Sena AVCI

HAVACILIK YÖNETİMİ

Yüksek Lisans Tezi

2024

T.C.
ERCİYES ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
HAVACILIK YÖNETİMİ ANABİLİM DALI

HAVAYOLU YOLCULARININ HİZMET SATIN ALMA TALEPLERİNİ ETKİLEYEN FAKTÖRLERİN İNCELENMESİ

Hazırlayan
Sena AVCI

Danışman
Doç. Dr. Tunahan AVCI

Yüksek Lisans Tezi

Temmuz 2024, KAYSERİ

T.C.
ERCİYES ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
HAVACILIK YÖNETİMİ ANABİLİM DALI

HAVAYOLU YOLCULARININ HİZMET SATIN ALMA TALEPLERİNİ ETKİLEYEN FAKTÖRLERİN İNCELENMESİ

(Yüksek Lisans Tezi)

Hazırlayan

Sena AVCI

Danışman
Doç. Dr. Tunahan AVCI

Temmuz 2024, KAYSERİ

BİLİMSEL ETİĞE UYGUNLUK

Bu çalışmadaki tüm bilgilerin, akademik ve etik kurallara uygun bir şekilde elde edildiğini beyan ederim. Aynı zamanda bu kural ve davranışların gerektirdiği gibi, bu çalışmanın özünde olmayan tüm materyal ve sonuçları tam olarak aktardığımı ve referans gösterdiğimi belirtirim.

Sena AVCI

T.C.

ERCİYES ÜNİVERSİTESİ

Sosyal Bilimler Enstitüsü Müdürlüğü

Anabilim Dalı : Havacılık Yönetimi

Program Adı : Yüksek Lisans

Tez Başlığı : Havayolu Yolcularının Hizmet Satın Alma Taleplerini Etkileyen Faktörlerin İncelenmesi

Yukarıda bilgileri verilen tez çalışmasının a) Giriş, b) Ana bölümler ve c) Sonuç kısımlarından oluşan (Kapak, Önsöz, Özet, İçindekiler ve Kaynakça hariç) toplam 92 sayfalık kısmına ilişkin 11/07/2024 tarihinde ***Turnitin*** intihal programından aşağıda belirtilen filtreleme uygulanarak alınmış olan özgünlük raporuna göre tezin benzerlik oranı**: %15'**tir.

Filtrelemeye **alıntılar dahil** edilmiştir. Filtrelemede **yedi (7) kelimeden daha az** örtüşme içeren metin kısımları hariç tutulmuştur.

Erciyes Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tez İntihal Raporu Uygulama Esaslarını inceledim ve bu uygulama esaslarında belirtilen azami benzerlik oranlarına göre tez çalışmasının herhangi bir intihal içermediğini, aksinin tespit edilmesi durumunda doğabilecek her türlü hukuki sorumluluğu kabul ettiğimi ve yukarıda vermiş olduğum bilgilerin doğru olduğunu beyan ederim.

Gereğini bilgilerinize arz ederim. 11/07/2024

Danışman: Doç. Dr. Tunahan AVCI Öğrenci: Sena AVCI

KILAVUZA UYGUNLUK

"Havayolu Yolcularının Hizmet Satın Alma Taleplerini Etkileyen Faktörlerin İncelenmesi" başlıklı Yüksek Lisans Tezi, Erciyes Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Lisansüstü Tez Yazım Kılavuzuna uygun olarak hazırlanmıştır.

Hazırlayan	**Danışman**
Sena AVCI	Doç. Dr. Tunahan AVCI

Havacılık Yönetimi ABD Başkanı

Doç. Dr. Tunahan AVCI

KABUL VE ONAY TUTANAĞI

Doç. Dr. Tunahan AVCI danışmanlığında **Sena AVCI** tarafından hazırlanan "**Havayolu Yolcularının Hizmet Satın Alma Taleplerini Etkileyen Faktörlerin İncelenmesi"** adlı bu çalışma jürimiz tarafından Erciyes Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü **Havacılık Yönetimi** Anabilim Dalı'nda **Yüksek Lisans Tezi** olarak kabul edilmiştir.

09/07/2024

JÜRİ:

Danışman : **Doç. Dr. Tunahan AVCI**

Üye : **Dr. Öğr. Üyesi Eda ÇINAROĞLU**

Üye : **Dr. Öğr. Üyesi Eyüp ATİOĞLU**

ONAY:

Bu tezin kabulü Enstitü Yönetim Kurulu'nun …. /…./…… tarih ve …….. sayılı kararı ile onaylanmıştır.

……. /…..…../ ……..…

Prof. Dr. Atabey KILIÇ

Enstitü Müdürü

ÖN SÖZ

Çalışmamın yürütülmesinde bana her türlü desteği sağlayan, bilgi ve birikimleriyle beni en güzele ulaştıran ve vaktini hiçbir zaman benden esirgemeyip titizlikle çalışmamın oluşmasında sonsuz desteğini sunan çok değerli danışman hocam Doç. Dr. Tunahan AVCI'ya tüm destekleri ve katkıları için teşekkürü bir borç bilirim. Yüksek lisans eğitimim boyunca kıymetli bilgileriyle beni donatan sayın hocam Prof. Dr. Alper ASLAN'a teşekkür ederim. Tez savunma jürime gelerek değerli katkılar sunan sayın hocalarım Dr. Öğr. Üyesi Eyüp ATİOĞLU'na ve Dr. Öğr. Üyesi Eda ÇINAROĞLU'na teşekkür ederim.

Tez dönemim boyunca tüm kahrımı çeken, düştüğümde beni kaldırıp daha sağlam basmam için beni yüreklendiren, sihirli dokunuşlarıyla dünyamı güzelleştiren hayatımın en kıymetli parçası canım ablam Büşra AVCI YURTDAŞ'a, tüm desteği ve cesaretlendirmesiyle her daim yanımda olan canım dostum Kevser BİRİNCİ'ye, tez dönemim boyunca tüm stresimi çeken, yeri geldiğinde beni rahatlatıp dindiren sevgili yol arkadaşım Enes Furkan TEZCANER'e ve tek bir gülüşüyle dünyamı çiçek bahçelerine çeviren biricik yeğenim Azra YURTDAŞ'a teşekkür ederim.

Hayatım boyunca maddi manevi hep yanımda olup arkamda sarsılmaz bir dağ gibi duran, beni bu günlere büyük fedakarlıklarla getiren canım annem Sevilay AVCI ve canım babam Hızır AVCI'ya, desteklerini her zaman hissettiğim kardeşlerim Muhammet Ali AVCI ve Bahadır AVCI'ya, son olarak ise kıymetli abim Abdulaziz YURTDAŞ'a teşekkür ederim.

Sena AVCI, Kayseri, 2024

HAVAYOLU YOLCULARININ HİZMET SATIN ALMA TALEPLERİNİ ETKİLEYEN FAKTÖRLERİN İNCELENMESİ

Sena AVCI

Erciyes Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü

Yüksek Lisans Tezi, Temmuz 2024

Danışman: Doç. Dr. Tunahan AVCI

ÖZET

Havayolu taşımacılığı ülke içerisindeki ve diğer ülkeler arasındaki ulaşımı kolaylaştırdığı için günümüzde en çok tercih edilen ulaşım yolu olmuştur. Fakat her ne kadar insanların en çok tercih ettiği ulaşım yolu olsa da zaman zaman yolcuların satın alma taleplerini etkileyen faktörler, bu ulaşım yolu tercihini etkilemektedir. Bu faktörler içsel ve dışsal olarak ikiye ayrılmakla birlikte içsel faktörlerde, bilet fiyatları, uçak kapasitesi, uçuş mevsimi, uçuş zamanı gibi unsurlar göze çarparken dışsal faktörlerde ise döviz kuru, enflasyon, ekonomik büyüme, krizler gibi faktörler göze çarpmaktadır. Bu çalışmada da 2007Q1:2023Q4 çeyreklik verileriyle Türkiye'deki havayolu yolcu taşımacılığında yolcu satın alma taleplerini etkileyen dışsal faktörler incelenecektir. Yürütülen çalışmada havayolunu kullanan iç hat yolcu sayısı ve toplam yolcu sayısı(iç hat ve dış hat yolcu), döviz kuru, ekonomik büyüme ve enflasyon değişkenleri arasındaki ilişkinin boyutunun araştırılması amaçlanmaktadır. Belirlenen dışsal faktörlerin yolcu sayısı üzerindeki etkileri ARDL modeli ile incelenmiş olup sonrasında değişkenler arasındaki nedensellik ilişkisini incelemek için Granger Nedensellik Analizi yapılmıştır. Çalışmanın sonucunda, uzun dönemde ekonomik büyümenin iç hat yolcu talebi üzerinde %0.01, enflasyonun ise %0.10 oranında arttırıcı bir etkiye sahip olduğu saptanmıştır. Kısa dönemde ise her üç değişkeninde iç hat yolcu talebi üzerinde anlamlı etkiye sahip olduğu gözlemlenmiştir. Toplam yolcu talebinde ise uzun dönemde ekonomik büyümenin %0.02, enflasyonun ise %0,24 oranında bir artışa, döviz kurunun ise %0.34 oranında bir azalışa sebep olduğu saptanmıştır.

Anahtar Kelimeler: Havayolu Taşımacılığı, yolcu talebi, ekonomik büyüme, döviz kuru, enflasyon

EXAMINING THE FACTORS AFFECTING AIRLINE PASSENGERS' SERVICE PURCHASING DEMANDS

Sena AVCI

Erciyes University, Graduate School of Social Sciences

Master Thesis, July 2024

Supervisor: Assoc. Prof. Dr. Tunahan AVCI

ABSTRACT

Air transportation has become the most preferred way of transportation today as it facilitates transportation within a country and between other countries. However, although it is the most preferred way of transportation by people, the factors that affect the purchasing demands of the passengers from time to time in the aviation sector affect the choice of this transportation route. Although these factors are divided into two as internal and external, factors such as ticket prices, aircraft capacity, flight season, flight time stand out in internal factors, while factors such as exchange rate, inflation, economic growth, and crises stand out in external factors. In this study, the exogenous factors affecting passenger purchasing demands in air passenger transportation in Turkey will be examined with 2007Q1:2023Q4 quarterly data. In this study, it is aimed to investigate the extent of the relationship between the number of domestic passengers using the airline and the total number of passengers, exchange rate, economic growth and inflation variables. The effects of the determined external factors on the number of passengers were examined with the ARDL model, and then Granger Causality Analysis was performed for the causality relationship between the variables. As a result of the study, it was determined that economic growth had an increasing effect on domestic passenger demand by 0.01% and inflation by 0.10% in the long run. In the short term, it was observed that all three variables had a significant effect on domestic passenger demand. In the long run, economic growth in total passenger demand led to an increase of 0.02%, inflation to an increase of 0.24%, and the exchange rate to decrease by 0.34%.

Keywords: Air Transportation, passenger demand, economic growth, exchange rate, inflation

İÇİNDEKİLER

HAVAYOLU YOLCULARININ HİZMET SATIN ALMA TALEPLERİNİ ETKİLEYEN FAKTÖRLERİN İNCELENMESİ

BİLİMSEL ETİĞE UYGUNLUK ..... **i**
TEZ ÖZGÜNLÜK SAYFASI ..... **ii**
KILAVUZA UYGUNLUK ..... **iii**
KABUL VE ONAY TUTANAĞI ..... **iv**
ÖN SÖZ ..... **v**
ÖZET ..... **vi**
ABSTRACT ..... **vii**
İÇİNDEKİLER ..... **viii**
SİMGELER ve KISALTMALAR LİSTESİ ..... **xiii**
TABLOLAR LİSTESİ ..... **xiv**
ŞEKİLLER LİSTESİ ..... **xv**
GİRİŞ **1**

BİRİNCİ BÖLÜM

HAVAYOLU TAŞIMACILIĞI VE HAVAYOLU TAŞIMACILIK SEKTÖRÜNÜN GELİŞİMİ

1.1. Havayolu Taşımacılığının Tanımı 4
1.2. Uluslararası Havacılık Kuruluşları 6
1.2.1. Uluslararası Sivil Havacılık Organizasyonu (ICAO) 6
1.2.2.Uluslararası Hava Taşımacılığı Birliği (International Air Transport Association- IATA) 7
1.2.3. Avrupa Hava Seyrüsefer Emniyeti Teşkilatı (Eurocontrol) 8
1.2.4. Avrupa Sivil Havacılık Konferansı (European Civil Aviation Council-ECAC) 9
1.2.5. Avrupa Havacılık Emniyeti Ajansı (European Aviation Safety Agency-EASA) 10
1.3. Ulusal Sivil Havacılık Kuruluşları 10
1.3.1. Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü (SHGM) 11
1.3.2. Devlet Hava Meydanları İşletmesi (DHMİ) 12

1.3.3. Türk Hava Kurumu 12
1.4. Havayolu Taşımacılık Sektörü ve Tanımı 13
1.5. Dünya'da Havayolu Taşımacılığı Sektörünün Tanımı ve Değerlendirilmesi..... 15
1.5.1. Küreselleşme Hareketi 16
1.5.2. Küreselleşmenin Tanımı 16
1.5.3. Dünya'da Serbestleşme Hareketleri 18
1.5.4. Türkiye'de Serbestleşme Hareketleri 20
1.6. Havayolu Taşımacılığının Dünya'daki Mevcut Durumu 22
1.7. Türkiye'de Havayolu Sektörünün Tanımı ve Değerlendirilmesi..... 26
1.7.1. 1983 Yılından Önceki Gelişmeler..... 27
1.7.2. 1983-2003 Döneminde Yaşanan Gelişmeler..... 28
1.7.3. 2003 Döneminden sonra yaşanan gelişmeler 30
1.8. Havayolu Taşımacılığının Türkiye'deki Mevcut Durumu 31
1.9. Havayolu Taşımacılık Sektörünün Özellikleri 41
1.9.1. Havayolu Taşımacılığının Ekonomik Özellikleri 42
1.9.2. Havayolu Taşımacılığının Yapısal Özellikleri..... 43
1.9.3. Havayolu Taşımacılığının Hizmet özellikleri 44

İKİNCİ BÖLÜM
HAVAYOLLARINDA MÜŞTERİ KAVRAMI VE PAZARDA YER ALAN MÜŞTERİ GRUPLARI

2.1. Müşteri Kavramı 45
2.1.1. İç Müşteri 46
2.1.2. Dış Müşteriler..... 46
2.2. Havayolu Müşterisi Kavramı..... 47
2.2.1. Seyahat Amacına Göre Pazar Bölümlendirme..... 49
2.2.2. Seyahatin Uzunluğuna Göre Pazar Bölümlendirme..... 50
2.2.3.Yolcunun Ülkesi ve Kültürel Özelliklerine Göre Pazar Bölümlendirme.. 50
2.3. Havayolu Pazarında Yer Alan Yolcular 50
2.3.1. İş Amacıyla Seyahat Eden Yolcular..... 51
2.3.2. Eğlence ve Tatil Amacıyla Seyahat Eden Yolcular 52

2.3.3. Kişisel Amaçlarla Seyahat Eden Yolcular 53

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM
HAVAYOLU YOLCULARININ SATIN ALIM TALEPLERİNİ ETKİLEYEN FAKTÖRLER

3.1. Havayolu Talebini Etkileyen Faktörler 54
3.2. Dışsal Faktörler 55
3.2.1. Ekonomik Büyüme 55
3.2.2. Gayrisafi Yurtiçi Hasıla 56
3.2.3. Kişi Başına Düşen Milli Gelir 57
3.2.4. Enflasyon 59
3.2.5. Döviz Kuru 60
3.2.6. Nüfus Hareketliliği 61
3.2.7. Gelir 61
3.2.8. Turizm 63
3.3. İçsel Faktörler 64
3.3.1. Bilet Fiyatları 64
3.3.2. Uçak Kapasitesi 65
3.3.3. Uçuş Zaman 66
3.3.4. Uçuş süresi 66
3.3.5. Uçuş mevsimi 66
3.4. Diğer Faktörler 67
3.4.1. Terör Saldırıları 67
3.4.2. Askeri Çatışmalar 68
3.4.3. Salgın Hastalıklar 69
3.4.4. Doğal olaylar 71

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM
HAVAYOLU YOLCULARININ HİZMET SATIN ALMA TALEPLERİNİ ETKİLEYEN FAKTÖRLERİN İNCELENMESİ

4.1. Literatürün İncelenmesi 72
4.2. Araştırmanın Amacı ve Önemi 76

4.3. Araştırmanın Sınırlılıkları 76
4.4. Veri ve Örneklem 76
4.5. Araştırmanın Yöntemi ve Modeli 77
4.5.1. ADF Birim Kök Testleri 77
4.5.2. ARDL Sınır Testi 78
4.6. Araştırmanın Kapsamı 79
4.7. Analiz ve Bulgular 79
4.7.1. Model (1) ADF Birim Kök Testi Sonuçları (Bağımlı Değişken: İç Hat Yolcu Sayısı) 80
4.7.1.1. Otokorelasyon LM Testi 81
4.7.1.2. Breusch-Pagan Godfrey Değişen Varyans Testi 81
4.7.1.3. Ramsey Rest Testi 81
4.7.1.4. Modelin Tanısal İstatistikleri 82
4.7.1.5. F Sınır Testi 82
4.7.1.6.CUSUM Testi 83
4.7.1.7. CUSUM Q Testi 83
4.7.1.8. Uzun Dönem İlişkisi 84
4.7.1.9. Kısa Dönem İlişkisi 85
4.7.1.10. Granger Nedensellik Testi 86
4.7.2. Model (2) ADF Birim Kök Testi Sonuçları (Bağımlı Değişken: Toplam Yolcu Sayısı) 87
4.7.2.1. Otokorelasyon LM Testi 88
4.7.2.2. Harvey Değişen Varyans Testi 88
4.7.2.3. Ramsey Rest Testi 89
4.7.2.4. Modelin Tanısal İstatistikleri 89
4.7.2.5. F Sınır Testi 90
4.7.2.6. CUSUM Testi 90
4.7.2.7. CUSUM Q Testi 91
4.7.2.8. Uzun Dönem İlişkisi 92
4.7.2.9. Kısa Dönem İlişkisi 93
4.7.2.10. Granger Nedensellik Testi 94

SONUÇ VE ÖNERİLER 95
KAYNAKÇA 100

SİMGELER ve KISALTMALAR LİSTESİ

AB : Avrupa Birliği

ABD : Amerika Birleşik Devletleri

ACI : Airports Council International

ADF : Augmented Dickey-Fuller Test

ARDL : Autoregressive Distributed Lag

ARFF : Havalimanı Kurtarma ve Yangınla Mücadele (Aircraft Rescue and Fire Fighting)

ATM : Hava Trafik Yönetimi

COVID-19 : Corona Virus Disease 2019

DHMİ : Devlet Hava Meydanları İşletmesi

DÖVİZ : Döviz Kuru

EASA : Avrupa Havacılık Emniyeti Ajansı

ECAC : Avrupa Sivil Havacılık Konferansı

ERÜ : Erciyes Üniversitesi

Eurocontrol : Avrupa Hava Seyrüsefer Emniyeti Teşkilatı

GSYH : Gayri Safi Yurtiçi Hasıla

IATA : Uluslararası Hava Taşımacılığı Birliği

ICAO : Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü

JAA : Müşterek Havacılık Otoriteleri

SBE : Sosyal Bilimler Enstitüsü

SHGM : Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü

SHY-6 : Ticari Hava Taşıma İşletmeleri Yönetmeliği

TÜFE : Tüketici Fiyat Endeksi

TCMB : Türkiye Cumhuriyet Merkez Bankası

THY : Türk Hava Yolları

TÜİK : Türkiye İstatistik Kurumu

UAB : Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı

YÖK : Yükseköğretim Kurumu

TABLOLAR LİSTESİ

Tablo 1.1: Türkiye Trafik Verileri 33
Tablo 1.2: Türkiye'de Bulunan Havayolu Firmaları ve Uçak Sayıları 34
Tablo 1.3: Türkiye'de Bulunan Pilot Sayısı 38
Tablo 1.4: Türkiye'de Bulunan Lisanslı Personel Sayısı 38
Tablo 1.5: Türkiye'nin Dünya Yolcu Trafiğindeki Yeri (2020) 40
Tablo 1.6: Türkiye'nin Avrupa Yolcu Trafiğindeki Yeri (2020) 41
Tablo 4.1: Veri Açıklaması ve Kaynaklar 77
Tablo 4.2: ADF Birim Kök Testi Sonuçları 80
Tablo 4.3: Birinci Derece Farkında ADF Birim Kök Testi Sonuçları 80
Tablo 4.4: Otokorelasyon LM Testi 81
Tablo 4.5: Breusch-Pagan Godfrey Değişen Varyans Testi 81
Tablo 4.6: Ramsey Reset Test 81
Tablo 4.7: Modelin Tanısal İstatistikleri 82
Tablo 4.8: F Sınır Testi Sonuçları 82
Tablo 4.9: Uzun Dönem İlişkisi Tahmin Sonuçları 84
Tablo 4.10: Kısa Dönem İlişkisi Tahmin Sonuçları 85
Tablo 4.11: Granger Nedensellik Testi Sonuçları 86
Tablo 4.12: Phillips Peron Birim Kök Testi Sonuçları 87
Tablo 4.13: Birinci Derece Farkında Phillips Peron Birim Kök Testi Sonuçları 88
Tablo 4.14: Otokorelasyon LM Testi 88
Tablo 4.15: Harvey Değişen Varyans Testi 88
Tablo 4.16: Ramsey Reset Test 89
Tablo 4.17: Modelin Tanısal İstatistikleri 89
Tablo 4.18: F Sınır Testi Sonuçları 90
Tablo 4.19: Uzun Dönem İlişkisi Tahmin Sonuçları 92
Tablo 4.20: Kısa Dönem İlişkisi Tahmin Sonuçları 93
Tablo 4.21: Granger Nedensellik Testi Sonuçları 94

ŞEKİLLER LİSTESİ

Şekil 1.1: Dünya hava ulaşımında yolcu trafiğinin gelişimi (1973-2019) 25
Şekil 1.2: Dünya hava ulaşımında yük trafiğinin gelişimi (1973-2019) 26
Şekil 1.3: Türkiye'deki Yolcu Trafiğinin Gelişimi (2003-2022) 35
Şekil 1.4: Türkiye'deki Uçak Trafiğinin Gelişimi (2003-2022) 35
Şekil 1.5: Türkiye'deki Yük Trafiğinin Gelişimi (2003-2022) 36
Şekil 1.6: Türkiye'deki Kargo Trafiğinin Gelişimi (2003-2022) 37
Şekil 1.7: Türkiye'de Sivil Hava Trafiğine Açık Havalimanı Sayısı (2021) 37
Şekil 1.8: İç Hat Uçuş Noktaları 39
Şekil 1.9: Dış Hat Uçuş Noktaları 40
Şekil 2.1: Havayolu Müşterileri 48
Şekil 3.1: Türkiye'nin Gayri Safi Yurtiçi Hasılası (cari ABD doları) 57
Şekil 3.2: Türkiye'nin Kişi Başına Düşen Gayri Safi Yurtiçi Hasılası (cari ABD doları) 58
Şekil 3.3: Türkiye'deki Enflasyon oranı (%) 59
Şekil 4.1: CUSUM Testi 83
Şekil 4.2: CUSUM Q Testi 84
Şekil 4.3: CUSUM Testi 91
Şekil 4.4: CUSUM Q Testi 92

GİRİŞ

Havayolu taşımacılığı bir ülke içindeki ulaşım hareketini kolaylaştırdığı ve bir bölge ile diğer bir bölgeyi birbirine bağladığı için günümüzde önemli bir ulaşım yoludur (Akinyemi, 2019, s.1239). Bir insanın veya bir eşyanın bir yerden başka bir yere hızlı ve güvenilir bir şekilde taşınması olanağını sağlayan havayolu taşımacılığı sektörü günümüzde insanlar tarafından en çok tercih edilen ulaşım sektörü haline gelmiştir. Son yıllarda artan küresel hareketlilik nedeniyle havayolu taşımacılığı sektörü önemli ölçüde gelişim göstererek ulaşımı hızlandırmıştır (Öcal, 2021, s.2121). Hem dünyada hem de Türkiye'de havayolu taşımacılığı, yaşanan teknolojik ilerlemeler sayesinde çok hızlı bir ilerleme kaydetmiştir ve kaydetmeye de devam etmektedir. Artan ulaşım hızı ve hareketliliği sebebiyle de havayolu taşımacılığı sektörü insanlar tarafından diğer sektörlere oranla daha fazla tercih edilir olmaya başlamıştır. Bu sebeple yurt içi ve yurt dışı yolculuk taleplerini, yolcuların hizmet satın alımlarını, bunların zaman içinde nasıl değişebileceğini önceden bilmek önemli bir unsur haline gelmiştir (Koç ve Arslan, 2018, s.1).

Havayolu taşımacılığının sağladığı faydalar neticesinden sektöre olan talepte sürekli olarak artışlar gözlemlenmektedir. Havayolu seçim talebini ve yolcuların satın alım karalarını etkileyen faktörler oldukça karmaşıktır (Efendigil ve Eminler, 2017, s.21). Bu faktörler havayolu yolcularının satım alımlarını arttıran ya da azaltan unsurlardan oluşmaktadır. Havayolu yolculuğuna olan talebi ve satın alımı etkileyen faktörler dış faktörler, iç faktörler ve diğer faktörler olarak üçe ayrılmaktadır. Dışsal faktörler arasında ekonomik büyüme, döviz kuru, enflasyon, gayri safi yurtiçi hasıla, turizm, nüfus hareketliliği gibi unsurlar sayılabilirken içsel faktörlerde koltuk kapasitesi, uçak bilet fiyatları, uçak mevsimi, uçuş zamanı gibi unsurlar sayılabilmektedir. Diğer faktörlere baktığımızda ise salgın hastalıklar, terör saldırıları, askeri çatışmalar ve doğal olaylar öne çıkmaktadır. Bu çalışmada da havayolu yolcularının satın alma kararlarını etkileyen dışsal faktörlerin incelenmesi amaçlanmıştır.

Yapılan çalışmada Türkiye ülkesi ele alınmıştır. Bunun nedenleri arasında, 1,5 Milyar insanın uçakla 4 saatte erişebileceği coğrafi konumda bulunması, hem transit uçuşlara imkân sağlayan konumda olma avantajına sahip olması hem de dünya havayolu ulaşımına talebin çok olduğu bölgeye yakın olması gösterilebilmektedir (UAB, 2018, s.7). Türkiye kıtalararası geçiş güzergahı olması yönüyle de havayolu taşımacılığı sektöründe önemli bir stratejik noktadır (Efendigil ve Eminler, 2017, s.14). Bu sebeplerden dolayı bu çalışma Türkiye baz alınarak yürütülmüştür.

Havayolu yolcu sayısında dünyada 6. Avrupa'da ise 2. sırada yer alan Türkiye, havacılıkta dünya ortalamasının 3 katına yakın büyüme oranına sahiptir (UAB, 2018, s.6). Artan altyapı ve filo yatırımları nedeniyle Türk havacılık pazarı genişlemeye ve gelişmeye devam etmektedir (Koç ve Arslan, 2018, s.1). Fakat her ne kadar gelişimi devam etse de zaman zaman düşüşler de meydana gelebilmektedir. Bu düşüşlerin sebebi olarak havayolunu kullanan yolcuların satın alımlarının azalma eğilimi göstermesinden kaynaklanmaktadır. Havayolu yolcularının satın alımlarını etkileyen faktörler neticesinde gelirlerde düşüşler yaşanmaktadır ve bu da havayollarını ciddi şekilde etkilemektedir. Hava yolcuğu talebinde yolcuların hizmet satın alımlarını etkileyen birçok faktör bulunmaktadır. Her bir faktör satın alma kararını etkileyecek bir niteliğe sahiptir ve havayolu taşımacılığı yolculuk talebinin büyümesine veya talebin sınırlandırılmasına sebep olmaktadır.

Bu çalışmada 2007Q1:2023Q4 çeyreklik verileriyle Türkiye'deki havayolu yolcu taşımacılığında yolcu satın alma taleplerini etkileyen dışsal faktörler incelenecektir. Yürütülen çalışmada havayolunu kullanan iç hat yolcu sayısı ve toplam yolcu sayısı, döviz kuru, ekonomik büyüme ve enflasyon değişkenleri arasındaki ilişkinin boyutunun araştırılması amaçlanmaktadır. Çalışmada kullanılan değişkenlerden olan iç hat yolcu sayısı ve toplam yolcu sayısı verileri DHMİ İstatistik Raporlarından alınmış olup, ekonomik büyüme ve enflasyon verileri TÜİK veri tabanından, döviz kuru verileri ise TCMB veri tabanından alınmıştır. Çalışmada Zaman Serisi analiz olarak belirlenmiştir. Bu doğrultuda ilk etapta Akaike Bilgi Kriterine göre uygun ARDL modelleri iç hat yolcu sayısı (Model 1) ve toplam yolcu sayısı (Model 2) ayrı ayrı belirlenmiştir. Ardından Model 1 ve Model 2 için ayrı ayrı sırasıyla otokorelasyon LM Testi, Değişen Varyans Testi, Ramsey Reset Test ve F Sınır Testi, CUSUM VE CUSUMQ Testleri

verilmiştir. Testler doğrultusunda uzun dönem ve kısa dönem ilişkisi belirlenmiştir. En son olarak ise Granger Nedensellik Analizi yer almaktadır.

Literatürde havayolu taşımacılık taleplerini etkileyen faktörler üzerine çeşitli çalışmalar yapılmış olsa da iç hat ayrımı çok fazla yapılmamış ve Türk havacılık sektörü üzerinde nispeten daha az durulduğu saptanmıştır. Bu sebeple Türk havacılık sektörü üzerine yapılan bu çalışmanın literatüre katkı sağlayacağı ön görülmektedir. Yapılan çalışmalardan farklı olarak ise iç hat yolcu için ve toplam yolcu için iki ayrı modelleme yapılarak etkiler daha kapsamlı incelenmiştir. Bu bağlamda daha özgün bir çalışmanın ortaya konması amaçlanarak literatüre katkı sağlanmaya çalışılmıştır.

Çalışmanın giriş bölümünden sonra teorik çerçevenin oluşturulabilmesi için ilk bölümde havacılık sektörü hakkında detaylı bilgi verilmiş, ikinci bölümünde havayolu müşteri kavramına değinilmiştir. Üçüncü bölümde satın alma taleplerini etkileyen içsel ve dışsal faktörler hakkında bilgi verilirken dördüncü bölümde analiz çalışmalarının sonucunda elde edilen veriler ile değerlendirmeler yapılmıştır.

BİRİNCİ BÖLÜM
HAVAYOLU TAŞIMACILIĞI VE HAVAYOLU TAŞIMACILIK SEKTÖRÜNÜN GELİŞİMİ

1.1. Havayolu Taşımacılığının Tanımı

Havayolu taşımacılığı, uçakları, havalimanlarını, uçuş rotalarını ve hava trafik yönetim sistemlerini kapsayan oldukça karmaşık bir sistem olup, ulaştırma sektörünün yanı sıra sosyal ve ekonomik kalkınmada da son derece önemli bir oyuncudur (Jin vd., 2020, s.1). Günümüzde havayolu taşımacılığı sektörü küresel bazdaki ulaşım ağı açısından oldukça kritik bir öneme sahiptir. Özellikle uzun menzilli seyahatlerde hızlı bir ulaşım sağlaması havacılık sektörünü küresel ticaret ve turizmde önemli bir aktör konumuna getirmiş, insanlar tarafından diğer taşıma modlarına oranla daha fazla tercih edilir kılmıştır ve tarihsel olarak da havayolu taşımacılığı önemli bir büyüme sergilemiştir (Sgouridis vd., 2011, s.1078).

Havayolu taşımacılığı sektörü, ulaştırma sektörü için önemli bir icat olup, insan ve malın bir konumdan başka bir konuma en hızlı ve güvenilir bir şekilde taşınmasına olanak sağlayan, zamandan tasarruf sağlayan ve bunun yanı sıra da ülkelerin ekonomik faaliyetlerini arttıran önemli bir taşıma modudur (Ali, Bakhsh ve Yasin, 2023, s.1). Bu taşıma hareketini gerçekleştiren havayollarının büyüklükleri, yüzlerce hava aracından oluşan filolarıyla, günde binlerce sefer gerçekleştiren çok büyük havayolu işletmelerinden, tek bir uçakla yılın sadece belirli dönemlerinde operasyon gerçekleştiren havayolu işletmelerine kadar oldukça geniş bir çerçevede faaliyet göstermektedir (Sarılgan, 2011, s.70).

Havayolu taşımacılığı sektörü, şehirleri, ülkeleri hatta kıtaları birbirine bağlayan çok geniş bir ağda hizmet vermekte olup insanların güvenli ve hızlı bir şekilde bu ağlar arasında taşınmasına olanak sağlamaktadır ve günden güne gelişmesiyle de ülkeler için sağladığı ekonomik, sosyal, kültürel faydaları açısından günümüzde vazgeçilmez bir

ulaşım metodu haline gelmiştir (Sarılgan, 2011, s.70). Yolcu yük ve postanın taşınması hizmetini sağlayan havayolu taşımacılığı faaliyetleri ekonomik olarak günden güne gelişim göstermekte bu sebeple de ülkelere büyük katkılar sağlamaktadır. Büyük bir sektör olan havacılık sektörü sağladığı istihdam olanağı sayesinde hem ülkedeki işsizlik oranına olumlu etki sağlamakta hem de ticarete ve turizme sağladığı doğrudan ve dolaylı olarak sağladığı avantajlarla ülkeye ekonomik açıdan önemli destek vermektedir (Eren vd., 2020, s.238).

Havayolu taşımacılığı, insanların yaşam ve çalışma şartlarını, başka ülkelerle olan etkileşimini ve günlük hayatı ekonomik, politik ve sosyo-kültürel açıdan etkilediğinden dolayı hayatımızda oldukça kritik bir yere sahiptir (Sun, 2019, s.3). Sağladığı hız, konfor ve güvenlik açısından insanlar tarafından günümüzde en çok tercih edilen ulaşım metodu olmayı başarmıştır. Havayolu taşımacılığı, yolcuların kısa sürede uzak mesafelere ulaşabilmesi, kargo sevkiyatlarının hızlı bir şekilde gerçekleştirilmesi ve havayolu şirketlerinin geniş ağları sayesinde dünya çapında ulaşım ağı sunması gibi avantajlara sahiptir. Avantajlarının yanı sıra diğer ulaşım metotlarına kıyasla daha maliyetli olması ve hava trafiği veya olumsuz hava şartları nedeniyle zaman zaman gecikmelerin yaşanması gibi bazı dezavantajları da vardır. Fakat bu dezavantajlarına kıyasla en önemli dezavantajı sektörün oldukça kırılgan bir yapıda olmasıdır. Ekonomik, politik ve çevresel faktörler çerçevesinde önemli bir konuma sahip olmasıyla birlikte dünya genelinde ortaya çıkan salgın hastalıklardan, siyasi ve ekonomik krizlerden ve terör olayları, doğal afetler gibi olumsuzluklardan ciddi bir şekilde etkilenmektedir fakat etkilense de uzun dönemde sürekli bir şekilde büyüme trendinde olmuştur (Altuntaş ve Kılıç, 2021, s.188).

Havayolu taşımacılığının iki önemli modu bulunmaktadır; yolcu taşıyan ticari hava uçuşları ve malların taşınmasında kullanılan hava kargo uçuşlarıdır. Ticari hava uçuşları, uluslararası ticaretin genişlemesi ve yeni iş fırsatlarının bulunması için iş adamlarına yatırım imkânı vermesi, istihdam, turizmin gelişimi ve zaman tasarrufu açısından önemlidir. Hava kargo hizmetleri ise yüksek değerli ve kısa süreye dayalı bozulabilir malların uzak pazarlara kaydırılmasına ve küresel çapta tedarik zincirinin artmasına ön ayak olmaktadır (Ali, Bakhsh ve Yasin, 2023, s.1).

Havayolu taşımacılığı tüm dünyada düzenli ve emniyetli bir şekilde yapılabilsin diye hem ulusal hem de uluslararası kuruluşlar tarafından belirlenen yasa ve kurallara göre yönetilmektedir (Şahin, 2021, s.21). Bu kurallar küresel çerçevede ortak karaların alınması, ortak sözleşmelerin olması açısından atılacak adımlarda bir kılavuz niteliğindedir. Bu bağlamda uluslararası bir nitelik taşıyan havayolu taşımacılık sektörünün sorunsuz bir şekilde ilerleme gösterebilmesi ve alınacak kararların küresel olmasından dolayı doğan ihtiyaçlar bazı yetkili otoritelerin kurulmasına sebep olmuştur Söz konusu uluslararası otoriteler; ICAO, IATA, Eurocontrol, ECAC, EASA'dır (Şahin, 2021, s.21).

1.2. Uluslararası Havacılık Kuruluşları

Havacılığın dünya genelinde emniyetli, güvenli ve düzenli bir şekilde yürütülebilmesi için önemli kuruluşlar bulunmaktadır. Havacılık faaliyetlerinin önemli ölçüde artmasıyla söz konusu faaliyetlerin ulusal ve uluslararası anlamda düzenlenebilmesi için sektöre özgü bir takım düzenleyici ve denetleyici kuruluşlar oluşturulmuştur.

1.2.1. Uluslararası Sivil Havacılık Organizasyonu (ICAO)

Uluslararası Sivil Havacılık Organizasyonu (International Civil Aviation Organization) 7 Aralık 1944 yılında Chicago'da, aralarında Türkiye'nin de bulunduğu 26 ülkenin imzaladığı Uluslararası Sivil Havacılık Konvansiyonu ile oluşturulan ve Birleşmiş Milletlerin havacılık konusunda uzmanlaşmış yasal organıdır (Ergün, 2006, s.34).

Merkezi Kanada Montreal'de olmak üzere 1947 senesinde 52 ülkenin katılımıyla Birleşmiş Milletler Kararnamesi ile kurulmuştur. Örgütün güncel olarak 193 üyesi bulunmakta olup karar alıcılar ise Genel kurul, Konsey ve sekreterlik alt birimlerinden oluşmaktadır (Var, 2021, s.38). Genel Kurul her üç yılda bir toplanarak ICAO'nun teknik, ekonomik ve hukuksal alanda yürüttüğü tüm çalışmalar raporları ile birlikte incelenerek bu doğrultuda gelecekteki çalışmalara yönelik stratejik kararlar alınmaktadır (Şahin, 2021, s.22).

Konsey üyeleri üç yıl süreyle görev yapmakta 36 üye ülke temsilcilerinden oluşmaktadır ve daimî bir yapıdadır. Konsey, kuruluşun yasama ve yürütme işlerini yerine getirir ve Genel Kurula karşı sorumludur. ICAO Konseyinin 36 üyesi seçilirken

seçimler üç farklı kategoride gerçekleşmektedir. İlk kategoride sivil havacılık kapsamında en ileri seviye de olan ülkelerden 11 üye yer almakta ve bunlara daimî üye statüsü verilmektedir. İkinci kategoride Sivil havacılık alt yapısına en çok katkı sağlayan 12 ülke yer alırken üçüncü kategoride ise bölgesel temsili sağlayan 13 ülke yer almaktadır (Var, 2021, s.39). Genel olarak Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü'nün amaçları ve hedefleri şu şekildedir (Dikyol, 2007, s.12);

- Sivil havacılık faaliyetlerinin küresel çerçevede güvenli ve istikrarlı büyümesini ve gelişimini sağlamak,
- Barışçıl hedefler doğrultusunda işletilmek üzere hava araçlarının tasarı gelişimini desteklemek,
- Uluslararası sivil havacılığın kusursuz bir şekilde icra edilmesi için havayolları, havaalanları ve hava seyrüsefer tesislerinin büyümesine destek olmak,
- İnsanlar için emniyetli, güvenli, verimli ve ekonomik hava ulaşım ihtiyacını karşılamak,
- Uçuş ve havaalanı güvenliğinin icra edilmesine destek vermek,
- Gereksiz rekabetin neden olacağı ekonomik israfın önüne geçmek,
- Üyesi olan ülkeler arasında adil bir politika yürütmek,
- Uluslararası sivil havacılığın kapsamına giren tüm konuların gelişimini ve yenilenmesini teşvik etmek

1.2.2. Uluslararası Hava Taşımacılığı Birliği (International Air Transport Association- IATA)

Havacılık sektörü için oldukça önemli bir global topluluk olan IATA, Havayolu taşımacılığının emniyetli, güvenli ve ekonomik bir şekilde yürütülmesini sağlamak ve havayolu işletmelerinin çıkarlarını gözetmek amacıyla tarifeli seferler düzenleyen 31 ülkenin 57 havayolu tarafından 1945 yılında Küba Havana'da kurulmuştur (Şahin, 2021, s.23). Uluslararası Hava Taşımacılığı Birliği, 265 havayolu veya toplam hava trafiğinin %83'ünü temsil eden dünya havayollarının ticaret birliğidir (Köylü, 2017, s.79). Kurulduğu yıllarda sadece 31 ülkeden 57 üyesi bulunan IATA'nın şu anda 140 ülkeden 270'in üzerinde üyesi mevcuttur (Karaağaoğlu, 2015, s.14).

Uluslararası Hava Taşımacılığı Birliği, sivil havacılık sektöründe birden fazla alanı desteklemekte, kritik önemdeki havacılık konuları üzerine sektör politikalarının düzenlenmesi için çalışmalar yapmaktadır (Köylü, 2017, s.79). Ayrıca kuruluş, tarifelerin belirlenmesi, bilet fiyatlarındaki güncellemeler, taşınacak yükün miktarı, uçuş frekans sıklığı gibi önemli ekonomik kararları almakla görevlidir. Başta ICAO olmak üzere birçok uluslararası kuruluşla görüşmeler sağlayarak iş birliği içerisinde sivil havacılığın gelişmesi için çalışmalarda bulunmaktadır. Tüm üyelerinin tarifeli uçuş yapmaları ve ICAO'da olduğu gibi Birleşmiş Milletlere üye olmaları gibi şartları vardır (Şahin, 2021, s.23).

Söz konusu birliğin misyonu, havayolu taşımacılığı sektörüne ilişkin üç temel özellik üzerine kuruludur (IATA, 2019a, s.17);

- Havayolu sektörünü temsil etmek,
- Havayolu sektörüne öncülük etmek,
- Havayolu sektörüne hizmet etmektir.

Türkiye'nin de üyesi olduğu kuruluşlar arasında olduğu IATA'nın belli başlı amaç ve hedefleri bulunmaktadır. Bunlar ise şu şekilde sıralanmaktadır (Güner, 2018, s.11);

- Dünyadaki tüm insanların yararını gözeterek güvenli, düzenli ve ekonomik hava ulaşımının yaygınlaşması gibi konular üzerine çalışmalar yapmak
- Doğrudan ya da dolaylı bir şekilde uluslararası havacılık hizmetiyle yakından ilgilenen hava ulaşım teşebbüsleri arasındaki iş birliği ortamını oluşturmak
- Diğer uluslararası kuruluşlarla iş birliği kurmak.

1.2.3. Avrupa Hava Seyrüsefer Emniyeti Teşkilatı (Eurocontrol)

Kuruluş, Avrupa'da bulunan ilgili havacılık otoritelerinin işlerini koordine etmek, gelişmiş bir pan-Avrupa hava trafik yönetim (ATM) sistemi geliştirmek amacı güderek 1986 senesinde Belçika'da kurulmuştur ve bünyesinde 41 üye devlet barındırmaktadır. Türkiye ise kuruluşa 1989 yılında üye olmuştur (Şahin, 2021, s.23).

Kuruluşun temel amacı, Avrupa üzerinde bulunan çok sayıdaki hava sahasının tek bir sistem üzerinden kontrol edilmesini sağlamaktır. Bu amacını hayata geçirirken öncelikli

olarak hava trafiğinin emniyetini sağlamayı ve oluşacak gecikmeleri önleyerek düzenli ve ekonomik bir hava trafiğini sağlamayı hedeflemektedir. Havacılık için önemli bir kuruluş olan Eurocontorol'ün ana faaliyet alanları ise şu şekildedir (Ergün, 2006, s.44);

- pan-Avrupa ATM ağının kurulması ve bunun geliştirilmesi,
- Avrupa'da havacılık kurallarının hazırlanması ve düzenlenmesi,
- Hava trafiğinin gelecekteki ihtiyaçlarını analiz ederek bu ihtiyaçları karşılayabilecek tedbirlerin geliştirilmesi,
- Hava trafik hizmetlerinde görev yapan personellerin gerekli eğitimleri almasını sağlamak,
- Üye ülkelerin yaptığı çalışmaların sonuçlarının analiz edilmesi,
- Hava seyrüseferi ile ilgili çalışmalar yapılması,
- Orta Avrupa bölgesindeki hava trafik kontrol hizmetinin gerçekleştirilmesi ve kuruluş bünyesinde bulunan devletler adına hava seyrüsefer ücretlerinin toplanmasıdır.

1.2.4. Avrupa Sivil Havacılık Konferansı (European Civil Aviation Council-ECAC)

Avrupa'da emniyetli, verimli ve sürdürülebilir bir taşımacılık sisteminin oluşturulması ve geliştirilmesi amacıyla 1955 yılında Avrupa hava taşımacılık sisteminin düzenlenmesi için kurulmuştur (Köylü, 2017, s.80). 1955 yılında, Türkiye'nin de kurucu üyeleri arasında olduğu, hükümetler arası bir örgüt olarak kurulan Avrupa Sivil Havacılık Konferansı'nın amacı, emniyetli ve etkin bir Avrupa ulaşım sisteminin sürekliliğini ve gelişimini teşvik etmektir (Ergün, 2006, s.39).

ECAC'ın alt çalışma grupları belirli konularda çalışmalar yürütmektedir. Bunlar (Karaağaoğlu, 2015, s.18);

- Avrupa hava sahasında günden güne artan trafiği önlemeye yönelik çalışmalar,
- Avrupa'da havayolu taşımacılığının serbestleşmesi,
- Charter taşımacılığına yönelik çalışmalar,
- Ortak bir Avrupa Pilot Lisansına yönelik çalışmalar,

- Havayolu taşımacılığında uçuş kuralları ve emniyetinin geliştirilmesine yönelik çalışmalar,
- Havacılık sektörüne yönelik gerçekleştirilecek kanun dışı eylemlerin engellenmesi gibi çalışmalardır.

1.2.5. Avrupa Havacılık Emniyeti Ajansı (European Aviation Safety Agency-EASA)

EASA, 15 Temmuz 2002 yılında Avrupa Birliği tarafından, dünyada sivil havacılık güvenliğinin sağlanması amacı güdülerek Almanya'nın Köln şehrinde kurulmuştur. EASA, hava aracı uçuş, denetim, üretim gibi konularda kapsamlı bir mevzuatın oluşturulmasını ve uygulamaların kontrolünü, uçuş ve yer güvenliğini sağlayarak Avrupa'da havacılık güvenliğini ve emniyetini sağlamak amacıyla kurulmuş bir kuruluştur (Şahin, 2021, s.24).

Türkiye henüz EASA üyesi olmasa da Pan-Avrupa panterleri (PANEP) olarak değerlendirilen ülkelerden biri konumundadır. Örgüt, bu ülkelerle birlikte Avrupa Birliği hava güvenliği kurallarının uygulanması gibi konularda ortaklaşa çalışmalar yürütmektedir (Var, 2021, s.45). EASA'nın sorumlu olduğu konular şu şekilde sıralanmaktadır (Köylü, 2017, s.86);

- Avrupa Birliği'ne havacılık alanındaki düzenlemelerde uzman görüşler sunmak,
- Üyesi olan ülkeleri teftiş etme hakkını da içermek üzere havacılığın emniyetli bir şekilde sürüdürülebilmesi için emniyet kuralları koymak ve uygulanmasını takip etmek,
- Havacılık ürünlerinin tasarımı, üretimi ve bakımı ile ilgilenen kuruluşların onaylanması da dahil hava aracı parçalarının tip sertifikalarını düzenlemek,
- Avrupa Birliği olmayan üçüncü ülke hava aracı işletenlerin AB hava sahasında uçuşunu onaylamaktır.

1.3. Ulusal Sivil Havacılık Kuruluşları

Küresel bir çerçeve içerisinde bulunan havacılık sektöründe her ülke kendi içerisindeki havacılık faaliyetlerini geliştirmek, ülke içerisinde alınacak karar ve atılacak adımları belirlemek amacıyla yerel kurum ve kuruluşlara ihtiyaç duymaktadır (Şahin, 2021,

s.25). Bu bağlamda Türkiye'de de ulusal sivil havacılığı temsil eden Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü, Devlet Hava Meydanları İşletmesi ve Türk Hava Kurumu bulunmaktadır.

1.3.1. Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü (SHGM)

Kurum, 1954 senesinde Ulaştırma Bakanlığı çatısı altında "Sivil Havacılık Dairesi Başkanlığı" adıyla kurulmuş olup 1987 senesinde "Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü" olarak tekrardan teşkilatlandırılmıştır. Örgüt, dünya sivil havacılığının hızlı bir gelişim göstermesi sonucunda, teknolojinin uluslararası rekabet olarak kullanılması, Türkiye'nin çıkarların gözetilmesi ile uluslararası havacılık ilişkilerinin düzenli bir şekilde yürütülmesi ve denetlenmesi amacıyla kurulmuştur (Çizmecioğlu, 2013, s.34). 2005 yılına kadar Ulaştırma Bakanlığının bünyesinde bulunan kurum, bu tarihten sonra yürürlüğe sokulan 5431 sayılı "Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Teşkilat ve Görevleri Hakkında kanun" kapsamında finansal açıdan özerk hale gelerek şimdiki yönetim şeklini almıştır (Güner, 2018, s.21).

2005 yılında yayınlanan 5431 sayılı kanun çerçevesinde Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü'nün görev ve sorumlulukları aşağıdaki şekilde sıralanmaktadır (SHGM, 2022, s.12);

- Sivil havacılık kapsamındaki mevzuatın esaslarını belirleyerek uygulanmasını sağlamak için denetim faaliyetlerini yürütmek,
- Ülkelerin hava sahasındaki sivil hava araçlarına, görev icra eden personele ve tüzel kişilere ait olan sicil ve lisanslandırma işlemlerini yapmak,
- Havacılık alanında yürütülen faaliyetlerinin uluslararası sivil havacılık kural ve standartlar çerçevesinde yürütülmesini sağlamak,
- Uluslararası sivil havacılık çerçevesinde yaşanan gelişmeleri yakından takip etmek, ilgili kuruluşlara üye olmak, bu kuruluşlar ile iş ortaklığı içerisinde bulunmak
- Gerçekleştirilen havacılık faaliyetlerine yönelik mevzuata aykırı olan eylemlerin önüne geçilmesi için gerekli önlemeleri almak,
- İlgili kuruluşların görüşlerini alarak, Türk hava sahasını kullanan uçakların uyması gerekli olan hava trafik hizmetleriyle ilgili düzenlemeler yapmaktır

1.3.2. Devlet Hava Meydanları İşletmesi (DHMİ)

Devlet Hava Meydanları İşletmesi 20 Mayıs 1933 yılında Türkiye'deki hava meydanlarının işletilmesi, Türkiye'nin hava sahasında trafiğinin düzenlenmesi ve denetlenmesi amacıyla kurulmuştur (Köylü, 2017, s.90). Türk sivil havacılık sektörünün altyapısını oluşturan tesis ve donanımlarıyla, 1933 yılından bu yana değişik isim ve statülerle hizmetlerini yürütmekte olan kuruluş, 233 Sayılı Kanun Hükmünde Kararname ile ve kendi Ana Statüsü çerçevesinde, 1984 yılından itibaren çalışmalarını Kamu İktisadi Teşebbüsü olarak sürdürmektedir (Ergün, 2006, s.50).

Millî Savunma Bakanlığı bünyesinde görevlendirilmiş olan bu kuruluş, Türkiye'de bulunan havalimanlarının inşa edilmesi, havayollarının kurulması ve havayolu taşımacılığının gerçekleşmesi misyonunu üstlenmektedir. Devlet Hava Meydanlarının görev ve sorumlulukları ise şu şekildedir (Var, 2021, s.47);

- Havaalanlarının usule uygun işletilmesi, yer hizmetinin gerçekleştirilmesi ve hava trafik kontrol hizmetinin ifasından,
- Çatısı altında yer alan ARFF birimiyle havaalanlarındaki yangın güvenliğinden,
- Sivil havacılık sektöründe bulunan alanlara yönelik uluslararası standartlara göre personeli yetiştirmek için eğitim alanlarının kurulmasından,
- Seyrüsefer sistemlerinin kurulması ve işletilmesinden,
- Diğer faaliyetlere yönelik tesis ve sistemlerin kurulması, işletilmesi ve modern havacılık seviyesine çıkarılmasından sorumludur.

DHMİ aynı zamanda ICAO'nun bir üyesidir ve amaçlarını uluslararası sivil havacılığın kural ve standartlarına uygun bir şekilde yürütmekle yükümlüdür. Ayrıca kuruluş, Uluslararası Havalimanları Konseyi başta olmak üzere birçok uluslararası sektörel kurum ve kuruluşlara da üyedir.

1.3.3. Türk Hava Kurumu

Türk Hava Kurumu, 16 Şubat 1925 yılında Türk Tayyare Cemiyeti adı altında kurulmuştur. Cemiyetin nihai amacı, Türk havacılık sektörünü oluşturmak, havacılığın önemini ortaya koymak, sportif ve turistik amaçlı havacılık faaliyetlerinin gerçekleştirilmesini sağlamak, tüm bu faaliyetlerin yapılması için gerek duyulan araç ve

gereçleri sağlayarak faaliyetleri gerçekleştirecek olan personeli yetiştirmektir (Var, 2021, s.49). 1929 yıllında sportif havacılık alanında uluslararasını üst düzey bir kuruluş olan Uluslararası Havacılık Federasyonu'na üye olmuştur ve o zamandan itibaren de Türkiye'yi hava sporları alanında hem yurtiçinde hem de yurtdışında temsil etmiştir.

1.4. Havayolu Taşımacılık Sektörü ve Tanımı

Ulaştırma, ülkelerin kalkınmasında ve farklı ekonomilerin de birbirine bağlanmasında önemli bir rol oynamaktadır (Shirazi ve Muhammedi, 2019, s.2). Bu bağlamda dünyada oldukça hızlı bir büyüme ivmesi gösteren endüstrilerden biri olan havayolu taşımacılık sektörü de kilit bir noktadadır. Havayolu taşımacılığının birçok faydası bulunmakla birlikte önemi de günden güne artmaktadır. Havacılık sektörü bir toplum içerisindeki ekonomik ve sosyo-kültürel yapının temel taşını oluşturuyor olmakla birlikte, o toplumda yer alan bütün ekonomik faaliyetlerin etkinliğini ve insanlarında yaşam standartlarını önemli ölçüde etkilemektedir (Gerede, 2002, s.18).

Havayolu taşımacılığı ticari bir amaç doğrultusunda, uçaklar aracılığıyla tarifeli ve tarifesiz bir şekilde yolcunun, yükün ve postanın bir noktadan farklı bir noktaya taşınması olarak tanımlanmaktadır (Aksoyek, 208, s.3). En gelişmiş taşıma metotlarından biri olan havayolu taşımacılığı sağladığı hız, konfor ve güvenlik gibi önemli bileşenleri sayesinde günümüz taşımacılık metotları arasında önemli bir konumda yer almaktadır (Altuntaş ve Kılıç, 2021, s.188). Bununla birlikte havayolu taşımacılığı sahip olduğu oldukça geniş uçuş ağlarıyla birçok şehri, birçok ülkeyi ve birçok kıtaları birbirine bağlar niteliktedir (Wells, 1999, s.25; Aksoyek, 2018, s.3) ve bir noktadan başka bir noktaya gitmenin de oldukça hızlı bir yolunu sağlamaktadır.

Havayolu taşımacılığı, havayolu taşımacılığı ve genel havacılık olmak üzere iki alana ayrılmaktadır (Kiracı, 2017, s.2). Havayolu taşımacılığı ile belirtilmek istenen ticari bir amaç doğrultusunda, genel havacılığa istinaden daha geniş kapsamlı, nispeten daha büyük uçaklarla icra edilen oldukça geniş kapsamlı bir taşımacılık iken genel havacılıkla belirtilmek istenen ise "genel havacılık" çatısı altında toplanan bütün faaliyetlerin tüm dünyada gerçekleştirilmesidir (Şengür, 2004, s.28). Genel olarak özetlendiğinde havayolu taşımacılığı sistemi ve genel havacılık, havayolu taşımacılığı sisteminin alt sistemleridir.

Havayolu taşımacılığı, teknolojik ve yapısal değişikliklerin var olduğu bir sektördür. Sektörün stratejik önemi nedeniyle yeni ve gelişmiş teknolojileri elinde bulunduran ülkeler, havayolu taşımacılığı sayesinde hem ticari hem kültürel hem de askeri alanda birçok avantaj elde etmektedirler (Aksoyek, 2020, s.7). İkinci dünya savaşı sonrasında hızlı bir gelişim gösteren havayolu taşımacılığı sağladığı ekonomik ve sosyo-kültürel faydalar sayesinde günümüz dünyasının en önemli bileşenlerinden de biri haline gelmiştir. Emniyetli, yüksek hızlı ve uzun menzile sahip olması yönünden ülke ekonomisine önemli katkı sağlayan havayolu taşımacılığı sektörü, direk ve dolaylı etkisiyle GSYH için önemli bir oyuncudur ve yılda milyarlarca yolcu taşıyarak dünya ticaretine katkı sağlamaktadır (Holloway, 2017, ss.3-4; Aksoyek, 2020, s.1). Bu durumda dünyanın ekonomik anlamda büyümesine ve gelişmesine önemli ölçüde yardımcı olmaktadır (Grosche, 2009, s.1; Aksoyek, 2020, s.1).

Dünya ekonomisi açısından vazgeçilmez bir yerde olan havayolu taşımacılık sektöründe toplam talepte yaşanan bir takım ekonomik resesyonlar, terör olayları, salgın hastalıklar, doğa olayları gibi küresel ya da bölgesel çapta yaşanan krizlerde kısa dönemli düşüşler yaşansa da oldukça hızlı bir şekilde toparlandığı ve de tekrar yukarıya doğru hızlı bir ivme kazanarak büyümesin sürdürdüğü gözlemlenmektedir (Gül, 2023, s.93). Dünya ticaret hacminde yaşanan artış, ekonomik büyüme, turizm sektörünün gösterdiği gelişim, artan nüfus, küreselleşme serbestleşme hareketleri ve havayolu ulaşımının daha hızlı, konforlu ve güvenli uçuş imkânı sunması gibi önemli faktörler, sektörün tüm dünya genelinde büyümesine katkı sağlayan başlıca unsurlar arasında görülmektedir (Ekonomi İşbank, 2016, s.4).

Havayolu taşımacılığı sektörü, kendisiyle beraber birçok sektörde istihdamın artması, devlete önemli vergi kaynağı sağlaması, yabancı yatırımları bünyesine alarak sürdürülebilir bir ekonomik büyümeye destek olması gibi sektörü önemli sayılabilecek doğrudan ve dolaylı bir şekilde etkileyebilecek ekonomik etkiler ortaya çıkarmaktadır (Altuntaş ve Kılıç, 2021, s.188).

Havayolu taşımacılığı sağladığı hız, konfor ve güvenli bileşenleri sayesinde insanların hayatlarını ve çalışma şartlarını, başka ülkelerle olan etkileşimlerini ve gündelik yaşantıyı ekonomik, sosyal ve politik olarak etkilediği için insanlar açısından kritik öneme sahip olan bir ulaşım yoludur (Kane, 2007, s.5). İnsanlar ve ülkeler açısından

sağladığı bu faydalar neticesinde havayolu taşımacılığı, günümüzde popülaritesini korumakla birlikte git gide artan bir talebin doğmasına ve en çok kullanılan ulaşım metotlarından biri olmaya devam etmektedir.

Sonuç olarak havayolu taşımacılığı sektörü ileri teknolojinin kullanıldığı, uzman işgücü gereksinimin olduğu, müşteri memnuniyeti doğrultusunda kaliteli hizmet sunumu yapmak durumunda kalan, gelir yönetimi kadar maliyet yönetiminin de oldukça önemli olduğu bir sektördür. Havayolu taşımacılığı sektöründe yaşanan gelişmeler sektörü, dünyanın ekonomik ve sosyo-kültürel ve ekonomik yapısına büyük katkılar sağlayan, dünyanın oldukça hızlı büyüme gösteren önemli sektörlerinden biri haline gelmiştir (Gerede, 2002, s.5). Bu sebeple bu sektör üzerinde etkili olan politik, ekonomik, sosyal ve kültürel unsurların etkisinin iyi analiz edilip anlaşılması sektör açısından gelecek dönemler bağlamında kritik bir önem taşımaktadır.

1.5. Dünya'da Havayolu Taşımacılığı Sektörünün Tanımı ve Değerlendirilmesi

Ulaşım, medeniyetlerin iletişim kurmasında gelişmesinde önemli bir etken olup, hızlı, kolay ve emniyetli bir ulaşım aracı olan havayolu taşımacılığı, günümüz dünyasında istihdam ve gelir elde etmeye sağladığı katkının yanı sıra ulaşım sektörü içerisinde önemli bir role sahiptir (Shirazi ve Muhammedi, 2019, s.2). Uluslararası havayolu taşımacılığının 1960'lı yıllarda dünya genelinde yaşanan ekonomik büyüme ve daha ileri teknoloji ile hava araçlarının imal edilmesi sayesinde oldukça hızlı bir büyüme yaşamıştır (Gerede, 2002, s.49). Havayolu taşımacılığı aynı zamanda uzak bölgelerdeki ulaşım sistemi içerisinde önemli bir yere sahip olup, insan ve doğal kaynakların daha verimle ve sürdürülebilir bir şekilde kullanılmasına da imkân tanımaktadır (Costa, 2021, s.1783).

1978 yıllarına gelindiğinde ABD'de havacılık şirketlerine uçuş serbestliği getirilen deregülasyon uygulaması başlatılmıştır ve bu hareket hava ulaşım sektöründe liberalleşmenin ve küreselleşmen gerçek olgusu olarak kabul edilmiştir (Korkmaz, 2017, s.38). Özellikle 2000'li yıllarda hava ulaşım ağı her geçen gün büyümüş havayolu sektörünün gelişimi de küresel gelişimin yapı taşlarından biri haline gelmiştir. Havacılık sektöründe görülen gelişmeler ve büyüme pazara birçok havayolunun girmesiyle sonuçlanmıştır.

Havayolu taşımacılığı sektörüne olan talep, dünya genelindeki ekonomik büyümeye paralel olarak günden güne artış göstermektedir (Oktal ve Küçükönal, 2007, s.384). Günümüzde havacılık sektörü dünya ekonomisi için büyük bir güç haline gelip birçok sektörü de ekonomik açıdan doğrudan etkilemeye başlamıştır.

1.5.1. Küreselleşme Hareketi

Yıllar içinde dünyada yaşanmış en önemli ve köklü değişimlerden biri hiç şüphesiz ki küreselleşmedir. Küreselleşme birçok anlamı ifade etmekle birlikte en kabul görmüş olanı, başta ekonomik bir çerçeveden olmak üzere siyasi, sosyo-kültürel alanlarda insanları ve ülkeleri birbirine yakınlaştırıp ulusal sınırları gittikçe ortadan kaldırarak ulusal boyutta gelişen her türlü eylemi uluslararası boyuta taşımaktır (Gerede, 2002, s.58). Söz konusu kabul görmüş tanımı, dünyayı tek bir bütün haline getirme yolunda hızla ilerleme kaydetmektedir.

Küreselleşme önemli bir tanımdır çünkü her şey dünya genelinde hızla olmakta ve hızla yayılmaktadır. Küreselleşme insanları, işletmeleri, işletmelerin çevresindeki ilişkilerini, yönetim tarzlarını ve örgütlerin iç süreçlerini etkilemeye başlamıştır ve bu nedenden dolayı küreleşmenin iyi anlaşılması da önem arz etmektedir (Gerede, 2002, s.59).

1.5.2. Küreselleşmenin Tanımı

Küreselleşmenin tarihsel bağlamda tam olarak hangi döneme denk geldiğini söylemek oldukça zordur. Yeni bir terim olduğu ve akademik çerçeveler tarafından 1980'li yılların başlarına kadar da önemli bir sözcük olmadığı vurgulanmaktadır (Robertson, 1999, s.21; Gerede, 2002, s.59). Küreselleşmenin o zamanlar önemli bir kavram olmadığı vurgulansa da günümüzde dünyada yaşanmış en önemli değişimlerden biri olarak kabul edilmektedir. Kelimenin kökeni "global" dir. Global kelimesi dünya genelinde anlamına gelmekle birlikte bu kelime 19.yy. sonlarında İngilizceye bir sıfat olarak ancak o dönelerde girmiştir. Globalize (küreselleşmek) ve globalizm kavramları ise literatüre ilk olarak 1944 yılında birer terim olarak karşımıza çıkmıştır (Korkmaz, 2017, ss.4-5). Küreselleşme kavramı ise tam olarak 20.yy.'ın sonlarına doğru literatürde etkili bir terim olarak kendine yer bulmuştur (Yüksel, 2014, s.2).

Küreselleşmenin birçok tanımı olmakla birlikte en geniş tanımıyla ekonomik, siyasal ve sosyo-kültürel alanlarda bazı unsurların ulusal sınırları aşarak uluslararası bir çerçeveye yayılması şeklindedir (Gerede, 2002, s.60). Kabul edilen bu yaygın tanımdan hareketle küreselleşme bireyler ve ülkeler arasındaki iletişimi çok yönlü bir şekilde etkileyen, dünya üzerindeki iş birliği ve bağımlılığı arttıran, herkesin her şeyden haberdar ve her şeyin erişebilir olduğu fiziki engellerin kalkarak dünya birleşiminin sağlandığı bir süreci ifade etmektedir (Yüksel, 2014, s.3). Küreselleşmenin farklı boyutları olduğu aşikardır. Bu boyutlar ekonomik, sosyal, siyasal ve kültürel boyutlardır. Bu boyutlar içeriği bakımından birbirinden farklı olsalar dahi birbirleriyle bir bütünlerdir (Gerede, 2002, s.60).

Küreselleşmenin ardından ekonomi olaylarının evrensel bir nitelik kazanmasıyla beraber 1960'lı yıllar, küresel işletmelerin meydana çıktığı ve küresel seviyelerde işlevlerin arttığı, diğer bir taraftan ticaretin hızla geliştiği bir dönem olarak bilinmektedir (Güzelcik, 1999, s.19; Korkmaz, 2017, s.5). Küreselleşme sürecinde birçok faktör etkili olmuştur. Bunlar arasında düşünce yapısında yaşanan değişikliler, uluslararası ticaretin gelişimi, uluslararası finansal akışların gelişimi, çok uluslu işletmelerin ortaya çıkışı en önemlisi ise yaşanan teknolojik gelişmelerdir. Bu faktörler küreselleşme sürecinin hızla yol katetmesinde önemli faktörler olmuştur.

Küreselleşme, işletmelerin faaliyette bulunduğu çevreyi de birçok yönden etkilemiştir. Küreselleşme sonucunda ekonomik sınırlar, coğrafi engeller giderek ortadan kalkmış, ülke ekonomileri gitgide birbirine bağlanmıştır. Sosyal ve kültürel boyutlarda da etkilerini oldukça göstermiştir ve pazar gün geçtikçe küreselleşerek küresel bağlamda işletme sayıları da artmıştır. Küreselleşen dünyayla birlikte artan şirket sayısı ise beraberinde rekabeti getirmiştir. Küreselleşmenin doğrudan veya dolaylı etkileri sonucunda ülke işletmelerinin yeniden yapılanma gereksinimleri ortaya çıkmıştır. Küresel dünyaya ayak uydurmak için bu yapılanma şirketlerin varlıklarını sürdürebilmeleri için büyük önem taşımaktadır. Küreselleşme döneminde her türlü işlemin dolaşımı serbest olduğundan dolayı tüketicilerin isteklerine cevap veremeyen işletmelerin yerini bunları karşılayacak bir başkasının alması muhtemel hale gelmiştir ve bu sebeple şirketlerin küreselleşmeye ayak uydurmaları önemlidir (Gerede, 2002, ss.78-79).

Küreselleşme ile birlikte işletmeler çerçevesinde pazarlar küresel bir boyuta taşınmaktadır ve bunun sonucunda da rekabet gün geçtikçe artmaktadır. Tüketicilerin eli, pazarlarda daha fazla işletme olduğu için güçlenmektedir. Girişimciler, hissedarlar ve yatırımcılar küresel boyuta taşınmaktadır. Tedarik zinciri gittikçe küresel bir hal almaktadır. Pazara yeni işletmeler dahil olduğu için işletmelerin çevresi oldukça karmaşık bir hale gelmektedir. Üretim yöntemlerinde değişimler yaşanmaktadır (Gerede, 2002, s.809). Bu bağlamda küreselleşen bir ortamda faaliyetlerini sürdüren işletmelerin gelişen yeni ortama ayak uydurmaları önem arz etmektedir.

1.5.3. Dünya'da Serbestleşme Hareketleri

Serbestleşmeden önce, dünyadaki çoğu ülkede bulunan havayolları ve havaalanları hükümetlerin mülkiyeti altındaydı ve onlar tarafında işletiliyordu (Dixit vd., 2023, s.3). Ekonomik politikalardaki köklü değişikliklere ev sahipliği yapan 1980'li yıllar havayolu taşımacılığı sektörü de oldukça köklü değişikliklere sahne olmuştur. Havayolu taşımacılığı sektöründeki ilk serbestleşmen hareketi ABD'de de 1978 yılında çıkarılan Havayolu Serbestleşme kanunu ile başlamış daha sonrasında bu hareket Kanada, Güney Amerika ve Avrupa'da da benzer uygulamaları beraberinde getirmiştir (Battal vd., 2006, s.1).

1978 yılındaki serbestleşme hareketi sonrasında kaldırılan yasal sınırlar ile rotalar, bilet fiyatları ve uçuş programları üzerindeki kısıtlamalar ortadan kaldırılmış, bilet fiyatlarının ve uçulacak olan rotanın belirlenmesi havayolu işletmelerinin eline bırakılmıştır. Yaşanan serbestleşme havayolu taşımacılığı sektörünün tam rekabet ortamına açılmasını sağlamış havayolları noktadan noktaya yolcu taşımacılığı yapmanın yerine topla-dağıt ağ sistemini kullanmayı benimsemiştir ve bu sistemle birlikte havayolu işletmeleri uluslararası boyuttaki büyük havalimanlarına gruplar halinde sefer düzenlemeye başlamıştır (Oktal ve Küçükönal, 2007, s.384).

1978 yılında yaşanan serbestleşmenin ardından ABD'nin havacılık endüstrisinde önemli bir büyüme görülmüştür. Deregülasyon kanunun ardından ABD havacılık endüstrisinde hızlı bir dönüşüm evresine girilmiş; Topla-dağıt ağ sistemleri gelişmiş, şehirlerarası seyahat talepleri günden güne artış göstermiş ve taşımacılıkta kullanılan önemli girdi

maliyetlerinin hızlı dalgalanmalar göstermesiyle operasyonel ve pazarlama avantajları doğmuştur (Uzun, 2019, s.480).

1978 serbestleşmesi Avrupa'yı da oldukça etkilemiştir ve 1997 senesinde Avrupa'da yürürlüğe sokulan yeni bir serbestleşme paketi ile süreç hızlandırılmıştır. Bunun sonucunda Avrupa Birliği, ortak bir pazar kurmak ve sanayi alanında daha liberal bir yapı oluşturmak amacıyla harekete geçmiştir. Yaşanan liberalleşmenin öncesinde rotalar ikili anlaşmalarla belirlenirken liberalleşme sonrasında ise ortak havayolu taşıma pazarında serbest rekabet doğmuş ve rekabet hukukunun hava taşıma sektörüne uygulanmasına karar kılınmıştır. Havacılık pazarının serbestleşmesiyle birlikte yolcu hacimleri artmış bu artış da düşük maliyetli havayollarının çoğalmasına neden olmuştur. Bu durum da havayolu rekabetini arttırmış ve hava yolculuğu daha uygun hale gelmiştir (Surovitskikh ve Lubbe, 2015, s.160).

Serbestleşmenin ardından hareketlenen pazarla birlikte tüm dünyadaki havacılık sektöründe önemli bir büyüme oranının gözlemlenmiştir. Dünya genelinde birçok havayolu taşımacılığı pazarında kademeli olarak serbestleşme ve deregülasyonlar meydana gelmiş bu durumun sonucunda da dünyanın çeşitli bölgelerinde hava yolcu trafiği akışlarında ciddi artışlar gözlemlenmiştir ve rekabet oldukça artmıştır (Surovitskikh ve Lubbe, 2015, s.159). Sektöre yeni giren havayolu işletmeleri artan rekabet ortamıyla mücadele edebilmek için bilet fiyatlarında indirime gidilmiş bunun sonucunda da yolcu kapasitesi artmıştır. Havayolları artan kapasiteyi karşılayabilmek amacıyla da filolarını genişletme yoluna giderken ülkeler ise talebi karşılama konusunda yetersiz kalan havalimanlarını genişletmeye bunlara ek olarak yeni havaalanlarının inşasına yönelmiştir (Law, 2022, s.1624). Bunun sonucunda da yaşanan bu gelişmeler daha fazla istidamın önünü açmıştır.

Sonuç olarak serbestleşme etkileri özellikle bilet fiyatlarının düşmesi, endüstri kapasitesinin büyümesi ve verimliliğin artması şeklinde kendini göstermektedir. Serbestleşmenin en göze çarpan etkisi sektörün hızlı bir büyüme göstermesi konusundaki başarısıdır. Serbestleşme sonrası ulusal ve uluslararası düzeyde rekabet eden havayolu şirketlerinin sayısında önemli artışlar meydana gelmiş, artan rekabet, havayolları üzerinde, karlılıklarını sürdürmek amacıyla kaynaklarını daha akıllı bir şekilde planlama ve yönetme konusunda şirketlere bir baskı uygulamıştır. Havayolu

taşımacılığı sektörünün serbestleşmesi, havayollarına daha yeksek verimlilikte faaliyet göstermeleri açısından ticari bir özgürlük kazandırmıştır (Law, 2022, s.1621). Bu doğrultuda 20.yy'ın sonuçları bakımından havacılık endüstrisinin serbestleşmesi önemli bir siyasi başarı olarak kabul görmüştür. Halk için havayolu ile seyahatin mali yönden erişilebilir olması, sürekli büyüyen endüstride binlerce istidamın ortaya çıkması bu başarının temel özellikleri olarak görülmüştür (Poole ve Butler, 1998, ss.26-27; Uzun, 2019, s.481). Bu bakımdan sağladığı istihdam, turizm ve uluslararası ticaret avantajıyla sosyal faydalar sağlaması havacılığı bir ülke ekonomisi için görünmez bir omurga haline getirmiştir (Law, 2022, s.1621).

1.5.4. Türkiye'de Serbestleşme Hareketleri

Türkiye'de serbestleşme hareketi 2920 sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu'nun yürürlüğe sokulmasıyla birlikte başlamış, 1983'te yayınlanan kanun ile birlikte havaalanı yönetimi ve havayolu işletmeciliğinde yeni bir döneme girilmiştir (Yalçınkaya, 2019, s.417). Türk Sivil Havacılık sektörünün ulusal ve uluslararası alanda ilerlemesi, faaliyetlerin güvenilir, emniyetli, açık ve şeffaf bir şekilde icra edilmesi için bir takım yasal düzenlemeler yapılmıştır. Bu kanun ile birlikte havacılığa dair getirilen düzenlemeler özel havayollarının da sektöre girmesini kolaylaştırarak sektöre canlılık kazandırmıştır. Kanun ile birlikte havayolu taşımacılık faaliyetlerinde rekabeti ve güvenilirliği odak noktasına alan politikalar geliştirilmiş, milli rekabet gücü arttırılmış (Battal vd., 2006, s.1) artan havayolu sayısı beraberinde istihdamı da getirmiş aynı zamanda artan yolcu sayısı ile birlikte ülkenin sosyal ve ekonomik gelişimi hız kazanmıştır.

Türkiye'de yaşanan serbestleşme adımıyla birlikte sektöre yeni giren havayolları, Türkiye'deki havayolu taşımacılığı sektörünü tekel yapıdan kurtarmış yaşanan bu serbestleşme sonucunda da taşımacılık pazarında 2005 senesi içerisinde %53 oranında bir büyüme söz konusu olmuştur (Yalçınkaya, 2019, s.432). Serbestleşme sürecinin bu adımında ülke genelindeki havalimanlarının standartlarının iyileştirilmesine yönelik kapsamlı çalışmalarda bulunulmuştur. Hava trafik kontrol, seyrüsefer, yer hizmetleri, haberleşme ve benzeri hizmetlerin kalitesine ve güvenilirliğine dair çalışmalar yapılmıştır (Gökırmak, 2014, s.3).

Serbestleşme ile birlikte pazara girişin önündeki engeller kaldırılmış, havayolu hizmetleri genişlemiş, ücretler düşmüş ve yeni havayolu şirketleri pazara girmiştir. Bu dönemde havayolu sektörüne özel taşıyıcıların girmesi, sayılarının gün geçtikçe artması, filolarının çeşitlenmesi ve pazarda söz sahibi olmaları ile birlikte milli taşıyıcı konumunda olan THY modernize edilmek zorunda kalınmış ve filosunu genişletme yoluna giderek hizmet standartlarını rekabet ortamında öncü olmayı devam ettirebilmek için yükseltmiştir. Bu gelişmeler sonucunda THY 2002'de pazarın %99'una sahipken, 2006 yılına gelindiğinde iç hatlardaki pazar payı %62 sularına gerilemiştir fakat taşınan yolcunun sayısı neredeyse ikiye katlanmıştır (Yalçınkaya, 2019, s.432).

Özel sektör havayollarının da pazarda yerini almasıyla rekabet artmıştır. Artan rekabetle birlikte daha kaliteli hizmet anlayışı havalimanları ve havayolu işletmelerinde geniş bir kabul görmeye başlamıştır. Çünkü artan işletme sayısı yolcuların seçeceği seçenekleri çoğaltmış işletmeler müşterilerini bünyelerinde tutabilmek ve rekabet ortamında yeni müşteriler elde edebilmek amacıyla hizmetlerinde kalite arayışına yönelmişlerdir. Türk Sivil Havacılık sektöründe havayolu taşımacılığı faaliyetini icra etmek üzere yerli pek çok havayolu firması bu dönemde hızlı bir şekilde ruhsat almış fakat yaşanan sermaye sıkıntısı, bakım-onarım gibi alt yapı imkanlarının yetersizliği, nitelikli personel sıkıntısı ve yüksek havaalanı vergileri gibi sebepler neticesinde çoğu iflasını vermek zorunda kalmıştır. Daha sonrasında "SHY-6" yönetmeliği güncellenmiş bir uçağa sahip olma şartıyla havayolu kurma kolaylığı sağlanmış ve özellikle iç hat taşımacılığında hava taşıyıcılarını sektöre giriş için teşvik etmek amacıyla çeşitli kolaylıklar sağlanmıştır (Özsoy, 2010, s.102).

Serbestleşmelerden sonra kabul edilen Torba Yasa ile birlikte havalimanı işletmeciliğinin özel sektöre devredilme yetkisi getirilmiş ve bazı havalimanlarının işletimi DHMİ elinden çıkıp özel sektörün işletimine bırakılmıştır. İç hat taşımacılığının yaygınlaştırılması amacıyla meydan servis ücretlerinde, konaklama ve yolcu başına alınan ücretlerde %50 indirim sağlanmış ve bilet fiyatları üzerine uygulanan özel işlem vergisi ve eğitime katkı payı özel havayollarını teşvik etmek amacıyla kaldırılmıştır. Serbestleşme ve iç hat taşımacılığında yapılan bu teşviklerle birlikte havayolu yolcu pazarı büyüyerek taşınan yolcu sayılarında da önemli artışlar meydana gelmiştir (Battal, Yılmaz ve Ateş, 2006, s.3).

Havayolu taşımacılığında yaşanan serbestleşme sonrası artan rekabetle baş edebilmek için havayolu işletmeleri kapasite ve talep konularının üzerine daha çok düşülmüştür ve düşük ücretli havayolu taşıyıcılarıyla yarışabilmek için gelir yönetimi teknikleri kullanılmıştır. Bu teknikler yolcu başına düşen geliri ya da doluluk oranını arttırmak suretiyle sabit kapasite ile üretilen hizmetten alınabilecek en yüksek geliri almak için geliştirilmiş bütüncül bir sistem yaklaşık olarak var olmaktadır. Ülkemizde dış hatlarda uygulanan bu tekniğin iç hatların serbestleşmesiyle o alanda da uygulanması yaygınlaşmıştır (Battal, Yılmaz ve Ateş, 2006, s.4).

İç hatlarda yaşanan serbestleşme ile birlikte havayolu işletmeleri diğer rakiplerine karşı avantajlar elde edebilmek için kendilerine ana üst bulma arayışına girmişlerdir. Uçakların iniş ve kalkışlarında sahip olması gereken slotların önemi ise günden güne artmıştır. Bu sebeple slot konusunda yaşanan haksız rekabet için iç hat uçan havayolu işletmeleri yeni düzenleme yoluna gidilmesi konusunda harekete geçmiştir (Battal, Yılmaz ve Ateş, 2006, s.5).

Sonuç olarak, Türkiye'de iç hat pazarının serbestleştirilmesiyle büyük çapta bir iç hat pazar potansiyeli oraya çıkmıştır ve pazara yeni giren taşıyıcılarla birlikte sıkı bir rekabet ortamı oluşmuştur. Bu da bilet fiyatlarının düşmesine, yolcuların bu doğrultuda alternatiflerinin artmasına sebep olmuştur. Serbestleşme ile birlikte iç hat pazarında faaliyet göstermeye başlayan havayollarının sayısının artmasıyla birlikte uçak trafiğinde ve doluluk oranlarında doğru orantılı artışlar olmuştur ve havayollarının verimlilikleri de bu oranda artmıştır. Havaalanlarının özel sektöre işletilmesi için verilmesi ile birlikte kötü durumda olan havaalanları ülkeye geri kazandırılarak bölgede istihdam ve ekonomik canlanma sağlanmıştır.

1.6. Havayolu Taşımacılığının Dünya'daki Mevcut Durumu

Havayolu taşımacılığı, yapısı gereği dünyadaki en uluslararası sektörlerinden biridir. Havayolu taşımacılığı sektörü ve havalimanları küresel yolcu ve kargo trafiğinin temel taşlarıdır (Thums vd., 2023, s.1). İkinci dünya savaşı sonrası oldukça hızlı bir ivmeyle büyüyen havayolu taşımacılık sektörü, bünyesinde bulundurduğu sosyal ve ekonomik faydalarıyla günümüz yaşamının oldukça önem arz eden parçalarından biri haline gelmiştir (Sarılgan, 2011, s.70).

Dünya ekonomisi bakımından vazgeçilemez bir konumda olan havayolu sektörü bireysel paydaşların kontrolü dışındaki birçok dış riske karşı savunmasız olsa da risklerin, taşınan yolcu sayısı üzerindeki etkisi her zaman kısa vadeli olmuştur (Sun, Wandelet ve Zhang, 2022. s.1). Krizler, terör saldırıları, afetler gibi bazı olumsuzluklardan zaman zaman etkilense de her daim büyümesini sürdürmeye de devam etmektedir. Havayolu taşımacılığı bölgesel ekonomik büyüme için oldukça büyük bir öneme sahiptir (Husssain, 2023, s.3). Artan ekonomik büyüme, ticaret hacmi, günden güne artan turizm hareketliliği, nüfusun artışı gibi faktörler Dünya'da hava ulaşımının önemini ortaya çıkarmakta ve sektörün tüm dünya çağında büyümesini de sağlamaktadır. Sektöre karşı sürekli artan talep yolcu trafiğini de gün geçtikçe arttırmış ve bu hızlı artış da dünya ekonomisini önemli ölçüde etkilemiştir.

Liberal politikaların ön plana olduğu 1980'li yıllar, havacılık açısından da bir kırılma noktası olmuştur (Altuntaş ve Kılıç, 2021, s.191). Havayolu taşımacılığı 1980'li yıllarda devlet kısıtlamalarının azaltıldığı deregülasyon döneminden geçerek daha fazla özgürleşmiş böylelikle pazarda hareketlilik daha fazla artmıştır. Yaşanan bu gelişmelerle birlikte devletin elinde olan havayolları, sıkı yasal düzenleme ve denetim baskısından kurtulmuştur. 2003 yılında sektörün serbestleşmesiyle birlikte yasal düzenlemelerle her ne kadar sektöre girişler kolaylaşmış olsa da rekabet büyük oranda artmış bu da doygunluğa erişmiş pazarda havayollarının karlılığına büyük darbe vurmuştur.

1990-1993 yılları arsında yaşanan petrol fiyatlarının önlenemez şekilde yükselmesi özellikle de 1990 körfez kriziyle birlikte ortaya çıkan talep azalmaları sektörü bir darboğaza sürüklemiştir (Aydın, 2022, s.56). Bu krizle birlikte birçok havayolu şirketi iflas bayrağını çekmiştir. Havayolu işletmelerini etkileyen bu kriz Körfez Savaşı'nın bitmesiyle birlikte yavaşlama evresine girmiştir. Fakat krizi etkileyen tek şey savaş değildi. Dünya genelinde yavaşlayan ekonomi, bazı pazarlardaki yetersiz trafik büyümesi, havayolu işletmelerinde fazla kapasite sorunu ve pazardan daha fazla pay alabilmek için fiyatların düşürülmesi de büyük oranda krizi etkilemiştir. Bu yıllarda devlet himayesindeki havayolları devlet desteğiyle ayakta kalırken özel havayolları işletmeleri ise hissedarlarından sermaye arttırımı talebiyle bu dönemi yönetmiştir. 1994 yılından sonra uygulanan maliyet azaltıcı tedbirler sonucunda sektöre olan talebin artması birçok havayolu şirketinin kar etmesine yol açmıştır. Bu karlı dönem 1997

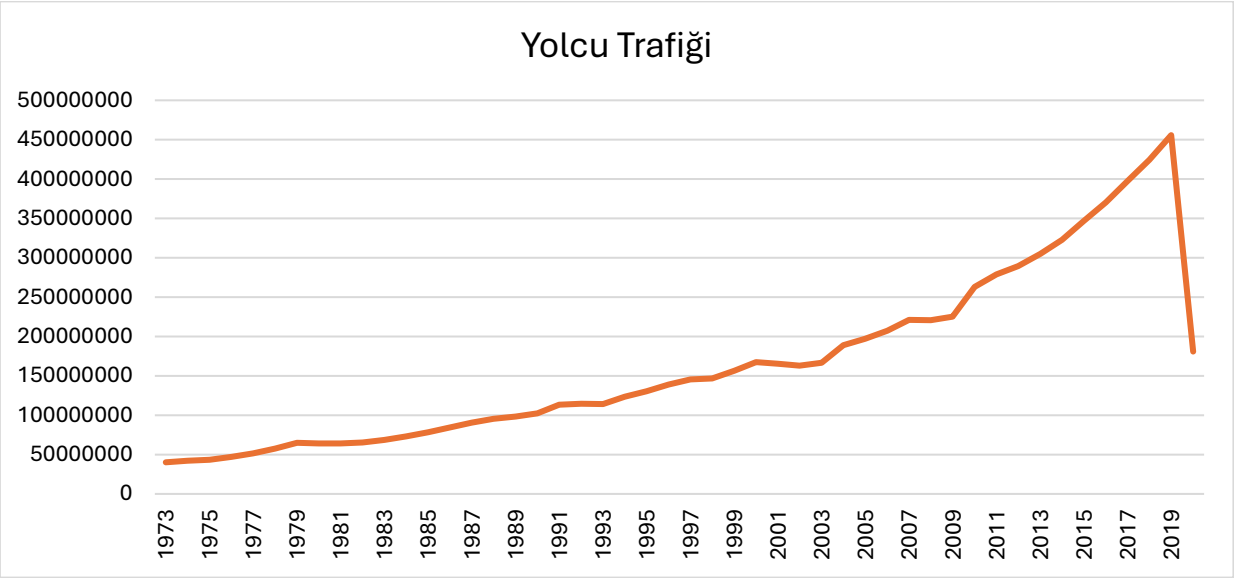
yılına kadar devam etmiş özellikle 1998 yılında yaşanan Uzakdoğu Asya krizi sektörü tekrar bir darboğaza sokmuştur. Bu dönemde Asya kökenli taşıyıcılar zor duruma düşmüş Avrupa ve Amerikalı taşıyıcılar ise Asya hatlarının bazılarını kapatmak zorunda kalmıştır (Şengür, 2004, s.5).

2000'li yıllarda durum daha da kötüleşirken 2001'de yaşanan 11 Eylül saldırısı sonucunda finansal sıkıntılara güvenlik endişesi sorunu da eklenmiştir. Yaşanan bu güvenlik sorunu talepte ciddi düşüşlere sebep olarak havayolu şirketlerini zor bir durum içerisine sürüklemiştir fakat gün geçtikçe havayolu taşımacılık sektörü krize, terör saldırılarına veya yaşanan başka olumsuzluklara rağmen büyümesini günden güne sürdürmeye devam etmiştir. Bazı dönemler taleplerde düşüşler yaşansa da toparlanma dönemi hemen ardından gelmiştir (Gül, 2023, s.93).

Havayolu taşımacılığı tüm dünya genelinde oldukça hızlı bir şekilde büyümekte olan ve bununla birlikte birçok alanı da doğrudan veya dolaylı bir şekilde etkileyen bir sektördür (Gül, 2023, s.108). Dünya'da havayolu taşımacılığının mevcut durumuna bakılacak olursak da yolcu ve yük miktarlarında sürekli olarak artışlar gözlemlenmiştir.

Şekil 1.1'de yolcu sayıları üzerine gösterilen veriler ışığında 1973-2019 yılı itibariyle alınan veriler 266 ülkeyi kapsamaktadır. Bazı dönmelerde durağanlık bazı dönemlerde ise küçük azalışlar gözükse de en büyük kayıp 2019 senesinde yaşanan COVİD-19 sebebiyle yaşanmıştır. Fakat yaşanan her olumsuzluktan sonra havacılık sektörü toparlanma evresine kısa sürede girmiştir ve gün geçtikçe artan seyahat isteği de havayolu taşımacılığı sektörünün büyümesine katkı sağlamıştır.

Şekil 1.1: Dünya hava ulaşımında yolcu trafiğinin gelişimi (1973-2019)

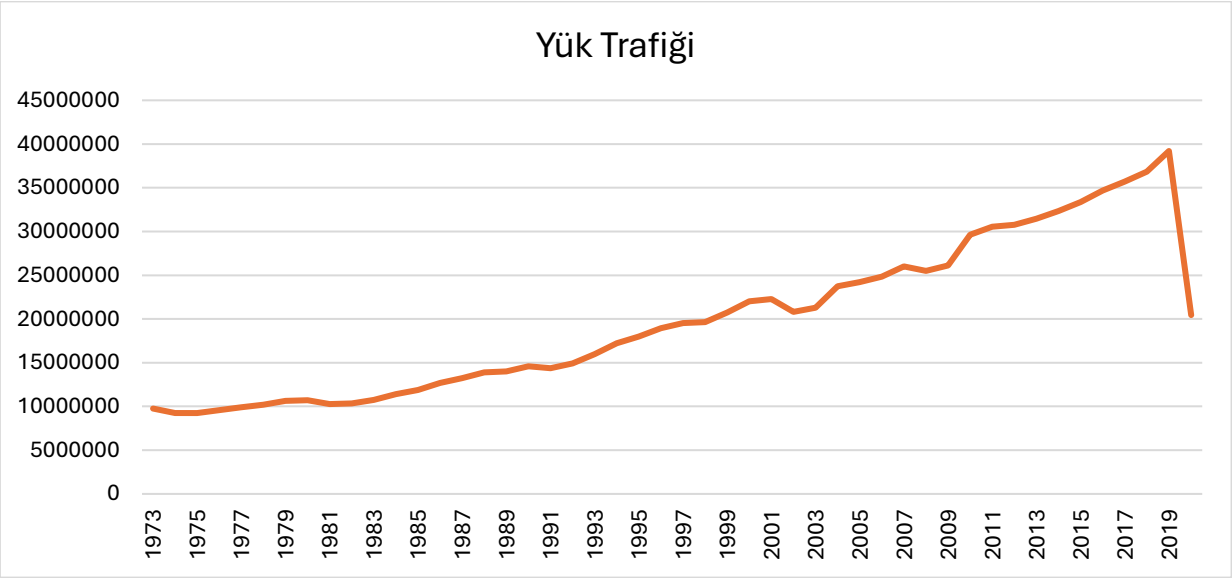


Kaynak. Worldbank, 2022.

Havayolları için bir diğer önemli gösterge de taşınan yük miktarıdır. Kargo taşımacılığı dünya ekonomisi için hayati bir öneme sahiptir ve dünya ticareti açısından da vazgeçilmez bir araçtır (Gül, 2023, s.102).

Havayoluyla yük taşımacılığı özellikle uzun mesafelerde diğer ulaşım türlerinden daha hızlı taşınması sebebiyle tercih edilmektedir. Şekil 1.2'de de havayoluyla taşınan yükler 1973-2019 yılı itibariyle taşınan toplam yük miktarı gösterilmiştir. Hava kargo taşımacılığı her yıl istikrarlı bir büyüme sergilese de 2019 yılında yaşanan COVID-19 salgını sürecinde keskin bir düşüş yaşamıştır. Fakat gün geçtikçe artan ticaret hacmi havayoluyla taşınan yük miktarını da arttırarak diğer yıllarda keskin düşüşlerin önüne geçmiştir.

Şekil 1.2: Dünya hava ulaşımında yük trafiğinin gelişimi (1973-2019)



Kaynak. Worldbank, 2022.

1.7. Türkiye'de Havayolu Sektörünün Tanımı ve Değerlendirilmesi

Havacılık sektörü, tüm modern taşımacılık sektörleri arasında en ileri teknolojiyi kullanan, yoğun rekabet yapısına sahip olan hem ulusal hem de uluslararası arenada oldukça dikkat çeken, ekonomik açıdan oldukça önemli olan ve günümüz ulaştırma türleri arsında en fazla ilgiyi gören sektördür (Bakır vd., 2017, s.155).

Ülkelere ve insanlara, ekonomik ve sosyo- kültürel anlamda oldukça önemli faydası bulunan havayolu taşımacılığı hem Türkiye'de hem de Dünya'da en önemli sektörlerin başında gelmektedir. Aynı zamanda sivil havacılık sektörü Türkiye'de de oldukça yüksek büyüme ivmesine sahip olan sektörlerin başında gelmektedir. Türkiye kıtalararası bir geçiş noktası olması nedeniyle de havayolu taşımacılığında önemli bir stratejik noktadır (Efendigil ve Eminler, 2017, s.14). Türkiye'de havayolu taşımacılığı sektörü 1980'li yılların ardından kritik gelişimlere ve değişimlere uğramıştır. Bu dönemin ardından sektör liberalleşme yoluna girmiş ve özel firmalarında sektöre girişinde kolaylıklar sağlanarak sektörün büyümesinin önü açılmıştır (Aydın, 2022, s.56).

2003 yılında serbestleşmenin gelmesiyle sektörde yaşanan yasal düzenlemeler ve iç hat taşımacılığındaki teşviklerin artması sonucunda sektörde şirket sayısı artış göstermiş

yolcu taşımacılığı pazarı hızlı bir şekilde büyüme evresine girmiştir. 2003 yılının ekim ayında, iç hatların özel havayolu işletmelerine açılmasıyla birlikte de sektörde yeni bir hareketlilik başlamıştır (Battal, Yılmaz ve Ateş, 2006, s.2).

Her ne kadar hızla gelişmekte olan bir sektör olsa da bazı dönemlerde Türkiye'de havayolu taşımacılığının oluşumu, gelişimi ve değişimi büyük ölçüde devlet nezlinde şekillenmiştir. Daha sonraları çıkarılan yasalarla bazı konular esnetilmiş havayolu taşımacılığı sektörü daha özgür bir sektör halini almıştır. Bu özgürleşmeyi mümkün kılacak ve devletin değişen müdahalelerine yön verecek eğilimlerin ilerleyişini incelemek için belirli dönemlere bakmak önemlidir. Bu sebeple öncelikle 1983 yılı öncesindeki dönem, ardından 1983-2003 dönemi en son ise 2003 serbestleşme sonrası dönem ele alınmıştır (Kiracı, 2017, s.3).

1.7.1. 1983 Yılından Önceki Gelişmeler

Türkiye'de havacılık alanında yaşanan gelişmeler ilk zamanlarda askeri alanda yaşanan gelişmelerle başlatılmıştır. Trablusgarp Savaş'ında İtalyanlar tarafından hava saldırısına uğrayan Osmanlı Devleti o olaydan sonra havacılığın önemini anlayarak askeri alanda havacılık faaliyetlerine önem vermiştir. Savaş dönemlerinin sona ermesinin ardından Türkiye, havacılık alanında Dünya'da yaşanan gelişmeleri yakından takip etmeye başlamıştır (Çevik, 1996, s.21).

Türkiye'de gerçekleştirilen ilk havacılık faaliyetleri, 1912 yılında şimdiki adıyla Atatürk Havalimanının hemen yanında bulunan Sefaköy'de, iki tane hangar ve küçük bir meydan olarak başlatmıştır (Kiracı, 2017, s.3). 1925 yılında kurulan ve sonraki yıllarda Türk Hava Kurumu adına sahip olan "Türk Teyyare Cemiyeti" ile Türk sivil havacılığının sarsılmaz temelleri atılmıştır (Ulaştırma Bakanlığı 2009a, s.17). 1933 yılına gelindiğinde ise Türkiye'de havayolu taşımacılığı, 5 uçaklık bir filo ile Türk Hava Postaları adı altında yürütülmeye başlatılmış olup Cumhuriyetin 10. yıl dönümünde Millî Savunma Bakanlığına bağlı olarak Türkiye'de sivil havayolu işletmelerini kurmak, bu yolla da taşıma yapmak maksadıyla devlet tarafından yetkilendirilen Havayolları Devlet İdare İşletmesi kurulmuştur (Ulaştırma Bakanlığı, 2009a, s.17). Bu dönem içerisinde sektörde özel teşebbüslerde başlamıştır ve Nuri Demirağ ülkeye kazandırılmak üzere "uçak fabrikasını", "Uçak ve Motor Fabrikasını", "Gök okulunu"

en son da İstanbul Yeşilköy'de "Havaalanını ve Gök Okulunu" kurmuş bu gelişmelerle de Türkiye kamu ve özel sektörün toplamıyla Avrupa'nın en büyük 3.üncü en büyük hava endüstrisine sahip ülkesi konumuna gelmiştir (Çevik, 1996, s.22).

Türkiye havacılık alanında asıl gelişimini 2. Dünya Savaşından sonraki yıllarda yaşamış olup bu dönemde hem uçaklar modernleştirilmiş hem de yeni havaalanlarının inşası başlatılmıştır. 1956 senesinde çıkarılan bir yasayla Devlet Hava Meydanları İşletmesi kurulmuş, havaalanlarının işletilmesi ve uçuş güvenliğinin sağlanması görevleri bu kuruluşa devredilmiştir. 1954 yıllarına gelindiğinde hem dünyada hem de Türkiye'deki sivil havacılık faaliyetlerinin düzenlenmesi ve denetlenmesi amacı ile Sivil Havacılık Dairesi Başkanlığı kurulmuştur (Bakırcı, 2012, s.344).

Türkiye'de sivil havacılık faaliyetleri 1970'lerin ortalarına kadar devlet tekelinde yürütülmüştür. 1977 yılında Türkiye'nin ilk özel havayolu firması olan Bursa Hava Yolları kurulmuştur fakat 1980 senesinde faaliyetleri sone erdirilmiştir (Kiracı, 2017, s.5). Havayolu taşımacılığı 1980'lerin başlarına kadar dünya çapında çok sıkı düzenlemelere tabii olmuş, pazardaki rekabet dinamikleri sürekli kontrol altında tutulmuştur (Gerede, 2002, s.115).

Hem Türkiye'de hem de dünyada havayolu taşımacılığı talebinin artış göstermesi ve 1978 senesinde ABD'de de kabul edilen deregülasyonlar Türkiye'de havayolu taşımacılığına dair düzenlemelerin getirilmesine yol açmıştır (Kiracı, 2017, s.5). Bu yasal düzenlemelerden ön önemlisi olan ve aynı zamanda da özel sektöründe havayolu taşımacılığı sektöründe faaliyette bulunmasının önünü açan 2920 sayılı Sivil Havacılık Kanunu'dur.

1.7.2. 1983-2003 Döneminde Yaşanan Gelişmeler

İç hat havayolu pazarının serbestleşmesi için 1983 yılında ilk adım atılmıştır ve havacılık sektörü 1983 tarihinde kabul edilen 2920 sayılı Sivil Havacılık Kanununun yürürlüğe girmesiyle bariz bir gelişim sürecine girmiştir (Yalçınkaya, 2019, s.417). 2920 sayılı kanun ile Türkiye'de serbestleşme hareketi başlamış özel havayolu şirketlerinin de sektöre girişlerinin önü açılmıştır. Bu kanunun en önemli özelliği özel havayolu şirketlerinin iç ve dış hatlarda faaliyet göstermesinin önünün açılmasıdır.

Kanunun yürürlüğe girmesinin ardından özel sektör havayolu firmalarının sayılarında, filolarında ve firmaların pazardan aldıkları paylarda kayda değer önemde artışlar olmuştur (Gökırmak, 2014, s.2).

Türk sivil havacılığının ulusal ve uluslararası çapta ilerleme göstermesi ve sektörün kaliteli, emniyetli ve şeffaf bir şekilde yürütülmesi için bazı yasal düzenlemeler yapılmıştır (Kiracı, 2017, s.5). Yapılan bu yasal düzenlemelerle rekabet gücü arttırılmış sektörün gelişimi hızlandırılmıştır. Havaalanları yatırımlarında yeni havaalanlarının inşasından ziyade mevcut havaalanlarının geliştirilmesi desteklenmiştir. Hava trafik kontrol, seyrüsefer, haberleşme, yer hizmetleri gibi faaliyetler desteklenmiş kalite ve güvenliklerini arttırmaya dair çalışmalar yürütülmüştür (Gökırmak, 2014, s.3).

2920 sayılı kanun, havayolu taşımacılığı sektöründe serbest piyasa koşullarının sağlanması açısından oldukça önemli bir yere sahiptir. Türkiye'de havacılık sektörü 2920 sayılı kanunla birlikte hızlı bir büyüme ve gelişme evresine girmiştir. Bu dönemde, Türkiye'nin bayrak taşıyıcısı konumunda olan Türk Havayolları modernizasyon ve standardizasyon programı kapsamında filosuna yeni hava araçları eklemeye başlamıştır (Kiracı, 2017, s.7).

Bu kanunla birlikte kurulan ve 1992 yılına kadar özel havayolları sayılarında ve filolarında artış olmuş bu dönemde 22 özel havayolu firması kurulmuştur (Özsoy, 2010, s.99). Ancak ortaya çıkan sermaye sıkıntısı, bakım- onarım gibi alt yapı imkanlarının eksikliği, yetkin personel eksikliği ve sektörün yeteri kadar destek görememesi gibi sorunlar neticesinde özel havayollarının bir kısmı iflas bayrağını çekerek faaliyetlerini sonlandırmak zorunda kalmıştır. Bu iflasların diğer sebepleri de 1990'lı yıllarda yaşanan Körfez Savaşı, 1998 yılında yaşanan Asya ekonomik krizi Türkiye'deki havacılığını olumsuz bir şekilde etkilemiş (Kiracı, 2017, s.7), havayolları ise yaşanan bu olumsuzlukları telafi etmek adına faaliyetlerini yeniden düzenlemiş, personel çıkarmış ve filolarını yeniden planlamak durumunda kalmışlardır.

1984 yılında yayınlanan Ticari Hava Taşıma İşletmeleri Yönetmeliği'ne (SHY-6A) bağlı olarak tarifeli ve tarifesiz sefer yapılması, ücret karşılığında yolcuların, yükün ve postanın taşınması için kurulacak tüm şirketlerin ticari havayolu taşımacılığı faaliyetleri yürütülmüştür (Kiracı, 2017, s.8). İlk zamanlar piyasaya giriş açısından bir güçlük

yaratan yönetmelik daha sonralarında bazı değişikliklere uğramış işletmelerin faaliyetlerine başlayabilmesi için filolarında olması gereken uçak sayıları, teminat mektubu ve ellerinde bulundurmaları gereken ödenmiş sermaye miktarları bu madde çerçevesinde düzenlenmiştir ve yapılan bu düzenleme ile de pazara yeni girecek havayollarının yeterlilikleri sıkı bir denetime tabii tutulmuştur (Özsoy, 2010, s.102).

1990'lı yıllarda havacılık alanında yaşanan gelişmeler ve yapılan yasal değişiklikler Türkiye'de iç hat taşımacılığını rekabetçi bir ortama sürüklemese de 2001 ve 2003 yıllarında yapılan değişiklikler piyasanın serbestleşmesine oldukça katkıda bulunmuştur Bu dönemde yapılan son değişiklik 2001 yılında olmuş olup havayollarının uçuş ve ücret tarifelerini Ulaştırma Bakanlığından onay almadan ve asgari 15 gün önce gerekli otoritelere duyurmadan yürürlüğe koyamayacağı kanunla kararlaştırılmıştır (Kiracı, 2017, s.10). Ortaya konan bu değişiklikle havayollarının kapasitelerinin verimli bir şekilde kullanmaları, oluşacak talep karşısında bilet fiyatlarında değişikliğe gidilebileceği sağlanmıştır.

1.7.3. 2003 Döneminden sonra yaşanan gelişmeler

1983 yılında yapılan yasal düzenleme sonucunda havacılık sektörünün serbestleşmesi ile birlikte sektöre yeni giren özel firmalar havacılık pazarını rekabete açık bir hale getirmiştir. 1983 yılında Sivil Havacılık Kanunu'nun yürürlüğe girmesiyle, serbestleşme konusunda önemli adımlar atılmış, ülkede özel havayolu firmalarının kurulmasına ve faaliyet göstermesine olanak tanınmıştır ve böylece sektör bariz bir gelişim süreci içerisine girmiştir (Gökırmak, 2018, s.3).

Türkiye'de havayolu taşımacılığına yönelik yaşanan serbestleşme dönemi 2003 senesinde yapılan yeni yasal düzenlemeler ile birlikte pazara girişlerin önündeki engellerin kaldırılarak pazara girişin kolaylaşması ve havayollarına bir takın sübvansiyonların verilmesi ile başlamıştır (Kiracı, 2017, s.10). Serbestleşme döneminin başlarında ülke çapında havalimanlarının mevcut standartlarının iyileştirilmesine dair yapılan çalışmalar yürütülmüş bununla beraber haberleşme, hava trafik kontrol, yer hizmetleri seyrüsefer hizmetleri ve benzeri hizmetlerin kalitesini ve güvenilirliğini arttırmaya yönelik çalışmalarda yapılmıştır (Gökırmak, 2014, s.3).

2920 sayılı kanun çerçevesinde özel havayollarının faaliyet göstermesine izin verilerek iç hat havayolu serbestleştirilmiş fakat ardından getirilen katı düzenlemeler nedeniyle liberal bir Pazar oluşturulamamıştır. Kanunla birlikte pazara girişler serbestleşmiş olsa bile özel havayolu şirketlerinin iç hatta faaliyet göstermeleri oldukça kısıtlanmış, bayrak taşıyıcı konumunda olan THY tekel konumunu korumaya devam etmiştir (Özsoy, 2010, s.103).

2003 tarihinde özel havayolu şirketlerinin iç hat pazarına girişini engelleyen 1996 yılında yapılmış olan yasal düzenlemeler Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü (SHGM) tarafından kaldırılmış iç hat taşımacılığında faaliyet gösterecek olan özel havayollarının önündeki tüm engeller kaldırılarak özel havayollarının hem iç hem de dış pazarda tarifeli ve tarifesiz olarak faaliyet göstermeleri kolaylaşmıştır (Kiracı, 2017, s.11).

Her ne kadar serbestleşmenin ilk yıllarında yeni uçuş noktaları olmasa da daha sonrasında genişleyen Pazar ve artan taleple birlikte yeni uçuş noktalarına seferler başlamıştır. Yeni açılan uçuş ağı hatlarıyla beraber yeni ağ yapısı modelleri de ortaya çıkmıştır. İlk olarak çarpışık ağ yapısı modeli sonrasında Topla Dağıt ağ yapısı modeli ortaya çıkmış en son da küçük yerleşim yerlerini büyük yerleşim yerlerine bağlayan bölgesel havacılık modeli oluşmuştur. 2003 yılında Ulaştırma Bakanlığının başlattığı Bölgesel Havacılık projesi çerçevesinde yeni şehir çiftleri oluşturulmuş böylelikle yolculara daha çok uçuş noktası sunulmuştur (Sun, 2019, s.6). Havayolları girdikleri şehir çiftleri pazarlarında gün geçtikçe uçuş sıklığını arttırmış böylece yolculara daha fazla kalkış ve varış zamanı seçeneği sunulmuştur. 2013 yılı itibariyle iç hat havayolu pazarının daha çok gelişmesi için SHGM "teşvikli hat" uygulamasını başlatmıştır (Gerede, 2002, s.48). Yapılan düzenlemeler ve devlet teşvikleriyle havayolu taşımacılığına olan talep önemli ölçüde artış göstermiştir.

1.8. Havayolu Taşımacılığının Türkiye'deki Mevcut Durumu

Dünya çapında oldukça önemli bir rolü olan havayolu taşımacılığı oldukça hızlı büyüme gösteren sektörlerin başında gelmektedir. 1983 tarihinde 2920 sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunun kabul edilmesiyle birlikte sektöre giren özel havayolu şirketleri havacılık sektörünü hızlı bir gelişim evresine sokmuştur. 2003 yılına gelindiğinde "Bölgesel Havacılık Projesi" adı altında başlatılan proje kapsamında iç hat yolcu

taşımacılığının geliştirilmesi için çeşitli ücretlerde indirim uygulanmış, özel işlem vergisi ve eğitime katkı payları biletlerden kaldırılmıştır. Yaşanan bu gelişmeler neticesinde Türkiye'de iç hat taşımacılığının önü açılmış, yolcu sayısı bu doğrultuda hızlı bir yükselişe girmiştir (Sarılgan, 2011, s.76).

1980'li yılların ortalarında büyüme dönemine giren havayolu taşımacılığı, dünyada olduğu gibi Türkiye'de körfez krizinden etkilenmiştir (Şengür, 2004, s.10). Krizden sonra Türkiye, dünya havayolu taşımacılığına paralel bir ilerleme göstererek 1990'ların sonlarına doğru büyüme eğilimine kaldığı yerden devam etmiştir. 2000'li yıllarda dünya genelinde yaşanan ekonomik durgunluk etkilerini Türkiye'de de göstermiş yaşanan durgunluk ve krizle birlikte özellikle turizm sektöründe meydana gelen dalgalanmalar Türkiye'deki havayolu taşımacılığını olumsuz şekilde etkilemiştir (Şengür, 2004, s.10). 2003 yılından sonra yaşanan gelişmelerle devlet, havayolu taşımacılığını canlandırmak için bazı girişimlerde bulunmuştur. Günümüze doğru gelindiğinde artan talep doğrultusunda ve daha hızlı taşımacılık sunması açısından havayolu sektörü hızla büyümeye başlamıştır. Türkiye bu konuda son on yıl içerisinde büyük yükseliş göstermiştir.

Özellikle 2003 yılında yaşanan serbestleşme Türk Sivil Havacılık sektörünün gelişmesinde ve büyümesinde bir mihenk taşı olmuştur. Serbestleşme ile birlikte sektöre giren özel şirketler tarifeli seferlerle iç ve dış hat seferleri yapmaya başlamış bu da havacılık sektörünün gelişmesine büyük bir oranda katkı sağlamıştır. 2003 yılında 162 olan uçak sayısı Kasım 2022 yılı itibariyle 592 uçağa yükseltilmiş, koltuk kapasitesi de aynı dönemlerde 27 bin 599'dan 111 bin 523'e çıkarılmıştır. Uçak trafiği 2003 yıllarında 374 bin 987 iken 2022 yılında 1 milyon 551 bin seviyelerine çıkacağı ön görülmektedir. Yolcu trafiğinde ise 2003 yılında 34 milyon 443 olan toplam iç ve dış hat yolcu trafiği 2022 yılı sonlarına doğru ise 182 milyon 435 bin yolcuya ulaşılacağı ön görülmüştür (DHMİ, 2022, s.5).

Tablo 1.1: Türkiye Trafik Verileri

YIL	Yolcu Trafiği	Uçak Trafiği	Yük Trafiği	Kargo Trafiği
2003	34.443.655	374.987	964.080	276.283
2004	45.057.371	449.493	1.164.349	324.588
2005	56.119.472	551.980	1.304.241	331.116
2006	62.271.876	627.401	1.360.550	357.221
2007	70.715.263	688.468	1.546.184	395.831
2008	79.887.380	741.765	1.644.014	402.039
2009	86.001.343	788.469	1.726.345	425.228
2010	103.536.513	919.411	2.021.076	541.357
2011	118.292.000	1.042.369	2.249.473	584.475
2012	131.029.516	1.093.047	2.249.133	624.058
2013	149.995.868	1.223.795	2.595.317	731.962
2014	166.181.339	1.345.954	2.893.000	842.241
2015	181.437.004	1.456.673	3.072.831	904.762
2016	174.153.146	1.452.995	3.076.914	1.032.943
2017	193.576.844	1.500.457	3.481.211	1.256.224
2018	210.947.639	1.544.169	3.855.231	1.388.623
2019	208.911.338	1.556.417	4.090.168	1.522.404
2020	81.703.685	853.750	2.490.521	1.368.577
2021	128.350.222	1.204.618	3.432.517	1.711.151
2022	182.435.275	1.511.649	3.975.237	1.691.683

Türkiye'deki Hava Trafiği İstatistikleri (2003-2022). Kaynak: Devlet Hava Meydanları İşletmesi,2022.

Türkiye'de Aralık 2021 itibariyle faaliyette bulunan 10 havayolu şirketi bulunmakta olup bu havayolu şirketlerinin toplamda 558 uçaktan oluşan bir filosu vardır. 2021 yılının sonuna doğru bu işletmeler ve filolarında bulunan uçak sayıları Tablo 1.2'de gösterilmiştir. Türkiye'de 2021 itibariyle faaliyet gösteren hava yolları ve sahip oldukları uçak sayıları gösterilmektedir.

Tablo 1.2: Türkiye'de Bulunan Havayolu Firmaları ve Uçak Sayıları

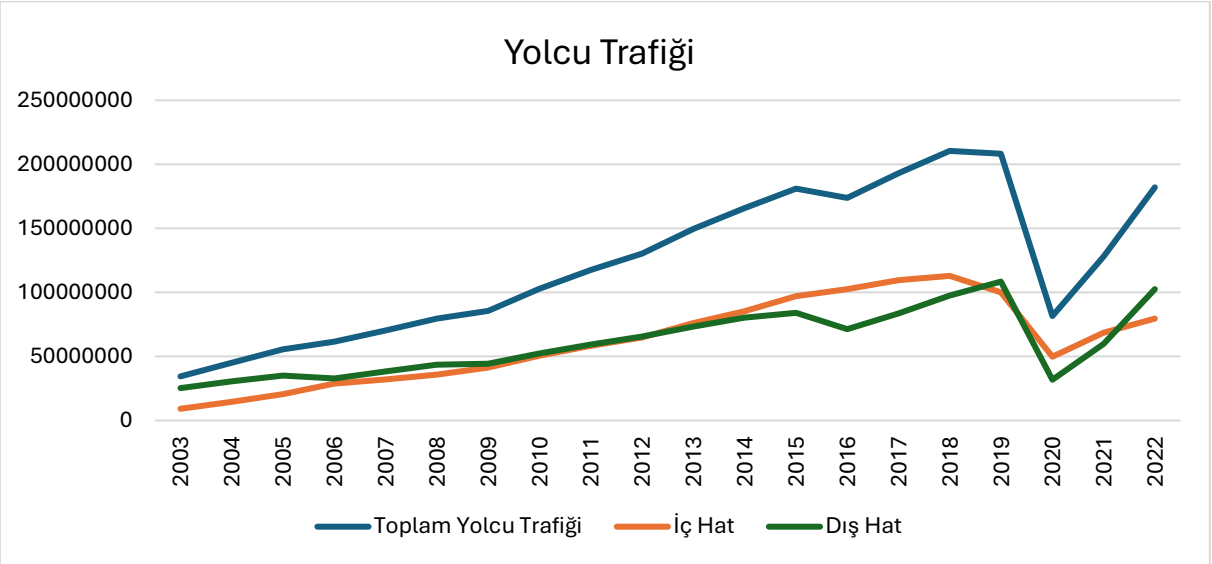
THY A.O	356
Pegasus Hava Taşımacılık A.Ş.	90
Güneş Ekspres Havacılık A.Ş.	55
Onur Aır Taşımacılık A.Ş.	14
Turisitk Hava Taşımacılık A.Ş.	15
Hürkuş Havayolu Taşımacılık Ve Ticaret A.Ş.	8
Taılwınd Havayolları A.Ş.	5
Mng Hava Yolları Ve Taşımacılık A.Ş.	7
Act Havayolları	5
Uls Havayolları Ve Kargo Taşımacılık	3
Genel Toplam	558

Kaynak: Devlet Hava Meydanları İşletmesi,2022.

Tablo 1.2'ye göre Türkiye'de faaliyet gösteren bulunan havayolu firmaları çoktan aza doğru sıralanmıştır. Bunlardan Tailwind Havayolları tarifesiz seferlerle yolcu ve yük taşıma iznine sahiptir. MNG Havayolları, ACT Havayolları ve ULS Havayolları ise tarifeli ve tarifesiz seferlerle kargo taşımacılığı yapma iznine sahiptir. Diğer havayolu işletmeleri ise tarifeli veya tarifesiz seferler ile yolcu ve yük taşımacılığı yapma iznine sahiptirler.

Küreselleşme ve serbestleşme hareketlerinden sonra her geçen gün gelişmekte olan Türk Sivil Havacılık sektöründe mevcut duruma bakıldığında Şekil 1.3.'de belirtildiği gibi yolcu trafiğinde 2003 yılında 34 milyon 443 olan toplam iç ve dış hat yolcu trafiği 2022 yılı sonlarına doğru ise 182 milyon 435 bin yolcuya ulaşılacağı ön görülmüştür.

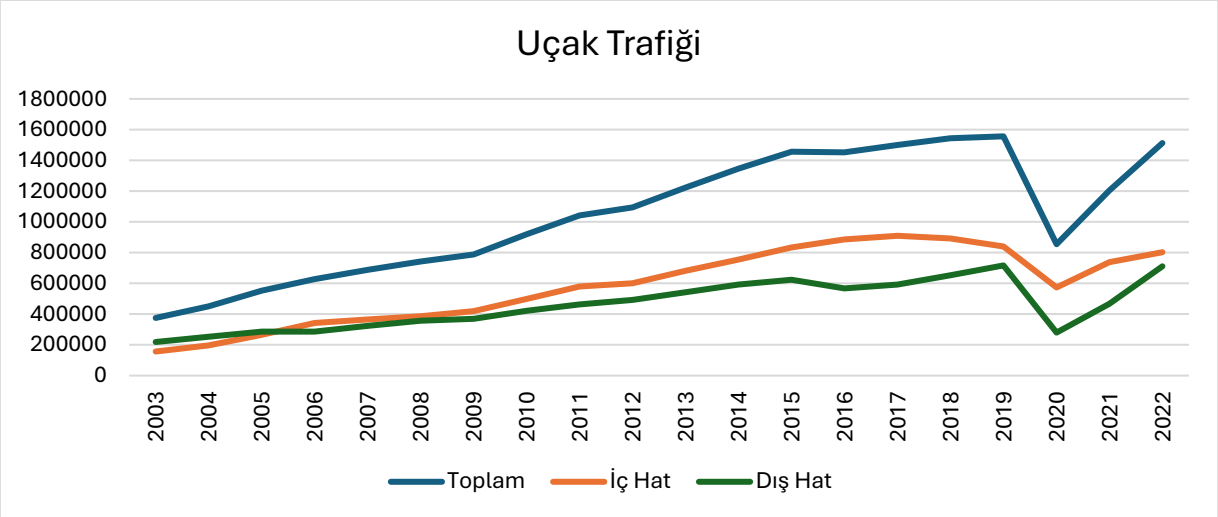
Şekil 1.3: Türkiye'deki Yolcu Trafiğinin Gelişimi (2003-2022)



Kaynak: Devlet Hava Meydanları İşletmesi,2022.

2003 yılında iç hat yolculuğunda toplam yolcu sayısı 9 milyon 147 bini aşarken 2022 yılına gelindiğinde bu sayının 79 milyon 435 bin seviyelerine çıkacağı ön görülmüştür. Dış hat yolcu trafiğinde ise 2003'te 25 milyon 295 kişi seyahat etmişken bu sayının 2022 yılında 102 milyon 547 seviyelerine ulaşacağı ön görülmektedir. Her ne kadar COVİD-19 gibi salgın hastalıklar havacılık sektöründe yolcu sayılarını o dönem için sekteye uğratsa da havacılık sektörü kendini hızlı bir şekilde toplamayı başarmıştır.

Şekil 1.4: Türkiye'deki Uçak Trafiğinin Gelişimi (2003-2022)

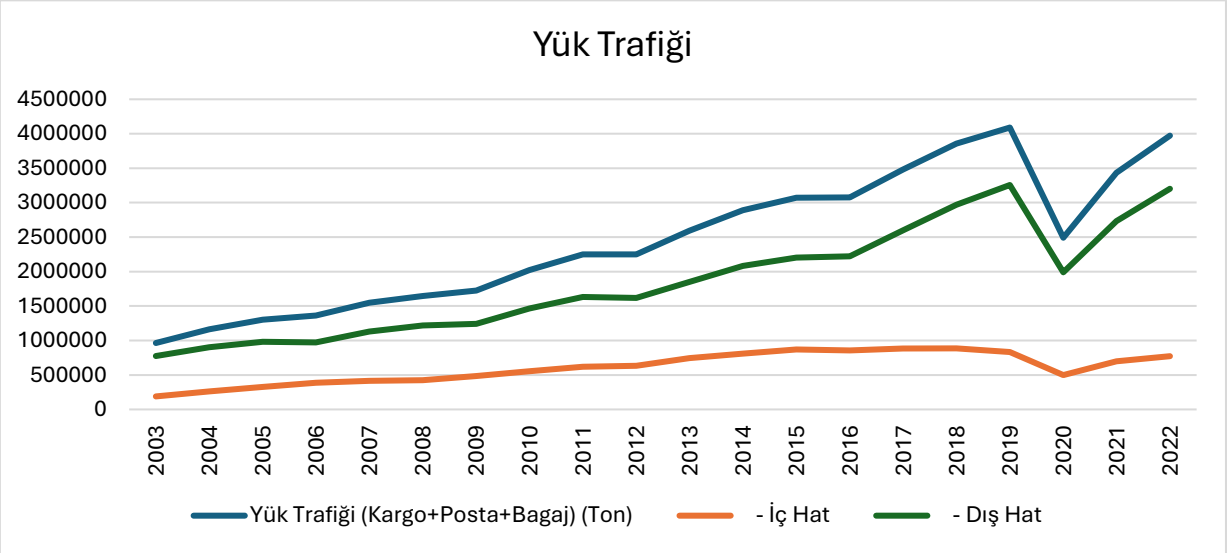


Kaynak: Devlet Hava Meydanları İşletmesi,2022.

Şekil 1.4'e bakıldığında 2003 yılında iç hatlarda gerçekleşen uçuş trafiği 156.582 seviyelerinde iken 2022 yılına gelindiğinde bu sayının 801.218 seviyelerine ulaşılacağı dış hatlarda ise 2003'te 218 bin 405 olan uçuş trafiği 2022 yılına gelindiğinde 709 bin 832 seviyelerine çıkacağı ön görülmektedir. Yolcu trafiğinde olduğu gibi uçak trafiği de COVID-19 salgını döneminde önemli bir düşüş yaşamıştır fakat alınan tedbirler sayesinde hızlı bir toparlanmada yaşamıştır.

Türkiye'deki yük trafiğine (kargo+posta+bagaj) bakıldığında ise Şekil 1.5'te belirtildiği gibi yük trafiği 2003 yılında 964 bin 080 ton iken 2022 yılına bu sayının 3 milyon 975 bin tona yükseleceği ön görülmektedir

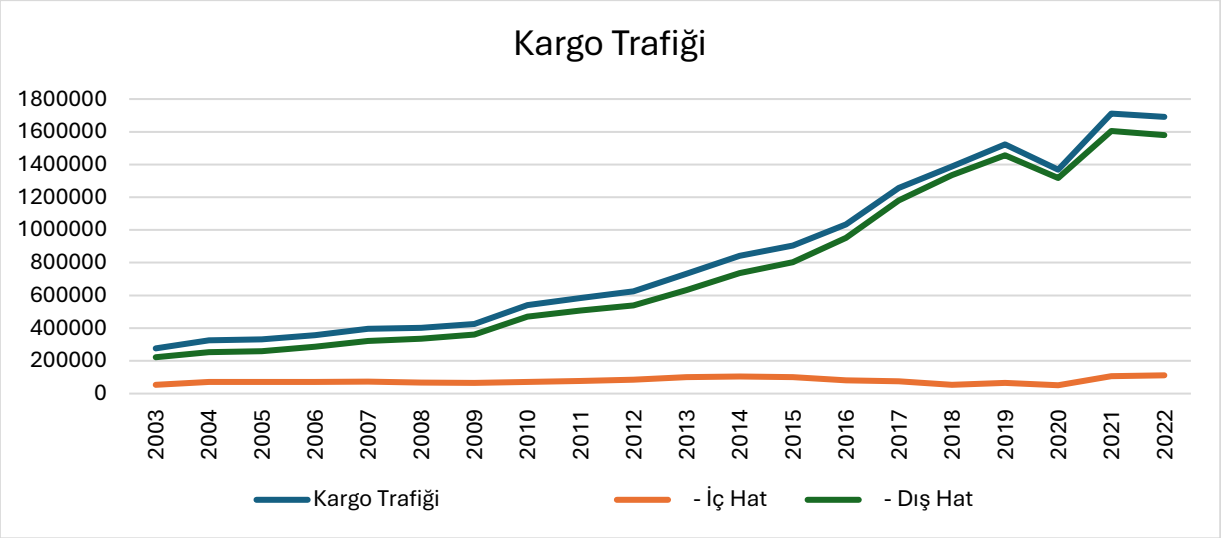
Şekil 1.5: Türkiye'deki Yük Trafiğinin Gelişimi (2003-2022)



Kaynak: Devlet Hava Meydanları İşletmesi,2022.

Aynı şekilde Şekil 1.6'da gösterilmekte olduğu üzere kargo trafiğine bakıldığında ise 2003 yılında toplam 276 bin 283 seviyelerinde iken 2022 yılına gelindiğinde 1 milyon 691 bin seviyelerine çıkacağı ön görülmektedir.

Şekil 1.6: Türkiye'deki Kargo Trafiğinin Gelişimi (2003-2022)



Kaynak: Devlet Hava Meydanları İşletmesi,2022.

Yaşanan gelişmelerle birlikte artan yolcu trafiği ve uçak trafiği şirketlerin uçak filolarını genişletmelerine sebep olmasının yanı sıra artan kapasite sorunlarıyla birlikte de havaalanı ihtiyacını ortaya çıkarmıştır. Bu doğrultuda Şekil 1.6'da dağılımları verilen, 2003 yılında mevcut olan 26 havaalanına alt yapı desteğiyle 31 havaalanı daha eklenerek havaalanı sayısı 57'ye yükseltilmiştir ve yaşanan hareketlilikte kapasite sorunu çözüme kavuşturulmak istenmiştir.

Şekil 1.7: Türkiye'de Sivil Hava Trafiğine Açık Havalimanı Sayısı (2021)



https://www.dhmi.gov.tr/Lists/HavaYoluSektorRaporlari/Attachments/15/2021-Havayolu-Sektor-Raporu.pdf , (Erişim 12.01.2023)

Artan yolcu trafiğiyle birlikte arttırılan uçak ve havaalanı sayısı beraberinde personel gereksinimini de doğurmuştur. Tablo 1.3'te yer aldığı üzere 2021 yıl sonu itibariyle toplam pilot sayısı 12.733'e, Tablo 1.4'te yer aldığı üzere lisanslı teknik personel sayısı 1.984 hava trafik kontrolü, 422 dispeçer, 5.162 teknisyen ve 699 ATSEP dahil olmak üzere diğer lisanslı teknik personelin sayısı ise 8.237'ye yükselmiştir.

Tablo 1.3: Türkiye'de Bulunan Pilot Sayısı

	2021
Uçak ve Helikopter Pilotlarının Toplamı	**10.734**
Uçak	10.525
Helikopter	209
Diğer Hava Aracı Pilotlarının Toplamı	**684**
Balon	529
Çok Hafif Hava Aracı	137
Planör	18
Öğrenci Pilotlar	**1.351**
Toplam Pilot Sayısı	**12.733**

Tablo 1.4: Türkiye'de Bulunan Lisanslı Personel Sayısı

	2021
Hava Trafik Kontrolörü	**1.984**
Dispeçer	**422**
Teknisyen	**5.162**
ATSEP*	**669**
Toplam	**8.237**

(*)Air Traffic Safety Electronics Personel

Yaşanan teknolojik ve yapısal gelişmelerle birlikte havacılık sektörü hem dünyada hem de Türkiye'de gelişimini hız kesmeden devam ettirmektedir. Türkiye'deki mevcut duruma bakıldığında havacılık sektörü bazı krizler yaşasa da gelişimini durdurmamış gerilemeler sonrasında hızla toparlanarak eski yükseliş dönemine geçiş yapmıştır. İç hatlarda 2003 yılında mevcut olan 1 havayolu şirketi ile sadece 2 merkezden 26 noktaya

uçuş gerçekleştirilirken 2021 yılının sonunda 4 havayolu şirketi ile 7 merkezden 56 noktaya ulaşmıştır.

Şekil 1.8: İç Hat Uçuş Noktaları



https://www.dhmi.gov.tr/Lists/HavaYoluSektorRaporlari/Attachments/15/2021-Havayolu-Sektor-Raporu.pdf, (Erişim 09.03.2023)

2003 yılında sadece 2 havayolu ile 50 ülkede 60 olan dış hat uçuş sayısına 282 yeni nokta eklenmiştir. Daha sonrasında bu sayı 2021 yılı sonu itibariyle 4 havayolu şirketi 128 ülkede 335 noktaya ulaşmıştır ve gün geçtikçe de artan seyahat hareketliliğiyle birlikte doğan talep doğrultusunda uçuş ağına yeni rotalar eklenmekte, Türk sivil havacılığı da bu doğrultuda büyümesini sürdürmektedir.

Şekil 1.9: Dış Hat Uçuş Noktaları



https://www.dhmi.gov.tr/Lists/HavaYoluSektorRaporlari/Attachments/15/2021-Havayolu-Sektor-Raporu.pdf, (Erişim 09.03.2023).

Bu büyüme doğrultusunda Türkiye'nin Dünya ve Avrupa pazarındaki yeri de gün geçtikçe değişmekte, artan bir ivme kaydetmektedir. Önemli bir turizm noktası olması ve Avrupa ile Asya arasında köprü görevi görmesi nedeniyle de Dünya'da ve Avrupa'da yolcu trafiği açısından oldukça önemli bir konumdadır. 2020 yılında da ilk 10 ülke arasında yer alarak önemini ortaya koymuştur.

Tablo 1.5: Türkiye'nin Dünya Yolcu Trafiğindeki Yeri (2020)

SIRA	Ülke Adı	Toplam Yolcu
1	Amerika Birleşik Devletleri	680.731.488
2	Çin Halk Cumhuriyeti	415.584.698
3	Hindistan	118.987.881
4	Rusya Federasyonu	94.062.404
5	Japonya	87.958.206
6	Brezilya	83.919.464
7	Meksika	75.254.844
8	Birleşik Krallık	73.596.256
9	Türkiye	68.058.915
10	Güney Kore	64.898.048

https://www.dhmi.gov.tr/Lists/HavaYoluSektorRaporlari/Attachments/14/2020_Havayolu_Sektor_raporu.pdf, (Erişim tarihi: 09.03.2023)

Gün geçtikçe artan seyahat hareketliliği, turizmde yaşanan hareketlilik ve Türkiye'nin coğrafi konumu, ülkenin yolcu trafiğindeki önemini arttırmaktadır. Bu doğrultuda Türkiye 2020 yılı sonunda Avrupa pazarındaki yerini 3. sırada bulmuştur.

Tablo 1.6: Türkiye'nin Avrupa Yolcu Trafiğindeki Yeri (2020)

Sıra No	Ülke Adı	Toplam Yolcu
1	Rusya Federasyonu	94.062.404
2	Birleşik Krallık	73.596.256
3	Türkiye	68.058.915
4	Fransa	63.116.503
5	İspanya	58.915.435
6	Almanya	55.190.373
7	İtalya	50.237.057
8	Hollanda	23.500.907
9	Norveç	21.576.389
10	Yunanistan	19.713.837

https://www.dhmi.gov.tr/Lists/HavaYoluSektorRaporlari/Attachments/14/2020_Havayolu_Sektor_raporu.pdf, (Erişim tarihi: 09.03.2023)

Ekonomik durum, kullanılan ileri teknoloji ve artan rekabet sebebiyle Türk havayolu taşımacılığı sektörü hızlı bir gelişim sürdürmektedir. Sekiz farklı ülke ve üç kıta ile sınırlı olan Türkiye, konum olarak stratejik açıdan oldukça önemli bir yere sahiptir (Yılmaz, 2020, s.115) ve bu durum da Türkiye'deki havayolu taşımacılığının gelişmesi açısından oldukça önemlidir.

1.9. Havayolu Taşımacılık Sektörünün Özellikleri

Havayolu taşımacılığı, özellikleri bakımından diğer sektörlerden bazı yönleriyle ayrılmaktadır. Diğer sektörler ile etkileşim halinde olsa dahi kendi bünyesi içerisinde özellikleri bakımından diğer sektörlerden farklılık gösterebilmekte ve onlardan ayrışabilmektedir. Havacılık sektörünü diğer sektörlerden ayıran özellikler şu şekildedir (Şengür, 2015, ss.15-20);

- Havayolu taşımacılığı sektörü sermayenin ve insan emeğinin oldukça yoğun olarak kullanıldığı sektörlerin başında gelmektedir.
- Havayolu taşımacılık sektörü az sayıda satıcı çok sayıda alıcının olduğu bir rekabet piyasası olan Oligopol bir piyasa özelliğine sahiptirler.
- İleri teknolojilerin kullanıldığı teknoloji devir hızının yüksek olduğu bir sektör olan havacılık sektörü yaşanan teknolojik değişimlerden hızlı bir şekilde etkilenebilmektedir.
- Sektör içerisine uzman iş gücü en önemli bileşenlerden biridir. Uzmanlaşmış çalışanlar hem işletmeler hem de müşteriler için aç büyük önem arz etmektedir.
- Havacılık sektörü oldukça kırılgan bir yapıya sahiptir. Çevresinde gelişen terör olayları, salgın hastalıklar, krizler gibi birçok kontrol dışı etmenlerden çok hızlı bir şekilde etkilenirler.
- Sektörde oluşan talep arzı ekonomik dalgalanmalardan oldukça etkilenmektedir. Yaşanacak olan herhangi bir ekonomik dalgalanma kişilerde seyahat etme talebini düşürmekte bu da şirketler açısından olumsuz bir etkiye sebep olmaktadır.
- Havayolu taşımacılık sektöründe güven esastır. Verilen hizmet veya malın önceden denenme ihtimali olmadığı için bu hizmet ve mallara karşı müşteride güven duygusu oluşturmak önemlidir.
- Havayolu taşımacılığı yasal ve hukuki düzenlemelere tabii bir sektördür. Sektörde güvenliği ve emniyeti arttırmak için birçok hukuki ve yasal düzenleme bulunmakta olup bunlara uymak kati bir gerekliliktir. Bu konuda havayolu işletmeleri devletin yakın gözetimindedir.

Bu özelliklerini yanı sıra havayolu taşımacılığı sektörü ekonomik, yapısal ve hizmet özellikleri bakımından da birçok sektörden ayrılmaktadır.

1.9.1. Havayolu Taşımacılığının Ekonomik Özellikleri

Havayolu taşımacılığının ekonomik özellikleri arasında oligopolistik pazar yapısı, kapsam ekonomisinden faydalanma, devletlerin finansman desteği, teknolojinin yüksek devir hızı, işgücü ve yakıt maliyetleri, artan kapasite sorunu, ekonomik değişimlere

karşı hassasiyet, ulusal ve uluslararası düzenlemelere tabi olması ve düşük kar marjları sayılabilmektedir (Şengür, 2004, s.12).

Havayolu taşımacılığının kendine has özelliklerinden biri oligopolistik bir sektör olmasıdır (Gerede, 2002, s.30). Oligopolistik endüstri, çok sayıda alıcının vardığından söz edildiği, bir mal ya da hizmetin birkaç firma tarafından üretilip piyasaya sürüldüğü ve yeni firmaların pazara girişlerinin zor veya imkânsız olduğu yapıyı ifade etmektedir (Koçak, 2023, s.10). Havayolu taşımacılığı sektörü genel olarak oligopol pazar özellikleri taşımakta ekonomistler tarafından da sektörün oligopolistik pazar yapısına uygun olduğu söylenmektedir (Koçak, 2023, s.10). Oligopol Pazar yapısı bir başka ifadeyle de pazarda az sayıda firmanın yer alarak pazarda uygulanacak olan fiyata yön verme konusunda söz sahibi olmasıdır (Şengür, 2004, s.13). En genel tanımıyla oligopol yapı, aynı sektör içerisinde faaliyette bulunan birkaç işletmenin birbirine benzer mallar üretmesi şeklinde ifade edilebilmektedir (Gerede, 2002, s.30). Bu tür bir piyasada faaliyette olan firmalar fiyat ve üretim kararları alırken rakiplerinin tepkilerini göz önünde bulundurmak zorundadırlar ve bu sebeple de birbirlerini belirgin şekilde etkilemektedirler. Havayolu taşımacılığının oligopolistik özellikleri arasında (Koçak, 2023, s.10);

- Havayolu işletmelerinin sayısı ve büyüklüğü,
- Giriş koşullarında yaşanan güçlükler,
- Ölçek ekonomilerinden yararlanılması,
- Birleşmeler yoluyla büyüme,
- Fiyat dışı rekabet

1.9.2. Havayolu Taşımacılığının Yapısal Özellikleri

Havayolu taşımacılığı, kısa sürede içerisinde oldukça hızlı yapısal ve teknolojik gelişimlerin gözlemlendiği bir hizmet sektörüdür (Çaylan, 2019, s.11). Havayolu taşımacılığı sektöründe yaşanan serbestleşme, özelleştirme ve ticarileşme hareketleri sektörün daha ticari bir yapıya dönüşmesine sebep olmakla birlikte çeşitli iş birliklerinin olması sektörün yapısını büyük ölçüde değiştirmiş, sektör müşterilerin hakimiyeti altında olan bir pazara dönüşmüştür (Aksoyek, 2018, s.7). Bu yapısal değişikliklerden

olan özelleştirme ve ticarileştirme, çoğu gelişmiş ve gelişmekte olan ülkelerde büyük ölçüde benimsenmiştir.

Yapısal değişikliklerin bir bölümü de havayollarının sunmuş olduğu hizmetlerde gerçekleşmektedir. Yolcunun beklentisi doğrultusunda sunulan hizmetlerde değişikliğe gidilerek yolcunun ödediği ücret karşılığında almak istediği hizmet sunumu gerçekleştirilmeye çalışılmaya başlanmıştır. Hizmet kalitelerine önem veren hava yolları müşteri memnuniyetini, istek ve ihtiyaçlarını göz önünde tutarak hizmetin yapısında çeşitli değişikliğe giderek memnuniyeti arttırmayı amaçlamıştır (Aksoyek, 2018, s.22).

1.9.3. Havayolu Taşımacılığının Hizmet özellikleri

Havayolu taşımacılığı diğer bölümlerde de belirtildiği üzere, bir hava aracı vasıtasıyla insanların, yükün ve postanın bir noktadan başka bir noktaya taşınmasıdır. Havayolu taşımacılık hizmetinin özellikleri diğer hizmetlere birçok yönden benzemekle birlikte bünyesinde kendine has özelliklerde barındırmaktadır. Bu özellikler; (Doganis, 2013, ss.4-26; Wensveen, 2007, ss.261-262; Aksoyek, 2020, ss. 23-24);

- Havayolu hizmeti talep dalgalanmalarına karşı, daha sonradan sunulmak üzere depolanamamaktadır. Bu sebeple talep dalgalanmaları iyi yönetilmelidir çünkü uçakta boş kalan koltuk satış avantajını tamamen kaybetmiştir.
- Hizmet sunumu kişiseldir, sunulan hizmet yolcular tarafından farklı bir biçimde algılanabilmektedir. Bu doğrultuda yolcuların beklentilerinin doğru bir şekilde algılanması ve bunların hizmet esnasında karşılanması önemlidir.
- Havayolu hizmeti bir süreçtir, aynı anda üretilir ve tüketilir. Mallarda olduğu gibi hizmet sunumunun iade edilmesi veya değiştirilmesi mümkün değildir.
- Hizmet sunumunun kalitesi tüketilmeden önce anlaşılamaz. Mallarda olduğu gibi tüketim öncesinde sunulan ürünün kalitesini test etmek mümkün değildir.
- Havayolu taşımacılığı hizmet sunumunun gerçekleşmesi her zaman kesin değildir. Ön görülemeyen teknik problemler veya olumsuz meteorolojik şartlar gibi sebeplerle uçuş gecikmeleri yaşanabilir veya iptal gerçekleşebilir.

İKİNCİ BÖLÜM

HAVAYOLLARINDA MÜŞTERİ KAVRAMI VE PAZARDA YER ALAN MÜŞTERİ GRUPLARI

2.1. Müşteri Kavramı

Müşteri, bir ürünü veya hizmeti satın alma amacı taşıyan, bir kurum veya kuruluşun sunmuş olduğu ürün ve hizmetlerden doğrudan ya da dolaylı bir şekilde etkilenen kişi veya kişilerdir (Eroğlu, 2005, s.9). Rekabetin yoğun olarak yaşandığı günümüz içerisinde müşteriler işletmeler için oldukça önemlidir çünkü işletmelerin ayakta kalabilmeleri, pazardaki varlıklarını sürdürebilmeleri ve yer edinebilmeleri için müşterilerle sağlıklı iletişim içinde olmak gerekmektedir (Mızrak, 2021, s.9). Müşteriler herhangi bir işletmenin önemli bir yönüdür ve sonuçta bir kuruluşun genel karını ve satışını belirler (Arif, Gupta ve Williams, 2013, s.1). Bu bağlamda müşteriler, işletmelerin sektörel yaşamlarını sürdürebilmek için ihtiyaç duydukları en önemli varlıkların başında gelmektedir.

İşletmelerde müşteriler beş kategoriye ayrılmaktadır. Bunlardan ilki işletmenin sürekli satış yaptığı, işletmeden sürekli mal veya hizmet alan mevcut müşteriler, ikincisi işletmenin satış yapmak amacıyla görüşme sağlamış olmasına rağmen halen işletmenin müşterisi olmamış muhtemel müşteriler, üçüncüsü işletmeden ayrılmış işletmenin mal ve hizmetin almayı bırakan eski müşteriler, dördüncüsü işletmenin malını veya hizmetini ilk defa alan yeni müşteriler ve beşincisi ise işletmenin belirli mallarını almayı amaçlayan hedef müşterilerdir (Demir ve Kırdar, 2007, s.299).

Günümüz ilerleyen teknolojisi ve değişen zamanla birlikte işletmeler açısından müşteri kavramı yapısında da değişimler meydana gelmeye başlamış işletmeler farklı tipte müşterilerle karşı karşıya kalmıştır. İnsanların sürekli bir şekilde değişen istek ve ihtiyaçları işletmeleri “ne üretirsem satarım” olgusundan çıkarmış “müşterimin istek ve ihtiyaçlarını karşılayarak tatmin edersem satarım” olgusuna sokmuştur ve bu çerçevede

faaliyet göstermeye itmiştir. Özellikle insan faktörünün ön planda olduğu hizmet işletmelerinde bunu sağlamak büyük önem arz etmekte olup hizmet sağlayıcı personeli de bu doğrultuda geliştirmek yapının önemli bir parçası haline gelmiştir (Çınar, 2007, s.3).

Müşteriler, bilançoda gösterilmeseler bile bir işletme için sahip olunan en değerli varlıklardır ve işletmeler, en önemli varlıklar olan müşteriler olmadan sektörel yaşamlarını devam ettiremezler (Eroğlu, 2005, s.9). Bu sebeple işletmeler sahip oldukları müşterilerin yanı sıra ileride de sahip olacağı muhtemel müşterileri hesaba katarak faaliyetlerini o şekilde yürütmelidirler.

Zaman ilerledikçe de müşteri kavramında genişlemeler olmaya başlamıştır. Müşteri sadece parayı ödeyip malı veya hizmeti alan kişi olmaktan ziyade, işletmenin ortakları olarak ifade edilmeye başlanmıştır. Bunun sonucunda müşteri kavramı temelde, hizmeti veren, işletme içerisinde çalışanlar olarak çalışan iç müşteriler ve işletmeden hizmeti satın alanlar olarak ikiye ayrılmıştır (Gök, 2010, s.1).

2.1.1. İç Müşteri

İç müşteriler, mal ve hizmetlerin üretilmesinde ve bunların dış müşteriye aktarılmasında görev alan, bu sürece doğrudan veya dolaylı olarak katkısı bulunan işletme çalışanlarıdır. Başka bir deyişle, işletmenin üst kademesinde bulunan yöneticilerinden alt kademesindeki çalışanlarına kadar işletme amaçlarına yönelik faaliyetlerde bulunan bütün çalışanlar şeklinde ifade edilmektedir (Çoban ve Nakip, 2007, s.309).

İşletmelerde iç ve dış müşterileri birbirinden bağımsız düşünmek olası değildir. İki müşteri grubu da birbirini tamamlamaktadır. Günümüz rekabet koşullarında sektörler içerisinde var olan işletmeler de iç ve dış müşteri unsurunun stratejik öneminin bilincinde olarak bu iki unsur arasında ayrım yapmadan, müşterilerin istek ve ihtiyaçlarını tam olarak tespit edip yerine getiren işletmelerdir.

2.1.2. Dış Müşteriler

Dış müşteriler, işletmelerin önemli bir üyesi olmakla birlikte, işletmelerin ürettiği mal veya hizmetlerden haberdar olan, bunları satın alma eğilimi gösteren ve nihayetinde de

satın almış olan kişilerdir (Pekmezci vd., 2015, s.3). İşletmelerde dış müşteri, işletmeler tarafından sunulan mal veya hizmeti satın alarak istek ve ihtiyaçlarını belirli ücretler karşılığında karşılayan müşterilerdir. Dış müşteri sunulan malın veya hizmetin nasıl, hangi yolla veya kim tarafından verildiğinden daha çok kendisine nasıl sunulduğuyla, kusursuz olmasıyla bunlardan daha önemlisi istek ve ihtiyaçlarını karşılayıp karşılamadığıyla ilgilenen kişidir (Mızrak, 2021, s.10). Başka bir ifadeyle, sunulan hizmetin ve/veya ürünün kendi ihtiyaçlarına olan uygunluğuna, sunumuna, niteliğine, bu hizmet ve/veya ürünle kendilerine vadedilenlerin ne kadarının yerine getirildiğine ve bu ürün ve/veya hizmetin tüketimi neticesinde hangi oranda tatmin olduklarına odaklanan kişilerdir (Sönmez, 2021, s.62).

Dış müşteriler işletmelerin varlıklarını sürdürebilmeleri için çok önemlidir. Bu sebeple dış müşterilerin varlığı ve sürekliliği, iç müşterilerin memnuniyeti ve verimliliği ile doğru orantılıdır ve dış müşterilerin mutluluğu iç müşteriler tarafından sağlanmaktadır (Mızrak, 2021, s.10). Bu sebeple dış müşteri iyi tanınmalı, müşteride güven oluşturulmalı ve müşteri işletmeye bağlatılmalıdır.

2.2. Havayolu Müşterisi Kavramı

Müşteri işletmelerin ürettiği ürün veya sunduğu hizmeti satın alan ya da satın alma potansiyeli olan tüm kişiler olarak tanımlanmaktadır (Sönmez, 2021, s.63). Tüm işletmelerde olduğu gibi bir hizmet sektörü olan havacılık sektöründe de müşteri olgusu en öneli konulardan biridir. Yaşanan serbestleşme hareketi sonrası artan havayolu sayısıyla birlikte yoğun bir rekabet ortamına giren havacılık sektöründe müşterilere sunulan hizmetlerin özelliklerinde ve fiyatlarında benzerliklerin artması işletmeleri müşteri kitlesinin oluşturulması aşamasında zorlu bir sürece sokmuştur. Artan rekabet havayolu firmalarının müşteri istek ve ihtiyaçlarını anlayarak, müşterilerin beklentilerini karşılamaya yönelik mümkün olan en uygun hizmeti sunmaya yöneltmiştir (Kazançoğlu, 2011, s.131).

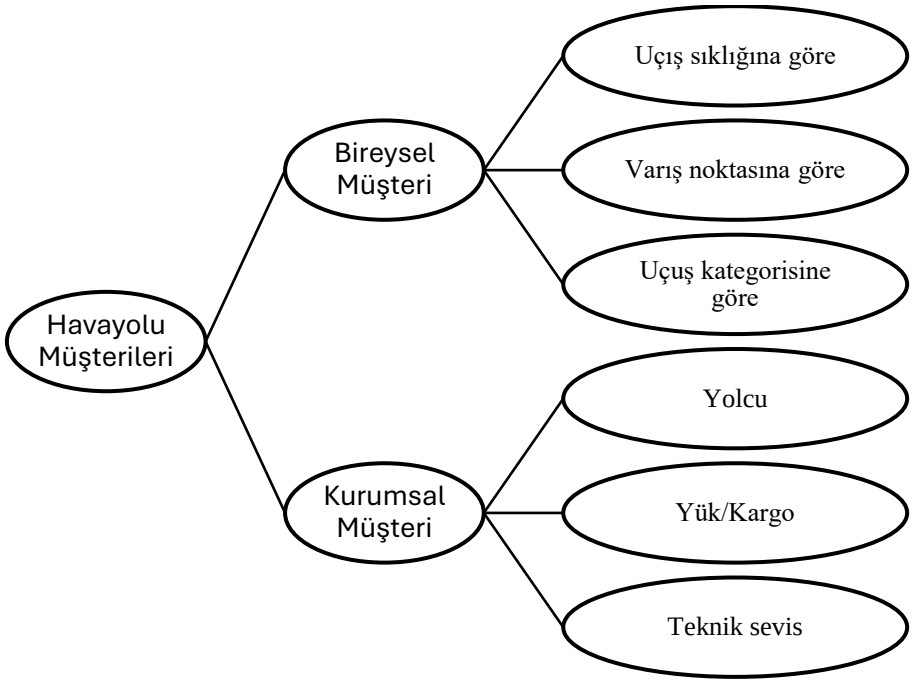
Günümüz şartlarında, müşteri ilişkileri, şirketlerin en önemli rekabet aracı konumuna gelmiştir. Bu sebeple işletmeler varlıklarını sürdürebilmek ve kar elde edebilmek için müşteri kitlesini iyi oluşturmalı (Dökmen, 2003, s.46), yaşanan yoğun rekabet

ortamında, pazardaki mevcut konumlarını koruyabilmek için de uzun dönemde yolcularını sadık bir müşteriye dönüştürmelidir (Kazançoğlu, 2011, s.137).

Küreselleşen dünyada sürekli olarak değişim gösteren müşteri portföyü, işletmeleri oldukça ciddi bir şekilde tekrardan yapılanmaya ve müşterilerine yönelik stratejilerini tekrardan gözden geçirmeye zorlamaktadır (Demir ve Kırdar, 2007, s.294). 1990'lardan önce işletmeler mevcut müşterilerini elde tutmaktan ziyada yeni müşteriler elde etme yöntemleri üzerinde durmaktaydılar fakat kısa dönemde bu strateji fayda sağlamış olsa da uzun dönemde işe yaramamış müşterilerin farklı işletmelere yönelmesiyle sonuçlanmıştır (Aslan, 2007, s.83).

Havayolu sektöründe müşteriler iki farklı kategoriye ayrılmaktadır; Bunlardan ilki, havayollarını kullanarak bir yerden başka bir yere yolcu ve/veya yük taşıyan, teknik servis ve benzeri profesyonel hizmetler alan kurum ve kuruluşlar, yani kurumsal müşterilerdir. İkincisi ise bir yerden başka bir yere genellikle tatil, iş, eğitim, sağlık ve benzeri amaçlarla uçuş yapan yolcular, yani bireysel müşterilerdir (Sönmez, 2021, s.63).

Şekil 2.1: Havayolu Müşterileri



Kaynak: Sönmez, 2021'den faydalanarak oluşturulmuştur.

İşletmeler yoğun rekabetin olduğu havacılık pazarında varlıklarını sürdürebilmek için müşterilerini belirleyebilmeli ve onları tüketicilerinden ayırt edebilmelidirler (Dökmen, 2003, s.46). Bir havayolu şirketi pazarda başarılı olabilmek ve pazardaki rekabete ayak uydurabilmek için bünyesinden bulundurduğu ve bünyesine çekeceği müşterilerin istek, ihtiyaçlarını ve beklentilerini iyi analiz ederek ürün ve hizmet sunumunu ona göre düzenleyebilmelidir çünkü havayolu müşterileri çok çeşitlidir ve hepsinin de birbirinden farklı istek ve ihtiyaçları bulunmaktadır ve bunların karşılanması gerekmektedir (Sönmez, 2021, s.64). Bu sebeple havayolu pazarında Pazar bölümlendirme yapmak bu noktada önemlidir. Yolcuların doğru bir biçimde bölümlendirilmesi ve pazarın homojen bir hale getirilebilmesi için havayolu işletmelerinin pazar bölümlendirme yapmaları temel bir gereksinimdir (Yıldız, 2017, s.242). Yolcu pazarının bölümlere ayrılmasında seyahatin amacı, uzunluğu ve yolcunun ülkesi ile kültürel özellikler gibi unsurlar dikkate alınmaktadır.

2.2.1. Seyahat Amacına Göre Pazar Bölümlendirme

Havayolu taşımacılığı pazarının bölümlendirilmesinde uçuşun amacı daima en temel kıstas olarak karşımıza çıkmaktadır (Ünder ve Atalık, 2016, s.167). Havayolu yolcu pazarında seyahatin amacı en temel pazar bölümleme değişkeni olarak görülmekte, pazar, iş, tatil ve eğlence amaçlı olmak üzere seyahatin amacı yönünden ikiye ayrılmaktadır (Savaş ve Duran, 2020, s.48). Yapılan araştırmalar sonucunda dünya genelinde, iş amacıyla seyahat gerçekleştiren yolcuların oranı %20-30 bandında iken eğlence amacıyla seyahat gerçekleştiren yolcuların oranı ise %70-80 civarındadır. Bu durum eğlence amacıyla seyahat eden yolcuların oranının iş amacıyla seyahat eden yolcuların oranına göre daha fazla olduğunu gözler önüne sermektedir. Bunun sonucunda eğlence amacıyla seyahat eden yolcuların havayolu işletmeleri için büyük önem arz ettiği gözlemlenmektedir (Çağlan, 2019, s.27).

Eğlence amaçlı uçanlar hedef noktasında yemek ve mallara para ödeyecek potansiyelde oldukları için bu grup pazar geliri yüksek olan kişilerden oluşmaktadır. İş amaçlı seyahat eden yolcular ise kendi aralarında kurumsal amaç için uçan ve kişisel iş amacıyla uçan yolcular olmak üzere ikiye ayrılmaktadır. Tatil amaçlı pazar bölümü ise daha çok arkadaş, akraba ziyaretleri ve bunların dışında kalan tatil amaçlı seyahatler olarak bölümlere ayrılmaktadır (Dökmen, 2003, s.39).

2.2.2. Seyahatin Uzunluğuna Göre Pazar Bölümlendirme

Havayolu işletimlerinde yolcu pazarının bölümlendirilmesi seyahatin uzunluğuna göre kısa ve uzun mesafeli uçuşlar olmak üzere ikiye ayrılmaktadır. Uçuş süresinin ne kadar uzun olduğu yolcu pazarının bölümlere ayrılmasında önemli bir unsurdur. Çünkü uzun mesafe uçan yolcular ile kısa mesafe uçan yolcuların istek, ihtiyaç ve beklentileri seyahat uzadıkça farklılık göstermektedir (Dökmen, 2003, s.40). Bu bölümlemenin temel nedeni kısa süreli ve uzun süreli seyahat eden yolcuların aldıkları hizmetleri değerlendirmede dikkate aldıkları konuların farklılığıdır. Kısa süreli seyahat gerçekleştiren yolcular, havaalanındaki hizmetleri daha fazla dikkate alırken uzun süreli seyahat eden yolcular ise daha çok kabin içerisindeki hizmetleri dikkate almaktadırlar (Savaş ve Duran, 2020, s.49).

2.2.3. Yolcunun Ülkesi ve Kültürel Özelliklerine Göre Pazar Bölümlendirme

Havayolu yolcu pazarındaki bir diğer bölümlendirme ise yolcuların yaşadıkları ülke ve kültürlerine göre şekillenmektedir (Savaş ve Duran, 2020, s.49). Ürün ve hizmet bileşenleri ülkeler arasında, değerler arasında hatta aynı ülke içerisindeki tüketiciler arasında bile farklılık gösterme eğilimindedir. Havayolları müşterileri bölümlendirirken kişinin yaşadığı ülkeyi ve benimsediği kültürü de dikkate almaktadır çünkü kültürel farklılıklar, havayolu işletmelerinin sunacakları hizmetlerde alacakları kararlar açısından önemlidir. Örneğin, Müslüman ülkelere yapılacak uçuşlarda yemeklerin içerisinde domuz etinin bulunmaması gibi dikkat edilecek hususları havayolu işletmeleri dikkate almalıdır (Dökmen, 2003, s.40). Kültürel farklılıkların dikkate alınarak pazar bölümlendirmesinin yapılması havayolu işletmelerinin pazarlama stratejilerini yolcu tercihlerine göre ayarlamalarına yardımcı olacak böylelikle de seyahat eden yolcuların beklentilerine en iyi düzeyde cevap verilebilecektir.

2.3. Havayolu Pazarında Yer Alan Yolcular

Havayolu pazarındaki yolcuların istek, ihtiyaç ve beklentilerine yönelik tam hizmet ve ürün sunabilmek oldukça karmaşık bir durumdur. Bu sebeple havayolları, farklı müşteri gruplarının istek, ihtiyaç ve beklentilerine cevap verebilmek için seyahat amaçları doğrultusunda pazar bölümlendirmesi yapmalıdırlar (Aslan, 2007, s.62). Bu seyahat

amaçları kişisel amaçlı, tatil amaçlı, iş amaçlı seyahat eden yolcular olarak kendi içinde ayrılmaktadır.

2.3.1. İş Amacıyla Seyahat Eden Yolcular

İş amacıyla seyahat eden yolcular iş görüşmeleri ve toplantı gibi amaçlarla seyahatini gerçekleştirmektedir (Sak, 2015, s.24). Pazarın bu bölümünü iş amaçlı olarak seyahat edecek olan kişinin kendisi, sekreteri veya yöneticinin görevlendirdiği kişiler oluşturmaktadır (Dökmen, 2003, s.49). İş amacıyla seyahat eden yolcunun istek, ihtiyaç ve beklentileri, kısa veya uzun mesafede uçmaları, aktarmalı veya direkt uçuş gerçekleştirmelerine göre farklılık göstermektedir. İş amacıyla seyahat eden yolcularda tarifenin uygunluğu, dakiklik, uçuş sıklığı, bilet fiyatları, bekleme süreleri gibi unsurlar göz önünde bulundurulmalıdır (Aslan, 2007, s.67). İş amaçlı seyahat yapan yolcular genellikle bilet ücretlerine daha az duyarlı ve son dakikada gerçekleşen program değişikliklerine karşı esnek biletleri tercih ederken, dakiklik bu tüketici grubu için oldukça önemli bir unsurdur (Dik, 2022, s.29). İş amacıyla seyahat eden yolcular açısından uçuşun sıkılığı ve zamanlaması, zamanında kalkış, havaalanının bulunduğu yer, havaalanı hizmetleri, sık uçan yolculara sağlanan kolaylıklar ve ayrıcalıklar, uçak içi hizmetler oldukça önem arz etmektedir (Savaş ve Duran, 2020, s.48). Çünkü iş amaçlı seyahat edecek yolcular için bu unsurlar önemlidir.

İş amaçlı yolcular havayolları için küçük bir topluluk olsa da işletmelere en çok parayı onlar kazandırmaktadırlar çünkü iş amacıyla seyahat eden yolcular, tatil amacıyla seyahat eden yolculara nazaran daha fazla ücret ödemeye razı oldukları için havayolu işletmelerinin kar açısından en önemli yolcu grubunu oluşturmaktadır (Dik, 2022, s.30). Bu durum iş amacıyla seyahat eden yolcuların havayolu işletmeleri için önemli bir grup olduğunu ortaya koymaktadır.

Bu pazar bölümünün ve bu pazarda yer alan yolcuların bazı özellikleri vardır (Dökmen, 2003, s.41);

- İş amacıyla seyahat eden yolcu pazarında yolcu bilet ücretini kendi ödemekte bu sebeple de yolcuların talepleri fiyata karşı inelsatik bir davranış göstermektedir.
- Bu pazar bölümünde seyahat eden yolcuların yaş aralıkları 25-35, 35-50 ve 50 yaşından sonrası olarak üç bölümde incelenmektedir.

- İş amaçlı seyahat pazarındaki yolcuların yüksek gelirlere sahip olmaları havayolu işletmeleri açısından ilgi çekicidir fakat bu yolcuları işletmeye çekmek maliyetli olabilmektedir.

2.3.2. Eğlence ve Tatil Amacıyla Seyahat Eden Yolcular

Tatil ve eğlence amacıyla seyahat eden yolcu pazarı iş amacıyla seyahat eden yolcu pazarına oranla daha hızlı bir gelişim göstermektedir (Dökmen, 2003, s.42). Tatil amaçlı seyahat edenler geleneksel olarak, tatiller ve yılın bayram dönemlerinde zirveye çıkan güçlü bir mevsimsel model sergileyen tercihlere sahip, zaman açısından serbest, yüksek fiyata ise duyarlı insanlar olarak kabul edilirler (Papatheodorou ve Lei, 2006, s.47).

Tatil ve eğlence amacıyla seyahat eden yolcular iş amacıyla seyahat eden yolculara oranla fiyat olgusuna karşı daha fazla duyarlı olduklarından dolayı bilet fiyatlarının ucuz olması bu açıdan önem arz etmektedir (Savaş ve Duran, 2020, s.49). Bu pazar segmentindeki yolcular, ücretlerini kendi bütçelerine göre belirledikleri için bilet ücretlerine oldukça duyarlıdırlar (Sak, 2015, s.31). Çünkü tatil amaçlı yapılan seyahatlerde aileden birkaç kişi o seyahate dahil oluğu için masraf artmaktadır. Yolcular uçuş saatlerini düşük fiyatların olduğu saatlerde ayarlamaktadırlar ve bu sebeple de zamana duyarlı değillerdir. Bu yolcu grubu için uçuşun zamanı veya süresi gibi unsurlar fiyat kadar önemli değildir.

Tatil amaçlı seyahat eden yolcu pazarının ve pazarda faaliyet gösteren müşterilerin bazı özellikleri vardır (Dökmen, 2003, s.43);

- Bilet ücretlerini kendileri ödediği için bilet fiyatlarına karşı duyarlıdırlar.
- Tatil amaçlı seyahatler genellikle aile ile yapılmaktadırlar.
- İş amaçlı seyahat yapan yolcuların tersine havayolunun tarife planlaması daha az önem arz etmektedir.
- İş amaçlı uçuş yapan yolculara kıyasla daha uzun süreli seyahatler gerçekleştirirler.
- Yaş dağılımı, iş amacıyla seyahat eden yolculara kıyasla daha geniş kapsamlıdır.
- İş amacıyla yapılan seyahat yer almayan çocuk yolcular tatil amaçlı seyahatte önemli bir kesimi oluşturmaktadır. Cinsiyet dağılımında ise iş amaçlıda daha çok erkek üstünlüğü olsa da tatil amaçlıda kadın ve erkek oranı eşit seyretmektedir.

- Tatil trafiği yaz aylarında yoğunlaştığı için işletmeler yaz aylarında tam doluluk oranlarına ulaşabilmektedirler.
- Tatil amaçlı yapılan yolculuklarda talep her geçen gün artsa da döviz kurunun artışı gibi bazı olumsuzluklar zaman zaman etkilenmektedir.

2.3.3. Kişisel Amaçlarla Seyahat Eden Yolcular

Kişisel amaçlarla seyahat gerçekleştirilen yolcu pazarında, müşterilerin kimlerden oluştuğunun saptanması ve seyahatlerinin hangi noktalara yapılacağı konusundaki tahmin ve verilerin elde edilmesi iş ve tatil amaçlı yolcu pazarına nazaran daha zordur (Aslan, 2007, s.67). Kişisel amaçlarla yapılan seyahatler arasında arkadaş-akraba ziyareti, eğitim amaçlı seyahatler, hac gibi dini ziyaretler sayılabilmektedir.

Kişisel amaçlarla seyahatlerini gerçekleştiren kişiler seyahat masraflarını kendileri karşılamaktadır. Bu sebeple seyahat sıklığı ve seyahat noktalarının tercihi kendilerine aittir. Kişisel amaçlarla seyahat eden yolcular için tarifenin uygunluğu ve zamanında varış gibi unsurlar önemlidir. Bu gruptaki insanlar çoğunlukla direkt uçuşları tercih etmektedirler. Kişisel amaçlı seyahat eden yolcuların seyahatleri, tatil amaçlı seyahat eden yolcuların istek ve beklentileriyle bazı yönlerinden benzerlik göstermektedir. Bu benzerliklerden en önemlisi istenilen zamanda düşük fiyata yer bulabilmesidir. Fakat plansız yapılan ve kısa zamanda gerçekleştirmeleri gereken seyahatler açısından da iş amaçlı seyahat eden yolcuların istek ve beklentileriyle benzerlik göstermektedir. Bu durumda düşük fiyat önemini kaybedip uçuş sıklığı ve direkt uçuş önem kazanmaktadır (Aslan, 2007, ss.67-68).

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

HAVAYOLU YOLCULARININ SATIN ALIM TALEPLERİNİ ETKİLEYEN FAKTÖRLER

3.1. Havayolu Talebini Etkileyen Faktörler

Havayolu talebini, bir yerden başka bir yere ulaşımı sağlamak için sunulan ulaşım hizmetinin kişilerin satın alma isteği olarak ifade etmek mümkündür. Birçok faktör havayolu talebini etkilemektedir ve havayolu işletmeleri de talebe göre sefer sayılarını, uçak kapasitelerini, hangi noktalara uçuş gerçekleştireceklerini belirlemektedir. Bu nedenle havayolu talebinin belirlenmesi işletmeler için oldukça önemli bir konu olmaktadır (Işıklar, Canöz ve Ertek, 2021, s.243).

Dünya ekonomisinde yaşanan küreselleşmenin etkileri hızlı bir şekilde ilerleme gösterdikçe havayolu taşımacılık sektörü de o oranda önem taşımaya başlamıştır. Ülkerler arası gerçekleştirilen ticaret, turizm amacı taşıyan seyahatler, değişim ve gelişim gösteren üretim ve beraberinde daha geniş pazarlara ulaşabilme arzusu havayolu taşımacılığı talebindeki artışa katkı sağlamaktadır (Eren vd., 2020, s.253).

Havayolu taşımacılığı bir ülke içerisindeki ve diğer ülkeler arasındaki ulaşımı kolaylaştırdığı için günümüzde en çok tercih edilen ulaşım yolu olmuştur. Küreselleşen dünyada artan seyahat hareketliliği sonucunda sağladığı hız, konfor ve güvenlik gibi faydaları beraberinde getiren havayolu taşımacılık sektörü hem dünyada hem de Türkiye'de büyük önem kazanmıştır. Artan ulaşım hızı ve hareketliliği sebebiyle de havayolu taşımacılığı sektörü insanlar tarafından diğer sektörlere oranla daha fazla tercih edilir olmaya başlamıştır. Bu sebeple yurt içi ve yurt dışı yolculuk taleplerini, yolcuların hizmet satın alımlarını, bunların zaman içinde nasıl değişebileceğini önceden bilmek önemli bir unsur haline gelmiştir (Koç ve Arslan, 2018, s.1).

Fakat her ne kadar insanların en çok tercih ettiği ulaşım yolu olsa da havacılık sektöründe zaman zaman yolcuların satın alım taleplerini etkileyen çeşitli faktörler

vardır; her faktör hava yolculuğunun büyümesini teşvik eden veya kısıtlayan unsurlardan oluşmaktadır (Abed, Ba-Fail ve Jasimuddin, 2001, s.145). Havayolu taşımacılığı dünya ekonomisinde oldukça kritik bir rol oynamaktadır ve genel olarak dünya talep ve arz koşullarından kaynaklanan fiyatlandırma, hizmet ve ekonomik baskılarından etkilenmektedir (Adrangi, Chatrath ve Raffiee, 2001, s.338). Havayolu taşımacılığına olan temel talep, ekonomik faaliyetler ile ilişkilidir ve fiyat-talep esnekliği ilişkisi üzerinden ilerlemesinin yanı sıra çeşitli içsel ve dışsal şoklardan da etkilenme söz konusudur (Sgouridis vd., 2011, s.1080).

Hava yolculuğunun talep analizinde rol oynayan faktörleri havayolu endüstrisinin dışındakiler ve sektörün kendi içindekiler olmak üzere iki geniş gruba ayırmak mümkündür. Endüstrinin dışındaki faktörlerden kasıt, havayolunun hatta tüm havayolu endüstrisinin kontrolü dışında olan enflasyon, faiz oranı, döviz kurları, nüfus gibi unsurları içerirken sektörün kendi içindekilerde ise bilet fiyatları, uçak kapasitesi, uçak tipi gibi unsurları içermektedir (Abed, Ba-Fail ve Jasimuddin, 2001, s.145).

Bu bağlamda literatüre bakıldığında havayolu talebini etkileyen faktörlerin üçe ayrıldığını söyleyebiliriz. Bunları; dışsal faktörler, içsel faktörler ve diğer faktörler olarak sınıflandırabiliriz.

3.2. Dışsal Faktörler

Havayolu yolculuğunda yolcuların hizmet satın alma talebini etkileyen dışsal faktörler oldukça fazladır. Bu faktörler arasında ekonomik büyüme, gayri safi yurt içi hasıla, kişi başına düşen milli gelir, enflasyon, döviz kuru, nüfus hareketliliği gibi faktörler sayılabilmektedir.

3.2.1. Ekonomik Büyüme

Ekonomik büyüme, belirli bir zaman çerçevesinde bir ekonominin üretim kapasitesinde ve ekonomik kaynaklarının miktarında meydana gelen artış olarak tanımlanmaktadır ve gelişmiş ülkeler kadar gelişmekte olan ülkeler açsından da büyük önem arz etmektedir (Özel, 2012, s.64). Havayolu taşımacılığı da bu bağlamda bir ülkenin ekonomik olarak büyümesini sağlama konusunda oldukça kritik bir rol üstlenmektedir (Eren vd., 2020,

s.237). Bu sebeple ekonomik büyüme, her gelişmişlik düzeyinde olan ülke için önem arz edem bir kavramdır.

Küresel çaptaki ekonominin ve ulaşım sisteminin temel bir unsuru olan havacılık sektörü, küresel çaptaki seyahati, ekonomik bağlantıları ve ticareti kolaylaştırarak bir ülkeyi küresel ekonomiye bağlamayı mümkün kılmakta olup ülke ekonomilerinin üretkenlik seviyelerini de arttırmaktadır (Atioğlu, 2021, s.1937).

Havayolu sektörü ekonomiyle doğrudan ilişkili bir sektör olup ekonomide yaşanan dalgalanmalardan direkt olarak etkilenmektedir. Ekonomik krizler havayolu taşımacılığında beklenenden daha düşük bir talep oluşmasına sebep olmaktadır. Bu da kapasitenin beklenen orandan daha alt seviyelerde kullanılması sorununu ortaya çıkarmaktadır. Eğer ekonomi duraklama döneminde ise hem iş hem de tatil maksatlı seyahatler azalmaktadırlar. Ekonomi büyüdüğünde ise, iş maksatlı seyahatler ile birlikte, havayolu ile tatile gitme planları da artmaktadır çünkü ekonomi büyüdükçe insanların alım gücü de yükselmektedir. Bu sebeple dünya ekonomisindeki büyüme yavaşladığında, hava yolculuğu ve havayolu taşımacılığı için olan talep artışı da yavaşlamaktadır (Gökırmak, 2014, s.2).

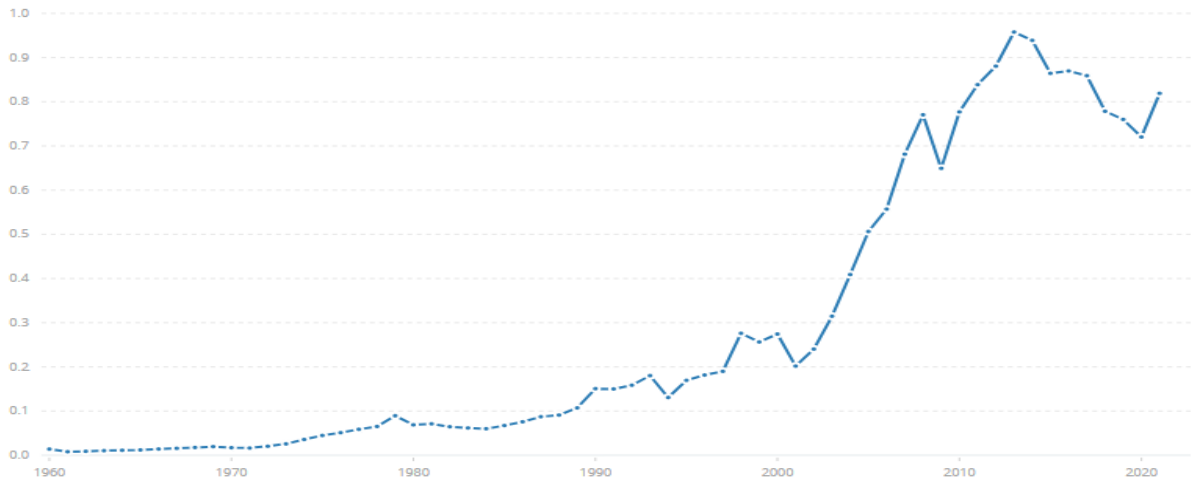
3.2.2. Gayrisafi Yurtiçi Hasıla

Ülke içerisindeki üretim hacminde meydana gelen artışların göstergelerinden biri de Gayri Safi Yurtiçi Hasılada meydana gelen değişimlerdir. Gayri Safi Yurtiçi Hasıla (GSYH), bir ülkenin ekonomik gücünü, performansını takip etmek için kullanılan temel bir makro ekonomik göstergedir (Eren vd., 2020, s.247). Ekonomik büyümenin bir temsilcisi olarak tüm ülkeler için ulusal düzeyde havayolu taşımacılığı tahminini yapmada da yaygın olarak kullanılmaktadır. Verimlilikteki büyüme ve gayri safi milli hasıla, etkin ve büyüyen bir hava ulaşım sistemi ile doğrudan ilişkilidir (Gökırmak, 2014, s.2).

Ekonomik büyümenin önemli göstergelerinden biri olan Gayri Safi Yurtiçi Hasıla'da yaşanan artış ya da azalışlar havayolu taşımacılığındaki yolcu talebindeki artışı ya da azalışı etkilen bir unsur olarak göze çarpmaktadır. Genel olarak havayolu taşımacılığına olan talebin artışına etki eden faktör, GSYİH'ya düşen gelirdir. Gelir de insanları için

harcama aracı olarak karşımıza çıkmaktadır ve havayolunu kullanacak yolcular için satın alım aşamasında önemli bir faktör olarak görülmektedir.

Şekil 3.1: Türkiye'nin Gayri Safi Yurtiçi Hasılası (cari ABD doları)



Kaynak:https://data.worldbank.org/indicator/NY.GDP.MKTP.CD?end=2021&locations=TR&start=1960&view=chart. Erişim Tarihi: 13.03.2023

Sonuç olarak havayolu taşımacılığı, bir ülkenin gayri safi yurtiçi hasılasının önemli bir parçasını oluşturur ve yolcuların havayolu şirketlerinden satın aldığı biletler, havayolu sektörünün büyülüğüne doğrudan katkı sağlar. Bu nedenle havayolu yolcularının sayısı ve harcamaları GSYH üzerinde önemli bir etkiye sahiptir. Havayolu yolcularının artması bu konuda önem arz etmektedir.

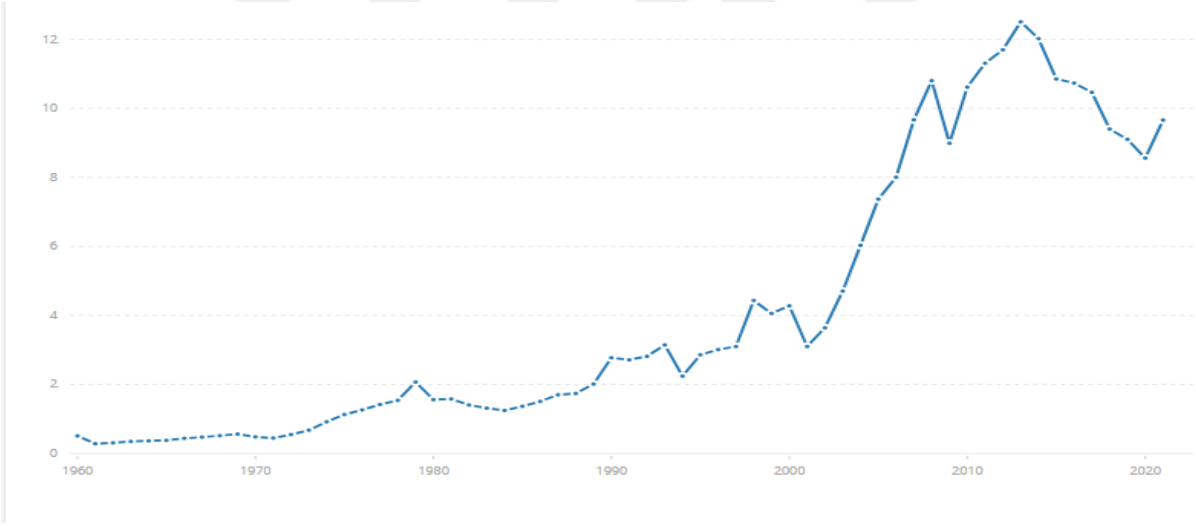
3.2.3. Kişi Başına Düşen Milli Gelir

Havayolu yolcu talebini belirleyen faktörlere baktığımız zaman kişi başına düşen milli gelirin yani ülkenin refah düzeyinin talebi etkileyen önemli bir unsur olduğu göze çarpmaktadır (Sarılgan, 2007, s.38). Havayolu taşımacılığı yüksek maliyet, yüksek yatırımlar ve iletişim maliyetleri gerektirir. Hem orta gelirli hem de yüksek gelirli ülkelerde gelirin yolcu taleplerini önemli ölçüde etkilediği Valdes (2015) tarafından ortaya koyulmuştur (Kiracı, 2017, s.17). Bu nedenle havacılığın geliştiği bölgeler incelendiğinde bölgelerin kişi başına düşen gelirlerinin oldukça yüksek olduğu gözlemlenmektedir (Sarılgan, 2011, s.74). Yaşanan gelir artışları veya azalışları yolcuların havayolu ulaşımını tercih etmelerinde önemli bir etken olarak karşımıza çıkmaktadır.

Kişi başına düşen milli gelirin artışı insanların refah düzeylerini de arttıracağı için insanların taleplerini de doğrudan etkileyecektir. Bu sebeple kişi başına düşen milli gelir her sektör de önemli olduğu gibi özellikle hizmet sektörü olan ve en büyük sermeyesi yolcular olan havacılık sektörü içinde önemli bir unsurdur çünkü bireylerin gelirlerinde meydana gelen artışla birlikte havayolu taşımacılığına olan talepte artmaktadır (Kiracı, 2017, s.198).

Türkiye'de kişi başına düşen milli gelir, ülkenin ekonomik durumuna bağlı olarak değişim gösterilen bir göstergedir. Şekil 3.2'ye bakıldığı zaman Türkiye'nin kişi başına düşen milli geliri 2021 yılında 9 bin 661 dolar olarak bir seyir göstermiştir. Bu rakam, Türkiye'nin ekonomik büyümesine ve gelişimine bağlı olarak artabilir veya azalabilir bir yol izleyebilmektedir. Ancak, ekonomik kriz, pandemi gibi beklenmedik olaylar ekonomik büyüme ve kişi başına düşen milli gelirin üzerinde olumsuz etkilere sahip olabilir.

Şekil 3.2: Türkiye'nin Kişi Başına Düşen Gayri Safi Yurtiçi Hasılası (cari ABD doları)



Kaynak: https://data.worldbank.org/indicator/NY.GDP.PCAP.CD?locations. Erişim Tarihi: 13.03.2023.

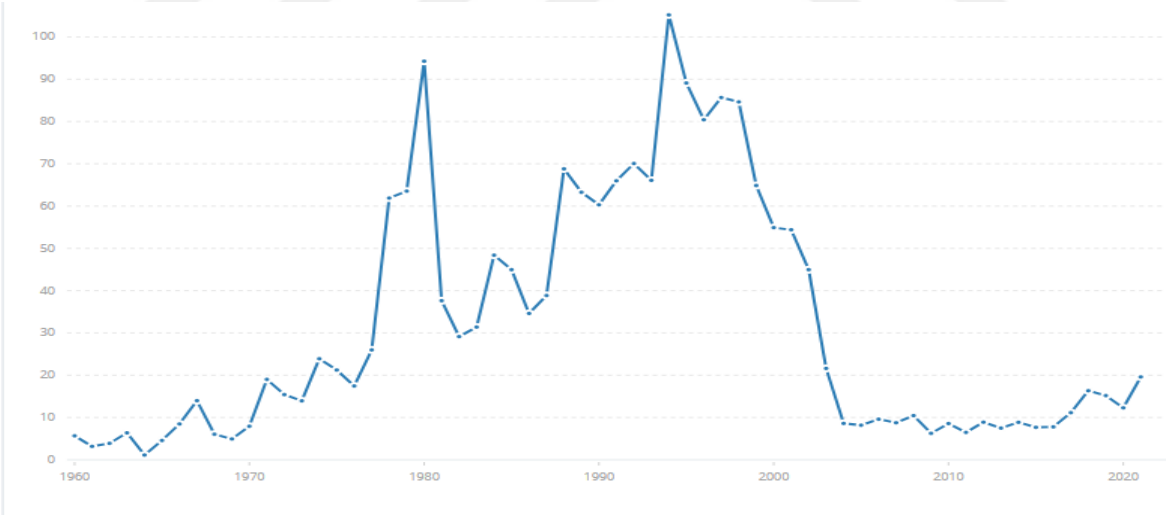
Sonuç olarak, kişi başına düşen milli gelir, bir ülkenin ekonomik refahının bir göstergesi olarak kabul edilir ve yüksek olan kişi başına milli gelirli ülkelerde insanların genellikle yüksek gelir düzeyleri ve daha yüksek yaşan standartları vardır. Bu nedenle, havayolu ile seyahat etme talebi de daha yüksek olabilir.

3.2.4. Enflasyon

Enflasyon, mal ve hizmet fiyatlarının genel seviyesinde meydana gelen sürekli artışlar olarak tanımlanırken yalnızca tek veya birkaç mal ya da hizmetin fiyatlarında değil, ortalama bir tüketici tarafından bir yılda kullanılan tüm mal veya hizmetlerin fiyatında yaşanan değişimleri ifade etmektedir (Adimli, 2020, s.35) ve ekonomik gelişmeyi etkilediği için de önemli bir faktör olarak kabul edilmektedir (Battal, 2002, s.35).

Havayolu taşımacılığı ile enflasyon arasında birbirine zıt bir ilişki mevcuttur. Enflasyonun yüksek olması, satın alım gücünü düşüreceği için insanların satın almaya karar verdikleri mal veya hizmetlerde vazgeçmelere ya da ertelemelere sebebiyet verecektir. Dolasıylaysa artan enflasyon havayolu talebine olan satın alma kararını da olumsuz etkilemektedir. Çünkü enflasyon iş gücü ve yakıt maliyetlerinin yükselmesine neden olduğu için havayolu şirketleri de bunları bilet fiyatlarına yansıtarak bunları arttırma yoluna gitmektedir. Bu durumda yolcuların uçuştan vazgeçmesine sebebiyet vermektedir (Battal, 2002, s.35).

Şekil 3.3: Türkiye'deki Enflasyon oranı (%)



Kaynak:https://data.worldbank.org/indicator/NY.INFLATION.PCAP.CD?locations=TR.Erişim Tarihi:13.03.2023.

Türkiye'de son yıllarda son yıllarda enflasyon yüksek seyretmektedir. Şekil 3.3'te Dünya Veri Bankasından alınan veriler ışığında 2020 yılında Türkiye'de yıllık enflasyon 12,3 seviyelerinde seyretmiştir fakat 2021 yılına gelindiğinde oran hızla yükselerek 19,6

seviyelerine ulaşmıştır. Türkiye'de görülen yüksek enflasyon oranlarına çeşitli nedenler sebep olabilmektedir. Bunlar arasında yüksek maliyet enflasyonu, sürekli artış gösteren yüksek döviz kuru ve artan enerji fiyatları gibi faktörler sayılabilmektedir.

Sonuç olarak enflasyon, genel olarak fiyatların arttığı bir dönemde ortaya çıkar ve tüketicilerin satın alma gücünü azaltır. Bu da havayolu seyahat maliyetlerinin artmasına ve tüketicilerin seyahat etme eğilimlerinin azalmasına sebebiyet verir. Enflasyonun artması yüksek gelire sahip olan insanları düşük gelirlilere göre oranla çok ciddi etkilemese de acil bir seyahat söz konusu değilse yolcunun seyahatten vazgeçmesine sebep olabilmektedir.

3.2.5. Döviz Kuru

Uluslararası ödemelerde kullanılan ödeme araçlarının tümüne döviz, bir milli paranın başka bir milli paraya çevrilmesiyle yapılan işlemlere ise döviz işlemleri denmektedir (Rodoplu ve Turgut, 2019, s.424). Bir ülkenin parasının diğer bir ülke parası karşısındaki değişimi ise döviz kuru olarak adlandırılmaktadır (Jochumzen, 2010, s.19).

Ülkelerin birbirleriyle yaptığı yatırımlar gün geçtikçe artmıştır ve bunun sonucunda da dövize dayalı işlemler artarak döviz kurunun önemini ortaya çıkarmıştır. Döviz kuru değerinde zaman zaman yaşanan dalgalanmalar, döviz kurunun gelecekteki değerinde belirsizliğe neden olmaktadır. Bu durum da ülkelerin ihracat hacmini ve dolayısıyla ülke ekonomisini etkilemektedir (Tarı ve Yıldırım, 2009, s.95). Döviz kurundaki değişimlerden etkilenmeyen işletme sayısı oldukça azdır ve kırılgan yapısı nedeniyle havacılık sektörü de meydana gelen dalgalanmalardan diğer sektörlere oranla daha fazla etkilenmektedir.

Havacılık sektörü hem ulusal hem de uluslararası taşımacılık sektörleri içerisinde büyük bir öneme sahip olan sektördür. Havacılık sektörünün uluslararası nitelik taşıması sebebiyle işletmeler bünyelerinde farklı para birimleriyle işlem görmektedir ve bu durum da havayolu işletmelerinin döviz kurlarında yaşanan dalgalanmalardan etkilenmesine sebep olmaktadır. Faaliyetlerinde, gelir ve giderlerinde sürekli olarak yabancı para birimiyle işlem gören havayolu işletmeleri sürekli değişim halinde olan kurdan oldukça etkilenmektedir.

Bir havayolu işletmesinin karşı karşıya kaldığı maliyetlerin ve dolayısıyla maliyetle rekabet edebilme gücünün kilit belirleyicisi döviz kurudur. Maliyetleri etkileyen döviz kuru o maliyetlerin karşılanması için havayollarının en önemli gelir kaynakları olan yolculara yansıtılmaktadır ve bu da havayolu seyahatlerinin daha pahalı hale gelmesine sebep olmaktadır. Havayollarının en önemli gelir kaynağı yolculardır ve döviz kurunda meydana gelen dalgalanmalardan yolcular da satın alım aşamasında etkilenmektedirler. Bir ülkenin döviz kuru yükselirse gelen ziyaretçilerin azalması muhtemeldir (Forsyh ve Dwyer, 2010, ss.12-13). Çünkü yüksek döviz kuru tüketicilerin satın alma gücünü azaltabilir ve seyahat harcamalarını kısıtlayabilir. Maliyet artışı zaruri bir ulaşım ihtiyacı olmayan insanları seyahatten vazgeçme yoluna gitme eğilimini arttırır. Fakat; para biriminin değersiz olması yani kurun yükselmesi ülkemizde tatil harcamalarının dolar bazında daha az olmasını sağlayacağından dolayı dış hat yolcu talebini arttırabileceği söylenebilir.

3.2.6. Nüfus Hareketliliği

Bir toplumda nüfusunun tamamının ya da bir kısmının ekonomik, siyasi, kültürel ve coğrafi nedenlerle bir yerden başka bir yer göç etmesine nüfus hareketliliği denmektedir. Yaşanan küreselleşme süreciyle birlikte insan hareketliliği de günden güne artmıştır. Çeşitli ürün ve hizmetlerin, üretim faktörlerinin ve nüfusun hareketliliğini sağlayan ulaşım olanaklarının gelişim göstermesiyle birlikte insanların yaşamak istediği alanlarda da farklılıklar meydana gelmeye başlamıştır. Bu farklılıkların oluşmasında ulaşımın rolü oldukça büyüktür (Dündar ve Beyzatlar, 2021, s.232). Ulaşım insanların bir yerden başka bir yere hareketliliğini kolaylaştıran yollardan biridir. Özellikle ulaşım modları göz önüne alındığında sağladığı hız, konfor ve güvenlik avantajları açısından havayolu taşımacılığı nüfus hareketliliğinin yaşanmasına katkı sağlamada önemli bir rol oynamaktadır.

3.2.7. Gelir

Ülke içerisinde yaşayan insanların gelir seviyeleri diğer taşıma modlarına göre biraz daha pahalı olan havayolu taşımacılığını tercih etmede etkili bir faktör olarak karşımıza çıkmaktadır. İnsanların gelir seviyeleri arttıkça iş veya tatil gibi benzeri gibi konularda ulaşım metotları tercihi açısından havayolu taşımacılığına olan talebi arttırmaktadır.

Daha yüksek gelirli kişiler daha sık ve daha lüks havayolu seyahatleri yapabilirken, daha düşük gelirli kişiler sınırlı bütçelerine göre daha az ve daha ekonomik seçenekler tercih edebilirler. Yani kişilerin gelir seviyelerinde ortaya çıkan bir artışın havayolu taşımacılığına olan talebi arttırdığı kabul edilmektedir (Eren vd., 2020, s.237).

Ekonomik teoriye göre, bir bireyin tüketim tercihleri ve harcama davranışları onun geliri ile doğrudan ilişkilidir. Yani bir kişini gelir düzeyi yükseldikçe tüketim eğilimi de o oranda yükselmektedir. Bu nedenle, daha yüksek gelirli bir bireyin havayolu ile seyahat etme talebi düşük gelirli bir bireye göre daha fazla olabilir. Ayrıca, gelir düzeyi, havayolu ile seyahat için harcama yapabilecek finansal güce sahip olunmasını da etkiler. Daha yüksek gelirli kişiler daha pahalı bilet fiyatlarını ödeyebilir ve daha lüks seyahat şartları arayabilir. Bu da gelir düzeyi ile havayolu seyahat talebi arasında pozitif bir ilişki olduğunu gösterir (Yüksel, 2016, s.10).

Yaşanan ekonomik ilerlemeye bağlı olarak artan gelir, talebin de artmasına olanak sağlar ve başta havayolu taşımacılığı olmak üzere hizmet sektörünün de gelişmesine yol açar (Beyzatlar, Karacal ve Yetkiner, 2014, s.44). Yaylalı ve Dilek (2009) çalışmasında, kişinin geliri ile seyahat amacı arasında anlamlı bir ilişki olduğunu ve yüksek gelir grubundakilerin genelde tatil ve iş gezisi amaçlı, düşük gelir grubundakilerin ise genellikle tatil ve aile-akraba ziyareti amaçlı seyahat ettikleri tespit etmiştir. Aynı zamanda aynı çalışma içerisinde gelirin fiyat unsurunu etkilediği de tespit edilmiştir. Çalışmaya göre düşük gelirli bireylerin bilet fiyatlarını genel olarak pahalı, yüksek gelirli bireylerin ise bilet fiyatlarını genelde normal ve ucuz bulduğunu gözlemlemişlerdir (Çam, 2016, s.720). Geliri yüksek olan bireylerin uçak ile seyahat etme oranları gelirleri doğrultusunda artarken geliri düşük olan bireylerin ise çok acil bir durumları yoksa eğer seyahatten vazgeçme oranları artmaktadır. Gelir durumu havayolu taşımacılığı kullanım oranını etkileyen önemli bir unsurdur ve havayolu taşıyıcıları da bu duruma dikkat ederek fiyatlandırmayı yapmalıdır.

Sonuç olarak, insanların gelir düzeyleri havayolu yolculuk talebini etkileyen önemli faktörlerden biridir. Örneğin, yüksek gelirli ülkelerde yaşayan insanlar, daha fazla seyahat edebilirler ve daha fazla yurt dışı seyahatleri yapabilirler. Buna karşılık düşük gelirli ülkelerde yaşayan insanlar, daha az seyahat edebilirler veya daha yerel seyahat seçenekleri tercih edebilirler. Bu doğrultuda havayolu şirketleri farklı fiyat aralıklarında

seyahat seçenekleri sunarak farklı gelir gruplarındaki insanların seyahat etmelerini sağlayabilirler.

3.2.8. Turizm

Turizm ile uluslararası ticari havayolu taşımacılığı arasındaki ilişki oldukça önemlidir. Hava hizmeti genellikle bir turizm destinasyonunun genel performansının kritik bir belirleyicisidir (Duval ve Schiff, 2011, s.175).

Turizm, insanların asıl ve daimî olarak kaldıkları ikametgahları veya iş yerleri olmayan bir yere seyahat etmeleri veya orada kalmaları sonucu ortaya çıkan tüm faaliyetleri kapsamaktadır (Bieger ve Wittmer, 2006, s.41) ve havayolu taşımacılığı ve turizm birbirleriyle oldukça yakın bir ilişki içerisindedir. Turizm, havayolu taşımacılığında itici bir faktör ve bazı durumlarda ise değişimin bir tetikleyicisidir (Bieger ve Wittmer, 2006, s.40). Uluslararası hava hizmetleri ise, fiili talep için bir kanaldır ve gizli turizm talebinin fiili talebe dönüşmesinde kilit bir tol oynamaktadır (Duval ve Schiff, 2011, s.175).

Havayolu ulaşımı, turizm endüstrisini geliştirmeyi hedefleyen destinasyon yönetimlerinin önem verdiği stratejik alanlar arasında yer almaktadır. Havayolu taşımacılığı ve turizm endüstrisi oluşturdukları etkileşim sayesinde operasyonel anlamda birbirilerini oldukça destekler konumdadırlar (Tanrısevdi ve Çulha, 2010, s.72).

Havayolu taşımacılığı, turistlerin turizm destinasyonlarına güvenle ve kısa sürede ulaşmalarını sağlayarak, yeni destinasyonların ve uzun mesafelere ulaşımı kolaylaştırarak turizme katkıda bulunmaktadır (Bieger ve Wittmer, 2006, s.40). Turizm ise havayolu taşımacılığı sektörünün önemli bir müşterisi olup, turizmin büyümesi seyahat hareketliliğini arttırdığından dolayı havayolu taşımacılığının tercih edilmesine de katkı sağlamaktadır. Bu iki sektör birbirine bağımlıdır ve birbirlerinin gelişimine katkıda bulunabilmektedirler.

Havayolu taşımacılığı birçok turistik destinasyona ulaşımın ana yoludur ve bazı durumlarda uluslararası varışlarının %100'ünü oluşturmaktadır. Artan turizm hareketliliği havayolu taşımacılığına olan talebi de o oranda arttırmakta insanlar

zamanlarını ulaşım da harcamamak ve gidecekleri yere daha kısa sürede vararak zaman tasarrufu sağlamak amacıyla havayolu taşımacılığını tercih etmektedir (Bieger ve Wittmer, 2006, s.41). Bu sebeple turizm arttığında havayoluna olan talepte o doğrultuda artmaktadır. Bu sebeple de hava yolculuğu sayısı ile uluslararası turist gelişleri arasında güçlü bir ilişki bulunmaktadır.

3.3. İçsel Faktörler

Havayolu yolculuğunda yolcuların hizmet satın alım taleplerini etkileyen dışsal faktörlerin yanı sıra içsel faktörler de bulunmaktadır. Bu faktörler arasında bilet fiyatları, uçak kapasitesi, uçuş süresi ve mevsimi gibi faktörler oldukça öne çıkmaktadır.

3.3.1. Bilet Fiyatları

Havayolu taşımacılığında uygulanan fiyatlandırma yolcu talebini etkileyen en önemli parametrelerden biridir (Işıklar, Canöz ve Ertek, 2021, s.243). Sektörde meydana gelen düzensizlikler sebebiyle fiyat unsuru büyük bir rekabet değişkeni haline gelmiştir (Gürses, 2006, s.56). Bu sebeple düşük bilet fiyatları, daha fazla kişinin havayolu ile seyahati tercih etmesine neden olurken fiyatlar yükseldikçe havayoluna olan talepte azalmalar görülebilmektedir ve kişiler başka alternatif taşıma metotlarına yönelebilmektedirler. Bu da havayolu taşımacılık talebini negatif yönde etkilemektedir. Son on yıllık dönem incelendiğinde, yaşanan ekonomik krizler ve petrol fiyatlarındaki artış gibi etkenler havayolu firmalarında maliyetlerin artmasına sebep olmuştur ve artan maliyetler de bilet fiyatlarına yansımıştır. Artışların bilet fiyatlarına yansımasıyla da havayolu taşımacılığına yönelik talepte olumsuz etkilere sebep olmuştur (Tanrısevdi ve Çulha, 2010, s.66).

Havayollarında eğlence ve iş amaçlı seyahat eden yolcular olmak üzere iki farklı müşteri türü bulunaktadır. İlki yani eğlence amaçlı seyahat edenler fiyata duyarlıdırlar ve sık uçan yolcu özellikleri içi ödeme yapmaya daha az istekliyken ikincisi bunların tam tersi özelliklere sahiptir (Chen ve Lei, 2017, s.510). Bu nedenle de müşteri profiline göre biletlerdeki fiyatlandırma da farklılık göstermektedir.

Havayolu ulaşımını tercih eden yolcular; iş, tatil vb. nedenler ile farklı destinasyonlara ulaşma talebinde bulunmaktadırlar. Bu nedenle her yolcu için fiyata karşı olan talep

esneklikleri değişiklik göstermektedir (Macit, 2020, s.933). Havayolu taşımacılığı da bilet fiyatları üzerinde arz ve talep konusunda önemli bir belirleyicidir. Yolcular tarafından satın alınacak olan bilet miktarı genellikle o biletin fiyatına bağlıdır. Uçak bileti fiyatlarının düşük olması yolcuların ulaşım için havayolunu tercih etmeye itecektir (Çam, 2016, s.720).

Bu doğrultuda sunulacak bilet fiyatları işletmenin maliyetlerini karşılama konusunda işletmelere katkı sağlayacak düzeyde olmalı ama bunun yanında da yolcuları satın alım aşamasında zorlamamalıdır. Çünkü yüksek bilet fiyatları yolcuların uçmaktan vazgeçmesine, daha ucuz taşıma modlarına yönelmesine sebep olmaktadır. Bu sebeple bilet fiyatları havayolu ile seyahat etme talebini doğru orantılı olarak etkiler. Yani, bilet fiyatları yükseldikçe havayolu taşımacılık talebi düşer ve bilet fiyatları düştükçe havayolu taşımacılık talebi artar.

3.3.2. Uçak Kapasitesi

Uçak kapasitesi, bir uçakta kaç kişinin seyahat edebileceğini belirleyen bir unsurdur. Uçak kapasitesi ve yolculuk talebi arasında doğrudan bir ilişki vardır. Yolculuk talebi arttıkça, uçak kapasitesi de buna bağlı olarak artar ve havayolu şirketleri de artan talebi karşılamak için ya uçak kapasitelerini arttırırlar ya da uçuşlarını sıklaştırırlar. Bu sebeple bir havayolu şirketi talep ile arz dengesini sağlayabilmek için kapasitelerini talebe göre dengelemek zorundadır (Akyurt ve Kabadayı, 2020, s.40). Çünkü havayolu işletmeleri kapasitelerini etkin bir şekilde yönetemezlerse ya birim maaliyetlerinde artışa sebep olurlar ya da artan talebin karşılanamayıp gelir kaybına uğrarlar (Gerede, 2011, s.512).

Bununla birlikte, uçak kapasitesi artışı, talep artışından daha hızlı veya daha yavaş olabilir. Örneğin, bir havayolu şirketi, bir rotada kapasite artışı yaparken, talebin artmasını bekleyerek yatırım yapabilir. Ancak talep beklenenden daha yavaş artarsa, uçaklar boş kalabilir ve şirket zarar edebilir. Benzer şekilde, uçak kapasitesi azaltımı da talep artışından talep azalışından daha yavaş veya hızlı olabilir. Örneğin, bir havayolu şirketi, talebin düşmesini bekleyerek kapasite azaltımı yapılabilir ancak talep daha hızlı azalırsa, şirket müşteri kaybedebilir.

Sonuç olarak, yolculuk talebi arttıkça, havayolu şirketleri daha büyük kapasiteli uçaklar kullanarak daha fazla yolcu taşıyabilirler. Bu nedenle uçak kapasitesi ve uçuş talebi arasında bir ilişkiden bahsetmek olasıdır.

3.3.3. Uçuş Zaman

Uçuş zamanı ve yolcu talebi arasında oldukça yakın bir ilişki bulunmaktadır. Çünkü uçuş zamanı, yolcuların seyahat planlarını etkileyen önemli bir faktördür. Havayolu taşımacılığı ağının sabit bir yapısı olması sebebiyle her yolcu için kalkış noktasından varış noktasına seyahat etme konusunda farklı seyahat planları oluşmaktadır. Bu seyahat planları uçuş zamanı, bağlantılı uçuş sayısı ve günün saati gibi özelliklere göre farklılık gösterir (Kökler, Lütjens ve Gollnick, 2024, s.1). Uçuşların zamanı, güzergahı, sıklığı, yolcuların tercihlerini ve seyahat planlarını doğrudan etkiler. Örneğin, hafta sonları ve tatil dönemleri gibi yoğun seyahat dönemlerinde, uçuş talebi artar ve bu nedenle havayolu şirketleri daha fazla uçuş gerçekleştir. Ayrıca iş seyahatleri ve turistik seyahatlerde de uçuşun zamanı oldukça önemlidir. İş seyahatleri genellikle hafta içi günlerde gerçekleştirilirken bu seyahatlerin iş için gidilecek yere olan zamanlaması oldukça önem arz etmektedir.

3.3.4. Uçuş süresi

Uçuş süresi, havayolu taşımacılığının kalitesini ve kullanabilirliğini ölçen bir göstergedir. Uçulacak havalimanına varış süresi hem iş hem de tatil amaçlı seyahat eden yolcuların tercihlerini etkileyen önemli bir unsur olarak göze çarpmaktadır. Bu bağlamda uçuş süresi ve havayolu talebi arasında pozitif bir ilişki bulunabilmektedir. Uçuş süresi, yolcuların havayolu ulaşımını tercih etme konusunda önemli faktörlerden biridir ve bu faktör havayolu ile yapılacak olan seyahate olan talebi etkileyebilmektedir.

3.3.5. Uçuş mevsimi

Havayolu taşımacılığına olan talep bazı dönemlerde inişli-çıkışlı bir seyir izlemekte ve mevsimlere, aylara, günlere, gecelere ve saatlere göre değişkenlik göstermektedir (Çaylan, 2019, s.45). Bu sebeple havayolu taşımacılığı talebi önemli ölçüde mevsimlere, aylara, günlere, gecelere ve saatlere bağlı olarak değişmektedir (Gerede,

2011, s.32). Bu bağlamda uçuşun gerçekleştiği mevsim ve havayolu yolculuk talebi arasında yadsınamaz bir ilişki bulunmaktadır.

Mevsimsel değişiklikler insanların seyahat etme tercihlerini etkiler ve buna bağlı olarak uçuş taleplerinde değişmeler yaşanır. Özellikle bazı mevsim, ay, gün, gece ve saatlerde talep tavan yapar ve sonra ise birden düşüşe geçer (Çaylan, 2019, s.45). Örneğin, yaz ayları tatil sezonu olduğu için insanlar bu aylarda daha fazla seyahat etme eğilimi gösterirler ve havayolu şirketleri de bu dönemde oluşan yoğun talebi karşılayabilmek adına daha fazla uçuş düzenlerler. Bu nedenle, yaz mevsimlerinde havayolu biletleri daha pahalı olabilmektedir. Aynı şekilde kış ayları boyunca, özellikle de kar yağısı ve buzlu hava koşulları nedeniyle uçuş iptalleri ve gecikmeleri yaşanabilir. Mevsimsel kaynaklı yaşanan bu olumsuzluklar neticesinde havayoluna olan taleplerde azalmalar görülebilir.

Sonuç olarak, uçuş mevsimi ve havayolu talebi arasında güçlü bir ilişki vardır ve bu değişkenlerin her biri diğerini etkiler. Havayolu biletlerinin fiyatlarını ve erişilebilirliğini planlamak için seyahat edilecek dönemdeki mevsim ve tatil dönemleri dikkate alınmalıdır.

3.4. Diğer Faktörler

Havayolu yolculuğunda hizmet satın alma taleplerini etkileyen içsel ve dışsal faktörlerin yanı sıra bunların dışında talebi etkileyen önemli olaylarda yaşanmaktadır. Bunlar arasında hava ulaşımını durma noktasına getiren terör saldırıları, askeri çatışmalar, salgın hastalıklar ve yaşanan doğal olaylar sayılabilmektedir.

3.4.1. Terör Saldırıları

Havacılık endüstrisine olan terör saldırıları yeni karşılaşılan bir terör yöntemi değildir (Başdemir, 2020, s.133). Yaşanan terör saldırıları, havayolu endüstrisine olan talebin yanı sıra havayolu endüstrisi içerisindeki havayolu şirketlerinin ve havayolu çalışanlarının da etkilediği olumsuz bir durumdur. Terör saldırıları, havayolunu kullanan insanların güvenlik endişelerini arttıran önemli olaylardır ve havayoluna olan talebi önemli ölçüde etkileyen de küresel bir faktördür çünkü uçuş güvenliğini tehdit eden en önemli konu terör eylemleridir (Başdemir, 2020, s.139).

Terör saldırıları, seyahat edecek insanların endişelerini önemli ölçüde arttıran bir eylemdir. İnsanlar havayolu ile seyahate çıkmadan önce güvende olduklarından emin olmak istemektedirler. Bu nedenle, birçok insan terör saldırılarının yaşandığı bir ülkeye seyahat etmek yerine daha güvenli olan ülkelere gitmeyi tercih etmektedirler. Bu bağlamda en önemli terör saldırılarından biri olan 11 Eylül saldırısı hem ticari hava ulaşımını doğrudan etkilemiş, hem de oluşturduğu uçuş güvenliği endişeleri sebebiyle potansiyel yolcu kayıplarının yaşanmasına neden olmuştur (Kaygın ve Kavak, 2021, s.183). Yaşanan bu terör saldırısı ile havacılık emniyeti ve güvenliği gibi konularda yapılan değişikler bugüne kadar hala etkilerini sürdürmektedir (Sun, Wandelt ve Zhang, 2022, s.1).

Bununla beraber, yaşanan terör saldırıları ülkedeki havayolu şirketlerinin daha fazla önlem alması gerekliliğini ortaya çıkardığı için maliyeti arttırabilir niteliktedir çünkü ABD'de gerçekleşen terör saldırısı havayolu taşımacılığı güvenlik düzeyinin sorgulanmasına yol açmış, güvenlik ve sigorta maliyetlerinde artışa yol açmıştır (Aydın, 2022, s.56). Güvenlik önlemlerinin artması, uçuş güzergâhının değiştirilmesi, uçuş iptalleri ve gecikmeler gibi etkilerle birlikte insanlar seyahatlerini ertelemek veya iptal etmek zorunda kalmışlardır ve bu durumda gelirlere ve seyahate olan taleplere önemli ölçüde yansımıştır.

3.4.2. Askeri Çatışmalar

Askeri çatışmaların havayolu endüstrisi üzerinde büyük bir olumsuz etkiye sahip olduğu yadsınamayacak bir gerçektir. Özellikle, askeri çatışmaların yaşandığı ülkelerdeki hava trafiği, çatışmalara bağlı olarak büyük ölçüde azalma veya tamamen durma eğilimi göstermektedirler. Bunun en yakın örneği Rusya ve Ukrayna arasında gerçekleşen savaştır ve havayolu taşımacılığı Rusya-Ukrayna arasındaki çatışmadan ciddi şekilde etkinleşmiştir (Chu vd., 2024, s.1).

Yaşanan savaşla birlikte hava sahaları karşılıklı olarak kapatılmış, ülkelere karşı uygulanan yaptırımlar başta Rus merkezli havayolları olmak üzere özellikle Batı-Doğu arasında yürütülen havacılık faaliyetlerini oldukça olumsuz bir şekilde etkilemiştir (Yılmaz ve Bayar, 2022, s.46). Rusya'nın Ukrayna'ya karşı açtığı savaş sonucu, batılı ülkelerin yaptırım uygulamasıyla birlikte çoğu batılı havayolu şirketi Rusya toprakları

üzerindeki uçuş haklarının geri almıştır (Ennen ve Wozny, 2024, s.103). Yapılan yaptırıma ise Rus hükümeti, 36 ülkenin kendi ülke semalarında uçmasını yasaklayarak karşılık vermiştir ve bu durum da hava ulaşımını oldukça önemli bir sekteye uğratmıştır (Göçer ve Kemik, 2023, s.87).

Hava sahasının kapatılması, havayolu taşımacılığının karşılaştığı önemli bir sorundur ve bu durum hava ulaşımını önemli ölçüde etkilemektedir (Chu vd., 2024, s.1). Rusya-Ukrayna arasında da bu sorun ortaya çıkmış, karşılıklı yapılan yaptırımlar ve hava kısıtlamaları, havacılık sektörünü önemli bir sarsıntıya uğrayarak uçuşların iptaline ya da uçakların başka yerlere yönlendirilmesine sebep olmuştur. Oluşan bu durumda uçak biletlerinde fiyatların yükselmesine buna bağlı olarak yolculuk taleplerinin düşmesine ve yüksek yakıt maliyetlerinin oluşmasına yol açmıştır (Göçer ve Kemik, 2023, s.87).

Ayrıca, askeri çatışmalar seyahat edenler için güvenlik riskini ve endişesini de oluşturmaktadır. Havayolu şirketleri, yolcuların güvenliği konusunda endişeleri olduğunda uçuşlarını iptal edebilir veya rotalarında değişiklik yoluna gidebilirler. Bu durumda seyahat etmek isteyen yolcuların havayoluna olan talebini azaltabilir veya yolcuların seyahatten vazgeçmesine sebep olabilir. Sonuç olarak, askeri çatışmalar yolcuların havayoluna olan talebini azaltabileceği veya seyahatten vazgeçeceği birçok olumsuz faktörü içerisinde barındırmaktadır.

3.4.3. Salgın Hastalıklar

Salgın hastalıklar, havayolu seyahat talebini önemli ölçüde etkileyen olumsuz bir durumdur çünkü havayolu taşımacılığı salgın hastalıkların yayılmasında önemli bir etken olma potansiyeline sahiptir (Sun vd., 2021, s.2). Havayolu taşımacılığının insan hareketliliği konusunda önemli bir rol oynaması, havacılık sektörünün hem salgının hızla yayılımında hem de önleme çalışmalarında sürekli gündeme gelmesine sebep olmaktadır (Akca, 2020, s.46)

Bir salgın hastalık, özellikle de dünya genelinde hızla yayılan bir salgın hastalık havayolu talebinde önemli ölçüde düşüşlere sebep olabilmektedir. Geçmişte SARS salgınından, yakın tarihte ise, Çin'de ortaya çıkan ve dünyayı kısa sürede etkisi altına alan COVİD-19 salgınından oldukça etkilenmiştir ve bu salgın neredeyse havayolu

seyahatlerini durma noktasına getirmiştir (Yılmaz ve Bayar, 2022, s.46). Çünkü havayolu taşımacılığının hızlı bir ulaşım türü olması ve kıtalararası aktarım yapma imkânı sunması, COVID-19'un farklı noktalardan taşınarak daha geniş coğrafyalara yayılımını arttırmıştır (Akca, 2020, s.47).

Küresel çapta yaşanan pandeminin etkisi ile getirilen seyahat kısıtlamaları ve yolcuların kendi genelinde meydana gelen talep azalmaları nedeniyle COVID-19 salgının dünya çapında havayolu taşımacılığı sistemi üzerinde oldukça önemli bir etkisi olmuştur (Monmousseau vd., 2020, s.1) Pandemi, başta havayolları olmak üzere havacılığın değer zincirinde de mali kayıplara yol açmıştır (Göçer ve Kemik, 2023, s.87). Yaşanan tüm bu olumsuzluklar neticesinde havacılık sektörü salgın hastalıktan en çok etkilenen sektör olarak ortaya çıkmış, yolcu talebinde meydana gelen benzeri görülmemiş düşüş ise çoğu havayolunun faaliyetlerini durdurmasına sebep olmuştur (Sun vd., 2021, s.1). Yaşanan pandemi süreciyle birlikte havayoluna olan piyasa talebi ve seyahat kısıtlamalarına ilişkin zorunlu politikalar uçuş arzını önemli ölçüde etkilemiştir (Li vd., 2022, s.96).

Sonuç olarak dünya çağındaki ülkelerin çoğunluğunun aldığı seyahat kısıtlama önlemleri ve diğer önlemler, havayolu taşımacılığı sistemi üzerinde benzeri görülmemiş bir etki oluşturmuştur (Monmousseau vd., 2020, s.2). Çünkü salgın nedeniyle havalimanlarının hava tarafı operasyonları neredeyse durma noktasına gelmiş bu durum da havacılık gelirlerinin oluşumunu engelleyerek havayolu firmalarını oldukça sıkıntılı bir dar boğaza sokmuştur (Akca, 2020, s.52). Bunun yanı sıra pandemiden dolayı meydana gelen seyahat kısıtlamaları, zorunlu seyahatlerin iptal edilmesine neden olmuş, salgının meydana getirdiği psikolojik ortam, insanların karar verme ve faaliyette bulunma davranışlarında da değişikliğe yol açmıştır ve bu durumda havayolu ulaşımına olan talebin önemli ölçüde azalmasına neden olmuştur (Bakırcı, 2020, s.47).

Sonuç olarak, dünyanın bir kesiminde meydana gelen bir salgın daha fazla yayılmasın diye kitlesel bir taşıma metodu olan havayolu taşımacılığını etkileyebilir. Bu durum uçuşların durmasına veya yolcuların tehlikeli bölgelere olan seyahat etme isteklerindeki azalışlara neden olabilmekte bu da havayolu taşımacılığına olan talebi oldukça etkilemektedir.

3.4.4. Doğal olaylar

Doğa olayları, havayolu seyahat talebini etkileyen önemli olaylardır çünkü havayollarının faaliyetleri, tahmin edilemeyen ve hızla değişen çevre koşullarından oldukça hızlı etkilenmektedir. Yaşanana doğal olayların sebep olduğu kötü hava koşulları yapılacak olan uçuşların gecikmesine, iptallere ve aksamalara neden olmaktadır. Çoğu zaman nerede, ne zaman ve hangi koşullar içerisinde meydana geleceği ön görülemeyen doğal afetler, çoğu ülkede yer alan havaalanlarının hava trafiklerinin aksamasına sebep olmaktadır (Bayazıtoğlu ve Güngör, 2023, s.38). Olumsuz hava koşulları nedeniyle önceden planlanan uçuşlar gerçekleştirilemeyebilir veya uçuşlar gecikebilir. Örneğin, yoğun kar yağışı, yoğun sis, şiddetli fırtına, yıldırım vb. hava koşulları uçuşları olumsuz etkileyebilir ve seyahat edenlerin planlarını bozarak onların uçuşlara olan talebinden vazgeçmelerine sebep olabilir.

Ayrıca, doğa olayları havayolu endüstrisinde uzun soluklu bir etkiye de sahip olabilir. Örneğin, uzun süreli bir doğal afet bir bölgedeki havayolu seyahatine olan talebi azaltabilir hatta uçuşların iptal edilmesine veya geçici olarak askıya alınmasına neden olabilir. Bu durum yolcuların seyahat planlarını önemli ölçüde etkilediği gibi havayollarının da finansal açıdan zorluklarla karşılaşmasına sebep olabilir.

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

HAVAYOLU YOLCULARININ HİZMET SATIN ALMA TALEPLERİNİ ETKİLEYEN FAKTÖRLERİN İNCELENMESİ

4.1. Literatürün İncelenmesi

Havayolu taşımacılığında yolcu satın alma talebini etkileyen faktörler üzerine yapılan çalışmalar literatürde oldukça ilgi görmüştür. Çoğu çalışmada hava yolculuğu satın alma talebini etkileyen faktörlerin dış faktörler ile ilişkili olduğunu ortaya konulmuştur. Yapılan bu çalışmaya yönelik literatür taraması aşağıdaki gibidir;

Abed ve diğ. (2001) yürüttükleri çalışmada, 1971-1992 yılları arasındaki verileri kullanarak Suudi Arabistan'daki uluslararası hava yolculuğu talebini etkileyen faktörlerin ekonometrik analizini yapmayı amaçlamışlardır. Çalışmada kademeli regresyon modeli kullanılmıştır. Çalışma sonucunda ise, nüfus büyüklüğü ve toplam harcamanın Suudi Arabistan'daki uluslararası hava yolculuğunun ana belirleyicileri olduğu saptanmıştır.

Dargay ve Hanly (2001) yürüttükleri çalışmada, son 10 yılda İngiltere'deki yolcuların 20 OECD ülkesine ve bu 20 ülke yolcularının da İngiltere'ye yaptığı seyahatlerde hava yolculuğu talebini ve bunu etkileyen faktörler analiz etmeyi amaçlamışlardır. Çalışmada genelleştirilmiş en küçük kareler prosedürü kullanılmıştır. Çalışma sonucunda fiyat seviyeleri ve döviz kurları önemli bir rol oyansa da gelir ve ticaretteki büyümenin özellikle İngiltere'ye yapılan seyahatler için hava yolculuğu talebi üzerinde daha büyük bir etkiye sahip olduğu ortaya konmuştur.

Marazzo ve diğ. (2010) yürüttükleri çalışmada, 1966-2006 yılları arasını baz alarak Brezilya'daki havayolu yolcu talebi ile ekonomik gelişme arasındaki ilişkiyi incelemişlerdir. Çalışmada ilk Johensen Eşbütünleşme testi sonrasında ise Granger Nedensellik testi kullanılmıştır. Çalışma sonucunda GSYH'nın havayolu yolcu sayıları

üzerinde güçlü bir pozitif etkisi olduğunu hava yolcu büyümesinin ise GSYH üzerinde daha az bir etkisi olduğunu ortaya koymuşlardır.

Pacheco ve Fernandes (2010) yürüttükleri çalışmada, 1966-2006 yılları arasındaki verileri kullanarak Brezilya'daki ekonomik büyüme ile hava yolcu taşımacılığı arasındaki nedensel ilişkiyi incelemişlerdir. Çalışmada Granger nedensellik analizi kullanılmıştır. Çalışma sonucunda ise GSYH ile Yolcu talebi arasında tek yönlü bir nedensel ilişki bulmuşlardır.

Sivrikaya ve Tunç (2013) yürüttükleri çalışmada, 2011 yılın verilerini kullanarak Türkiye'de 42 ilde hizmet veren havayollarının Şehir içi hava yolculuğu talebini şehir çifti başına taşınan yolcu sayısı cinsinden tahmin etmeyi amaçlamışlardır. Çalışmada yarı logaritmik regresyon modeli oluşturulmuştur. Çalışma sonucunda ise nüfusun, otel yatak kapasitesinin, şehir çifti arasındaki mesafenin ve havayolları sayısının hava yolcu talebi ile pozitif ilişkisi olduğu ortaya konmuştur.

Baikgaki (2014) çalışmasında, 1971-2012 yılları arasındaki verileri kullanarak Güney Afrika'daki yurtiçi havayolu taşımacılığı talebini etkileyen temel sosyoekonomik faktörleri analiz etmeyi amaçlamıştır. Çalışmada basit regresyon modeli kullanılmış olup çalışma sonucunda ise bağımlı değişken ve bağımsız değişkenler arasında bir korelasyon ilişkisi saptanmıştır. Gelirin, uçak bilet fiyatlarının, ham petrol fiyatlarının ve nüfusun yurtiçi havayolu taşımacılığında yolcu talebini etkileyen unsurlar olduğu ortaya konmuştur.

Chi (2014) çalışmasında, 1996Q1-2012Q4 dönemi arasındaki çeyreklik veriler ele alınarak yolcu sayısı, döviz kuru, GSYH ve 11 Eylül saldırılarının ABD ve ABD'den gerçekleştirilen uluslararası seyahat talebi üzerindeki kısa ve uzun vadeli etkilerini incelemektedir. Çalışmada ARDL modeli kullanılmış olup bağımlı değişken olarak yolcu sayısı kullanılmıştır. Sonrasında ise Granger nedensellik analizi uygulanmıştır. Çalışma sonucunda, ekonomik büyüme ile uluslararası hava yolculuğu talebi arasında güçlü bir bağlantı gözlemlenmiştir. Reel döviz kurunun ikili hava yolculuğu akışları üzerinde nispeten az etkisi vardır. 11 Eylül saldırıların ise ikili hava yolculuğu akışları üzerinde kısa ve uzun vadede olumsuz etkileri gözlemlenmiştir.

Hu ve diğ. (2015) yürüttükleri çalışmada, Çin'deki 29 ilin 2006Q1-2012Q3 dönemleri arasındaki panel verilerini kullanarak ekonomik artış ile iç hat yolcu talebi arasındaki ilişkiyi incelemişlerdir. Çalışmada Granger nedensellik testi ile belirlenen değişkenler arasındaki nedensellik ilişkisi incelenmiştir. Çalışma sonucunda ekonomik büyüme ve hava yolculuğu talebi arasında uzun vadeli ilişki gözlemlenmiştir. Granger nedensellik testi sonunda ise iki seri arasında uzun dönemli ve güçlü bir çift yönlü nedensellik ilişkisi tespit edilmiştir.

Valdes (2015) çalışmasında, 2002-2008 yılları arasındaki verileri kullanarak Orta Gelirli Ülkelerde hava yolculuğu taleplerini etkileyen faktörleri incelemiştir. Çalışmada 32 ülkeyi kapsayan hem statik hem de dinamik panel veri modeli kullanmıştır. Çalışma sonucunda ise gelirin hava yolculuğu talebi üzerinde en önemli etkiye sahip olduğu sonucuna ulaşmıştır.

Sofany (2016) çalışmasında Etiyopya'da yurt içi havayolu talebinin belirleyicilerini analiz etmek amacıyla bir inceleme yürütmüştür. Çalışmasında ARDL modeli ve ECM modeli kullanmış olup çalışma sonucunda ise nüfus, gelir ve uçak bileti ücretlerinin yurt içi hava yolculuğu talebi üzerinde olumlu etkisinin olduğu ortaya koymuştur.

Pacheco ve Fernandes (2017) yürüttükleri çalışmada, uluslararası ticaretle ilgili faktörler ile Brezilya'daki uluslararası hava yolcu hareketi arasındaki ilişkileri araştırmayı amaçlamışlardır. Çalışmada Granger Nedensellik testi ile veriler arasındaki nedensel ilişki incelenmiştir. Çalışma sonucunda, uluslararası ticaret göstergelerindeki değişimlerin uluslararası yolcu hareketindeki değişikliklerle uzun vadeli bir ilişkisi olduğu sonucuna ulaşılmıştır.

Suryan (2017) çalışmasında 1970-2017 yılları arasındaki verileri kullanarak Endonezya'daki havayolu yolcu sayısını etkileyen faktörleri belirlemeyi amaçlamıştır. Çalışmada GSYH, nüfus, döviz kuru değişkenleri kullanılarak zaman serisi regresyonu yapılmış bunun yanı sıra GSYH ve nüfus değişkenleri kullanılarak da panel veri regresyon tekniği uygulanmıştır. Çalışma sonucunda GSYH'nın yolcu sayısında önemli bir etken olduğu, Döviz kurunun yolcu sayısını etkilemediği, nüfusun ise çok az etkilediği sonucuna ulaşılmıştır.

Akinyemi (2019) çalışmasında, 1982-2005 yılları arasındaki verileri kullanarak Nijarya'daki ekonomik değişkenler ile yurt içi hava yolculuğu talebi arasındaki nedensel ilişkiyi incelemeyi amaçlamıştır. Çalışmada ARDL metodu ve Granger nedensellik testi kullanılmıştır. Çalışma sonucunda GSYH ve imalat üretim endeksinin kısa ve uzun vadede hava yolculuğu talebinin belirleyicisi olduğu ortaya konulmuştur.

Albayrak ve diğ. (2020) yürüttükleri çalışmada, 2004 ve 2014 yılları arasındaki verileri kullanarak Türkiye'deki havayolu yolcu talebini 47 il ve 52 havalimanı kapsamında incelemişlerdir. Çalışmada panel veri analizi yapılmış olup çalışmanın sonucunda, kişi başına düşen GSYH'nın havayolu yolcu talebi üzerinde istatistiksel olarak anlamlı ve pozitif bir etkisi olduğu gözlemlenmiştir. Ayrıca çalışama turizm, yabancılar, Ar-Ge kapasitesi ve akademisyen sayısının hava yolcu talebi üzerinde olumlu ve anlamlı bir etkisi olduğunu göstermiştir.

Öcal (2021) çalışmasında, 1980-2019 verilerini kullanarak Amerika Birleşik Devletleri üzerine bir çalışma yapmışlardır. Çalışmada havayolu yolcu sayısını bağımlı değişken döviz kuru ve ekonomik büyümeyi ise bağımsız değişken seçerek havayolu yolcu taşımacılığını etkileyen faktörleri incelemiştir. Çalışmada ARDL modeli kullanılmış olup çalışma sonucunda ise döviz kurunun ve ekonomik büyümenin havayolu taşımacılığı üzerinde pozitif bir etki bıraktığı saptanmıştır.

Atioğlu (2021) çalışmasında Havacılık sektörü ile ekonomik büyüme arasındaki ilişkiyi incelemiştir. Çalışmasında 1971-2019 yılları arasındaki veriler ile Johansen eşbütünleşme analizi yapmıştır.

Uçar ve diğ. (2024) çalışmalarında havayolu taşımacılığı ile ekonomik büyüme arasındaki dinamik ilişkiyi incelemişlerdir. Çalışmalarında 1993'ten 2021 yılına kadar olan panel veriler yer almıştır. Panel veri analizi kullanılan çalışmada Türkiyeninde içinde yer aldığı altı gelişmekte olan ülkeye yer verilmiştir.

Eryer (2024) yapmış olduğu çalışmasında havayolu yolcu taşımacılığı ile ekonomik büyüme arasındaki ilişkiyi incelemiştir. Çalışmasında 2005-2021 dönemi verileri ile kırılgan beşli ülkeleri analize dahil etmiştir.

Yapılan literatür taramasında ekonomik büyümenin çalışmalarda sıklıkla görülmektedir. Literatür sonuçları incelendiğinde ise ekonomik büyüme ile yolcu talebi arasında daha çok pozitif bir ilişkinin varlığı ortaya konulmuştur. İncelenen çalışmaların hava yolculuğu talebini ve satın alım kararlarını etkileyen faktörlere atıfta bulunulduğunu göstermektedir. İncelenen literatür sonrasında yapılan çalışmaların birçok farklı ülkeyi kapsadığı gözlemlenirken Türkiye üzerinde nispeten daha az durulduğu saptanmıştır. Bu nedenle bu çalışmada Türkiye üzerine bir analiz yapılarak literatüre katkıda bulunulması hedeflenmektedir.

4.2. Araştırmanın Amacı ve Önemi

Havayolu taşımacılığı bir ülke içerisindeki ve diğer ülkeler arasındaki ulaşımı kolaylaştırdığı için günümüzde en çok tercih edilen ulaşım yolu olmuştur. Küreselleşen dünyada artan seyahat hareketliliği sonucunda sağladığı hız, konfor ve güvenlik gibi faydaları beraberinde getiren havayolu taşımacılık sektörü hem dünyada hem de Türkiye'de büyük önem kazanmıştır. Fakat her ne kadar insanların en çok tercih ettiği ulaşım yolu olsa da havacılık sektöründe zaman zaman yolcuların satın alım taleplerini etkileyen faktörler, bu ulaşım yolu tercihini etkilemektedir. Bu sebeple havayolu yolcularının satın alım taleplerini etkileyen unsurlar bu çalışmanın konusu olmuş, dışsal faktörlerin iç hat yolcusunun ve toplam yolcunun (iç hat ve dış hat) satın alma taleplerini nasıl etkilediğinin incelenmesi ise bu çalışmanın amacını oluşturmuştur.

4.3. Araştırmanın Sınırlılıkları

Bu araştırma, 2007-2023 yıllarına ait çeyreklik veriler kullanılarak oluşturulmuş olup verilerin elde edildiği veri tabanlarında (DHMİ, TUİK, TCMB) değişkenlere ait daha eskiye dayanan verilerin bulunmaması bu araştırmanın sınırlılığını oluşturmaktadır.

4.4. Veri ve Örneklem

Yapılan bu çalışmada 2007-2023 yılları arsındaki döneme ait çeyreklik veriler kullanılmıştır. Araştırmanın örneklem grubunu DHMİ'den alınan yolcu sayıları, TÜİK'den alınan ekonomik büyüme ve enflasyon oranları son olarak ise TCMB'den alınan dolar bazlı döviz kuru oluşturmaktadır.

Tablo 4.1: Veri Açıklaması ve Kaynaklar

Tanım	***Değişkenler***	***Kaynak***
YOLCU1	İç Hat Yolcu Sayısı	DHMİ İstatistik
YOLCU2	Toplam Yolcu Sayısı	DHMİ İstatistik
ENFLASYON	Enflasyon	TÜİK
DÖVİZ	Dolar bazlı döviz kuru	TCMB
BÜYÜME	Ekonomik Büyüme	TÜİK

Yukarıdaki tabloya göre değişkenlerden; YOLCU1 iç hat yolcu sayısını, YOLCU2 toplam yolcu sayısını (iç hat ve dış hat yolcu), ENFLASYON değişkeni enflasyon oranını, DÖVİZ değişkeni dolar bazlı döviz kurunu son olarak ise BÜYÜME değişkeni ekonomik büyüme oranlarını ifade etmektedir. Veriler kaynak bakımından DHMİ istatistik, Türkiye İstatistik Kurumu ve Türkiye Cumhuriyet Merkez Bankası veri tabanlarından çekilmiştir.

Literatüre bakıldığında ekonomik büyüme değişkenini Marazzo (2010), Fernandes ve Pacheco (2010), Döviz kuru değişkenini Chi (2014), Suryan (2017) son olarak ise enflasyon değişkenini Sofany (2017) çalışmalarında kullandıkları görülmüştür.

4.5. Araştırmanın Yöntemi ve Modeli

Bu çalışmada yöntem olarak ekonometrik yöntemlerden biri olan ARDL yöntemi kullanılmış olup değişkenler üzerinde uzun dönem ve kısa dönem katsayı tahmini, F sınır testi, otokorelasyon LM testi, değişen varyans testi, CUSUM ve CUSUM Q testi uygulanmıştır.

4.5.1. ADF Birim Kök Testleri

Bu çalışmaya ilk adım olarak, değişkenlerin entegrasyon sırasını ve durağanlığını belirlemek için Augmented Dickey -Fuller (ADF) birim kök testi ile başlanılmıştır. Bir zaman serisinin durağanlığının ölçülmesi önemlidir, çünkü bir serinin durağanlığı serinin özelliklerini güçlü bir şekilde etkileyebilmektedir (Akinyemi, 2019, s.1244). Çalışmada uygulanan ADF birim kök testine ilişkin esas alanına model şu şekildedir;

$$\Delta Y_t = \alpha + \delta Y_{t-1} + \sum_{i=1}^{m} \theta_i \Delta Y_{t-i} + e_t \quad (1)$$

Bu denklemde △ işareti fark operatörü olarak simgelenmiştir. Y_t durağanlığı incelenen seriyi, t zamanı, e_t hata terimini ve m ise bağımlı değişkenin gecikme uzunluğunu belirtmektedir.

4.5.2. ARDL Sınır Testi

ARDL (Autoregressive Distributed Lag Bound Test), seviyelerinde durağan olmadığı gözlenen en az iki serinin durağan bir bileşimi olduğunu ortaya koyan, değişkenler arasında bir eş bütünleşmenin varlığını ortaya çıkarmak amacıyla kullanılan bir testtir. Kısaca uzun ve kısa dönem nedensellik ilişkilerini analiz etmeye olanak tanımaktadır. Bu modelin diğer modellere göre avantajı, eş bütünleşme ilişkisi araştırılan serilerin aynı dereceden durağan olması şartının aranmamasıdır. Yani ARDL sınır testi yaklaşımı istenen modelin oluşturulabilmesine ve durağanlık seviyelerinin I(0) ve I(1)' de gerçekleşmesine olanak tanımaktadır (Işık, 2015, s.170). ARDL, diğer eş bütünleşme testlerinden daha küçük örneklem boyutları için daha verimlidir ve daha iyi performans vermektedir (Akinyemi, 2019, s.1243).

ARDL modelinde hata düzeltme modeli kullanıldığından dolayı var olan diğer testlere kıyasla daha güvenilir sonuçlar verir. Bu sebeple ARDL modeli ile uzun ve kısa dönem katsayı tahminlerinin yapıldığı bu çalışmada oluşturulan 2 tane ARDL modeli kullanılmıştır.

Model (1) olarak ifade edilen denklem, iç hat yolcu sayısı üzerindeki etkinin incelendiği modeldir. Bağımlı değişken olarak belirlenen iç hat yolcu sayısı üzerinde bağımsız değişken olarak belirlenen enflasyon, ekonomik büyüme ve döviz değişkenleri incelenip aralarındaki ilişki ortaya konmaktadır. Analize dair oluşturulan denklem aşağıdaki gibidir;

$$\triangle yolcu1 = \boldsymbol{\beta}_0 + \sum_{i=1}^{m} \boldsymbol{\beta}_{1i} \triangle yolcu1 + \sum_{i=0}^{m} \boldsymbol{\beta}_{2i} \triangle lnenflasyon_{t-1} + \sum_{i=0}^{m} \boldsymbol{\beta}_{3i} \triangle lndöviz_{t-1} + \sum_{i=1}^{m} \boldsymbol{\beta}_{4i} \triangle büyüme_{t-1} + e_t \quad (2)$$

Model (2) olarak ifade edilen denklem, toplam yolcu sayısı (iç hat ve dış hat yolcu) üzerindeki etkinin incelendiği modeldir. Bağımlı değişken olarak belirlenen toplam yolcu sayısı üzerinde bağımsız değişken olarak belirlenen enflasyon, ekonomik büyüme ve döviz değişkenleri incelenip aralarındaki ilişki ortaya konmaktadır. Analize dair oluşturulan denklem aşağıdaki gibidir;

$$\triangle yolcu2 = \boldsymbol{\beta}_0 + \sum_{i=1}^{m} \boldsymbol{\beta}_{1i} \triangle yolcu2 + \sum_{i=0}^{m} \boldsymbol{\beta}_{2i} \triangle lnenflasyon_{t-1} + \sum_{i=0}^{m} \boldsymbol{\beta}_{3i} \triangle lndövi_{t-1} + \sum_{i=1}^{m} \boldsymbol{\beta}_{4i} \triangle büyüme_{t-1} + e_t \quad (3)$$

Oluşturulan denklemlerde △yolcu1 ve △yolcu2, bağımlı değişkenlerin doğal halini, β_0 sabit katsayıyı, △lnenflasyon, enflasyon değişkeninin logaritmasını, △lndöviz, döviz değişkeninin logaritmasını ve △büyüme ise ekonomik büyüme değişkeninin doğal halini göstermektedir. Modelde e_t hata terimini, △ işareti ise fark operatörünü simgelemektedir

4.6. Araştırmanın Kapsamı

Araştırma kapsamını belirlenmiş ülke olan Türkiye'nin 2007-2023 yılları arasındaki çeyreklik periyottaki iç hat yolcu sayısı, toplam yolcu sayısı (iç hat ve dış hat yolcu), enflasyon, döviz kuru ve ekonomik büyüme değişkenleri arasındaki ilişkinin boyutunu ve yönünün hesaplanması oluşturmaktadır.

4.7. Analiz ve Bulgular

Bu bölümde ilk olarak değişkenlere uygulanan ADF birim kök testi sonuçları trendli, trendsiz ve sabitli şekilde kombinasyonları verilmiştir. Modeldeki bazı değişkenlerin durağan çıkmaması sonucunda durağan çıkmayan verilerin birinci farkları alınmış ve birinci fark düzeyindeki ADF birim kök testi sonuçları verilmiştir. Daha sonrasında sırasıyla değişkenlere F sınır testi, Otokorelasyon LM testi, Değişen varyans testi, Ramsey Reset testi, CUSUM ve CUSUM Q testi sınamaları yapılmış ve sonuçlar aşağıda verilmiştir.

4.7.1. Model (1) ADF Birim Kök Testi Sonuçları (Bağımlı Değişken: İç Hat Yolcu Sayısı)

Birim kök testinin birinci aşamasında modelde bulunan değişkenlere ADF birim kök testi uygulanmış olup sonuçlar Tablo 4.2'de sunulmuştur. ADF birim kök testi trendli, trendsiz ve sabitli şekilde üç alternatif model içinde uygulanmıştır. Bu aşamada değişkenlerin farkı alınmamıştır.

Tablo 4.2: ADF Birim Kök Testi Sonuçları

Değişkenler	*Sabitli*	*Sabitli-Trendli*	*Sabitsiz-Trendsiz*
Yolcu1	*-3.941644**	*-3.979853***	*-0.681168*
Enflasyon	*-0.393041*	*-1.966260*	*-0.886984*
Döviz	*3.218661*	*-0.147791*	*6.008238*
Büyüme	*-3.923943**	*-3.911714***	*-2.741497**

Not: *, **, *** sırasıyla %1, %5 ve %10 seviyesinde anlamlılığı ifade etmektedir.

Durağan olmayan serilerde sahte regresyon sorununun ortaya çıkmasından kaynaklı serilerin durağan olduğunda emin olmak gerekmektedir. Bu aşamada Yolcu1 ve ekonomik büyüme değişkenin %1 anlamlılık düzeyinde durağan olduğu saptanırken enflasyon ve döviz değişkeninin durağan olmadığı saptanmıştır. Bu sebeple değişkenlerin birinci derece farkını alarak durağanlıkları sınanmıştır. Sınama sonuçları ise Tablo 4.3'te verilmektedir.

Tablo 4.3: Birinci Derece Farkında ADF Birim Kök Testi Sonuçları

Değişkenler	*Sabitli*	*Sabitli-Trendli*	*Sabitsiz-Trendsiz*
Yolcu1	*-36.48765**	*-36.16351**	*-36.79617**
Enflasyon	*-6.954679**	*-7.046716**	*-6.886338**
Döviz	*-6.484408**	*-7.336469**	*-5.132810**
Büyüme	*-9.909559**	*-9.832011**	*-9.987957**

Not: *, **, *** sırasıyla %1, %5 ve %10 seviyesinde anlamlılığı ifade etmektedir.

Çalışmada kullanılan verilerden yolcu sayısı ve ekonomik büyüme değişkenleri seviyede durağanken enflasyon ve döviz değişkeni 1. Farkında durağandır. Bu durum eşbütünleşme ilişkisini incelemek için ARDL modelinin uygulanabileceğini

göstermektedir (Akkaya, 2018, s.1869). Birim Kök Testlerinden sonra Automatic Selection seçeneği seçilerek ARDL modeli kurulmuştur. En uygun gecikme uzunluğunun ise ARDL (4,2,0,4,) olduğuna karar verilmiştir.

4.7.1.1. Otokorelasyon LM Testi

Tablo 4.4'te otokorelasyon LM testi sonuçları verilmiştir. Çıkan sonuçlar ışığında tahmin edilen modelde otokorelasyon problemi olmadığı görülmektedir.

Tablo 4.4: Otokorelasyon LM Testi

F İstatistik	*9.350*	*F olasılık değeri*	*0.8795*

4.7.1.2. Breusch-Pagan Godfrey Değişen Varyans Testi

Tablo 4.5'te Değişen Varyans Testinin sonuçları verilmişidir. Çıkan sonuçlar ışığında tahmin edilen modelde değişen varyans problemi olmadığı görülmektedir.

Tablo 4.5: Breusch-Pagan Godfrey Değişen Varyans Testi

F İstatistik	*1.291*	*F olasılık değeri*	*0.2475*

4.7.1.3. Ramsey Rest Testi

Tablo 4.6'da Ramsey Reset Testi sonuçları verilmiştir. Çıkan sonuçlar ışığında model kurma hatası bulunmamaktadır.

Tablo 4.6: Ramsey Reset Test

	Değer	*Df*	*Olasılık*
T-istatistik	*0.213*	*47*	*0.8320*
F-istatistik	*0.054*	*(1,47)*	*0.8320*
Olasılık Rasyonu	*0.060*	*1*	*0.8050*

Tablo 4.6'da bulunan olasılık değerlerine bakıldığında T ve F testlerinin olasılık değerlerinin %10 istatiksel anlamlılık düzeyinde olduğu ortaya konmuştur. Bu sonuçlar modele dahil edilen üssel değişkenlerin bağımlı değişken üstündeki etkisi olmadığını bu

sebeple modelin doğrusal formda oluşturulmuş olmasının isabetli olduğu kararını desteklemektedir.

4.7.1.4. Modelin Tanısal İstatistikleri

Tablo 4.7'de modelin tanısal istatistikleri verilmiş olup R-kare istatistik değeri 0,93 olarak gözlemlenmiştir. Modelin bu değere sahip olması doğrusal açıklık gücünün oldukça yüksek olduğunun kanıtı niteliğindedir. Prob(F-istatistic) değeri 0.05'ten küçüktür. Bu sebeple modelim bir bütün olarak anlamlı olduğu ortaya çıkmaktadır. Durbin-Watson olasılık değeri ise 1,92 olarak hesaplanmıştır ve hesaplanan değerin 2 değerine yakınlığı gözlemlenmektedir. Bu da modelde otokorelasyon sorununun olmadığını göstermektedir.

Tablo 4.7: Modelin Tanısal İstatistikleri

R-kare	*0,931*	*Düzeltilmiş R-kare*	
Hata Karelerinin Toplamı	*3.307*	*Schwarz Bilgi Kriteri*	*1.337*
F-statistic	*26.639*	*Hannan-Quinn Bilgi Kriteri*	*0.883*
Prob(F-statistic)	*0.000*	*Durbin-Watson İstatistiği*	*1.926*

4.7.1.5. F Sınır Testi

Tablo 4.8'de yer alan "k" bağımsız değişken sayısını ifade etmektedir. 9.350 olan F istatistik değerine bakıldığında %1, %5 ve %10 anlamlılık düzeylerinde hem alt sınırın hem de üst sınırın üstünde olduğu gözlemlenmektedir. Bu sonuçlar eşbütünleşme ilişkisinin varlığını destekler niteliktedir ve tahmin edilen modelde uzun dönemli ilişkinin varlığını gözler önüne sermektedir.

Tablo 4.8: F Sınır Testi Sonuçları

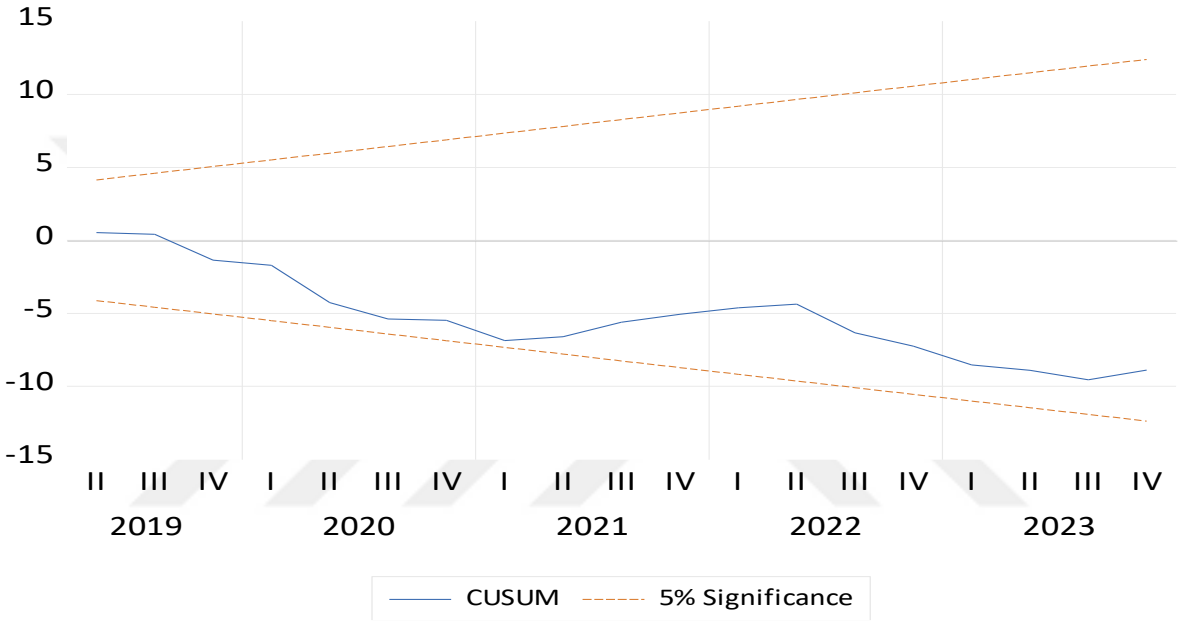
F-istatistik	*k*	*Anlamlılık Düzeyi*	*Alt sınır I(0)*	*Üst sınır I(1)*
9.350	*4*	*%1*	*2.57*	*3.68*
		%5	*3.06*	*4.27*
		%10	*4.18*	*5.56*

Modelde eşbütünleşme ilişkisi olduğundan kısa ve uzun dönem ilişkiler tahmin edilebilmektedir.

4.7.1.6. CUSUM Testi

Modelde kullanılan değişken katsayılarının sürekliliğinin incelenmesi amacıyla CUSUM ve CUSUM Q testleri yapılmıştır**.**

Şekil 4.1: CUSUM Testi

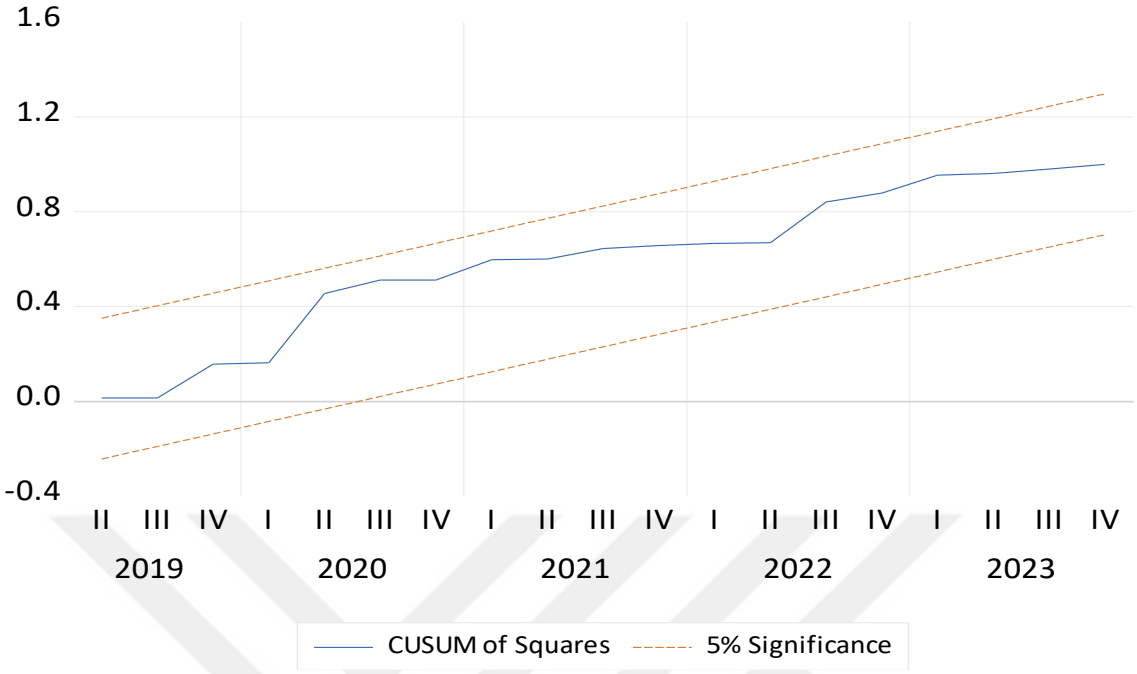


Şekil 4.1. CUSUM testi tahmin döneminde hata terim toplamlarının standart sapmaya oranının %5 kritik değer sınırlarının altında kaldığı gösterilmektedir. Bu gösterim katsayıların istikrarlı olduğunu gözler önüne sermektedir.

4.7.1.7. CUSUM Q Testi

İlk yapılan testlerde CUSUM Q testinde yapısal kırılma meydana gelmiştir. Yapısal kırılmanın varlığını ortadan kaldırmak amacıyla pandemi dönemini kapsayan 2019:Q1-2021:Q1 dönemleri için kukla değişken oluşturulmuştur. Modele kukla değişken eklendikten sonra CUSUM Q testi tekrar yapılmış olup sonuçları şekil 4.2'de verilmiştir.

Şekil 4.2: CUSUM Q Testi



Şekil 4.2'de yer alan kukla değişkenli CUSUM Q testi tahmin döneminde hata terimleri kareleri toplamı varyansının %5 kritik değer sınırları içerisinde olduğunu gözlemlenmektedir. Bu gösterim katsayıların istikrarlı olduğunu gözler önüne sermektedir.

4.7.1.8. Uzun Dönem İlişkisi

Bu bölümde ARDL modeli uzun dönem tahmin sonuçları 4.9'da verilmektedir. Yolcu1(iç hat yolcu sayısı) değişkeni bağımlı değişken olmakla beraber enflasyon, döviz ve büyüme bağımsız değişkendir.

Tablo 4.9: Uzun Dönem İlişkisi Tahmin Sonuçları

Değişkenler	*Katsayı*	*Standart Hata*	*T-İstatistik*	*Olasılık Değeri*
Enflasyon	*0.106*	*0.060*	*7.768*	*0.083****
Döviz	*-0.063*	*0.048*	*-1.131*	*0.195*
Büyüme	*0.011*	*0.004*	*2.360*	*0.020***

Not: *, **, ***, sırasıyla %1, %5 ve %10 seviyesinde anlamlılığı ifade etmektedir.

Tablo 4.9'da verilen uzun dönem tahminlerine göre ekonomik büyüme, pozitif ve %5 kritik değerde istatistiksel olarak anlamlıdır. Yani %1 oranında ekonomik büyüme, iç

hat yolcu talebi üzerinde %0.01 oranında bir artış sağlamaktadır. Diğer yandan enflasyon değişkeninin %10 kritik değerde anlamlı olduğu gözlemlenmiştir. Bu da %1 oranında enflasyon artışının iç hat yolcu talebini üzerinde %0.10 oranında arttırıcı bir etkiye sahip olduğu söylenebilmektedir. Döviz değişkeninin ise anlamlı bir ilişkisi bulunmamaktadır. Yani uzun dönemde döviz değişkeninin yolcu talebinde üzerine bir etkisi görülmemektedir.

4.7.1.9. Kısa Dönem İlişkisi

Yapılan tanısal testlerden sonra kısa dönem katsayı tahmini gerçekleştirilmiştir. Kısa dönem katsayı tahmini aşağıdaki model yardımıyla tahmin edilmiştir. Modelin denklemi şu şekilde kurulmuştur:

$$\triangle yolcu1 = \beta_0 \sum_{i=1}^{m} \beta_{1i} \triangle yolcu1 + \sum_{i=0}^{m} \beta_{2i} \triangle lnenf_{t-1} + \sum_{i=0}^{m} \beta_{3i} \triangle buyume_{t-1} + \sum_{i=1}^{m} \beta_{4i} \triangle lndvz_{t-1} + \sum_{i=0}^{m} \mathrm{ECM}_{t-1} + e_t$$

Denklemde ECM ifadesi hata terimini ifade etmektedir. Hata teriminin de modele eklenmesi ile birlikte kısa dönem katsayı tahmini yapılmış olup sonuçlar Tablo 4.10'da verilmektedir.

Tablo 4.10: Kısa Dönem İlişkisi Tahmin Sonuçları

Değişkenler	*Katsayı*	*Standart Hata*	*T-İstatistik*	*Olasılık Değeri*
Enflasyon	*-0.460*	*0.153*	*-2.993*	*0.004**
Döviz	*1.479*	*0.585*	*2.529*	*0.014***
Büyüme	*-0.022*	*0.008*	*-2.672*	*0.010***
CointEq(-1)	*-2.564*	*0.360*	*-7.116*	*0.000*
C	*0.682*	*0.101*	*6.716*	*0.000*

Not: *, **, ***, sırasıyla %1, %5 ve %10 seviyesinde anlamlılığı ifade etmektedir.

Hata düzeltme regresyon modeline göre ContEq(-1), -2.564 ile negatif ve anlamlıdır. Kısa dönemde bağımlı değişken olan iç hat yolcu talebi ve bağımsız değişken olan enflasyon, döviz ve ekonomik büyüme arasında anlamlı ilişki tespit edilmiştir. Enflasyonda yaşanan %1'lik bir artış yolcu talebini %0.46 oranında azaltırken döviz değişkeninde yaşanacak %1'lik bir artış ise yolcu talebini %1.47 oranında arttıracaktır.

Aynı zamanda ekonomik büyümede yaşanacak %1 oranında bir artış ise yolcu talebini %0.02 oranında azaltacağı ortaya konmuştur.

4.7.1.10. Granger Nedensellik Testi

Granger (1969) tarafından oluşturulan Granger Nedensellik testi, bağımlı ve bağımsız değişken ayrımı yapmayıp, değişkenler arasındaki ilişkinin yönünü ortaya çıkarmaktadır (Sarıtaş vd.,2018, s.196). Granger Nedensellik Testi, bir X değişkeninin önceki değerleri hakkında bilgi edinme, Y'nin daha net bir şekilde öngörülmesine olanak sağlıyorsa X değişkeni Y değişkeninin Granger anlamında nedenidir şeklinde ifade edilebilmektedir (Takım, 2010, s.326). Granger nedensellik çift taraflı olabilmektedir. Yani nedensellik X'den Y'ye ya da Y'den X'e şeklinde gerçekleşebilmektedir. Bu duruma çift yönlü nedensellik denilmektedir. Çalışmada bağımlı değişken olan iç hat yolcu talebi ve bağımsız değişkenler arasındaki nedensellik ilişkisi aranmıştır. Değişkenler arasında bir eş bütünleşme ilişkisi varsa en az bir yönde Granger nedensellik vardır (Akinyemi, 2019, s.1243). İki durağan zaman serisine ilişkin nedensellik modeli şu şekilde formülleştirilebilmektedir (Sarıtaş ve diğ.,2018, s.196);

$$X_t = \sum_{i=1}^{m} a_j X_{t-j} + \sum_{i=1}^{m} b_j Y_{t-j} + e_t$$

$$Y_t = \sum_{i=1}^{m} c_j X_{t-j} + \sum_{i=1}^{m} d_j Y_{t-j} + e_t$$

Yapılan testler neticesinde değişkenler arasında bir eş bütünleşme ilişkisinin varlığı tespit edildiği için Granger nedensellik testi de uygulanmıştır. Yapılan Granger Nedensellik testi sonuçları Tablo 4.11'de verilmektedir.

Tablo 4.11: Granger Nedensellik Testi Sonuçları

	F istatistik değeri	*Olasılık Değeri*
Enf-Yolcu1	*0.716*	*0.638*
Yolcu1-Enf	*0.827*	*0.554*
Dvz-Yolcu1	*0.416*	*0.864*
Yolcu1-Dvz	*3.916*	*0.002**
Buyume-Yolcu1	*1.593*	*0.169*
Yolcu1-Buyume	*0.878*	*0.518*

Not: *, **, *** sırasıyla %1, %5 ve %10 seviyesinde anlamlılığı ifade etmektedir.

Tablo 4.11'e göre enflasyondan iç hat yolcu talebine doğru olan ilişki Granger nedeni değildir sonucuna varılmıştır. Aynı şekilde iç hat yolcu talebi de enflasyonun nedeni değildir. Bu bağlamda enflasyon ve iç hat yolcu talebi arasında çift yönlü bir nedensellik bulunmamaktadır. Dövizden iç hat yolcu talebine doğru olan ilişki Granger nedeni olmadığını bize gösterirken iç hat yolcu talebinden dövize doğru olan ilişkinin Granger nedeni olduğu ortaya koymaktadır. Yani iç hat yolcu talebi ve döviz kuru arasında tek yönlü bir nedensellik ilişkisi vardır. Ekonomik büyüme değişkenine baktığımızda ekonomik büyüme ve iç hat yolcu talebi arasında da bir nedensellik ilişkisi bulunamamıştır.

4.7.2. Model (2) ADF Birim Kök Testi Sonuçları (Bağımlı Değişken: Toplam Yolcu Sayısı)

Birim kök testinin birinci aşamasında modelde bulunan değişkenlere Phillips Peron birim kök testi uygulanmış olup sonuçlar Tablo 4.12'de sunulmuştur. Phillips Peron birim kök testi trendli, trendsiz ve sabitli şekilde üç alternatif model içinde uygulanmıştır. Bu aşamada değişkenlerin farkı alınmamıştır.

Tablo 4.12: Phillips Peron Birim Kök Testi Sonuçları

Değişkenler	*Sabitli*	*Sabitli-Trendli*	*Sabitsiz-Trendsiz*
Yolcu2	*-11.81872**	*-14.93329**	*-7.802813**
Enflasyon	*-0.393041*	*-2.163293*	*-1.169666*
Döviz	*7.158969*	*0.529941*	*12.88482*
Büyüme	*-3.923943**	*-3.911714***	*-2.741497**

Not: *, **, ***, sırasıyla %1, %5 ve %10 seviyesinde anlamlılığı ifade etmektedir.

Durağan olmayan serilerde sahte regresyon sorununun ortaya çıkmasından kaynaklı serilerin durağan olduğunda emin olmak gerekmektedir. Bu aşamada toplam yolcu sayısı ve ekonomik büyüme değişkenin %1 anlamlılık düzeyinde durağan olduğu saptanırken enflasyon ve döviz değişkenlerinin durağan olmadığı saptanmıştır. Bu sebeple değişkenlerin birinci derece farkını alarak durağanlıkları sınanmıştır. Sınama sonuçları ise Tablo 4.13'te verilmektedir.

Tablo 4.13: Birinci Derece Farkında Phillips Peron Birim Kök Testi Sonuçları

Değişkenler	*Sabitli*	*Sabitli-Trendli*	*Sabitsiz-Trendsiz*
Yolcu2	*-31.69802**	*-31.35102**	*-5.393048**
Enflasyon	*-6.954679**	*-7.046716**	*-6.886338**
Döviz	*-6.484408**	*-7.336469**	*-5.132810**
Büyüme	*-9.909559**	*-9.832011**	*-9.987957**

Not: *, **, ***, sırasıyla %1, %5 ve %10 seviyesinde anlamlılığı ifade etmektedir.

Çalışmada kullanılan verilerden toplam yolcu sayısı ve ekonomik büyüme değişkenleri seviyede durağanken enflasyon ve döviz değişkeni 1. Farkında durağandır. Bu durum eşbütünleşme ilişkisini incelemek için ARDL modelinin uygulanabileceğini göstermektedir (Akkaya, 2018, s.1869). Birim Kök Testlerinden sonra Automatic Selection seçeneği seçilerek ARDL modeli kurulmuştur. En uygun gecikme uzunluğunun ise ARDL (4,0,0,0,) olduğuna karar verilmiştir.

4.7.2.1. Otokorelasyon LM Testi

Tablo 4.14'te otokorelasyon LM testi sonuçları verilmiştir. Çıkan sonuçlar ışığında tahmin edilen modelde otokorelasyon problemi olmadığı görülmektedir.

Tablo 4.14: Otokorelasyon LM Testi

F İstatistik	***2.448***	***F olasılık değeri***	***0.0962***

4.7.2.2. Harvey Değişen Varyans Testi

Tablo 4.15'te Harvey Değişen Varyans Testinin sonuçları verilmişidir. Çıkan sonuçlar ışığında tahmin edilen modelde değişen varyans problemi olmadığı görülmektedir.

Tablo 0.15: Harvey Değişen Varyans Testi

F İstatistik	***1.539***	***F olasılık değeri***	***0.1736***

4.7.2.3. Ramsey Rest Testi

Tablo 4.16'da Ramsey Reset Testi sonuçları verilmiştir. Çıkan sonuçlar ışığında model kurma hatası bulunmamaktadır.

Tablo 4.16: Ramsey Reset Test

	Değer	*Df*	*Olasılık*
T-istatistik	*1.330*	*54*	*0.1888*
F-istatistik	*1.771*	*(1,54)*	*0.1888*
Olasılık Rasyonu	*2.033*	*1*	*0.1539*

Tablo 4.16'da bulunan olasılık değerlerine bakıldığında T ve F testlerinin olasılık değerlerinin hepsinin %10 istatiksel anlamlılık düzeyinde olduğu ortaya konmuştur. Bu sonuçlar modele dahil edilen üssel değişkenlerin bağımlı değişken üstündeki etkisi olmadığını bu sebeple modelin doğrusal formda oluşturulmuş olmasının isabetli olduğu kararını desteklemektedir.

4.7.2.4. Modelin Tanısal İstatistikleri

Tablo 4.17'de modelin tanısal istatistikleri verilmiş olup R-kare istatistik değeri 0,90 olarak gözlemlenmiştir. Modelin bu değere sahip olması doğrusal açıklık gücünün oldukça yüksek olduğunun kanıtı niteliğindedir. Prob(F-istatistic) değeri 0.05'ten küçüktür. Bu sebeple modelim bir bütün olarak anlamlı olduğu ortaya çıkmaktadır. Durbin-Watson olasılık değeri ise 1,57 olarak hesaplanmıştır ve hesaplanan değerin 2 değerine yakınlığı gözlemlenmektedir. Bu da modelde otokorelasyon sorununun olmadığını göstermektedir.

Tablo 4.17: Modelin Tanısal İstatistikleri

R-kare	*0,870*	*Düzeltilmiş R-kare*	*0.854*
Hata Karelerinin Toplamı	*7.932*	*Schwarz Bilgi Kriteri*	*1.291*
F-statistic	*53.028*	*Hannan-Quinn Bilgi Kriteri*	*1.126*
Prob(F-statistic)	*0.000*	*Durbin-Watson İstatistiği*	*1.568*

4.7.2.5. F Sınır Testi

Tablo 4.18'de yer alan "k" bağımsız değişken sayısını ifade etmektedir. 10.436 olan F istatistik değerine bakıldığında %1, %5 ve %10 anlamlılık düzeylerinde hem alt sınırın hem de üst sınırın üstünde olduğu gözlemlenmektedir. Bu sonuçlar eşbütünleşme ilişkisinin varlığını destekler niteliktedir ve tahmin edilen modelde uzun dönemli ilişkinin varlığını gözler önüne sermektedir.

Tablo 4.18: F Sınır Testi Sonuçları

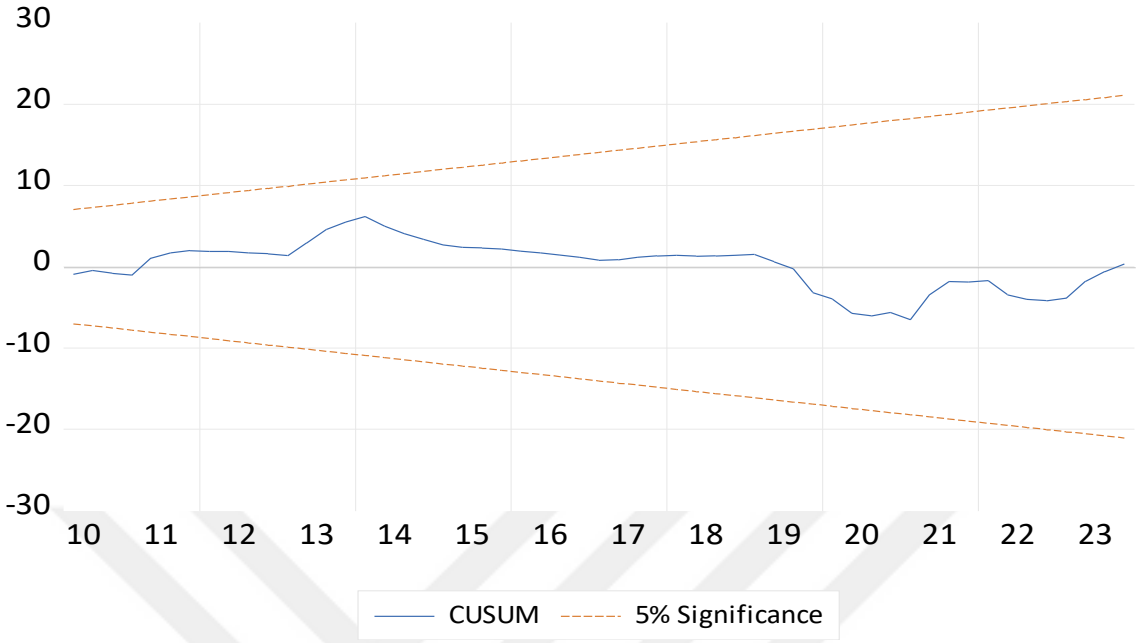
F-istatistik	*k*	*Anlamlılık Düzeyi*	*Alt sınır I(0)*	*Üst sınır I(1)*
6.173	*4*	*%1*	*2.84*	*3.92*
		%5	*3.43*	*4.58*
		%10	*4.69*	*6.14*

Modelde eşbütünleşme ilişkisi olduğundan kısa ve uzun dönem ilişkiler tahmin edilebilmektedir.

4.7.2.6. CUSUM Testi

Modelde kullanılan değişken katsayılarının sürekliliğinin incelenmesi amacıyla CUSUM ve CUSUM Q testleri yapılmıştır**.**

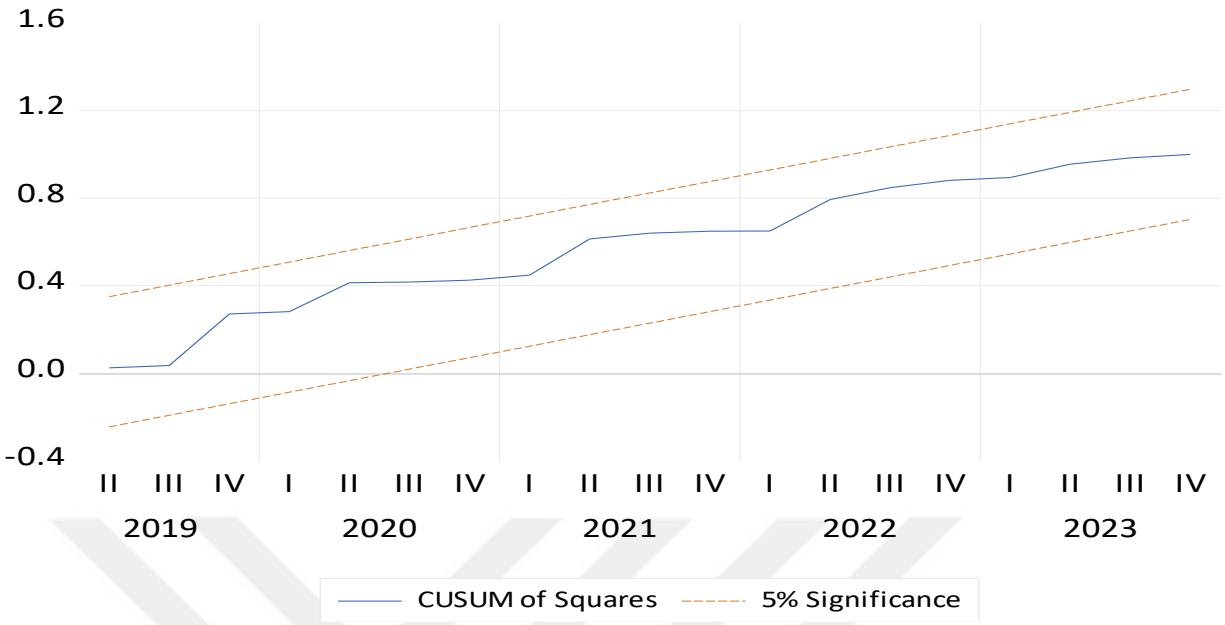
Şekil 4.3: CUSUM Testi



4.7.2.7. CUSUM Q Testi

İlk yapılan testlerde CUSUM Q testinde yapısal kırılma meydana gelmiştir. Yapısal kırılmanın varlığını ortadan kaldırmak amacıyla pandemi dönemini kapsayan 2019:Q1-2021:Q1 dönemleri için kukla değişken oluşturulmuştur. Modelde kukla değişken eklendikten sonra CUSUM Q testi tekrar yapılmış olup sonuçları şekil 4.4'te verilmiştir.

Şekil 4.4: CUSUM Q Testi



4.7.2.8. Uzun Dönem İlişkisi

Bu bölümde ARDL modeli uzun dönem tahmin sonuçları 4.19'da verilmektedir. Yolcu2 (iç hat ve dış hat yolcu) bağımlı değişken olmakla beraber enflasyon, döviz ve ekonomik büyüme bağımsız değişkendir.

Tablo 4.19: Uzun Dönem İlişkisi Tahmin Sonuçları

Değişkenler	*Katsayı*	*Standart Hata*	*T-İstatistik*	*Olasılık Değeri*
Enflasyon	*0.249*	*0.124*	*1.994*	*0.051****
Döviz	*-0.341*	*0.106*	*-3.215*	*0.002**
Büyüme	*0.023*	*0.009*	*2.375*	*0.021***

Not: *, **, *** sırasıyla %1, %5 ve %10 seviyesinde anlamlılığı ifade etmektedir.

Tablo 4.19'da verilen uzun dönem tahminlerine göre ekonomik büyüme %5 kritik değerde istatistiksel olarak anlamlıdır. Yani %1 oranında ekonomik büyüme toplam yolcu talebi üzerinde %0.02 oranında bir artışa neden olmaktadır. Diğer yandan dövizin negatif bir etkisi olmakla beraber %1 kritik değerde istatistiksel olarak anlamlıdır. Dövizde meydana gelen %1'lik bir artış toplam yolcu talebi üzerinde %0.34 oranında bir azalışa sebep olmaktadır Enflasyon değişkenine baktığımızda ise %10 kritik değerde istatistiksel olarak anlamlı olduğu gözlemlenmektedir. Yani enflasyon değişkeninde

meydana gelen %1 oranında bir artış toplam yolcu talebini %0.24 oranında arttırmaktadır.

4.7.2.9. Kısa Dönem İlişkisi

Yapılan tanısal testlerden sonra kısa dönem katsayı tahmini gerçekleştirilmiştir. Kısa dönem katsayı tahmini aşağıdaki model yardımıyla tahmin edilmiştir. Modelin denklemi şu şekilde kurulmuştur:

$$\triangle yolcu2 = \beta_0 \sum_{i=1}^{m} \beta_{1i} \triangle yolcu2 + \sum_{i=0}^{m} \beta_{2i} \triangle lnenf_{t-1} + \sum_{i=0}^{m} \beta_{3i} \triangle buyume_{t-1} + \sum_{i=1}^{m} \beta_{4i} \triangle lndvz_{t-1} + \sum_{i=0}^{m} \mathrm{ECM}_{t-1} + e_t$$

Denklemde ECM ifadesi hata terimini ifade etmektedir. Hata teriminin de modele eklenmesi ile birlikte kısa dönem katsayı tahmini yapılmış olup sonuçlar Tablo 4.20'de verilmektedir.

Tablo 4.20: Kısa Dönem İlişkisi Tahmin Sonuçları

Değişkenler	*Katsayı*	*Standart Hata*	*T-İstatistik*	*Olasılık Değeri*
Enflasyon	*-0.482*	*0.253*	*-1.899*	*0.064****
Döviz	*1.203*	*0.790*	*1.522*	*0.135*
Büyüme	*0.030*	*0.011*	*2.540*	*0.014***
CointEq(-1)	*-1.966*	*0.262*	*-7.486*	*0.000*
C	*1.209*	*0.164*	*7.328*	*0.000*

Not: *, **, *** sırasıyla %1, %5 ve %10 seviyesinde anlamlılığı ifade etmektedir.

Hata düzeltme regresyon modeline göre ContEq(-1), -1.96 ile negatif ve anlamlıdır. Kısa dönemde bağımlı değişken olan toplam yolcu talebi ve bağımsız değişken olan enflasyon ve ekonomik büyüme arasında istatiksel olarak anlamlı bir ilişki tespit edilmiştir. Bu bağlamda ekonomik büyümede yaşanacak %1 oranında bir artış toplam yolcu talebini %0.03 oranında arttırırken, enflasyonda yaşanacak %1 oranında bir artış ise toplam yolcu talebini %-0.4 oranında azaltmaktadır.

4.7.2.10. Granger Nedensellik Testi

Yapılan testler neticesinde değişkenler arasında bir eş bütünleşme ilişkisinin varlığı tespit edildiği için Granger nedensellik testi de uygulanmıştır. Yapılan Granger Nedensellik testi sonuçları Tablo 4.21'de verilmektedir.

Tablo 4.21: Granger Nedensellik Testi Sonuçları

	F istatistik değeri	*Olasılık Değeri*
Enf-Yolcu2	*0.659*	*0.682*
Yolcu2-Enf	*0.638*	*0.698*
Dvz-Yolcu2	*0.929*	*0.482*
Yolcu2-Dvz	*3.541*	*0.005**
Buyume-Yolcu2	*1.898*	*0.100*
Yolcu2-Buyume	*0.444*	*0.845*

Not: *, **, *** sırasıyla %1, %5 ve %10 seviyesinde anlamlılığı ifade etmektedir.

Tablo 4.21'e göre enflasyondan toplam yolcu talebine doğru olan ilişki Granger nedeni değildir sonucuna varılmıştır. Aynı şekilde toplam yolcu talebi de enflasyonun nedeni değildir. Bu bağlamda enflasyon ve toplam yolcu talebi arasında çift yönlü bir nedensellik bulunmamaktadır. Dövizden toplam yolcu talebine doğru olan ilişki Granger nedeni olmadığını bize gösterirken toplam yolcu talebine dövize doğru olan ilişkinin Granger nedeni olduğunu ortaya koymaktadır. Yani toplam yolcu talebi ve döviz kuru arasında tek yönlü bir nedensellik ilişkisi vardır. Ekonomik büyüme değişkenine baktığımızda is ekonomik büyüme ve toplam yolcu talebi arasında da bir nedensellik ilişkisi bulunamamıştır.

SONUÇ VE ÖNERİLER

Havacılık sektörü bir ülke içerisindeki ve ülkeler arasındaki ulaşımı diğer taşımacılık alternatiflerine oranla daha hızlı ve güvenilir bir şekilde gerçekleştirmesinden dolayı günümüzde en çok tercih edilen sektör olmuştur. Küreselleşen dünyada artan seyahat hareketliliği sonucunda sağladığı hız, konfor ve güvenlik gibi faydaları beraberinde getiren havayolu taşımacılık sektörü hem dünyada hem de Türkiye'de büyük önem kazanmıştır. Diğer taşımacılık sektörlerine oranla daha çok tercih edilmesine nazaran bazı durumlarda yolcuların bu hizmeti satın alma kararlarında etkili olan faktörler meydana çıkmaktadır. Bu faktörler içsel ve dışsal faktörler olmak üzere ikiye ayrılmaktadır. İç faktörlerde bilet fiyatları, uçak tipi, uçuş mevsimi, uçuş zamanı gibi unsurlar göze çarparken dış faktörlerde gayri safi yurtiçi hasıla, nüfus, ekonomik büyüme, enflasyon, döviz kuru, krizler, doğal olaylar gibi faktörler göze çarpmaktadır.

Bu çalışmada da 2007Q1:2023Q4 çeyreklik verileriyle Türkiye'deki havayolu yolcu taşımacılığında yolcu satın alma taleplerini etkileyen dışsal faktörler incelenmiştir. Yürütülen çalışmada havayolunu kullanan iç hat yolcu sayısı ve toplam yolcu sayısı, döviz kuru, ekonomik büyüme ve enflasyon değişkenleri arasındaki ilişkinin boyutunun araştırılması amaçlanmıştır. Belirlenen dışsal faktörlerin yolcu sayısı üzerindeki etkileri ARDL modeli ile incelenmiş olup sonrasında değişkenler arasındaki nedensellik ilişkisi gözlemlemek için Granger Nedensellik Analizi yapılmıştır. Analizler Model1 ve Model2 olarak ikiye ayrılarak sırasıyla iki modele de ilk önce değişkenlerin durağanlık seviyelerinin belirlenmesi için ADF birim kök testi yapılmış, değişkenlerin durağanlığı sınandıktan sonra ise F sınır testi, Otokorelasyon LM testi, Değişen varyans testi, Ramsey Reset testi, CUSUM ve CUSUM Q testi sınamaları yapılmıştır. Değişkenlerin sınamaları geçmesinin ardından değişkenler arasındaki uzun ve kısa dönem katsayıları incelenmiş en son ise birbirleri arasındaki nedensellik ilişkisine Granger Nedensellik Analiziyle bakılmıştır.

Model1 olarak adlandırılan ve bağımlı değişkenin iç hat yolcusu bağımsız değişkenlerin ise enflasyon, döviz ve ekonomik büyüme olduğu analizde ilk olarak modelin tanısal testleri verilmiş, devamında verilerin durağanlığı ADF birim kök testiyle sınanmıştır. Birim kök testi sonuçlarından sonra otokorelasyon LM testi uygulanmış modelde otokorelasyon olmadığı sonucuna varılmıştır. Ardından uygulanan değişen varyans testinde de bir problem gözlemlenmemiştir. Doğrusal modelde bağımsız değişkenlerin üssel hallerinin eklenerek değişkenlerin bağımlı değişken üzerindeki anlamlı bir etkisinin olup olmadığını sınayan Ramset Reset test yapılmış çıkan sonuçlar doğrultusunda ise modelin doğrusal formda kurulmuş olmasının yerinde olduğuna karar verilmiştir. Yapılan bir diğer test olan F sınır testi sonrasında çıkan değerin %1, %5 ve %10 anlamlılık düzeylerinde alt ve üst sınırın üzerinde olduğu saptanmıştır ve bulgu doğrultusunda eşbütünleşmenin varlığı ortaya konmuştur. Çıkan sonuçlar doğrultusunda modelde uzun dönemli bir ilişkinin varlığı sonucu da kabul edilmiştir. Uzun dönem ilişkisine bakıldığında ekonomik büyüme, pozitif ve %5 kritik değerde istatistiksel olarak anlamlıdır. Yani ekonomik büyümede yaşanacak %1 oranındaki bir artış, iç hat yolcu talebi üzerinde %0.01 oranında bir artışa sebep olmaktadır. Diğer yandan enflasyon değişkeninin %10 kritik değerde anlamlı olduğu gözlemlenmiştir. Bu da %1 oranında enflasyon artışının iç hat yolcu talebini üzerinde %0.10 oranında arttırıcı bir etkiye sahip olduğu söylenebilmektedir. Döviz değişkeninin ise anlamlı bir ilişkisi bulunmamaktadır. Yani uzun dönemde döviz değişkeninin yolcu talebinde üzerine bir etkisi görülmemektedir. Kısa dönem hata düzeltme regresyon modeline göre ContEq(-1), -2.564 ile negatif ve anlamlıdır. Kısa dönemde bağımlı değişken ve bağımsız değişken olan enflasyon, döviz ve ekonomik büyüme arasında anlamlı ilişki tespit edilmiştir. Enflasyonda yaşanan %1'lik bir artış yolcu talebini %0.46 oranında azaltırken döviz değişkeninde yaşanacak %1'lik bir artış ise yolcu talebini %1.47 oranında arttıracaktır. Aynı zamanda ekonomik büyümede yaşanacak %1 oranında bir artış ise yolcu talebini %0.02 oranında azaltacağı ortaya konmuştur. Yapılan uzun ve kısa dönem tahminlerinden sonra değişkenler arasında nedensellik ilişkisinin varlığının olup olmadığına bakılması için Granger Nedensellik Analizi yapılmıştır. Yapılan analiz sonucunda enflasyondan iç hat yolcu talebine doğru olan ilişki Granger nedeni değildir sonucuna varılmıştır. Dövizden iç hat yolcu talebine doğru olan ilişki Granger nedeni olmadığını bize gösterirken iç hat yolcu talebinden dövize doğru olan ilişkinin Granger

nedeni olduğu ortaya koymaktadır. Ekonomik büyüme değişkenine baktığımızda ekonomik büyüme ve iç hat yolcu talebi arasında da bir nedensellik ilişkisi bulunamamıştır.

Aynı işlemler Model2'ye de yapılmış Model2'de tüm test sınamalarını geçmiştir. Yapılan F sınır testi sonrasında çıkan değerin %1, %5 ve %10 anlamlılık düzeylerinde alt ve üst sınırın üzerinde olduğu saptanmıştır ve bulgu doğrultusunda eşbütünleşmenin varlığı ortaya konmuştur. Çıkan sonuçlar doğrultusunda modelde uzun dönemli bir ilişkinin varlığı sonucu da kabul edilmiştir. Uzun dönem ilişkisine bakıldığında ekonomik büyüme %5 kritik değerde istatistiksel olarak anlamlıdır. Yani ekonomik büyüme yaşanacak %1 oranındaki bir artış toplam yolcu talebi üzerinde %0.02 oranında bir artışa neden olmaktadır. Diğer yandan dövizin negatif bir etkisi olmakla beraber %1 kritik değerde istatistiksel olarak anlamlıdır. Dövizde meydana gelen %1'lik bir artış toplam yolcu talebi üzerinde %0.34 oranında bir azalışa sebep olmaktadır Enflasyon değişkenine baktığımızda ise %10 kritik değerde istatistiksel olarak anlamlı olduğu gözlemlenmektedir. Yani enflasyon değişkeninde meydana gelen %1 oranında bir artış toplam yolcu talebini %0.24 oranında arttırmaktadır. Kısa dönem hata düzeltme regresyon modeline göre ContEq(-1), -1.96 ile negatif ve anlamlıdır. Kısa dönemde bağımlı değişken olan toplam yolcu talebi ve bağımsız değişken olan enflasyon ve ekonomik büyüme arasında istatiksel olarak anlamlı bir ilişki tespit edilmiştir. Bu bağlamda ekonomik büyümede yaşanacak %1 oranında bir artış toplam yolcu talebini %0.03 oranında arttırırken, enflasyonda yaşanacak %1 oranında bir artış ise toplam yolcu talebini %-0.4 oranında azalttığı ortaya konmuştur. Yapılan uzun ve kısa dönem tahminlerinden sonra değişkenler arasında nedensellik ilişkisinin varlığının olup olmadığına bakılması için Granger Nedensellik Analizi yapılmıştır. Yapılan analiz sonucunda enflasyondan toplam yolcu talebine doğru olan ilişki Granger nedeni değildir sonucuna varılmıştır. Dövizden toplam yolcu talebine doğru olan ilişki Granger nedeni olmadığını bize gösterirken toplam yolcu talebine dövize doğru olan ilişkinin Granger nedeni olduğunu ortaya koymaktadır. Ekonomik büyüme değişkenine baktığımızda ise ekonomik büyüme ve toplam yolcu talebi arasında da bir nedensellik ilişkisi bulunamamıştır.

Bulgulara bakıldığında havayolu ile seyahat eden yolcuların satın alma taleplerini etkileyen faktörlerden biri olan enflasyonun uzun dönemde hem iç hat yolcu talebi üzerinde hem de dış hat dahil toplam yolcu talebi üzerinde pozitif bir etkisi olduğu kısa dönemde ise az da olsa negatif bir etki oluşturduğu gözlemlenmiştir. Aynı zamanda ekonomik büyümemin ve döviz kurunun da hem iç hat hem de dış hat dahil toplam yolcu talebi üzerinde etkileri olduğu analiz edilmiştir. Model 1'e baktığımızda iç hat yolcu talebini hem uzun dönemde hem de kısa dönemde enflasyonun ekonomik büyümeden daha çok etkilediği, dövizin ise sadece kısa dönemde diğer iki değişkenden de daha çok etkilediği saptanmıştır. Model 2'de ise toplam yolcu talebini uzun ve kısa dönemde sırasıyla döviz, enflasyon ve ekonomik büyümenin daha çok etkilediği ortaya konmuştur. Bu sonuçlardan hareketle dövizin diğer iki değişkenden daha baskın olduğu söylenebilmektedir.

Bu sonuçlardan hareketle en çok tercih edilen ulaşım yolu olan havayolu yolculuğunda satın alma kararlarını etkileyen dışsal faktörlerin yolcuların satın alma kararlarını etkilediği sonucuna varılmıştır. Zaman zaman taleplerde düşüş yaşansa da bu düşüş havayolu taşımacılığını önemli düzeyde etkiler nitelikte olmamaktadır. COVID-19, ekonomik kriz, 11 Eylül saldırıları gibi ekstrem durumların varlığı söz konu olduğunda ilgili dönem aralığında düşüşler yaşansa da havayolu yolculuğu her zaman bu etkilenmeleri atlatmış yolcular tarafından da talep edilmeye devam etmiştir.

Yapılan literatür çalışması neticesinde yolcu talebini etkileyip etkilemediği üzerinde ele alınan bağımsız değişkenlerden olan ekonomik büyüme, enflasyon ve döviz kuru başka farklı çalışmalarda da incelenmiştir. Bu bağlamda Hu vd. (2015), çalışması sonucunda yolcu talebi ve ekonomik büyüme arasında uzun vadeli bir ilişkinin olduğunu gözlemlerken, Chi (2014) ekonomik büyüme ile uluslararası hava yolculuğu talebi arasında güçlü bir bağlantı gözlemlese de döviz kurunun hava yolculuğu talebi üzerinde nispeten az etkisi olduğunu ortaya koymuştur. Öcal (2021), yaptığı çalışmada ise döviz kurunun ve ekonomik büyümenin havayolu taşımacılığı üzerinde pozitif bir etki bıraktığını saptamıştır. Valdes (2015) ise yaptığı çalışmada, bağımsız değişken olarak kullandığı enflasyonun yolcu talebi ile arasında negatif bir ilişkinin varlığını ortaya koymuştur. Yapılan bu çalışmalara ek olarak yürütülen bu tez çalışmasında elde edilen bulgular birbirleriyle nispeten benzerlik göstermektedir. Çalışmada her iki model için de

uzun ve kısa dönemde enflasyon, döviz ve ekonomik büyümemin etkileri yolcuların satın alım taleplerine etki etmektedir. Bu sonuçta, yapılan diğer çalışmalar ışığında desteklenmektedir.

Türkiye'de havayolu yolcularının satın alım taleplerini etkileyen dışsal faktörlerin incelendiği bu makaleden hareketle bu konu üzerine yapılacak olan başka makalelerde içsel faktörler üzerine bir çalışma yürütülebilir. Ayrıca aynı konu üzerinde de değişkenler ve analiz metodunun değiştirilmesi suretiyle farklı bir bakış açısı sağlanarak Türk havacılık sektörüne analizler doğrultusunda katkıda bulunulabilir.

KAYNAKÇA

Abed, S. Y., Ba-Fail, A. O., & Jasimuddin, S. M. (2001). An Econometric Analysis Of İnternational Air Travel Demand in Saudi Arabia. *Journal of Air Transport Management*, 7(3), 143-148.

Adimli, T. Bireysel Kredilerin Tüketici Fiyat Endeksine Etkisi: Türkiye Örneği (2005-2020). *Yüksek Lisans Tezi, Sosyal Bilimler Enstitüsü*.

Adrangi, B., Chatrath, A., & Raffiee, K. (2001). The demand for US air transport service: a chaos and nonlinearity investigation. *Transportation Research Part E: Logistics and Transportation Review*, 37(5), 337-353.

Akca, M. (2020). COVID-19'un Havacılık Sektörüne Etkisi. *Avrasya Sosyal ve Ekonomi Araştırmaları Dergisi*, *7*(4), 45-64.

Akinyemi, Y. C. (2019). Determinants of Domestic Air Travel Demand in Nigeria: Cointegration and Causality Analysis. *GeoJournal*, 84(5), 1239/1256.

Aksoyek, M. (2018). Havayolu Taşımacılığında Uzun Menzilli Düşük Maliyetli Taşıyıcılarda Uçak ve Hat Seçimi. *Yüksek Lisans Tezi*, Anadolu Üniversitesi, Türkiye.

Akyurt, İ. Z., & Kabadayı, N. (2020). Bulanık AHP ve Bulanık Gri İlişkiler Analizi Yöntemleri ile Kargo Uçak Tipi Seçimi: Bir Türk Havayolu Firmasında Uygulama. *Yaşar Üniversitesi E-Dergisi*, 15(57), 38-55.

Albayrak, M. B. K., Özcan, İ. Ç., Can, R., and Dobruszkes, F. (2020). The Determinants of Air Passenger Traffic at Turkish Airports. *Journal of Air Transport Management*, 86, 101818.

Ali, R., Bakhsh, K., & Yasin, M. A. (2023). Causal Nexus Between Air Transportation and Economic Growth in BRICS Countries. *Journal Of Air Transport Management*, 107, 102335.

Altuntaş, M. ve Kılıç, E. (2021). Havayolu Taşımacılığı ile Ekonomik Büyüme Arasındaki İlişkinin İncelenmesi: Türkiye Örneği. *Afyon Kocatepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 23(1), 187-202

Arıkan, İ. (1998). Havayolu Ulaşımı ile Turizm İlişkisi ve Havaalanları. Anatolia: *Turizm Araştırmaları Dergisi*, 9(2), 46-54.

Arif, M., Gupta, A. ve Williams, A. (2013). Havacılık Endüstrisinde Müşteri Hizmetleri – BAE Havalimanlarının Keşifsel Bir Analizi. *Hava Taşımacılığı Yönetimi Dergisi*, 32, 1-7.

Aslan, M. (2007). Havayolu İşletmelerinde Müşteri Değeri ve İç Hatlarda Hizmet Sunan Havayolu İşletmelerinde Müşteri Değerinin Belirlenmesi Üzerine Bir Araştırma. *Yüksek Lisans Tezi, Anadolu Üniversitesi*, Türkiye.

Atioğlu, E. (2021). Türk Sivil Havacılık Sektörünün Ekonomik Büyüme Üzerindeki Etkisi. *Nevşehir Hacı Bektaş Veli Üniversitesi SBE Dergisi*, *11*(4), 1936-1945.

Aydın, A. (2022). Türkiye Havayolu Taşımacılığı Sektörünün Yapısal Analizi. *İşletme ve İktisat Çalışmaları Dergisi*, 10(2), 55-69.

Bağci, Z. (2018). Dinamik Talep Modellemesi ile Fiyat Manipülasyonlarının Saat Kırılımında Kârlılığa Etkisi. *Yüksek Lisans Tezi, Sosyal Bilimler Enstitüsü*.

Baikgaki, O. A. (2014). Determinants of Domestic Air Passenger Demand in The Republic of South Africa. *Doctoral Dissertation*.

Bakır, M., Bal, H. T., & Akan, Ş. (2017). Türk Sivil Havacılık Sektörünün Değerlendirilmesinde Bütünleşik SWOT-AHS Yaklaşımı. *Journal of Aviation*, 1(2), 154-169.

Bakırcı, M. (2012). Ulaşım Coğrafyası Açısından Türkiye'de Havayolu Ulaşımının Tarihsel Gelişimi ve Mevcut Yapısı. *Marmara Coğrafya Dergisi*, (25), 340-377.

Bakırcı, M. (2020). COVID-19 Pandemisinin Türkiye Havayolu Ulaşımına Etkisi. *Türk Coğrafya Dergisi*, (76), 45-58.

Barrett, S. D. (2000). Airport Competition in The Deregulated European Aviation Market. *Journal of Air Transport Management*, 6(1), 13-27.

Barutçu, S. (2008). Perakendecilik Sektöründe Teknolojik Değişim: E-Perakendecilik, E-Mağaza Bağlılığı ve E-Mağaza Bağlılığını Etkileyen Faktörler. *Süleyman Demirel Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 13(1), 317-334.

Başdemir, M. (2020). Havayolu İşletmelerinde Uçuş Güvenliği Uygulamaları ve İyileştirme Önerileri. *Journal of Aviation*, 4(1), 126-146.

Battal, Ü., Yılmaz, H., & Ateş, S. S. (2006). Türkiye'de İç Hatlarda Serbestleşme ve Geleceği. *In Conference Paper Presented On Kayseri VI. Havacılık Sempozyumu*.

Bayazıtoğlu, A. A., & Güngör, H. (2023). Havalimanlarında Doğal Afetler Kaynaklı Kriz Yönetimi: Kansai ve Dubai Uluslararası Havalimanları Örneği. *Management*, *3*, 37-48.

Bayuk, M., & Küçük, F. (2007). Müşteri Tatmini ve Müşteri Sadakati İlişkisi. *Marmara Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Dergisi*, 22(1), 285-292.

Beyzatlar, M. A., & Dündar, T. (2021). Hava Taşımacılığı ve Kentleşme: Türkiye Ve Avrupa'nın En Kalabalık Dört Ülkesindeki Bağlantılılık Bulguları. *Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 23(4), 231-248.

Beyzatlar, M. A., Karacal, M., & Yetkiner, H. (2014). Granger-Causality Between Transportation and GDP: A Panel Data Approach. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 63, 43-55.

Bieger, T., & Wittmer, A. (2006). Air Transport and Tourism—Perspectives and Challenges For Destinations, Airlines and Governments. *Journal of Air Transport Management*, 12(1), 40-46.

Brander, J. A., & Zhang, A. (1993). Dynamic Oligopoly Behaviour in The Airline İndustry. *International Journal of Industrial Organization*, 11(3), 407-435.

Brandingturkiye." Pazar Bölümlendirme Nedir? Aşamaları Nelerdir?". Erişim Tarihi: 23.01.2023. Https://Www.Brandingturkiye.Com/Pazar-Bolumlendirme-Nedir-Asamalari-Nelerdir/

Chen, R., & Lei, Z. (2017). Airport Dominance and Airline Pricing Power: An Investigation of Hub Premiums in the Chinese Domestic Market. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 103, 509-524.

Chi, J. (2014). A Cointegration Analysis of Bilateral Air Travel Flows: The Case of İnternational Travel to and from The United States. *Journal of Air Transport Management*, 39, 41/47.

Costa, J., Alves, T., Andrade, A. R., & Kalakou, S. (2021). Assessing Efficiency in Public Service Obligations in European Air Transport Using Data Envelopment Analysis. *Case Studies on Transport Policy*, 9(4), 1783-1809.

Çam, Ü. (2016). Havayolu Taşımacılığı Piyasasının Teorik Analizi. *Kafkas Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 7(14), 711-725.

Çati, K., Koçoğlu, C. M., & Gelıbolu, L. (2010). Müşteri Beklentileri ile Müşteri Sadakati Arasındaki İlişki: Beş Yıldızlı Bir Otel Örneği. *Journal of The Cukurova University Institute of Social Sciences*, 19(1).

Çaylan, G. (2019). Havayolu Taşımacılığında Yolcu ve Sefer Maliyetlerinin Hesaplanması, Karar Almada Kullanılması ve Bir Uygulama. *Doktora Tezi, Marmara Üniversitesi*, *Türkiye.*

Çevik, U. (1996). Türkiye'de Sivil Havacılık Sektörü ve Sivil Havacılık Sektörüne Sağlanan Devlet Desteği. *Yüksek Lisans Tezi, Anadolu Üniversitesi.*

Çınar, A. T. (2007). İşletmelerde Müşteri Hizmeti ve Müşteri Memnuniyeti ile Farklı Bankalar ve Bölgeler İçin Müşteri Memnuniyetini Belirlemeye Yönelik Uygulama *Doktora Tezi, Adnan Menderes Üniversitesi*, *Türkiye.*

Çizmecioğlu, M. (2013). Türkiye'de Sivil Havacılık ve Havayolu Ulaşımı Üzerine Bir Araştırma. *Bahçeşehir Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Kentsel Sistemler ve Ulaştırma Yönetimi, Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi*.

Çoban S. ve Nakip M., (2007). Yıldırma (Mobbing) Olgusunun İçsel Pazarlama ile İlişkisi: Nevşehir'de Bulunan Bankalar Örneği, *İktisadi ve İdari Bilimler Dergisi*, C.21, S.1, 307-320

Dargay, J., & Hanly, M. (2001, May). The Determinants of The Demand For İnternational Air Travel to and from The UK. *In 9th World Conference on Transport Research, Edinburgh, Scotland*.

Demir, F. O., & Kırdar, Y. (2007). Müşteri İlişkileri Yönetimi: CRM. *Review of Social, Economic & Business Studies,* 8, 293-308.

Dik, S. N. (2022). COVID-19'un Havacılık Sektörüne Etkisi. *Yüksek Lisans Tezi, Haliç Üniversitesi, Lisansüstü Eğitim Enstitüsü*

Dikyol, S. (2007). Sivil Hava Taşımacılığı Sektöründe Michael Porter'ın Rekabet Stratejisi Faktörlerinin Analizi: Atlasjet ve Pegasus Havayolları Kıyaslaması. *Yayınlanmış Yüksek Lisans Tezi, Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.*

Dixit, A., Kumar, P., & Jakhar, S. K. (2023). Airport-Airline Coordination for The Decarbonization of The Aviation Sector. *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, 120, 103781.

Doganis, R. (2013). Flying off Course: *The Economics of İnternational Airlines. Routledge*.

Dökmen, T. (2003). Havayolu İşletmelerinde Müşteri Tatmini ve İş gören Müşteri Karşılaşmalarının Müşteri Tatmini Üzerindeki Etkisi. *Doktora Tezi, Anadolu Üniversitesi, Türkiye.*

Duval, D. T., & Schiff, A. (2011). Effect of Air Services Availability on İnternational Visitors to New Zealand. *Journal of Air Transport Management*, 17(3), 175-180.

Easa. (2019). The Agency. Erişim Tarihi: 11.04.2023 Https://Www.Easa.Europa.Eu/Theagency/The-Agency

Ecac. (2019). About Ecac. Erişim Tarihi: 11.04.2023. Https://Www.Ecac-Ceac.Org/Aboutecac

Efendigil, T., & Eminler, Ö. E. (2017). Havacılık Sektöründe Talep Tahminin Önemi: Yolcu Talebi Üzerine Bir Tahmin Modeli. *Yaşar Üniversitesi E-Dergisi*, *12*, 14-30.

Ennen, D., & Wozny, F. (2024). Airspace Closures Following The War of Aggression in Ukraine: The İmpact on Europe-Asia Airfares. *Transportation Research Procedia*, *78*, 103-110.

Eren, A. S., Eryer, A., & Eryer, S. (2020). Havayolu Taşımacılığı ve Ekonomik Büyüme İlişkisinin İncelenmesi Türkiye Örneği: Ampirik Bir Analiz. *Uluslararası Sosyal Bilimler ve Eğitim Dergisi*, 2(3), 236-257.

Ergün, M. (2006). Havaalanı Sertifikalandırma Süreci ve Türkiye Uygulamasında Karşılaşılan Sorunlar ve Çözüm Önerileri. *Yüksek Lisans Tezi, Anadolu Üniversitesi, Türkiye.*

Erk, Ç. (2009). Müşteri İçin Değer Yaratma, Müşteri Sadakati Oluşum Süreci ve Şirket Performansına Etkileri Üzerine Araştırma. *Yüksek Lisans Tezi, Trakya Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.*

Eroğlu, E. (2005). Müşteri Memnuniyeti Ölçüm Modeli. *İÜ İşletme Fakültesi İşletme Dergisi*, 34(1), 7-25.

Eryer, A. (2024). Havayolu Taşımacılığının Ekonomik Büyüme Üzerine Etkisi: Kırılgan Beşli Örneği. *Equinox Journalo of Economics Business and Political Studies*, *11*(1), 24-37.

Fernandes, E., & Pacheco, R. R. (2010). The Causal Relationship between GDP and Domestic Air Passenger Traffic İn Brazil. *Transportation Planning and Technology*, *33*(7), 569-581.

Forsyth, P., & Dwyer, L. (2010). Exchange Rate Changes and The Cost Competitiveness of İnternational Airlines: The Aviation Trade Weighted Index. *Research in Transportation Economics*, 26(1), 12-17.

Gedik Göçer, S., & Kemik, S., (2023). Rusya-Ukrayna Savaşının Havacılık Sektörüne Etkisinin İncelenmesi. *Multidisipliner Akademik Yaklaşım Araştırmaları*, Vol.3, No.1, 80-100.

Gerede, E. (2002). Havayolu Taşımacılığında Küreselleşme ve Havayolu İş Birlikleri THY AO'da Bir Uygulama. *Doktora Tezi, Anadolu Üniversitesi, Türkiye.*

Gerede, E. (2011). Türkiye'deki Havayolu Taşımacılığına İlişkin Ekonomik Düzenlemelerin Havayolu İşletmelerine Etkisinin Değerlendirilmesi. *Celal Bayar Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 9(02), 505-537.

Gerede, E. (2011). Türkiye'nin İkili Havayolu Taşımacılığı Anlaşmalarının Havayolu Yönetimine Etkileri Açısından Değerlendirilmesine Yönelik Bir Ölçek Önerisi. *Anadolu Üniversitesi.*

Gök, B. (2010). İç Müşteri Tatmininin Dış Müşteri Tatmini Üzerindeki Etkisini Belirlemeye Yönelik Bir Araştırma: Antalya'da Bir Yiyecek İçecek İşletmesi Örneği. *Akdeniz Üniversitesi Turizm İşletmeciliği ve Otelcilik Anabilim Dalı Yüksek Lisans Tezi*.

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

Grosche, T., & Grosche, T. (2009). Integrated Airline Scheduling. *Computational Intelligence in Integrated Airline Scheduling*, 59-171.

Gül, E. (2023). Havayolu Filo Planlama Sürecine Genel Bakış. *Güncel Bir Bakış, 75*.

Güner, S. (2018). Türkiye'de Havalimanı İşletmeciliğinin Kısa Tarihçesi ve Havalimanları Üzerinde İnceleme. *T.C. Maltepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi*.

Gürses, F. (2006). Havayolu İşletmeciliğinde Müşteri Tercihlerini Etkileyen Faktörler ve Yerli Yolculara Yönelik Bir Araştırma. *Yüksek Lisans Tezi. Balıkesir Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.*

Güzelcik, E. (1999). Küreselleşme ve İşletmelerde Değişen Kurum İmajı. *Marmara Üniversitesi, Türkiye.*

Hakim, M. M., & Merkert, R. (2019). Econometric Evidence on the Determinants of Air Transport in South Asian Countries. *Transport Policy*, 83, 120/126.

Hine, J. (2000). Integration, İntegration, İntegration. Planning for Sustainable and İntegrated Transport Systems in The New Millennium. *Transport Policy*, 7(3), 175-177.

Holloway, S. (2008). Straight and Level: Practical Airline Economics. *Ashgate Publishing, Ltd.*.

Hu, Y., Xiao, J., Deng, Y., Xiao, Y., And Wang, S. (2015). Domestic Air Passenger Traffic and Economic Growth in China: Evidence From Heterogeneous Panel Models. *Journal of Air Transport Management*, 42, 95/100.

Hussain, M. N. (2023). Evaluating the İmpact of Air Transportation, Railway Transportation, and Trade Openness on İnbound and Outbound Tourism in BRI Countries. *Journal of Air Transport Management*, 106, 102307.

IATA. (2019a). Vision And Mission. Erişim Tarihi: 11.04.2023 Https://www.İata.Org/About/Pages/Mission.Aspx.

Işık, C. (2015). Turizmde Otel Oda Fiyatı, Kişi Başı Gsyih ve Havaalanlarındaki İç Hat Yolcularının Otel Oda Talebine Etkisi: Ardl Sınır Testi Yaklaşımı. *Kafkas Üniversitesi. Sosyal Bilimler Enstitüsü*, (16), 165-176.

Işıklar, Z. E., Canöz, N., & Ertek, A. (2021). Havayolu Talebine Yönelik Yolcu Profili ve Tercihlerinin Belirlenmesi: Konya Örneği. *Journal of Management and Economics Research*, *19*(2), 239-260.

Jin, F., Li, Y., Sun, S., & Li, H. (2020). Forecasting Air Passenger Demand With A New Hybrid Ensemble Approach. *Journal of Air Transport Management*, 83, 101744.

Jochumzen, P. (2010). Essentials of Macroeconomics. *Bookboon*.

Kane, R. M. (2007). Air Trasportation. Fifteen Edition, Kendall/Hunt Publishing Company (Iowa, Usa).

Karaağaoğlu, N. (2015). Sivil Havacılık Alanındaki Sektör Beklentileri ve İstihdam Taleplerinin Akademik Programların Oluşturulmasında Etkisi: YÖK-SHGM Sivil Havacılık Eğitim Komisyonu Çalışmaları. *T.C. Maltepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Halkla İlişkiler ve Tanıtım Anabilim Dalı, Yüksek Lisans Tezi*.

Kavak, O., & Kaygın, E. (2021). Ekonomik Krizlerin Sivil Havacılık Sektörü Üzerindeki Etkilerine Kronolojik Bakış. *Sakarya Üniversitesi İşletme Enstitüsü Dergisi*, 3(1), 181-186.

Kazançoğlu, İ. (2011). Havayolu Firmalarında Müşteri Sadakatinin Yaratılmasında Kurum İmajının ve Algılanan Hizmet Kalitesinin Etkisi. *Akdeniz İİBF Dergisi*, 11(21), 130-158.

Kiracı, K. (2017). Havayolu Taşımacılığı ile Ekonomik Büyüme Arasındaki Nedensellik Analizi: Türkiye Üzerine Ampirik Bir Uygulama. *Dokuz Eylül Üniversitesi İktisadi İdari Bilimler Fakültesi Dergisi,* 33(1), 197-216.

Kiracı, K. (2017). Havayolu Taşımacılığının Makroekonomik Belirleyicileri: Türkiye Üzerine Bir Zaman Serisi Analizi. *Yüksek Lisans Tezi, Anadolu Üniversitesi, Türkiye.*

Koç, İ., & Arslan, E. (2018, Ekim). Türkiye'de Yurtiçi Hava Taşımacılığında Yapay Sinir Ağları ile Talep Tahmini. *2018'de 6. Uluslararası Kontrol Mühendisliği ve Bilişim Teknolojileri Konferansı (CEIT)*

Koç, İ., & Arslan, E. (2018, October). Demand Forecasting for Domestic Air Transportation in Turkey Using Artificial Neural Networks. *In 2018 6th International Conference on Control Engineering & Information Technology (Ceıt)* (Pp. 1-6). Ieee.

Koçak, D. (2023). Havayolu Taşımacılığı Sektörünün Özellikleri ve Gelir-Giderleri. *Havayolu Taşımacılığına Güncel Bir Bakış*, 9.

Korkmaz, M. F. (2017). Küreselleşmenin Türkiye'de Hava Taşımacılığı ve Sivil Havacılığı Üzerine Etkileri. *Yüksek Lisans Tezi, Sosyal Bilimler Enstitüsü.*

Köylü, S. M. (2017). Sivil Havacılık Güvenlik Yönetim Sistemi. *Yüksek Lisans Tezi, Beykent Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü.*

Law, C. C. (2022). Efficiency in Thailand's Air Transport Industry in the Era of Air Liberalisation Policies. *Case Studies on Transport Policy*, 10(3), 1620-1626.

Macit, A. (2020). Havayolu İşletmelerinde Birim Maliyet ile Fiyatlandırma Yaparak Sadık Müşteri Yaratma: İş Amaçlı Seyahat Eden Yolculara Yönelik Bir Strateji

Önerisi. *Ordu Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Sosyal Bilimler Araştırmaları Dergisi*, 10(3), 931-940.

Marazzo, M., Scherre, R., & Fernandes, E. (2010). Air Transport Demand and Economic Growth in Brazil: A Time Series Analysis. *Transportation Research Part E: Logistics and Transportation Review*, 46(2), 261/269.

Mızrak, F. (2021). Küresel Rekabet Ortamında Sivil Havacılık Sektörünün Bölgesel Bazlı Müşteri Memnuniyet Analizi. *Doktora Tezi, İstanbul Medipol Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.*

Monmousseau, P., Marzuoli, A., Feron, E., & Delahaye, D. (2020). Impact Of Covid-19 On Passengers and Airlines From Passenger Measurements: Managing Customer Satisfaction While Putting The US Air Transportation System to Sleep. *Transportation Research Interdisciplinary Perspectives*, *7*, 100179.

Nergiz, A. (2019). Türkiye'nin Sivil Havayolu Taşımacılığının Gelişimi ve "Havayolu Devlet İşletme İdaresi" (1933-1956) Dönemi. *Marmara Üniversitesi.*

Oktal, H., & Küçükönal, H. (2007). Dünyada Bölgesel Hava Taşımacılığı ve Türkiye'de Uygulanabilirliği. *Anadolu University Journal of Social Sciences/Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, *7*(2).

Öcal, O. Ğ. U. Z. (2021). Havayolu Taşımacılığı Yolcu Sayısını Etkileyen Faktörler. *Nevşehir Hacı Bektaş Veli Üniversitesi SBE Dergisi*, 11(4).

Özel, H. A. (2012). Küreselleşme Sürecinde Ticari ve Finansal Açıklığın Ekonomik Büyüme Üzerine Etkisi: Türkiye Örneği. *Yönetim Bilimleri Dergisi*, *10*(19), 21-43.

Özsoy, G. (2010). Türk Havayolu İşletmelerinin 2003 İç Hat Serbestleşmesine Verdikleri Stratejik Tepkiler. *Doktora Tezi, Anadolu Üniversitesi, Türkiye.*

Pacheco, R. R., & Fernandes, E. (2017). International Air Passenger Traffic, Trade Openness and Exchange Rate in Brazil: A Granger Causality Test. *Transportation Research Part A: Policy And Practice,* 101, 22/29.

Papatheodorou, A., & Lei, Z. (2006). Leisure Travel in Europe and Airline Business Models: A Study Of Regional Airports in Great Britain. *Journal of Air Transport Management*, 12(1), 47-52.

Pekmezci, T., Demireli, C., & Batman, G. (2015). İç Müşteri Memnuniyeti: Konya Un Fabrikalarında Bir Uygulama. *Dumlupınar Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, (22).

Poole Jr, R. W., & Butler, V. (1999). Airline Deregulation: The Unfinished Revolution. *Regulation*, 22, 44.

Recep, T. A. R. I., & Yıldırım, D. Ç. (2009). Döviz Kuru Belirsizliğinin İhracata Etkisi: Türkiye İçin Bir Uygulama. *Yönetim ve Ekonomi Dergisi*, 16(2), 95-105.

Rubin, R. M., & Joy, J. N. (2005). Where are the Airlines Headed? Implications of Airline İndustry Structure and Change for Consumers. *Journal of Consumer Affairs*, 39(1), 215-228.

Sak, F. S. (2015). Tatil Amaçlı Seyahat Eden Havayolu Yolcularının Profil ve Tercihlerinin Coğrafi Bilgi Sistemleri ile Analiz Edilmesi: Antalya Örneği. *Yüksek Lisans Tezi, Anadolu Üniversitesi, Türkiye.*

Sarılgan, A. E. (2007). Bölgesel Havayolu Taşımacılığı ve Türkiye'de Bölgesel Havayolu Taşımacılığının Geliştirilmesi İçin Yapılması Gerekenler. *Doktora Tezi, Anadolu Üniversitesi, Türkiye.*

Sarılgan, E. A. (2011). Türkiye'de Bölgesel Havayolu Taşımacılığının Geliştirilmesi İçin Yapılması Gerekenler. *Anadolu Üniversitesi.*

Sarıtaş, H., Genç, A., & Avcı, T. (2018). Türkiye'de enerji ithalatı, cari açık ve büyüme ilişkisi: VAR ve Granger nedensellik analizi. *Ekonomik ve Sosyal Araştırmalar Dergisi*, *14*(2), 181-200.

Savaş, H., & Duran, Z. (2020). Havayolu Pazarında Firma Seçimini Etkileyen Faktörlere Rekabetçi Bir Bakış. *Pamukkale Üniversitesi İşletme Araştırmaları Dergisi*, 7(2), 45-58.

Sgouridis, S., Bonnefoy, P. A., & Hansman, R. J. (2011). Air Transportation in a Carbon Constrained World: Long-Term Dynamics of Policies and Strategies for Mitigating the Carbon Footprint of Commercial Aviation. *Transportation Research Part A: Policy And Practice*, 45(10), 1077-1091.

SHGM. 2022 Yılı Faaliyet Raporu. Erişim Tarihi: 11.04.2023. Https://Web.Shgm.Gov.Tr/Documents/Sivilhavacilik/Files/Kurumsal/Faaliyet/2022.Pdf

Shirazi, F., & Mohammadi, E. (2019). Evaluating Efficiency of Airlines: A New Robust DEA Approach With Undesirable Output. *Research in Transportation Business & Management*, 33, 100467.

Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü. Erişim Tarihi: 11.03.2023 https://web.shgm.gov.tr/doc4/nsa.pdf

Sivrikaya, O., & Tunç, E. (2013). Demand Forecasting for Domestic Air Transportation in Turkey. *The Open Transportation Journal*, 7(1).

Sofany, A. (2016). The Determinants of Domestic Air Transport Demand in Ethiopia. *Unpublished Masters Dissertation, Addis Ababa University*.

Sönmez, A. A. (2021). Kurum İmajı Ve Tüketici Güveninin Müşteri Memnuniyeti ile Müşteri Sadakati Üzerindeki Doğrudan Ve Dolaylı Etkileri: Türkiye Hava Ulaştırma Sektöründe Bir Uygulama. *Kocaeli Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Kocaeli*.

Sun, M. (2019). Sivil Havacılık Sektörünün Tarihsel Gelişimi ve Ekonomik Krizlerin Havacılık Sektörüne Etkileri. *Yüksek Lisans Tezi, Sosyal Bilimler Enstitüsü.*

Sun, X., Wandelt, S., & Zhang, A. (2022). COVID-19 Pandemic and Air Transportation: Summary of Recent Research, Policy Consideration and Future Research Directions. *Transportation Research İnterdisciplinary Perspectives*, 16, 100718.

Surovitskikh, S., & Lubbe, B. (2015). The Air Liberalisation Index as a tool in measuring the impact of South Africa's aviation policy an Africa on air passenger traffic flows. *Journal of Air Transport Management*, 42, 159-166.

Suryan, V. (2017). Econometric Forecasting Models for Air Traffic Passenger of İndonesia. *In Journal of The Civil Engineering Forum Vol* (Vol. 3, No. 1).

Şahin, B. (2021). Türk Sivil Havacılık Sektörünün Swot Analizi. Yüksek Lisans Tezi, Bandırma Onyedi Eylül Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü.

Şengür, Y. (2004). Havayolu Taşımacılığında Düşük Maliyetli Taşıyıcılar ve Türkiye'deki Uygulamaların Araştırılması, *Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Eskişehir.*

T.C. Dış İşleri Bakanlığı. Avrupa Hava Seyrüsefer Emniyeti Teşkilatı. Erişim Tarihi: 11.04.2023. Https://Www.Mfa.Gov.Tr/Eurocontrol.Tr.Mfa.

Talón-Ballestero, P., González-Serrano, L., Soguero-Ruiz, C., Muñoz-Romero, S., & Rojo-Álvarez, J. L. (2018). Using Big Data from Customer Relationship Management Information Systems to Determine the Client Profile in the Hotel Sector. *Tourism Management*, 68, 187-197.

Tanrısevdi, A., & Çulha, O. (2010). Düşük Fiyatlı Havayolu Taşımacılığı (DFHT) Sektörünün Genel Özellikleri ve Uygulanan Pazarlama Karmalarının Yapısı: Türk DFHT Firmaları Üzerinde Bir Araştırma. *Elektronik Sosyal Bilimler Dergisi,* 9(33), 65-100.

Taylor, J. B. (2009). The Financial Crisis and the Policy Responses: An Empirical Analysis of What Went Wrong (No. W14631). *National Bureau of Economic Research.*

Tc. Dış İşleri Bakanlığı. (2019b). ICAO Daimî Temsilciliği. Erişim Tarihi: 11.04.2023 Http://İcao.Dt.Mfa.Gov.Tr.

Thums, J., Künzel, L., Klumpp, M., Bardmann, M. M., & Ruiner, C. (2023). Future Air Transportation and Digital Work at Airports–Review and Developments. *Transportation Research Interdisciplinary Perspectives*, 19, 100808.

Uçar, M., Ülger, M., & Atamer, M. A. (2024). Havayolu Taşımacılığı ile Ekonomik Büyüme Arasındaki Dinamik İlişki: BRICS-T Ülkeleri Örneği. *Fiscaoeconomia*, *8*(1), 149-168.

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı. Havacılık Sektör Raporları. Erişim Tarihi: 3.06.2024. Https://Www.Uab.Gov.Tr/Uploads/Pages/Havacilik/03-Sektor-Raporlari-Havayolu.Pdf.

Uzun, A. M. (2019). Deregülasyon ve Ekonomik Etkileri: ABD Ve Türkiye Havayolu Taşımacılığı Deneyimi Üzerine Bir İnceleme. *Kafkas Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi,* 10(19), 474-489.

Ünder, Ü., & ATALIK, Ö. (2016). Havaalanı Alışverişçileri ve Havaalanında Satın Almayı Etkileyen Durumsal Faktörler. *Çukurova Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi,* 20(1), 163-185.

Valdes, V. (2015). Determinants of Air Travel Demand in Middle Income Countries. *Journal of Air Transport Management*, 42, 75/84.

Var, D. (2021). Sivil Havacılık Sektöründeki Gelişmelerin İhracata Etkisi ve Devletin Düzenleyici Rolü: Türk Hava Yolları Afrika Açılımı Örneği. *Yüksek Lisans Tezi, Sakarya Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.*

Varolan, A. (2002). Müşteri Sadakati Yönetimi. *Doktora Tezi, Fen Bilimleri Enstitüsü.*

Wells, A. T. (1999). Air Transportation a Management Perspective. *Dördüncü Basım. Belmont: Wadsworth Publishing Company*

Wensveen, J.G. (2007). Air Transportation. London: Ashgate Publishing.

Yalçınkaya, A. (2019). Türk Havayolu Taşımacılığı Sektörünün Tarihsel Gelişimi ve Devlet Müdahaleleri (1933-2006).

Yıldız, A. (2017). Havayolu Yolcu Pazarı Bölümlerinin İncelenmesi. *International Journal of Academic Value Studies,* 3(15), 241-260.

Yılmaz, F. (2020). Türkiye'de Sivil Havacılık Sektörünün Tarihsel Gelişimi ve 2003-2018 Yılları Arasında Sektörün Değerlendirilmesi. *Avrasya Sosyal ve Ekonomi Araştırmaları Dergisi,* 7(1), 113-129.

Yılmaz, M. K., & Bayar, T. (2022). Ukrayna-Rusya Savaşı'nın Uluslararası Hava Taşımacılığı Sektörüne Etkisi: Aeroflot Havayolları Üzerine Stratejik Bir Değerlendirme. *Pearson Journal*, *7*(22), 45-67.

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