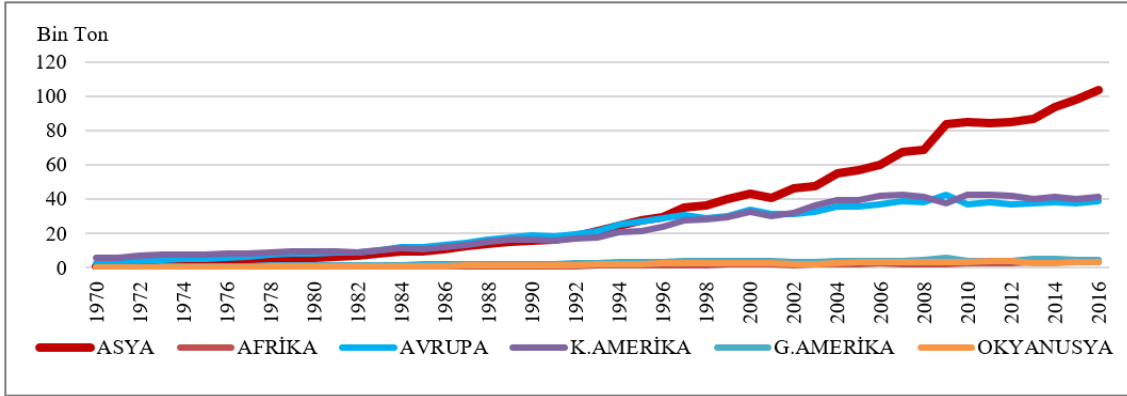
gelişme gösterdikleri görülür. Yolcu sayısına bakıldığında 1990 yılından sonra Asya kıtası öne geçer. Bu kıtayı Kuzey Amerika ve Avrupa kıtaları takip eder. Hava ulaşımının ilk başladığı topraklar olan Avrupa ve Kuzey Amerika'nın düzenli ilerlemesine karşın, Asya kıtasındaki artışta iki dönem önemlidir. Bunlardan ilki 1990 yılıdır, ikincisi ise 2000 yılıdır. Bu hareketlilikte, Asya kıtasının önemli nüfus barındıran ülkelerinin rolü vardır. Kıtalardaki bu durum ülkelerin nüfus potansiyelleri kadar ekonomik faaliyet ve küresel pazardaki etkinliklerle de ilişkilidir. İlerleyen bölümlerde Asya kıtasındaki artışı etkileyen ülkeler ve bu ülkelerdeki ekonomik değişimler incelenecektir (Şekil 3).



Şekil 3. Dünya hava ulaşımında kıtalara göre yolcu sayılarının gelişimi (1970-2016)

Kaynak: Worldbank, 2016 Airport Statistics.

Kıtalara göre yolcu taşımacılığında dikkat çeken durum, yük taşımacılığında da görülür. 1990'lı yılların ortalarından itibaren başlayan bir hareketle Asya kıtası, diğer kıtalara göre önemli bir fark oluşturmuştur (Şekil 4).



Şekil 4. Dünya hava ulaşımında kıtalara göre yük miktarlarının gelişimi (1970-2016)

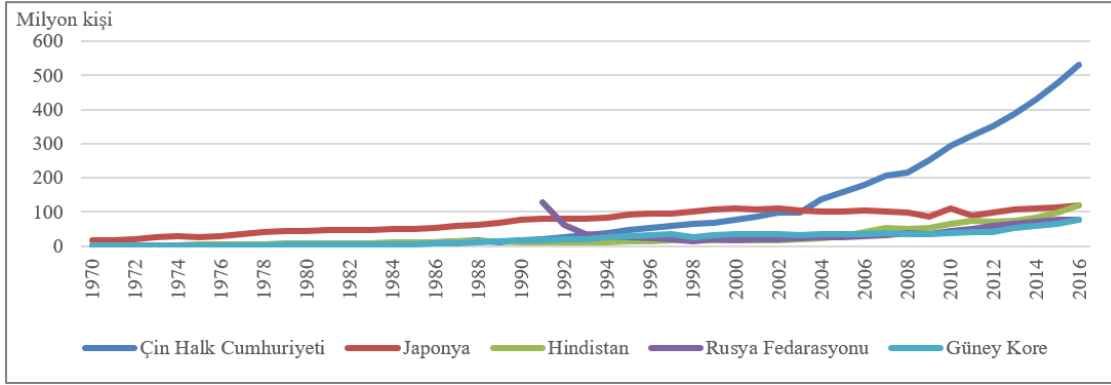
Kaynak: Worldbank, 2016 Airport Statistics.

Buraya kadar dünya ve kıtalar genelinde havayolu yolcu ve yük taşımacılığında sürekli gelişim gözlemlendiği, bu gelişimin havayolu ulaşımının hız, konfor, güvenlik gibi konularda sunduğu avantajlar nedeniyle gerçekleştiği belirtilebilir. Dünya kıtalarının genel durumu dışında, hava ulaşımı yolcu ve yük taşımacılığı gelişiminde ülkeler arasında benzer ya da farklı durumların olup olmadığına da bakılmıştır.

Buna göre kıtalarda bulunan ülkeler içinde öncelikle ilk sıralarda olanlar değerlendirilmiştir. Bu ülkeler diğerlerine göre kıta ve dünya ölçeğinde daha etkili gelişimler göstermişlerdir.

### 3.1.1. Asya kıtası

Dünya hava ulaşımında ilk olarak Asya kıtası ülkelerinin yolcu sayılarının gelişimi incelenmiştir. Buna göre kıtadaki havayolu yolcu sayısı 2016 itibariyle yılda yaklaşık 2,9 milyarlar civarındadır. Ayrıca 1990'lı yıllardan bu yana tüm dünyada en çok yolcu taşıyan kıta Asya Kıtasıdır (Şekil 3). Asya kıtasındaki 49 ülkenin havayolu yolcu verileri incelendiğinde tüm ülkelerin hava ulaşım performanslarının aynı olmadığı görülecektir. 1970'ten 2016 yılına kadar olan zaman diliminde en dikkat çeken gelişmeyi Çin Halk Cumhuriyeti göstermiştir. 1990'lı yıllardan sonra başlayan, ancak 2000 yılından sonra daha da hız kazanan artış Asya'nın diğer ülkeleri ile oldukça ciddi bir fark oluşmasına yol açmıştır (Şekil 5; Çizelge 2).



Şekil 5. Asya kıtası ülkelerinde hava ulaşımı yolcu sayılarının gelişimi (1970-2016)

Kaynak: Worldbank, 2016 Airport Statistics.

Çizelge 2. Asya kıtası hava ulaşımında ilk 10 ülkenin seçilmiş yıllara göre yolcu sayıları (kişi)

Ülkeler	1970	1990	2010	2016
1 Çin Halk Cumhuriyeti	-	16596100	294640708	531414900
2 Japonya	16315100	76223800	109617021	117706000
3 Hindistan	2671600	10862200	64374253	119577835
6 Rusya Federasyonu	-	-	43855539	77458318
7 Güney Kore	1208100	15684500	36987982	77134151
4 Endonezya	826400	9223100	59384361	96529128
8 Malezya	748900	10241500	34239014	53817352
9 Tayland	764200	8201400	28780723	60455199
5 Birleşik Arap Emirlikleri	-	1685900	44948143	92160692
10 Filipinler	2369000	5638700	22575356	40051283

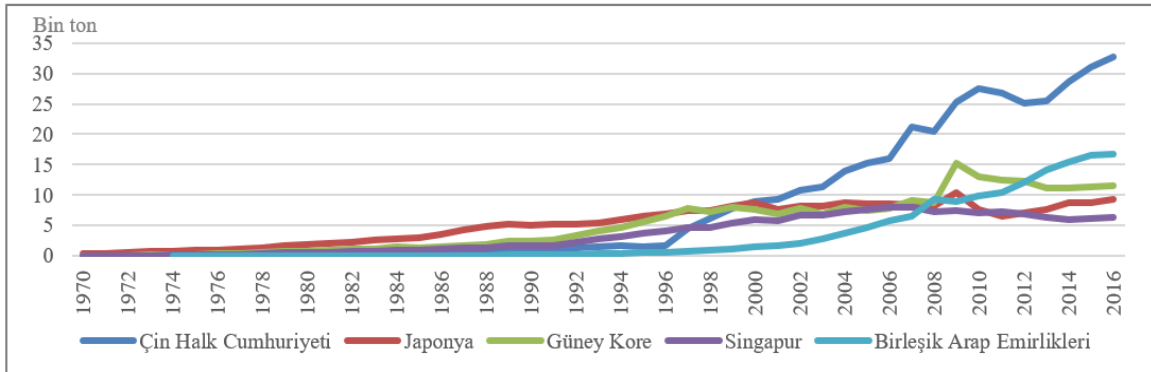
Kaynak: Worldbank, 2016 Airport Statistics.

Çin'in küreselleşme sürecinde 1990'lı yıllardan sonra kapılarını yabancı sermayeye daha çok açması, bazı kanunlarında yaptığı düzenlemelerle dünya ticaretinde önemli bir güç haline gelmeye başlaması (Atalay, 2005:333; Tümertekin ve Özgüç, 2016:49), şekil 5'teki havayolu gelişim süreci ile paralellik göstermektedir. Çin hava ulaşımında görülen bu hareketlilik, sahip olduğu geniş topraklar ve nüfus miktarı ile de ilişkilidir. Çin'den sonra Asya'nın bir diğer büyük ekonomisi Japonya gelir. Japonya küresel üretim sistemlerinde çok uluslu şirketleri ile dünyanın üç yatırımcı ülkesinden (triad) biridir (Atalay, 2005:332; Tümertekin ve Özgüç, 2016:81). Dolayısıyla II. Dünya Savaşı sonrası yaşanan kısa



sürelî çekilmenin ardından toparlanarak, 1980'lerden itibaren küresel arenada var olmaya başlamıştır. Bu süreçten sonra da ekonomideki yerini istikrarlı şekilde korumuştur. Japonya'yı 2005'ten sonra dikkat çeken gelişimi ile Hindistan izler. Çin ve Hindistan'ın ekonomistlerce dikkatle izlenmesi, Asya'nın bu iki ülkesinin, bugün ve gelecekteki dünya ekonomisinde etkili rol oynayacak olmasındandır. Bugün itibarıyla her iki ülke de önemli bir ekonomik potansiyel taşımaktadır. Bu ülkelerin ekonomik süreçleri birbirinden farklı gelişse de her iki ülkede de ortak rol oynayan ve hız katan faktör, Dünya Ticaret Örgütü üyeliğidir. Çin 2001'de ve Hindistan 1995'te Dünya Ticaret Örgütü (DTÖ)'ne üye olmuştur. Bu durum küreselleşme yolunda önemli bir adım olarak nitelenmektedir (Özekicioğlu ve Kılıç, 2017:23). Hindistan'ın 1991 sonrası yeni bir ekonomik döneme girmesi, IMF ile yaptığı anlaşmalar ve buna bağlı izlediği politikalar yine küresel ekonomilerin ülke ile ilişkisinin artırıcı faktörler olmuştur (Öz, 2007:7). İki ülke ekonomisinde belirtilen önemli dönüm noktaları ile havayolu yolcu/yük miktarlarındaki artış dönemleri uyumlu görünmektedir.

Asya kıtası ülkeleri havayolu yük taşımacılığında ilk sırayı, tıpkı yolcu taşımacılığında olduğu gibi Çin Halk Cumhuriyeti almıştır. Ancak ikinci sırada Birleşik Arap Emirlikleri ve üçüncü sırada Güney Kore gelerek yolcu taşımacılığında ikinci ve üçüncü olan Hindistan ve Japonya'yı geride bırakır (Şekil 6; Çizelge 3).



Şekil 6. Asya kıtası ülkelerinde hava ulaşımı yük miktarı gelişimi (1970-2016)

Kaynak: Worldbank, 2016 Airport Statistics.

Çizelge 3. Asya kıtası hava ulaşımında ilk 10 ülkenin seçilmiş yıllara göre yük miktarları (ton)

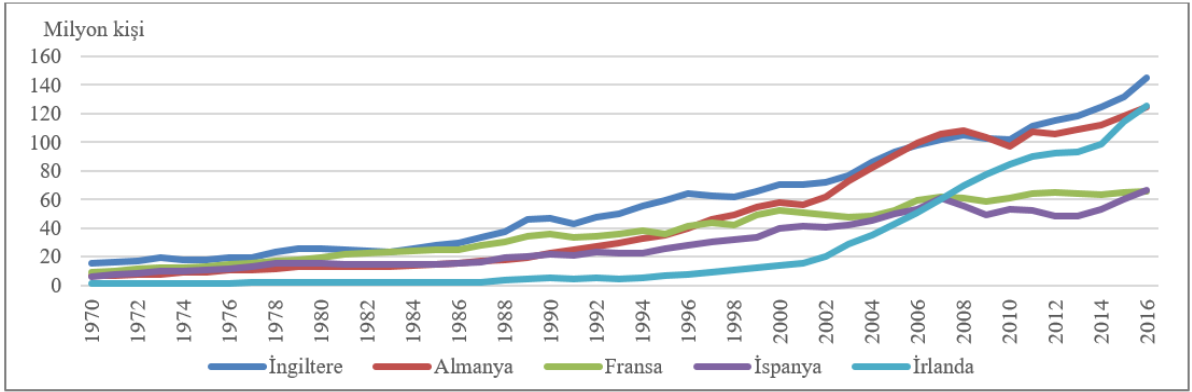
Ülkeler	1970	1990	2010	2016
1 Çin Halk Cumhuriyeti	-	818	27567	32714
2 Japonya	380	5069	7699	9361
3 Güney Kore	6	2459	12943	11485
4 Singapur	9	1653	7121	6423
5 Birleşik Arap Emirlikleri	-	145	9774	16750
6 Tayland	9	661	2939	2160
7 Rusya Federasyonu	-	-	3532	5863
8 Malezya	9	574	2565	1150
9 Katar	-	44	2946	9206
10 Suudi Arabistan	5	610	1325	834

Kaynak: Worldbank, 2016 Airport Statistics.

Burada Güney Kore ile aynı değerlere ulaşan Hong Kong ve hemen onları takip eden Japonya ve Katar, kıtanın yük taşımacılığında gelişim gösteren diğer ülkeleridir. Asya kıtası ülkeleri yük taşımacılığı grafiğinde son 10 yılın en dikkat çeken iki ülkesi Çin ve Birleşik Arap Emirlikleri olmuştur. Çin'in ekonomik gelişimindeki küreselleşme hamleleri yük taşımacılığını da etkilemiştir. Birleşik Arap Emirlikleri ise küçük bir ülke olmasına rağmen, satın alma gücü bakımından Ortadoğu'nun 3. büyük ülkesidir. Ülkenin güçlü ekonomisi özellikle 2000'li yıllar ile birlikte, dünya ülkeleri ile küresel ilişkiler kurması havayolu ulaşımını da etkilemiştir (DEİK, 2017).

### 3.1.2. Avrupa kıtası

Dünya havayolu yolcu sayılarındaki gelişimde ikinci sırada olan kıta Avrupa'dır. Avrupa ülkelerinin bu gelişimde nasıl bir rol oynadığı ayrı ayrı incelenmiştir. Buna göre 46 Avrupa ülkesine ait yolcu miktarlarındaki gelişim belirlenmiştir (Şekil 7; Çizelge 4).



Şekil 7. Avrupa kıtası ülkelerinde hava ulaşımı yolcu sayılarının gelişimi (1970-2016)

Kaynak: Wordbank 2016 Airport Statistics.

Çizelge 4. Avrupa kıtası hava ulaşımında ilk 10 ülkenin seçilmiş yıllara göre yolcu sayıları (kişi)

Ülkeler	1970	1990	2010	2016
1 İngiltere	15568800	47113600	101515720	145120984
2 Almanya	6498000	22146900	97330734	124743942
3 Fransa	9108000	35963900	60864422	65362743
4 İspanya	6347400	21652000	52847713	66674868
5 İrlanda	1476300	4812300	84784226	125648741
6 İtalya	6743700	19750000	32645164	28861321
7 Hollanda	2881100	8559400	26979677	37652448
8 Türkiye	48	3792300	31339441	96604665
9 İsviçre	3397400	8603400	22146864	25859918
10 Yunanistan	1614700	6134600	10352658	13150289

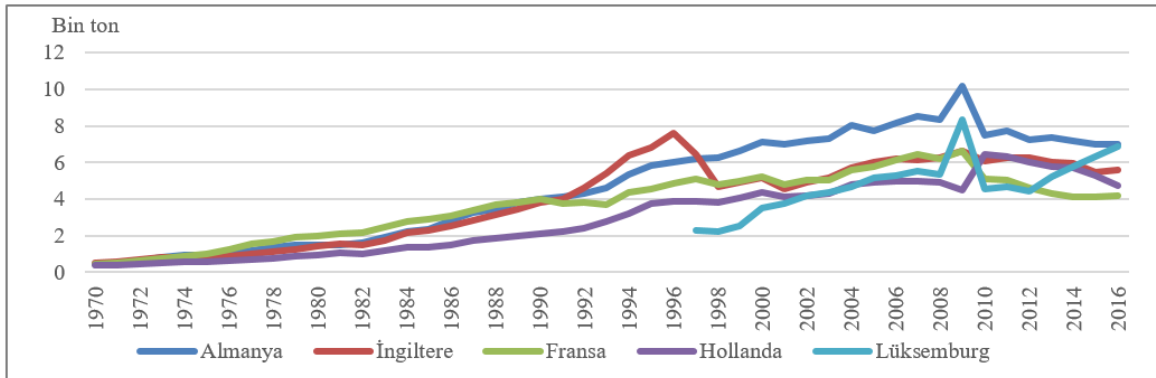
Kaynak: Worldbank, 2016 Airport Statistics.

Avrupa kıtasında incelenen ülkeler içinde gelişim süreci açısından ilk dikkat çeken İngiltere olmuştur. Tüm zaman dilimlerinde Avrupa'nın en fazla yolcu sayısına sahip ülkesi İngiltere, 1985'ten sonra daha hızlı artan bir seyir izlemiştir. Özellikle 1980'li yıllardan sonra başlayan hızlı artış, 2000'li yıllardan sonra daha da ivmelenmiştir. İkinci sıradaki Almanya'nın 1990 ile başlayan ve 2000'de artan yolcu trafiği, İngiltere ile aynı yükselme dönemlerini işaret etmektedir. Söz konusu zaman aralıklarında

dünyada, yukarıda açıklandığı üzere bazı küresel gelişmeler ortaya çıkmıştır. Soğuk savaşın sona erışı ve Berlin Duvarı'nın yıkılması Almanya'da 1990'dan sonra yaşanan artışı açıklamaktadır. Avrupa'da 1974 sonrası hız kazanan ve 1992'deki anlaşma ile getirilen yasal ölçütlerle yabancı sermayeye uygulanan kuralların 43 ülkede serbestleştirilmesi, 1990'lı yıllardan sonraki ekonomik hareketliliği açıklar (Tümertekin ve Özgüç, 2016:81). Kıta söz konusu olayların çoğu kez doğduğu veya ilk uygulandığı bir yer olarak küreselleşmenin odak noktası olmuş, bu durum hava ulaşımının gelişimini de etkilemiştir.

Avrupa kıtası hava ulaşımında, kıtanın iki büyük ekonomisi olan İngiltere ve Almanya dışında dikkat çeken iki ülke vardır. Bunlar Türkiye ve İrlanda'dır. Her iki ülkede de hemen aynı zaman dilimlerinde, yani 2000'den sonra havayolu yolcu trafiğinde dikkat çekici artış görülmektedir. Türkiye'deki bu hareketlilik sonraki bölümde ayrı bir başlık altında çeşitli boyutlarda incelenmiştir. İrlanda ise Avrupa'nın ekonomik olarak en zayıf ülkelerinden biri iken 1990'lı yıllardan sonra ivmelenen bir ekonomik büyüme gösterir. Bu büyümenin itici gücü olarak, uluslararası ticarete katılma, serbest ticaret anlaşmaları, dış ticarete liberal politikalar, yabancı sermayeye imkân tanınması, teknolojiyi takip gibi küreselleşme unsurları sıralanır (Özcan, 2008). Buradan anlaşıldığı kadarıyla İrlanda'nın ekonomide yakaladığı hızlı gelişim ile hava ulaşımı yolcu miktarında gösterdiği dikkat çekici artış aynı dönemlere denk gelmektedir.

Avrupa kıtası yük taşımacılığında, ilk üç ülke sırasıyla Almanya, Lüksemburg ve İngiltere'dir. Yolcu taşımacılığında da ilk sıralarda olan ve güçlü ekonomileri ile dikkat çeken İngiltere ve Almanya dışında ikinci sırada bulunan Lüksemburg dikkat çeker. Hatta dalgalı seyreden bir gelişim süreci sonunda 2016 itibariyle Lüksemburg'un yük taşıma miktarı yaklaşık 7 bin tonlar civarında olup Almanya ile hemen hemen eşit düzeye gelmiştir. Türkiye'nin durumu ilk üçte olmasa da 2008'den sonraki ani yükselme eğilimi ile dikkat çeker. Bu sonuçta havayolu ulaşımında özelleştirme ve devletin geliştirme yönünde yaptığı teşviklerin önemli katkısı olmuştur (Şekil 8, Çizelge 5).



Şekil 8. Avrupa kıtası ülkelerinde hava ulaşımı yük miktarlarının gelişimi (1970-2016)

Kaynak: Wordbank, 2016 Airport Statistics.

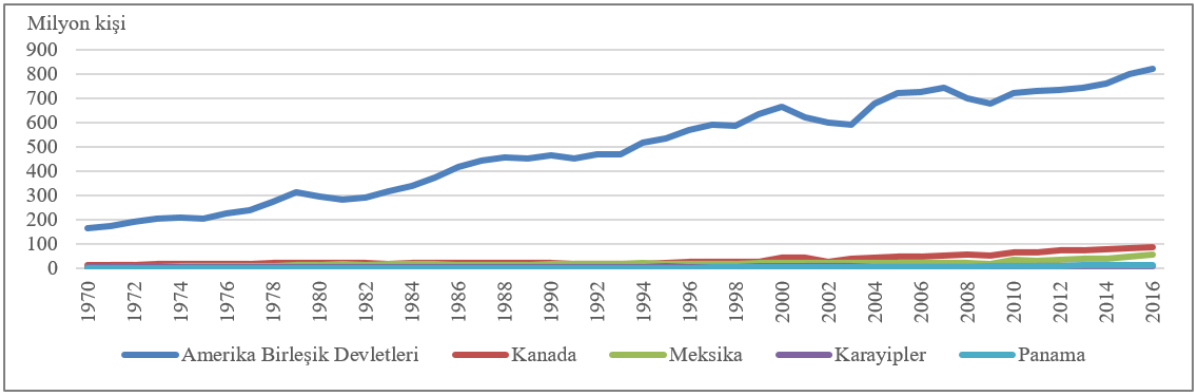
**Çizelge 5.** Avrupa kıtası hava ulaşımında ilk 10 ülkenin seçilmiş yıllara göre yük miktarları (ton)

Ülkeler	1970	1990	2010	2016
1 Almanya	485	3994	7487	6986
2 İngiltere	517	3825	6083	5604
3 Fransa	475	3996	5080	4155
4 Hollanda	377	2129	6444	4746
5 Lüksemburg	-	-	4573	6878
6 İsviçre	169	929	1282	1533
7 İtalya	275	1171	785	1092
8 İspanya	91	760	1236	1065
9 Belçika	184	656	1067	1500
10 Türkiye	5	101	1149	3494

**Kaynak:** Worldbank, 2016 Airport Statistics.

### 3.1.3. Kuzey Amerika kıtası

Dünya hava ulaşımında ön sıralarda olan bir diğer kıta Kuzey Amerika kıtasıdır. Kuzey Amerika kıtasında bulunan 18 ülke incelenmiştir (Şekil 9, Çizelge 6).



**Şekil 9.** Kuzey Amerika kıtası ülkelerinde hava ulaşımı yolcu sayılarının gelişimi (1970-2016)

**Kaynak:** Wordbank, 2016 Airport Statistics.

**Çizelge 6.** Kuzey Amerika kıtası hava ulaşımında ilk 10 ülkenin seçilmiş yıllara göre yolcu sayıları (kişi)

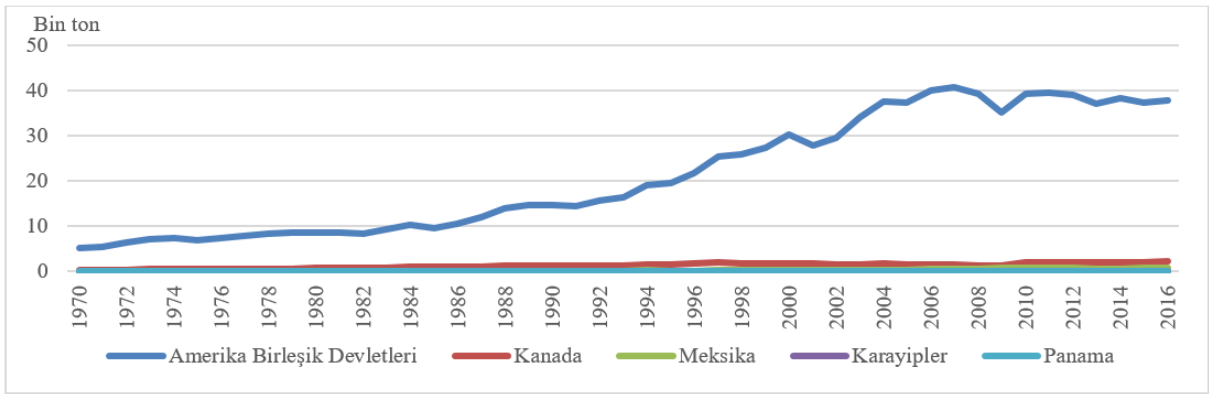
Ülkeler	1970	1990	2010	2016
1 Amerika Birleşik Devletleri	163448992	464574016	720497000	822949000
2 Kanada	10180300	20601400	63277409	85406426
3 Meksika	2966600	14341300	31269061	53313307
4 Karayipler	657600	4412200	4996231	5945184
5 Panama	307400	265800	5524157	13285098
6 El Salvador	138200	524900	1816391	2603129
7 Jameyka	278700	1003600	0	136744
8 Bahamalar	-	1090000	967914	937476
9 Antigua ve Barbuda	-	755000	1554309	1042929
10 Küba	873500	1137500	1578012	1223081

**Kaynak:** Worldbank, 2016 Airport Statistics.

Kuzey Amerika kıtası ülkeleri içinde aynı zamanda dünyanın en önemli ekonomisi olan Amerika Birleşik Devletleri, diğer 17 ülkeden açık ara öndedir. 2016 itibariyle 800 milyonun biraz

üzerinde olan yıllık yolcu sayısı ile aynı zamanda dünyanın ilk sıradaki ülkesi konumundadır. Ülke ekonomik potansiyeli, nüfus potansiyeli ve topraklarının genişliği ile hava ulaşımının gelişmesine uygun bir profili vardır. Diğer ülkelerde Avrupa ve Asya kıtası ülkelerinde görülen belirgin hareketlilik burada görülmez. Yine de 2000’li yıllardan sonra Kanada ve Meksika’daki ivmelenme Amerika Birleşik Devletleri yanında sönük kalır. Bu ülkelerdeki hareketliliğin diğer kıtalarda olduğu gibi 2000’li yıllara denk gelmesi dikkate değer bir durumdur.

Kuzey Amerika ülkeleri arasında yıllara göre yük taşımacılığında, Amerika Birleşik Devletleri tüm dünya ülkeleri içinde açık ara öndedir. Ortalama 40 bin tonluk taşıma potansiyeli ile kıta içinde kendisini takip eden Kanada ve Meksika’nın çok önündedir (Şekil 10, Çizelge 7).



Şekil 10. Kuzey Amerika kıtası ülkelerinde hava ulaşımı yük miktarlarının gelişimi (1970-2016)

Kaynak: Wordbank 2016 Airport Statistics.

Çizelge 7. Avrupa kıtası hava ulaşımında ilk 10 ülkenin seçilmiş yıllara göre yük miktarları (ton)

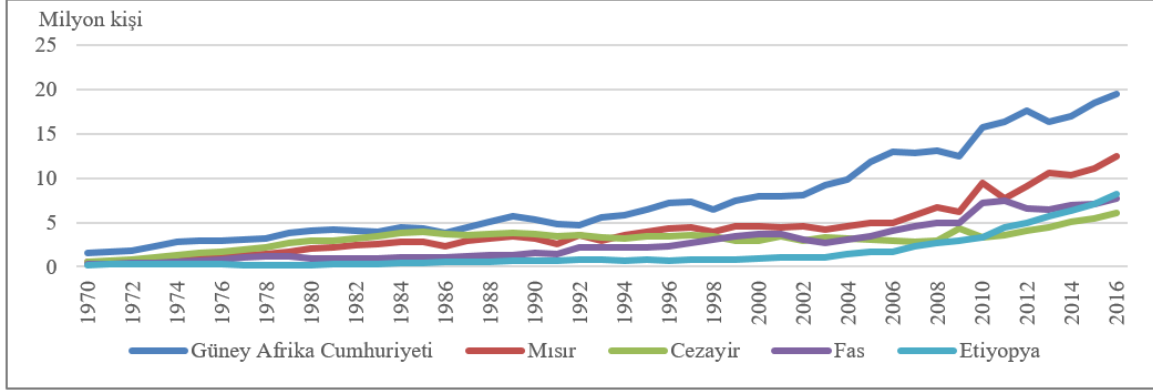
Ülkeler	1970	1990	2010	2016
1 Amerika Birleşik Devletleri	5151	14791	39353	37890
2 Kanada	371	1385	1957	2246
3 Meksika	37	143	909	761
4 Karayipler	13	52	43	71
5 Panama	4	3	72	126
6 Küba	9	19	0	20
7 Jameyka	3	19	0	5
8 El Salvador	11	5	11	13
9 Guatemala	6	9	4	1
10 Dominik Cumhuriyeti	4	70	0	-

Kaynak: Worldbank, 2016 Airport Statistics.

#### 3.1.4. Afrika kıtası

Afrika kıtası hava ulaşımında faal olan kıtalardan biridir. Kıtadaki 52 ülke üzerinde yapılan incelemeler sonucu ortaya çıkan gelişim incelenmiştir. Afrika kıtası ülkelerinde 1990’lı yıllardan ve 2000’li yıllardan sonra yaşanan artış eğilimleri tüm diğer kıtalardaki sonuçlarla uyumlu görünür. Afrika kıtasında dikkat çeken en önemli konu yıllar arasındaki ani düşüş ve yükselişler olmuştur. Kıtadaki iç

çatışmalar, savaşlar, darbe ve ülkelerin yaşadığı ekonomik dalgalanmalar bu hareketlilikte etkili olmuştur. Kıta her dönem dünyanın sömürge merkezlerinden biri olduğundan, hava ulaşımında Asya ile kıyaslandığında daha fazla ülkenin rol oynadığı görülebilir. Ancak yolcu sayıları Asya, Kuzey Amerika ve Avrupa ülkelerinin ulaştığı rakamlara göre oldukça düşüktür (Şekil 11, Çizelge 8).



Şekil 11. Afrika kıtası ülkelerinde hava ulaşımı yolcu sayılarının gelişimi (1970-2016)

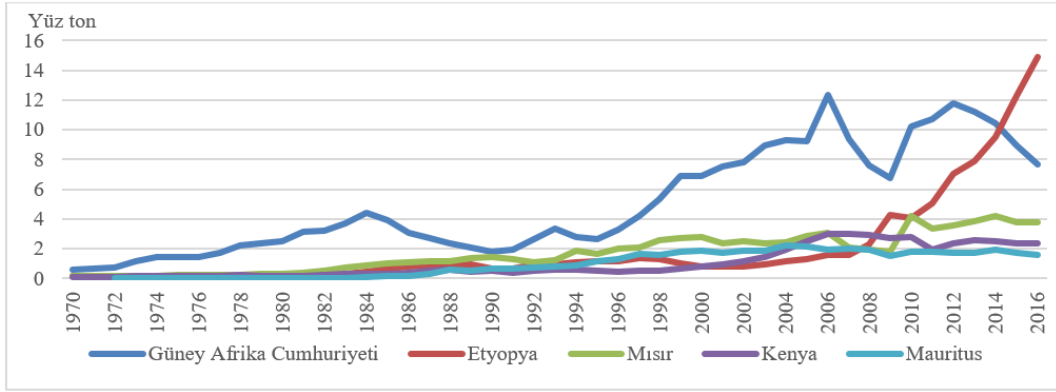
Kaynak: Worldbank 2016 Airport Statistics.

Çizelge 8. Afrika kıtası hava ulaşımında ilk 10 ülkenin seçilmiş yıllara göre yolcu sayıları (kişi)

Ülkeler	1970	1990	2010	2016
1 Güney Afrika Cumhuriyeti	1519000	5364900	15781210	19504407
2 Mısır	542500	3239200	9518106	12430628
3 Cezayir	563200	3748000	3372283	6093415
4 Fas	289500	1580000	7144446	7738637
5 Etyopya	231600	620300	3347022	8242115
6 Nijerya	173000	964800	4197375	4494225
7 Kenya	171500	794400	4039583	4532296
8 Libya	190200	1803000	2928706	1283181
9 Mauritius	23000	519700	1265458	1593666
10 Angola	-	451500	1010194	1261671

Kaynak: Worldbank, 2016 Airport Statistics.

Afrika kıtası ülkeleri havayolu ulaşımında yük trafiği incelendiğinde, oldukça az miktarlarda taşımacılık görülür. Yaklaşık 2 bin ton civarındaki havayolu yük taşımacılığında, Etiyopya, Güney Afrika Cumhuriyeti ve Mısır ilk üç sırada yer alır. Burada Etiyopya'nın 2008'den sonraki hızlı yükselişi ve Güney Afrika Cumhuriyeti'nin 2004'ten sonraki dalgalı ilerleyişi dikkat çeker. Güney Afrika Cumhuriyeti'nde ise son 5 yılda dikkat çeken bir düşüş vardır (Şekil 12, Çizelge 9).



Şekil 12. Afrika Kıtası ülkelerinde hava ulaşımı yük miktarlarının gelişimi (1970-2016)

Kaynak: Wordbank, 2016.

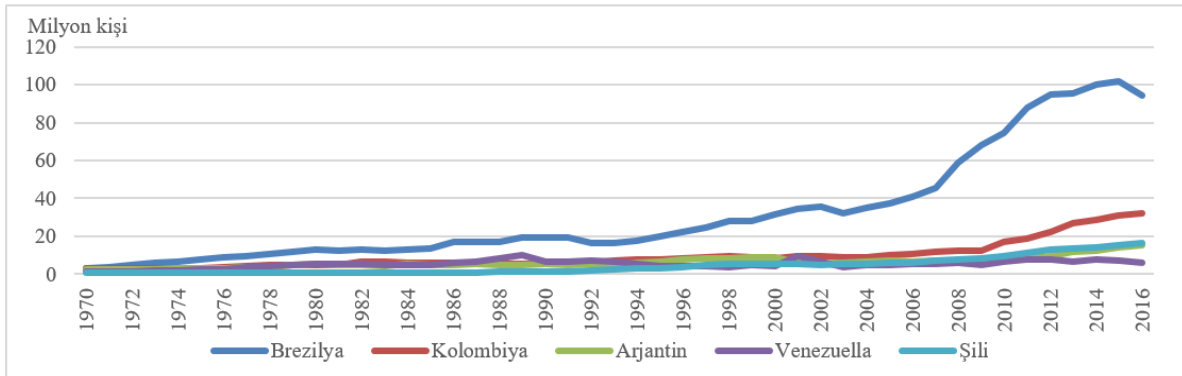
Çizelge 9. Afrika kıtası hava ulaşımında ilk 10 ülkenin seçilmiş yıllara göre yük miktarları (ton)

Ülkeler	1970	1990	2010	2016
1 Güney Afrika Cumhuriyeti	57	179	1026	767
2 Etiyopya	15	67	407	1490
3 Mısır	15	144	417	376
4 Kenya	9	52	280	234
5 Mauritius		64	179	156
6 Zimbabve	1	65	25	1
7 Fas	5	32	65	54
8 Angola		40	48	44
9 Gabon	6	26	0	-
10 Kamerun	6	13	0	-

Kaynak: Worldbank, 2016 Airport Statistics.

### 3.1.5. Güney Amerika kıtası

Güney Amerika Kıtası çalışmada incelenen olan son kıtadır. Bu kıtadaki ülkelerin yolcu ve yük miktarlarındaki gelişim grafiklerde verilmiştir (Şekil 15-16).



Şekil 13. Güney Amerika Kıtası ülkelerinde hava ulaşımı yolcu sayılarının gelişimi (1970-2016)

Kaynak: Worldbank 2016 Airport Statistics.

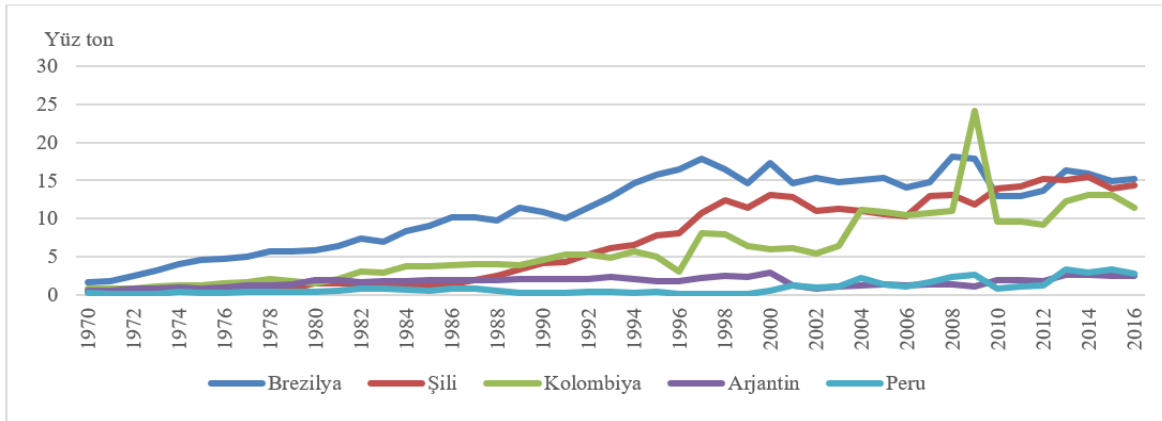
**Çizelge 10.** Güney Amerika kıtası hava ulaşımında ilk 10 ülkenin seçilmiş yıllara göre yolcu sayıları (kişi)

Ülkeler	1970	1990	2010	2016
1 Brezilya	3339800	19149600	74627064	94142377
2 Kolombiya	3010200	5266700	16932435	32261847
3 Arjantin	2332000	5369100	9025035	15076355
4 Venezuela	1253300	6846800	6428163	6025475
5 Şili	574700	1363600	9269026	16362437
6 Peru	390500	1816200	7106025	15081755
7 Ekvator	419500	762500	4818305	5268596
8 Bolivya	244000	1237600	1781340	3678739
9 Trinidad ve Tobako	361100	1285400	1842253	2569593
10 Kostarika	255900	467000	1697894	1529302

**Kaynak:** Worldbank 2016 Airport Statistics.

Güney Amerika Kıtası'nda bulunan 18 ülkenin yolcu verilerine bakıldığında ilk üç sırada Brezilya, Kolombiya ve Şili gelir. Bu ülkelerin yolcu trafiklerinin geri kalan 15 kıta ülkesinden daha fazla olduğu belirlenmiştir. Özellikle yıllık 100 milyon kişi civarına ulaşan Brezilya ile diğer ülkeler arasında oldukça büyük bir fark vardır. Tüm dünyada ilerleme gösteren hava ulaşımının, Brezilya'da 2015'ten sonra görülen düşüş, 2016 olimpiyat oyunları ile aynı döneme denk gelmesine rağmen, ülkenin yaşadığı ekonomik durgunluk ile daha çok ilişkili görülmüştür. Ancak yine de ülke, ikinci sıradaki Kolombiya'dan açık ara öndedir.

Güney Amerika havayolu yük taşımacılığında ilk sıralarda yine Brezilya, Şili ve Kolombiya vardır. Ancak yük miktarları bakımından yıllık 10 bin tonun üzerine çıkan Asya, Kuzey Amerika ve Avrupa ülkelerine yaklaşamaz. Örneğin yük taşımacılığında açık ara ilk sırada olan Amerika Birleşik Devletleri yük taşımacılığı yıllık 40 bin ton civarındadır. Güney Amerika kıtası ise yıllık miktarların en çok 3 bin tona yaklaştığı bir performansa sahiptir (Şekil 14, Çizelge 11).

**Şekil 14.** Güney Amerika kıtası ülkelerinde hava ulaşımı yük miktarlarının gelişimi (1970-2016)

**Kaynak:** Worldbank 2016 Airport Statistics.



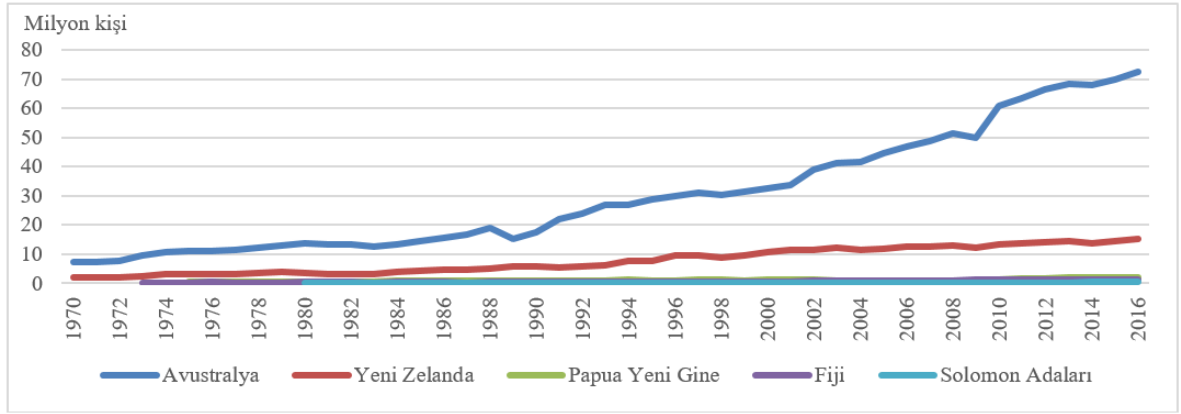
**Çizelge 11.** Güney Amerika kıtası hava ulaşımında ilk 10 ülkenin seçilmiş yıllara göre yük miktarları (ton)

Ülkeler (ton)	1970	1990	2010	2016
1 Brezilya	164	1082	1302	1514
2 Şili	41	419	1400	1441
3 Kolombiya	75	464	955	1145
4 Arjantin	48	214	193	254
5 Peru	22	26	84	276
6 Venezuela	59	113	1	4
7 Ekvator	9	63	130	55
8 Trinidad ve Tobago Adl.	10	15	17	39
9 Kostarika	9	39	16	6
10 Bolivya	2	8	11	9

**Kaynak:** Worldbank, 2016 Airport Statistics.

### 3.1.6. Okyanusya kıtası

Okyanusya başta Avustralya karası olmak üzere birçok adadan oluşan bir kıtadır. Bu kıtanın yıllara göre yolcu ve yük miktarlarındaki gelişim incelenmiştir. Okyanusya kıtasında verileri bulunan 12 ülkenin havayolu trafiğinde iki ülke belirleyici olmuştur. Bu ülkeler Avustralya ve Yeni Zelanda'dır. Avustralya yolcu miktarı bakımından diğer ülkelere açık ara öndedir. Bunun en temel nedeni nüfus, ekonomik faaliyetler gibi temel göstergeler bakımından diğer ülkelere çok daha ileride olmasıdır. Avustralya'nın havayolu yolcu trafiği gelişiminde de 1990 sonrası görülen artış dikkat çeker (Şekil 15-Çizelge 12).



**Şekil 15.** Okyanusya kıtası ülkelerinde hava ulaşımı yolcu sayılarının gelişimi (1970-2016)

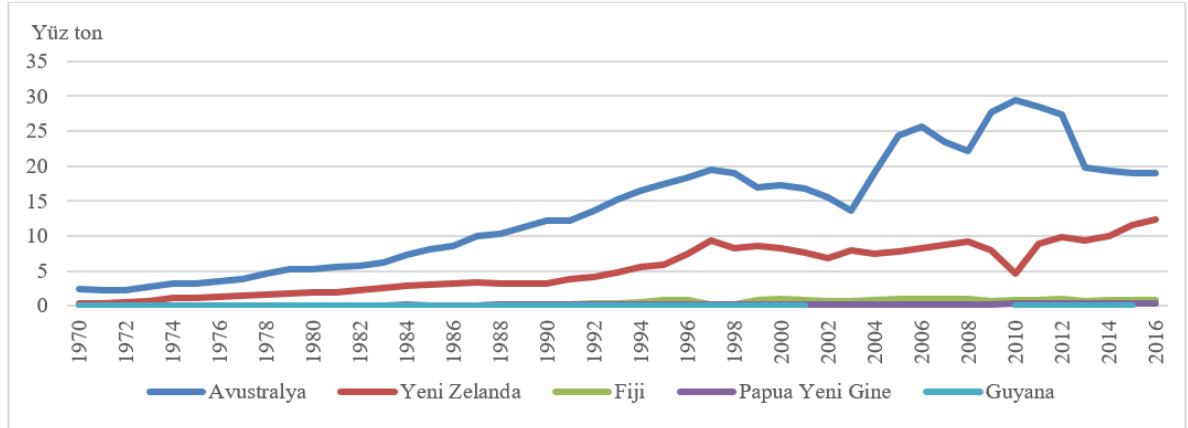
**Kaynak:** Worldbank 2016 Airport Statistics.

**Çizelge 12.** Okyanusya kıtası hava ulaşımında ilk 10 ülkenin seçilmiş yıllara göre yolcu sayıları (kişi)

Ülkeler	1970	1990	2010	2016
1 Avustralya	7318700	17553400	60640913	72597701
2 Yeni Zelanda	1862000	5865600	13295185	15243179
3 Papua Yeni Gine	-	931200	1405169	2061275
4 Fiji	-	433400	1259009	1402765
5 Solomon Adaları	-	69400	142660	373468
6 Vanatu	-	18500	247944	299315
7 Samoa	-	-	-	116167
8 Guam	-	-	-	-
9 Tonga	-	34600	-	-
10 Marshall Adaları	-	66400	-	-

**Kaynak:** Worldbank 2016 Airport Statistics.

Okyanusya kıtası, diğer kıtalara göre çok daha az nüfus barındırması ve gelişmiş ülke sayısının az olması nedeniyle havayolu gelişiminde yük miktarları bakımından çok önemli bir varlık göstermez. Tıpkı Afrika'da olduğu gibi sadece 3 bin ton civarına kadar çıkabilen bir yıllık yük miktarı vardır. Bu miktarı sağlayan, kıtanın en büyük ülkesi Avustralya'dır. Avustralya'yı, yıllık bin tona yaklaşan Yeni Zelanda takip eder. Gelişimde dalgalı bir seyir dikkat çeker. 2010 yılındaki ani düşüşleri artış izlerken özellikle Yeni Zelanda'nın 2015'ten sonraki yükseliş grafiği dikkat çeker (Şekil 16, Çizelge 13).



**Şekil 16.** Okyanusya Kıtası ülkelerinde hava ulaşımı yük miktarlarının gelişimi (1970-2016)

**Kaynak:** Worldbank 2016 Airport Statistics.

**Çizelge 13.** Güney Amerika kıtası hava ulaşımında ilk 10 ülkenin seçilmiş yıllara göre yük miktarları (ton)

Ülkeler	1970	1990	2010	2016
1 Avustralya	235	1222	2938	1902
2 Yeni Zelanda	36	325	469	1233
3 Fiji	-	5	77	87
4 Papua Yeni Gine	-	15	29	34
5 Guyana	1	3	1	-
6 Nauru	-	-	6	10
7 Vanatu	-	0	0	1
8 Solomon Adaları	-	-	3	4
9 Marshall Adaları	-	3	-	-
10 Samoa	-	-	-	0

**Kaynak:** Worldbank 2016 Airport Statistics.

Buraya kadar yapılan incelemelerde dünya genelinde, kıtalar ve ülkelerin toplam yolcu ve yük trafiklerinde yaşanan gelişim süreçlerinden bazı sonuçlara ulaşılmıştır. Genel olarak ülkelerin ekonomik göstergeleri ile havayolu taşımacılığı paralel gitmektedir. Ülkelerin küreselleşmek için attıkları adımlar hava ulaşımını da doğrudan etkilemiştir. Buna bağlı olarak her kıtada öne çıkan güçlü ekonomiler, aynı zamanda havayolu taşımacılığında da ön sıralara geçmişlerdir. Ülkelerin uluslararası anlaşmalar yapmaları, çeşitli birliklere girmeleri, dış ticaretlerini kapitalizm ve küresel ekonomiye göre düzenlemeleri beraberinde hava ulaşımının gelişimini de getirmiştir. Dünya çapındaki incelemelerde ayırt edilen iki dönem vardır. Bunlar 1990 ve 2000 yılları ile başlayan dönemlerdir. 1990 tüm dünyada Sovyetler Birliği'nin dağılmasıyla birlikte tek kutuplu yeni bir küreselleşme hareketinin de başlangıcıdır. Bu tarih aynı zamanda ekonomik faaliyetler açısından da dönüm noktası olmuştur. 2000'li yıllar küreselleşmede yeni aktörlerin uluslararası arenada kendini göstermeye başladığı dönemdir. Özellikle Çin'in küresel sahneye çıkması, Uzakdoğu ülkelerinin ticarete kendilerini göstermeleri, Hindistan'ın atılımları ve çok kutuplu bölgesel işbirlikleri ile küreselleşmede yeni bir sayfa açılmıştır. Dünya sahnesindeki görüntünün, hava ulaşımına da değer ve miktar olarak yansıdığı belirlenmiştir.

### 3.2. Türkiye'de Hava Yolu Ulaşımının Yolcu ve Yük Miktarları Açısından Gelişimi

Dünya geneli kıtalar ve ülkelere göre havayolu yolcu ve yük taşımacılığı incelenerek 1990 sonrası artışların yaşandığı belirlenmiştir. Bu bölümde Türkiye'nin havayolu ulaşımdaki gelişimi Dünyadaki genel durum ile kıyaslanmıştır.

Bir ülke havayolu ulaşımını değerlendirirken havalimanı sayısı ve yıllara göre gelişimi fikir verici olacaktır. 2013 verilerine göre Dünya'da 41.821 havalimanı bulunduğu ve son yıllarda da en çok havalimanı inşasının, başta Çin olmak üzere Uzakdoğu ülkelerinde gerçekleştiği bilinmektedir (Tümertekin ve Özgüç, 2016:519). Havalimanı yapımında, 2000'li yıllardan sonra hızlı bir artış yaşanan Türkiye'de de havalimanı sayıları, havayolu taşımacılığının gelişimine dair önemli bir kriterdir. Türkiye'de hava ulaşımı, havalimanları sayısı ile yolcu ve yük miktarlarının gelişimi üzerinden değerlendirilmiştir.

Türkiye'nin ilk havalimanı 1912'de bugünkü Atatürk Havalimanı yakınında, İstanbul Sefaköy'de kurulmuştur. İlk sivil uçuşlar 1933 yılı ve sonrası yapılmaya başlanmıştır. Havacılık sektörü ile ilgili olarak uçak motor fabrikaları başta olmak üzere diğer gelişmeler buraya dahil edilmemiştir. Sivil uçuşlar konusunda, 1930'lu yıllardan sonra 10'ar yıllık periyotlara bakıldığında 1950-60 arasındaki kısım hariç, havalimanı yapımı 1990'a kadar genel olarak yavaş bir tempoda ilerler. 1950-60 periyodunda görülen artış, 1948-52 yılları arasında ABD'nin *Marshal Yardımı* olarak bilinen ekonomik yardımı çerçevesinde, uçak ve motor vermesi ile ilişkili bir gelişmedir (Korul ve Küçükönal, 2003:25). Devam eden yıllarda bu ani artışın duraksaması da havalimanı sayısının gelişiminin ülke içi dinamikler değil, dış yardımla ilişkili bulunmasını haklı çıkarmaktadır. 1930-1990 arasındaki 60 yılda toplam 16 havalimanı faaliyete geçmişken, 1990-2017 itibarıyla 27 yılda 37 havalimanı faaliyete geçmiştir (Çizelge 14). Bu dönemdeki % 225'lik bir artış daha önceki dönemlere göre oldukça dikkat çekicidir. Bu artışın nedenini, sadece ülke içindeki genel ekonomik göstergeler, büyüme ve gelişme durumları ile açıklamak yeterli değildir. Bu durum aynı zamanda dünya ile uyum sağlamak isteyen, gün geçtikçe küresel sistemlerle kaynaşan Türkiye'nin ulaşımda yaptığı bir tercihtir. Doğu batı doğrultulu toprakları

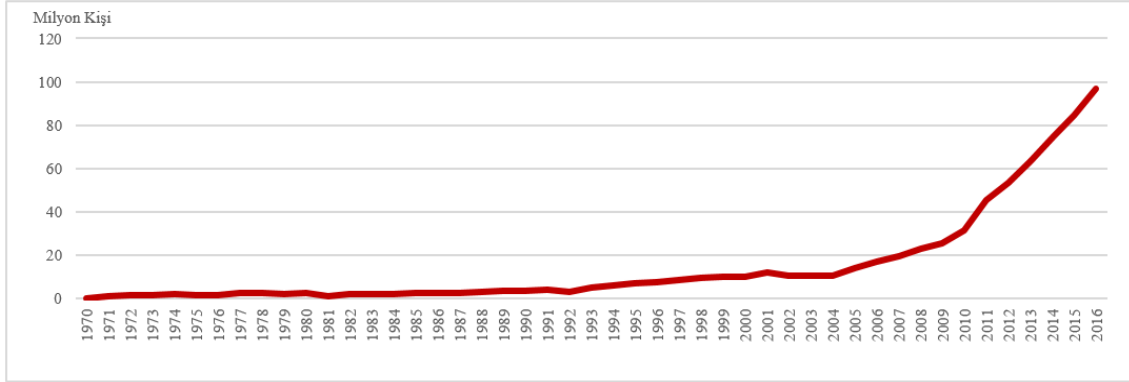
1650 km civarında olan Türkiye'de, ulaşımda en hızlı seçenek havayollarıdır. Özellikle iç hatlarda, karayolu ile 24 saati bulan doğu-batı ulaşımını, birkaç saate indirebilme potansiyeli olan havayolu ulaşımı, diğer ulaşım alternatiflerine önemli bir üstünlük sağlamaktadır.

**Çizelge 14.** Türkiye'de yıllara göre hizmete açılan havalimanları sayıları (1930-2017)

Yıl	Adet
1930-40	1
1941-50	3
1951-60	5
1961-70	2
1971-80	1
1981-90	4
1991-00	19
2001-09	10
2010-17	8
<b>Toplam</b>	<b>55</b>

**Kaynak:** DHMİ 2018a.

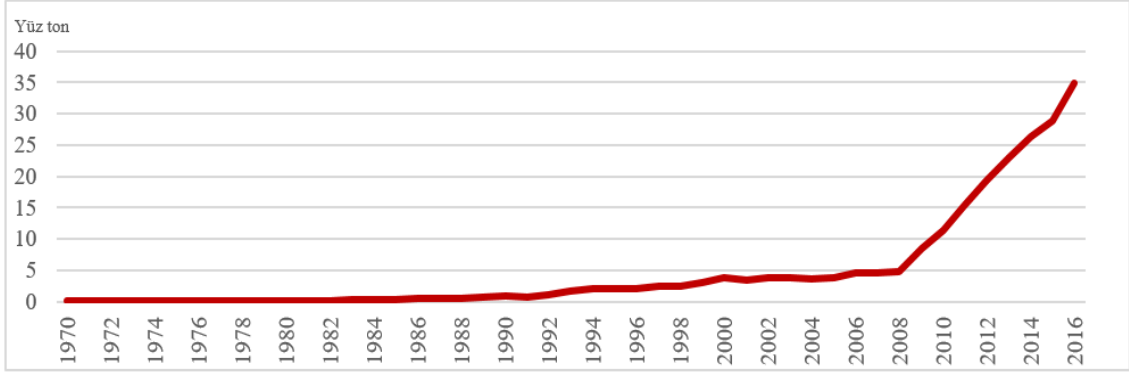
Havayollarında yolcu taşımacılığının iç ve dış hatlar toplamına göre gelişimi, toplam 46 yıl içerisinde iki ayrı dönem ile dikkat çeker. İlk dönem, 2000'li yıllara kadar gelen yolcu trafiğinin belirgin bir artış göstermediği bir zaman dilimidir. İkinci dönem ise, kökleri 1990'a kadar giden, 2000 ile birlikte ivmelenen sürekli artış dönemidir. 2008 yılı sonrası yolcu sayılarının artışı Türkiye hava ulaşımında ayrı bir zaman diliminin başladığını gösterir niteliktedir (Şekil 17).



**Şekil 17.** Türkiye'de hava ulaşımı yolcu sayılarının gelişimi (1970-2016)

**Kaynak:** DHMİ, 2018a.

Türkiye hava ulaşımında yolcu miktarlarındaki gelişime paralel bir seyir gösteren yük taşımacılığında da 2008 yılı sonrası ani şekilde yükselişe geçen değerler ortaya çıkmıştır (Şekil 18).



Şekil 18. Türkiye’de hava ulaşımı yük miktarlarının gelişimi (1970-2016)

Kaynak: DHMİ, 2018a

Türkiye’de yolcu ve yük miktarlarındaki yıllara göre ortaya çıkan durum, dünya hava ulaşımında ilk sıralardaki ülkelerle benzerlik göstermektedir. Tüm dünyada küreselleşme ile ilgili yaşanan gelişmeler hemen aynı yıllarda Türkiye’yi de etkilemiş ve bu durum hava ulaşımını da şekillendirmiştir. Dünya hava ulaşımına dair belirlenen 1990 ve 2000 sonrası gelişim süreçleri Türkiye’deki gelişim süreçleri ile uyumlu görünmektedir. Özel olarak Türkiye’de 2008 yılı öncesi ve sonrasında yaşanan bazı gelişmeler, hava ulaşımında ani bir ivmelenmeye hızlı bir artışa neden olmuştur. Bu gelişmeler metnin ilerleyen kısımlarında açıklanmıştır.

Bulgular dikkate alındığında, havacılıkta ön sıralarda olan dünya ülkelerinin, aynı zamanda küreselleşmede de ön sıralarda olduğu görülür. Havacılıkta hızlı gelişme gösteren, ani çıkışlar yapan ülkelerin de buna paralel olarak küreselleşme yolunda adımlar attığı belirlenmiştir. Çin, Birleşik Arap Emirlikleri, İrlanda ve Türkiye örneklerinde söz konusu durum görülmüştür.

Türkiye’deki gelişmeler biraz daha ayrıntılı değerlendirilmiştir. Türkiye’de hava ulaşımının gelişiminde ulaşım politikaları ve hava ulaşımının gelişimi arasında sıkı bir ilişki olduğu görülür. 1990’lı yıllardan sonraki havalimanı sayısındaki gelişim kalkınma planları ile uyumlu bulunmuştur (Çizelge 15). 1963 Yılı itibariyle 5 yılda bir yapılan<sup>1</sup> kalkınma planlarındaki hava ulaşım sektörü ile ilgili veriler incelenmiştir. Kalkınma planlarına göre, genel bir değerlendirme yapıldığında, ulaşımında öncelik, her dönemde kara yollarına verilmiştir. Demiryolları ve denizyolları ikinci planda ve yıllara göre değişen önem arz etmiştir. Hava ulaşımı 1990’lı yıllardan sonra başlayan özelleştirme çabaları ve sivil havacılığın geliştirilmesi faaliyetlerinden ciddi şekilde etkilenmiştir. İlk başlarda, ağırlığı dış hatlar olan havayolu hizmetlerinin, özelleştirme ile desteklenmesi, iç hatlarda hızlı bir gelişme temposuna girilmesine neden olmuştur. Aynı zamanda bu dönemde, tıpkı demiryolu ağlarının kurulmasında olduğu gibi (Akbulut, 2010, 247-368), Avrupa Birliği ulaşım politikalarının, ulaşım türlerinde çeşitlilik ve uyuma önem vererek, iç hatlarda hava ulaşımını da desteklemesi, havalimanı yapımına hız kazandırmıştır. Bu durum havayolu ulaşımından geniş kitlelerin faydalanmasının önünü açmıştır.

Kalkınma planlarında ilk kez sivil havacılığın desteklenmesi *etüt yapılması* şeklinde 1990-94 planında geçmiştir. 1996-2000 planında konu daha ciddi şekilde ele alınmış devamında da tüm kalkınma planlarında özel sektör ve sivil havacılığın desteklenmesi ulaşımında temel konulardan biri olmuştur. Türkiye’de 2000’li yıllardan sonra, havalimanlarının yapılması, bölgesel kalkınmada lokomotif güç olan

turizm ve sanayi gibi alanlarla birlikte düşünülüp planlanmıştır. 2003 yılında “*Her Türk Vatandaşı Hayatında En Az Bir Kere Uçağa Binecek* (Ulaştırma Bakanlığı, 2017:344)” sloganı bu anlamda büyük kitlelerin havayolu ile tanışmasını sağlamıştır. Aynı yıl başlatılan “*Havacılıkta Serbestleşme Projesi*” ile 2009’da başlatılan “*Engelsiz Havalimanı Projesi*” gibi projelerle havacılık desteklenmiştir. Tıpkı Avrupa’da olduğu gibi Türkiye’de de bu konuda yapılan düzenlemeler ve devlet desteği, artan havalimanı sayısını açıklamaktadır. Hava ulaşımı sektörünün sermaye ihtiyacı diğer alanlara göre daha fazla olduğundan (Doğanay ve Alım, 2016:248) devlet desteği ve yönlendirmesi önemli görülmüştür. Buna bağlı olarak da 2018 Ocak ayı itibariyle hava ulaşımında yıllık 14,7 milyonu bulan yolcu sayısına ulaşılmıştır (DHMI, 2018) Özellikle, iç hatların daha aktif hale gelmesinin, özelleştirme ve Avrupa kökenli hava ulaşımı politikaları ile ilişkili olduğu açıktır. Bu bağlamda, yap işlet devret (YİD) modeli havalimanlarının sayıca artması Türkiye’deki artışta etkili bir diğer faktördür.

Böylelikle, Türkiye’de havayollarının gelişimi, gerek havalimanı sayısı gerekse yük ve yolcu miktarlarında, yıllara göre ciddi oranda artış gösterir. 1938-50 yılları arasındaki yolcu taşımacılığı rakamlarına bakıldığında % 100’e yakın bir artış görülür (Bakırcı, 2012:349). Artışın katlanarak devam ettiği, 2000’li yıllardan sonra % 194’e kadar ulaştığı belirlenmiştir (Deniz, 2016:149). Hatta Sabiha Gökçen Havalimanı ile ilgili yapılan bir araştırmada, sadece yolcu miktarının 2001-2014 tarihleri arasında, yaklaşık % 500 arttığı ifade edilmiştir (Şahinkaya, 2015:61). Bu gelişimde devlet desteği ve yönlendirmesi ile kalkınma planlarında işaret edilen unsurların rolü büyük olmuştur. Hava ulaşımının kalkınmada etkili bir yol olarak görülmesi küresel sistemlerle uyum sağlama düşüncesi ile yakından ilişkili bulunmuştur.

Kalkınma planlarında 1963-67 arasında dış hatlarda başlayan yolcu hareketliliği ekonomik sıkıntılar nedeni ile daha dar kapsamlı ele alınmıştır. Dış hat ağırlıklı planlama 1990 yılına kadar devam ederken bu planda yeni bir konu gündeme gelir. Sivil havacılığın geliştirilip yaygınlaştırılması ve desteklenmesi öngörülmüştür. Bu bağlamda 9. kalkınma planında geçen yap işlet devret (YİD) modeli, hava ulaşımında 2000’li yıllardan sonra yolcu ve yük miktarlarında görülen artışta etkili olmuştur. 10. Kalkınma planında hedeflenen havalimanı yapımı ve eskilerinin kapasitelerinin artırılması konusu da gelişimde etkili olmuştur (Çizelge 15).

**Çizelge 15.** Türkiye’de kalkınma planlarında hava ulaşımının yer alma durumu (1963-2018)

HEDEFLER		
1.Kalkınma Planı (1963-1967)	Planı	Dış hatlar ağırlıklı, alan kapasitesi fazla bulunup indirime gidilmesi ve mevcut havalimanlarının işleyişi ile ilgili düzenlemeler hedeflenir.
2.Kalkınma Planı (1968-1972)	Planı	Dış hatlar ağırlıklı, mevcut havalimanlarını geliştirilmesi ve uçak sayısının artırılması ile ilgili hedeflenir.
3.Kalkınma Planı (1973-1977)	Planı	Dış hatlar ağırlıklı, filo sayısının artırılması, charter seferinin ve yük taşımacılığının artması hedeflenir.
4.Kalkınma Planı (1979-1983)	Planı	Bir önceki dönemde dış hatlarda yolcu tahminleri aşılmış iç hatlarda ise geride kalmıştır Devam eden havalimanı inşaatlarının bitirilmesi ve çeşitli yasal düzenlemeler, verimli olmayan hatların kaldırılması ve yeni uçak tahsisinin ek dış kaynaklar gelmesi halinde yapılması hedeflenir.
5.Kalkınma Planı (1985-1989)	Planı	Uçak filosunun geliştirilmesi, işletmeler ile ilgili teknik düzenlemeler, ek inşaa faaliyetleri yapılması hedeflenir.
6.Kalkınma Planı (1990-1994)	Planı	Sivil havacılık ile ilgili yapısal düzenlemeler, mahalli besleyici havalimanları konusunda etüt yapılması hedeflenir.
7.Kalkınma Planı (1996-2000)	Planı	Bir önceki dönemde hava filosu gelişmiştir. Mevcut havalimanlarının hizmet kapasitesinin yükseltilmesi, yeni havalimanı yatırımlarının turizm ve ihracat potansiyeli yüksek bölgelere iç ve dış hatları geliştirecek şekilde yapılması sektör önceliği olmuş, sivil havacılığın desteklenmesi ve AB ile entegrasyon vurgusu ile ulaşım türlerinin birbiriyle entegre ve dengeli gelişmesi hedeflenir.
8.Kalkınma Planı (2001-2005)	Planı	Öncelik yeni havalimanı yapımı yerine yoğunluk olanların standartlarının kapasitelerinin yükseltilmesidir. Kapasite kullanımını artırmak için stol havaalanlarının sivil havacılığa kazandırılması hedeflenir.
9.Kalkınma Planı (2007-2013)	Planı	Yük ve yolcu sayısı artmıştır. Bunda özelleştirmenin etkisi büyüktür. Havalimanı yapımında yap işlet devret (YİD) modelinin faydası görülmüştür. Bu dönem için, havalimanı yapım ve işletiminde özelleştirmenin devamı, sivil havacılık Genel Müdürlüğünün büyümeye uyum sağlaması için düzenlemelerin yapılması hedeflenir.
10.Kalkınma Planı (2014-2018)	Planı	Bir önceki dönemde talepte yaşanan yüksek hız vurgulanmıştır. Yeni havalimanları açılışı, özelleştirmenin devam ettirilmesi, özel havayolu şirketlerinin pazara girişlerinin sağlanması, kapasite artırımı, Yeni İstanbul havalimanının açılışının gerçekleştirilmesi ve İstanbul’un uluslararası bakım-aktarma ve onarım merkezi olması hedeflenir.

**Kaynak:** Kalkınma Bakanlığı, 2018 Kalkınma Planları.

#### 4. Sonuç

Ulaşım sektörü ekonomin temel direğidir. Ulaşım olmadan ekonomide üretim, tüketim, gelişme, küreselleşme gibi kavramlar düşünülemez. Günümüzde küresel şirketlerin dev bütçeleri ile yönetilen havayolu ulaşımı kendi başına bir ekonomik değer olmaya başlamıştır. Bu bağlamda borsalardaki değerleri, yer hizmetleri ve destekledikleri diğer alanlarla küresel sermayenin bir parçasıdır. Sadece yolcu trafiği değil gün geçtikçe artan miktarlarda da yük trafiği hava ulaşımına konu olmaktadır.

Dünyada hava ulaşımı 1990 ve 2000 yıllarında dikkat çeken hareketlenmeler göstermiştir. Bu dönemler aynı zamanda küresel ekonomideki tek kutupluluk ve bölgesel ittifaklar dönemleri ile uyumludur. İlgili dönemlerde Asya kıtası ve bu kıtada yer alan Çin dikkat çeken gelişime sahiptir. Ülke bazında Amerika Birleşik Devletleri ilk sırada yer alırken, son dönemdeki sıçramalarıyla Japonya, Birleşik Arap Emirlikleri ve İrlanda dikkat çekmiştir. Türkiye’de hava ulaşımının gelişimi dünyadaki gelişim süreçleri ile paralel gitmiştir. Türkiye dünyadaki büyük hava ulaşımı şirketleri ile rekabet edecek

düzeyle ulaşan bir potansiyele sahiptir. Böylelikle dünya havacılık sektöründe ilk sıralarda görülen ülkelerin grafikleri ile benzer eğilimler görülür. Miktar olarak, Çin ya da Amerika Birleşik Devletleri'nden çok daha geride olmasına rağmen, Avrupa ülkeleri ile yarışır durumdadır. Özellikle 2000'li yıllardan sonra görülen dikkat çekici hareketlilik havayolu ulaşımında Avrupa ülkeleri arasında 2016 verilerine göre 4. sıraya kadar ilerlemesine neden olmuştur (Çizelge 4). Devlet Hava Meydanları İşletmesi'nin 2000'li yıllardan sonra bu konudaki başarılı performansı, dünya ekonomisine entegre olma ve hava ulaşımını geliştirme hedeflerinin paralel gitmesini sağlamıştır.

Yapılan inceleme değerlendirmelere göre, Türkiye'de hava ulaşımını etkileyen faktörlerin önemli bir kısmı küreselleşme sonucu ortaya çıkan politikalardan kaynaklanmaktadır. Bu bağlamda tıpkı dünyadaki örneklerinde olduğu gibi Türkiye'de de küreselleşme süreci beraberinde hava ulaşımının yolcu ve yük trafiği bakımından önemli ölçüde gelişmesine yol açmıştır. Bu gelişmenin gelecek yıllarda hedeflenen Türkiye'nin hava ulaşımında *bölgesel aktarma merkezi olma* hedefi ile daha da artması beklenmektedir (DHMI, 2015:92). Bu hedef, aynı zamanda bir küreselleşme adımı olarak da değerlendirilmelidir. Türk hava ulaşımında Mayıs 2018 bülteninde 18 milyon olarak belirtilen toplam yolcu sayısı, yıllık 200 bin yolcu ve 300 farklı uçuş noktası hedefleyen İstanbul yeni havalimanının yapılmasıyla daha da artacaktır (DHMI, 2018b). Açıklandığı üzere küreselleşme, *erişim, iletişim ve ulaşım* kavramları ile gerçekleşen bir olgu olduğundan, Türkiye'nin hava ulaşımındaki gelişiminin ekonomik faaliyet alanı olarak devam etmesi önemli görülmüştür.

Hava ulaşımının küreselleşme ile paralel seyretmesi, özelleştirme ve beraberinde çok uluslu şirketlerin güç kazanmasına neden olacaktır. Bu ülke için önemli bir ekonomik girdi iken kendi içinde tehlikeler de barındırmaktadır. Devletlerin küreselleşmede nerede duracaklarını belirlememeleri, milli politikaların uygulanması konusunda olumsuzlukların oluşması anlamına gelebilir. Türkiye'nin küreselleşmesi ve ekonomik kalkınma hamlesi, hava ulaşımı bağlamında doğacak riskler bakımından ayrıca değerlendirilmelidir.

### **Notlar**

1. 2007-2013'te uzun vadeli plana geçilmesine karşın, 2014-2018 planı ile tekrar 5 yıla dönüldü.





## Development of Air Transport in the Context of Globalization in the World and Turkey

Nazan Karakaş-Özür\*<sup>a</sup>

Submitted: 09.06.2018

Accepted: 14.02.2019

### EXTENDED ABSTRACT

#### 1. Introduction

Whether it is the movement of people commodity or knowledge, all types of ‘transport’ are considered to be the most essential component of geography (Rodrigue et al., 2013: 1). Transportation is examined under the geography of services within the economic geography (Doğanay and Doğanay, 2014: 171; Özçağlar, 2014: 176). In the contemporary world, it is clear that the changing nature of transportation is closely linked to the world economy in which multinational corporations have become a great power by creating a sector in the flow of goods, people or knowledge. Thus, transportation is at the centre of the global economic order. This study focuses on air transportation. This has been rapidly developed after the world war II when the Wright brother made an aircraft at 1903. The first commercial flights took place in France in 1919 and then in the USA in 1926 (Deniz, 2016: 148). Then, air transport developed rapidly in the world as well as in Turkey. The first airport in İstanbul opened in 1912 for military purposes, and non-military civilian flights began in 1953 (DHMI, 2015). Turkish aviation completing the institutionalization first civilian commercial flights occurred in 1933 in Istanbul-Eskişehir-Ankara line and in 1947 in Ankara-Istanbul-Athens line (Deniz, 2016: 148-149; Korul and Küçükönel, 2003: 25).

In this study, the developments in aviation and air transports in Turkey will be discussed within the framework of the interaction between globalization and service dimension of air transportation. Since this study deals mainly with the service dimension of aviation, production activities such as air transportation industry, policies and technological changes have not been included.

Here, the concept of globalization should be more emphasized. Globalization, which is the other axis of the study, is defined as “bringing the nations of the world closer to each other in terms of economy, politics and communication and becoming a whole (TDK, 2018)”. In this context, the increasing number of states, and the effectiveness of international organizations having more say in economic, social and political fields- has shaped the globalization of today (Kartal, 2007: 262). The most remarkable concepts in the globalization of the 21st century are communication, transportation and accessibility. The association of the various processes of globalization with air transport is related to a series of events such as increasing privatization, the proliferation of liberal economies, social rights, democratization and international binding agreements that have started to attract attention especially after the 1990s. Also, developments such as the destruction of the Berlin Wall in 1989 and the end of

\* Corresponding Author: nkozur2@hotmail.com

<sup>a</sup> Çankırı Karatekin Universty, Faculty of Literature, Geography Department/Çankırı/Turkey, <https://orcid.org/0000-0002-6626-3845>

the Cold War caused the establishment of new norms and new rules (Tümertekin and Özgüç, 2016: 37). Such historical events that shaped globalization have also effected air transportation. Aviation began to be viewed as important an economic sector especially the period of liberalization of economies in Europe in the 1990s (Koo et al. 2016: 83). The inclination towards liberal economies in Europe also affected world air transport. In this process various innovations and services have transformed the air transport industry together with technology (Burgwuoght and Wit, 2015: 104). From this perspective, it is clear that globalization played a very important role in the development of the aviation sector in the world. Some studies have also indicate that the air transport sector has strengthened and transformed into a race around the world as an economic area (Burghouwt and Wit, 2015; Lieshout et al., 2016; Malavolti and Marty, 2017). In the context of globalization, important developments took place in air transportation after the 1990s and this is related directly to the nature of globalization itself. This idea also constitutes the basic problem of this study. In this respect, are there separate periods in the development of world air transportation similar to globalization? If so, are these periods parallel to the major periods in globalization? How has this process developed in the case of Turkey? These questions were addressed by analysing world air transportation according to the number of passengers and cargo quantity.

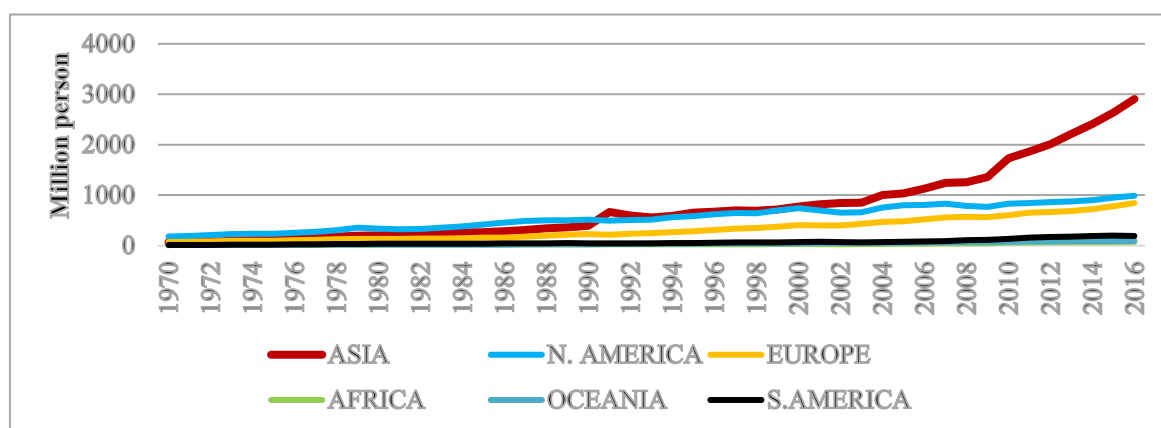
## **2. Methodology**

There are many variables affecting the transportation sector. This is also the case for aviation. Here, the amount of passenger and cargo quantity among the technical and economic performance indicators used in the aviation sector will be analysed as an independent variable (Button, 2008: 78; Rodrigue et al. 2013:333). In indicator explains that the number of passengers and the quantity of cargo is the most basic factor. Thus, the number of passengers and the amount of cargo will serve as evidence to show the development of air transportation in general. This study aims to trace the development the development of air transport in the World and Turkey in particular by focusing on similarities and differences. Among the studies of transportation geography is transportation-economic development, transportation-environmental impact and transportation-sustainable development (Hessner et al., 2008: 17). In this study deal with globalisation and aviation relation such a like foregoing.

In order to show the development of air transportation, a comparison has been made between the cargo quantity and passenger numbers in Turkey and other countries around the world. The data on the number of passenger and cargo quantity are based on World Bank air transport statistics inventory (Wordbank, 2016), Turkey Statistical Institute (TSI), air transport statistics, and the State Airports Administration statistics (TUIK, 2017). The data that belongs to the year 2016, provides the annual numbers for 217 countries starting from the year 1970.. In order to consolidate the basics of the study, some qualitative data were added to the design such as Turkey's Development Plans, Department of Transportation and the State Airports and the strategic plan of the Enterprise Directorate General. In this context, the targets set for air transport in Turkey have been summarized by scanning 10 development plans from 1963 up to today. In addition to the quantitative data, the following studies were also used in the researuch: Burghouwt ve Wit, 2015; Jankiewicz ve Huderek-Glapska, 2016; Malavolti ve Marty, 2017; NiYao, 2013; Rogier vd., 2016.

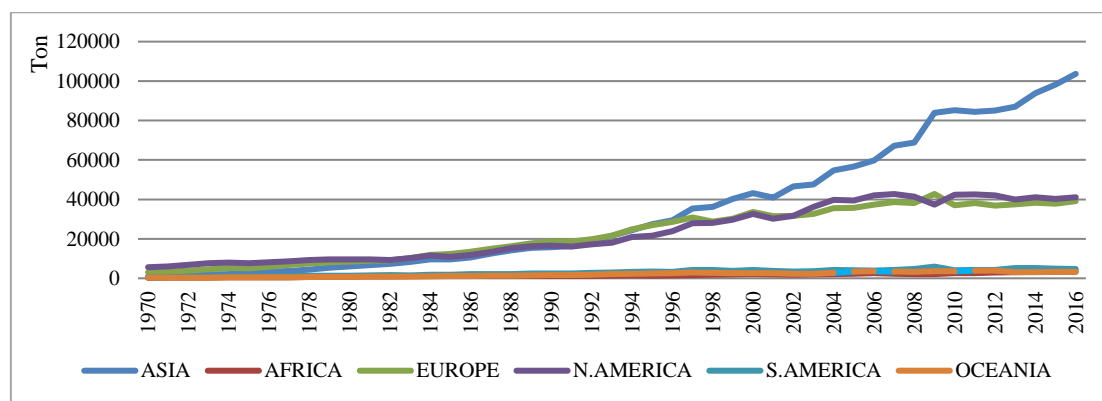
### 3. Findings and Results

Generally, it has been determined that the number of passengers and cargo quantity transportations have been increasing continuously since the first day of world airway transportation. It is clear that this increase gained momentum especially after 1990 and 2000. While there are differences in air transportation in the continents, Asia takes the first place. The largest share in the Asian continent, especially after 2000, is in the People's Republic of China. The second place is held by the North American continent with the United States taking the lead on its own, and Europe ranks third in this respect (see figure 1).



**Figure 1.** Passenger numbers according to continents in world air transportation (1970-2016)

Source: Worldbank, 2016 Airport Statistics.



**Figure 2.** Quantity of cargo according to continents in world air transportation (1970-2016)

Source: Worldbank, 2016 Airport Statistics.

In this continent, Ireland and Turkey stand out as two countries that make remarkable leaps. The improvements in air transport activity in Turkey post-1990 are especially noteworthy (see table 1-2).

**Table 1.** Number of passengers in the first 10 countries of the European continent according to the selected years (person)

Country	1970	1990	2010	2016
1 England	15568800	47113600	101515720	145120984
2 Germany	6498000	22146900	97330734	124743942
3 French	9108000	35963900	60864422	65362743
4 Spain	6347400	21652000	52847713	66674868
5 Ireland	1476300	4812300	84784226	125648741
6 Italy	6743700	19750000	32645164	28861321
7 Holland	2881100	8559400	26979677	37652448
8 Turkey	48	3792300	31339441	96604665
9 Switzerland	3397400	8603400	22146864	25859918
10 Greece	1614700	6134600	10352658	13150289

Source: Worldbank, 2016 Airport Statistics.

**Table 2.** Quantity of cargo in the first 10 countries of the European continent according to the selected years (ton)

Country	1970	1990	2010	2016
1 Germany	485	3994	7487	6986
2 England	517	3825	6083	5604
3 French	475	3996	5080	4155
4 Holland	377	2129	6444	4746
5 Luxemburg	-	-	4573	6878
6 Switzerland	169	929	1282	1533
7 Italy	275	1171	785	1092
8 Spain	91	760	1236	1065
9 Belgium	184	656	1067	1500
10 Turkey	5	101	1149	3494

Source: Worldbank, 2016 Airport Statistics.

Reason for these developments is the development plans, the more active domestic lines, the privatization and the European air transportation policies. In addition, the model build-operate-transfer (BOT) has affected developments in aviation in Turkey.

#### 4. Conclusion

Air transport in the world showed remarkable change in 1990 and 2000. These periods are also in line with the periods of monopoly and regional alliances in the global economy. The Asian continent and China, which is located on this continent, have shown remarkable development in the relevant periods. While the United States ranks first on a country basis, Japan, the United Arab Emirates and Ireland have attracted attention with their recent leaps. The developments in air transport in Turkey have also been in line with global developments. Turkish Airlines has reached the level to compete with the big air transport companies in the world and has big potential. In this manner, similar trends are observed in the countries that are in the first place in the world aviation sector. In quantity, it is competing with European countries, although it is far behind China or the United States. The remarkable mobility,

especially after the 2000s, caused the European countries to move up to fourth place according to 2016 data.

According to the study, significant portion of the factors affecting air transport in Turkey stems from the policies as a result of globalization. Both passenger and quantity of cargo transport deal with the globalization process in Turkey as well as in the world. Targeted at Turkey's air transport in the coming years is expected to increase further this development with the goal of becoming a regional transshipment hub (SAE, 2015: 92). This goal should also be considered as a globalization step. The total number of 18 million air transport passengers stated in the May 2018 bulletin will increase with the construction of the new airport in Istanbul, which targets 200 thousand passengers and 300 different flight points per year (DHMI, 2018b). As stated earlier, since globalization is a phenomenon that occurs through access, communication, and transportation, it is noteworthy that air transportation in Turkey is continuing as an economic activity.

The fact that air transportation moves with globalization, will lead to privatization and the empowerment of multinational companies. While this is an important economic input for Turkey it also contains dangers in itself. The fact that states do not determine where to stand in globalization may mean negativity in the implementation of national policies. Turkey's globalization and economic development initiative should be further evaluated in terms of the risks that arise in the context of air transport.

### Referanslar/References

- Avcı, S. (2005). Ulaşım Coğrafyası Açısından Türkiye'nin Ulaşım Politikaları ve Coğrafi Sonuçları. *Ulusal Coğrafya Kongresi 29-30 Eylül 2005 Bildiriler Kitabı*. 87-96.
- Akbulut, G. (2010). *Siyasi Coğrafya Açısından Türkiye'de Demiryolu Ulaşımı*. Ankara: Anı Yayıncılık.
- Atalay, İ. (2005). *Genel Beşeri ve Ekonomik Coğrafya* (4. Baskı). İzmir: Meta Basım Matbaacılık Hizmetleri.
- Bakırcı, M. (2012). Ulaşım Coğrafyası Bakımından Türkiye'de Hava Yolu Ulaşımının Tarihsel Gelişimi ve Mevcut Yapısı. *Marmara Coğrafya Dergisi*, 25, 340-377.
- Burghouwt, G., Wit, G.J. (2015). In the Wake of Liberalisation: Long-term Developments in the EU Air. *Transport Policy*, 43, 104-113. 24.10.2017 tarihinde [www.elsevier.com/locate/tranpol](http://www.elsevier.com/locate/tranpol) adresinden edinilmiştir.
- Button, K. (2008). Economic Development and Transport Hubs. Hessner, D.A., Button, K., Haynes, K. and Stopher P.R.(ed), in *Handbook of Transport Geography and Spatial Systems* (Third edition) (77-95). UK: Emerald Group Publishing.
- Deniz, T. (2016). Türkiye'de Ulaşım Sektöründe Yaşanan Değişimler ve Mevcut Durum. *Doğu Coğrafya Dergisi*, 21(36), 135-156.
- DEİK (2017). *Birleşik Arap Emirlikleri Ülke Bülteni*. 01.06.2017 tarihinde <https://www.deik.org.tr> adresinden edinilmiştir.
- Doğanay, H. ve Doğanay, S. (2014). *Coğrafyaya Giriş* (11. Baskı). Ankara: Pegem Akademi Yayıncılık.
- Doğanay, S. ve Alım, M. (2016). *Türkiye Beşeri ve Ekonomik Coğrafyası*. Ankara: Pegem Akademi Yayınları.
- DHMI (2015 ). *2015-2019 Stratejik Plan*. 22.03.2018 tarihinde <http://www.dhmi.gov.tr> adresinden edinilmiştir.
- DHMI (2018a). *Uçak Yolcu ve Yük Serisi Tahminleri Ocak 2018 Sonu*, 22.03.2018 tarihinde <http://www.dhmi.gov.tr/istatistik.aspx> adresinden edinilmiştir.
- DHMI (2018b). *İGA Hava Limanı İşletmesi*. 24.03.2018 tarihinde <http://www.igairport.com/tr/iga-hakinda/hakkimizda>, adresinden edinilmiştir.
- Hessner, D.A., Button, K., Haynes, K. and Stopher P.R. (2008). *Handbook of Transport Geography and Spatial Systems* (Third edition). UK: Emerald Group Publishing.
- Jankiewicz, J., Huderek-Glapska, S. (2016). The Air Transport Market in Central and Eastern Europe After a Decade of Liberalisation-Different Paths of Growth. *Journal of Transport Geography*, 50, 45-56. 24.10.2017 tarihinde [www.elsevier.com/locate/jtrangeo](http://www.elsevier.com/locate/jtrangeo) adresinden edinilmiştir.

- Kalkınma Bakanlığı (2018). *Kalkınma Planları 1963-2018*. 22.03.2018 tarihinde <http://www.kalkinma.gov.tr/Pages/KalkinmaPlanlari.aspx> adresinden edinilmiştir.
- Kartal, Z. (2007). Kavramsal ve Tarihsel Yönleri ile Küreselleşme. *Eskişehir Osmangazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 8(2), 251-264. 08.06.2018 tarihinde <http://dergipark.ulakbim.gov.tr/ogusbd/article/view/5000080888>, adresinden edinilmiştir.
- Koo T., Halpern, N., Papatheodorou, A., Graham, A., Arvanitis, P. (2016). Air Transport Liberalisation and Airport Dependency: Developing a Composite Index. *Journal of Transport Geography*, 50, 83-93.
- Korul, V., Küçükönel, H. (2003). Türk Sivil Havacılık Sisteminin Yapısal Analizi. *Ege Academic Review*, 3(1), 24-38.
- Lieshout, R., Malighetti, P., Redondi, R. and Guillaume B. (2016). The Competitive Landscape of Air Transport in Europe, *Journal of Transport Geography*, 50, 68–82. 24.10.2017 tarihinde [www.elsevier.com/locate/jtrangeo](http://www.elsevier.com/locate/jtrangeo) adresinden edinilmiştir.
- Malavolti, E., Marty, F. (2017). State Aids Granted by Regional Airports: A Two-Sided Market Analysis. *Transportation Research Procedia*, 25, 30–40. 24.10.2017 tarihinde [www.elsevier.com/locate/jtrangeo](http://www.elsevier.com/locate/jtrangeo) adresinden edinilmiştir.
- NiYao. (2013). Empirical Study of the Influence Urban Major Event on Land Use with Shanghai Airport Park As an Example. *IERI Procedia*, 5, 193-201. 24.10.2017 tarihinde [www.elsevier.com/locate/jtrangeo](http://www.elsevier.com/locate/jtrangeo) adresinden edinilmiştir.
- Öz, S. (2007). *Küresel Rekabette Yeni Bir Güç Hindistan*. İstanbul: TÜSİAD-Sabancı Üniversitesi Rekabet Forumu Yayını, 16.05.2018 tarihinde <https://E:/PROJELER/kuresel-rekabette-yeni-bir-guc-hindistan.pdf> adresinden edinilmiştir.
- Özcan, M. (2008). İrlanda Ekonomisi ve Küresel Ekonomik Kriz. *Ekonomik Sorunlar Dergisi*, 29, 2-10. 16.05.2018 tarihinde <http://www.mfa.gov.tr/data/Kutuphane/yayinlar/pdf> adresinden edinilmiştir.
- Özçağlar, A. (2014). *Coğrafyaya Giriş* (7.baskı). Ankara: Ümit Matbaacılık.
- Özekicioğlu, H., Kılıç, C. (2017). Küresel Ekonomi Çağında Çin ve Hindistan. *İktisat Politikası Araştırmaları Dergisi*, 4 (2), 19-34.
- Rodrigue, J.P., Comtois, C., Slack, B. (2013). *The Geography of Transport Systems* (Third edition). Newyork: Routledge Press.
- Rogier, L., Paolo, M., Renato, R., Guillaume, B. (2016). The Competitive Landscape of Air Transport in Europe. *Journal of Transport Geography*, 50, 68–82.
- Sertakan, İ.(2014). *Devlet Hava Meydanları İşletmesinin (DHMİ) Kurumsal Yapısı ve Hizmetleri ile Hukuki Statüsü*. İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Ulaştırma ve Lojistik Yönetimi Anabilim Dalı, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul. <https://tez.yok.gov.tr/UlusalTezMerkezi/tezSorguSonucYeni.jsp> adresinden edinilmiştir.
- Şahinkaya, S.A. (2015). *Assesment of Environmental Sustainability for an Existing Airport*. İstanbul Technical University Graduate School of Science Engineering and Technology Department of Environmental Engineering, Unpublished Master's Thesis. İstanbul. <https://tez.yok.gov.tr/UlusalTezMerkezi/tezSorguSonucYeni.jsp> adresinden edinilmiştir.
- TDK (2018). Büyük Türkçe Sözlük. 22.03.2018 tarihinde <http://www.tdk.gov.tr/index> adresinden edinilmiştir.
- TÜİK (2017). *Hava Ulaşımı İstatistikleri*. 24.03.2018 tarihinde [http://www.tuik.gov.tr/PreTablo.do?alt\\_id=1051](http://www.tuik.gov.tr/PreTablo.do?alt_id=1051) adresinden edinilmiştir.
- Tümertekin, E. (1987). *Ulaşım Coğrafyası* (2. Baskı). İstanbul: İstanbul Üniversitesi Yayınları.
- Tümertekin E., Özgüç, N. (2016). *Ekonomik Coğrafya Küreselleşme ve Kalkınma*. İstanbul: Çantay Kitapevi.
- Ulaştırma Bakanlığı. (2017) *Ulaşan ve Erişen Türkiye Havacılık ve Uzay Teknolojileri*. 22.03.2018 tarihinde <http://www.udhb.gov.tr> adresinden edinilmiştir.
- World Bank. (2016). *Airport Statistics*. 24.03.2018 tarihinde <https://data.worldbank.org/indicator/IS.AIR.PSGR> adresinden edinilmiştir.