

T.C.

AKSARAY ÜNİVERSİTESİ

SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ

İKTİSAT ANABİLİM DALI

TÜRKİYE'DE ULAŞIM SEKTÖRÜNÜN EKONOMİK BÜYÜME ÜZERİNE ETKİSİ: HAVAYOLU ÖRNEĞİ

YÜKSEK LİSANS TEZİ

MERVE EKİCİ

DANIŞMAN

DR. ÖĞR. ÜYESİ AHMET TURGUT

AKSARAY 2019



T.C.

AKSARAY ÜNİVERSİTESİ

SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ

İKTİSAT ANABİLİM DALI

TÜRKİYE'DE ULAŞIM SEKTÖRÜNÜN EKONOMİK BÜYÜME ÜZERİNE ETKİSİ: HAVAYOLU ÖRNEĞİ

YÜKSEK LİSANS TEZİ

MERVE EKİCİ

DANIŞMAN

DR. ÖĞR. ÜYESİ AHMET TURGUT

AKSARAY 2019

TELİF HAKKI VE FOTOKOPİ İZİN FORMU

Bu tezin tüm hakları saklıdır. Kaynak göstermek koşuluyla tezin teslim tarihinden itibaren …….. ay sonra tezden fotokopi çekilebilir.

YAZARIN

Adı : Merve

Soyadı : EKİCİ

Bölümü : İKTİSAT ANABİLİM DALI

İmza :

Teslim Tarihi :

TEZİN

Türkçe Adı : Türkiye'de Ulaşım Sektörünün Ekonomik Büyüme Üzerine Etkisi: Havayolu Örneği

İngilizce Adı : The Effect on Economic Growth of the Transport Sector in Turkey: Airline Sample

ETİK İLKELERE UYGUNLUK BEYANI

Tez yazma sürecinde bilimsel ve etik ilkelere uyduğumu, yararlandığım tüm kaynakları kaynak gösterme ilkelerine uygun olarak kaynakçada belirttiğimi ve bu bölümler dışında kalan tüm ifadelerin şahsıma ait olduğunu beyan ederim.

Yazar Adı Soyadı: Merve EKİCİ

İmza:

T.C.

AKSARAY ÜNİVERSİTESİ

SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ

JÜRİ ONAY SAYFASI

Merve EKİCİ tarafından hazırlanan ''Türkiye'de Ulaşım Sektörünün Ekonomik Büyüme Üzerine Etkisi: Havayolu Örneği'' başlıklı tez çalışması aşağıdaki jüri tarafından oy birliği / ~~oy çokluğu~~ ile Aksaray Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü İktisat Anabilim Dalı'nda Yüksek Lisans Tezi olarak kabul edilmiştir.

İMZA

Danışman: Dr. Öğr. Üyesi Ahmet TURGUT

İktisat Anabilim Dalı, Aksaray Üniversitesi

Üye : Prof. Dr. Erşan SEVER

İktisat Anabilim Dalı, Aksaray Üniversitesi

Üye : Dr. Öğr. Üyesi Filiz TUTAR

İktisat Anabilim Dalı, Niğde Ömer Halisdemir Üniversitesi

Tez Savunma Tarihi : 29 /04 /2019

Sosyal Bilimler Enstitüsü Yönetim Kurulu'nun 13.06.2019... tarih ve 2019/24-15 sayılı kararı ile onaylanmıştır.

Öğrencinin
Adı Soyadı
Merve EKİCİ
İmza

Sosyal Bilimler Enstitüsü Müdürü
Doç. Dr. Sevilay USLU DİVANOĞLU
İmza

TEŞEKKÜR

Çalışmamı tamamlarken ekonometrik bilgileriyle bana ışık tutan ve üçüncü bölümün oluşmasında bana yardım eden çok saygı değer hocam Sayın Prof. Dr. Erşan SEVER'e teşekkür ediyorum.

Çalışmamın başlangıcından sonuna kadar her zaman bilgi ve tecrübelerini benimle paylaşan çok kıymetli hocam Sayın Dr. Öğr. Üyesi Ahmet TURGUT'a teşekkürlerimi sunuyorum.

Ve beni bugünlere getiren, her zaman yanımda olan, maddi ve manevi desteğini hiçbir zaman esirgemeyen çok değerli 'aileme' çalışmamı ithaf ederek 'babama, anneme, ablama ve kardeşime' sonsuz teşekkürlerimi sunuyorum.

MERVE EKİCİ

AKSARAY ÜNİVERSİTESİ

SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ

TÜRKİYE'DE ULAŞIM SEKTÖRÜNÜN EKONOMİK BÜYÜME ÜZERİNE ETKİSİ: HAVAYOLU ÖRNEĞİ

Yüksek Lisans Tezi

MERVE EKİCİ

AKSARAY 2019

ÖZET

Bu araştırmada, Türkiye'nin ulaşım yatırımlarına yapmış olduğu harcamalar, yatırımlar sayesinde sağlanan istihdam olanakları, ulaşımda yolcu kapasitesindeki değişiklikler, uluslararası ticarette kullanılan ulaşım modu, çeşitli büyüme teorileri ve ulaşım harcamalarıyla ekonomik büyüme ilişkisi anlatılmaktadır. Çalışmanın sayısal veri kısmında ise; Türkiye'nin havayolu iç-dış toplam yolcu sayısı, büyüme oranı, toplam seyahat geliri ve dışa açıklık oranı kullanılarak bu dört değişken arasındaki ilişkinin tespitinin yapılması amacıyla; ADF Birim Kök Testi, Johansen Eşbütünleşme Analiz Yöntemi ve Hata Düzeltme Modeline Dayalı Granger Nedensellik Analizi uygulanmıştır. Değişkenlerden havayolu iç-dış toplam yolcu sayısı tek yönlü olarak büyüme oranını ve dışa açıklık oranını etkilediği, büyüme oranının çift yönlü olarak dışa açıklık oranını ve seyahat gelirini etkilediği, seyahat gelirinin ise tek yönlü olarak havayolu iç-dış toplam yolcu sayısını ve dışa açıklık oranını etkilediği sonucuna ulaşılmıştır.

Bilim Kodu **:** 111901

Anahtar Kelimeler **:** 'Ulaşım Modu', 'Ekonomik Büyüme', 'Büyüme Teorileri', 'Birim Kök Testi', 'Johansen Eşbütünleşme Analiz Yöntemi'

Sayfa Adedi **:** 125

Danışman **:** Dr. Öğr. Üyesi Ahmet TURGUT

AKSARAY UNIVERSITY

GRADUATE SCHOOL OF SOCIAL SCIENCES

THE EFFECT ON ECONOMİC GROWTH OF THE TRANSPORT SECTOR İN TURKEY: AİRLİNE SAMPLE

M.S Theis

MERVE EKİCİ

AKSARAY 2019

ABSTRACT

In this study, spending by Turkey have made to the transportation investments, employment opportunities provided through investments, changes in passenger capacity in transportation, mode of transport used in international trade, describes the economic growth of relationships with various theories of growth and transportation expenses. In the numerical data part of the study; Turkey's airline passengers' inside-out number, growth rate, making the total travel revenue and the relationship between these four variables using the detected openness order; ADF Unit Root Test, Johansen Cointegration Analysis Method and Granger Causality Analysis Based on Error Correction Model were applied. It is understood that the total number of passengers internal and external passenger affects the growth rate and outward opening ratio, the growth rate affects the outward opening ratio and travel income in two-way; The result is reached.

Science Code **:** 111901

Key Words **:** 'Transportation Mode', 'Economic Growth', 'Growth Theories', 'Unit Root Test', 'Johansen Cointegration Analysis Method'

Page Number **:** 125

Supervisor **:** Dr. Öğr. Üyesi Ahmet TURGUT

İÇİNDEKİLER

TELİF HAKKI VE TEZ FOTOKOPİ İZİN FORMU……i

ETİK İLKELERE UYGUNLUK BEYANI…….ii

JÜRİ ONAY SAYFASI …….iii

TEŞEKKÜR……...iv

ÖZET…….……...v

ABSTRACT……vi

İÇİNDEKİLER …….vii

TABLOLAR LİSTESİ…….x

ŞEKİLLER LİSTESİ…….....xii

HARİTALAR LİSTESİ……..….xiii

KISALTMALAR LİSTESİ…….xiv

GİRİŞ……....1

I. BÖLÜM

ULAŞIM SEKTÖRÜNÜN TARİHSEL GELİŞİM SÜRECİ: GENEL BİR BAKIŞ…….....5

1.1. Ulaştırmanın Tanımı ve Modlarının Sınıflandırılması ...……..... 5

1.1.1. Karayolları ..…….…..... 6

1.1.2. Demiryolları ……...…….13

1.1.3. Havayolları ……...……....19

1.1.4. Denizyolları ……...….....29

1.1.5. Boru Hattı ……...….40

1.2. Dünyada Ulaşım Sektörünün İşlevi ve Konumu …….46

1.3. Türkiye'de Ulaşım Sektörünün Tarihsel Süreçte Önemi ve Yapılan Reformlar…….....49

II. BÖLÜM

ULAŞIM SEKTÖRÜ VE EKONOMİK BÜYÜME İLİŞKİSİ .....……...52

2.1. Büyümenin Tanımı ve Kapsamı …….....52

2.2. Büyüme Teorilerinin Çeşitleri ve Özellikleri ……...……54

2.2.1. Merkantilist Dönem Ekonomik Büyüme Politikası …….….....54

2.2.2. Fizyokratik Dönem Ekonomik Büyüme Politikaları …….……...55

2.2.3. Klasik Büyüme Teorileri …….....56

2.2.4. Marksist Büyüme Teorisi…….....57

2.2.5. Harrod-Domar Büyüme Modeli Politikaları (Post Keynesyen) …..……...57

2.2.6. Neo Klasik Büyüme Modeli Politikaları (Dışsal Büyüme) ...……....58

2.2.7. İçsel Büyüme Modelleri……59

2.3. Ekonomik Büyümenin Belirleyicileri …….....59

2.3.1. Beşeri Sermaye …….……60

2.3.2. Fiziksel Sermaye …….....61

2.3.3. Yapısal ve Kurumsal Politikalar ……...…….....62

2.3.4. İnovasyon ve Ar-Ge …….……63

2.3.5. Ticari Açıklık ……64

2.3.6. Doğrudan Yabancı Sermaye …….....65

2.3.7. Sosyo-Kültürel Faktörler ……66

2.3.8. Demografik Yapı …….……68

2.4. Ekonomik Büyümenin Unsurları ……...……...69

2.4.1. Katma Değer İnşa Süreci ……...…….....69

2.4.2. Katma Değerin Bölüşümü ……...70

2.4.3. Talep Oluşumu …….……71

2.4.4. Tasarruf Oranı …….....71

2.5. Ulaşımın İvme Kazanmasında Ekonomik Büyümenin Rolü …….……72

2.6. Türkiye'de Havayolu Ulaştırmasına Genel Bir Bakış …….....75

2.7. Neden Havayolu ? …….…….....77

2.8. Türkiye'de Havalimanlarının Stratejik Konumu ve Ekonomik Etki Payları……..79

2.8.1. İstanbul Atatürk Havalimanı'nın Ekonomideki Yeri ……...……82

2.8.2. Antalya Havalimanı'nın Ekonomideki Yeri ……..84

III. BÖLÜM

HAVAYOLUNUN EKONOMİK BÜYÜME ÜZERİNE ETKİSİ: EKONOMETRİK ANALİZ ……..…….86

3.1. Literatür Taraması…….86

3.2. Ekonometrik Uygulama…….……87

3.2.1. Veri Seti……...…….…….…….....87

3.2.2. Yöntem …….……88

3.2.2.1. Census X-13 ARIMA Testi …….……...…88

3.2.2.2. Augmented Dickey Fuller Birim Kök Testi (ADF).……..…89

3.2.2.3. Johansen Eşbütünleşme Testi …….……..89

3.2.2.4. Hata Düzeltme Modeline Dayalı Granger Nedenselliği ……..90

3.2.3. Ampirik Sonuçlar …….……90

3.2.3.1. ADF Birim Kök Testi Sonuçları ……....91

3.2.3.2. Johansen Eşbütünleşme Testi Sonuçları ……...……...98

3.2.3.3. Hata Düzeltme Modeline Dayalı Granger Nedensellik Sonuçları …….99

3.2.3.4. Etki-Tepki Analizi ve Sonuçları ……..102

3.2.3.5. Otokorelasyon ve Sonuçları …….107

3.2.3.6. Değişens Varyans (Heteroskedastisite) ve Sonuçları 108

SONUÇ ……..…….109

KAYNAKÇA ……...……...112

TABLOLAR LİSTESİ

Tablo 1. Yıllara Göre Devlet ve İl Yolları Uzunluğu (Km)

Tablo 2. Trafiğe Kaydı Yapılan ve Kaydı Silinen Motorlu Kara Taşıtları, 2016

Tablo 3. KGM 2015 Yıl Sonu Bütçesi

Tablo 4. Otoyol ve Köprü Gelirleri (Net) 2016

Tablo 5. Demiryolları Uzunluğu, Yük ve Yolcu Taşımacılığı

Tablo 6. Yıllara Göre YHT Hat Uzunlukları

Tablo 7. Havaalanlarında Toplam Yolcu ve Yük Tarafiği

Tablo 8. Türkiye'deki Havayolu Şirketler Listesi

Tablo 9. Turizmden Gelir, Sayı ve Ortalama

Tablo 10. Yıllara Göre Liman Trafiği

Tablo 11. Özelleştirilen Limanlar Dahil Toplam TCDD Liman Hizmetleri

Tablo 12. Limanlarımıza Uğrayan Kruvaziyer Gemi ve Yolcuları

Tablo 13. Türk Sahipli Deniz Ticaret Filosu (1000 GT ve Üzeri)

Tablo 14. Mevcut Ham Petrol Boru Hatları

Tablo 15. Yıllara Göre Doğalgaz Boru Hattı Uzunlukları (Km)

Tablo 16. Seçilmiş Ülkelerde ve Türkiye'de Ulaşım Modlarına Göre Dünya Eşya ve Ticari Hizmetler İhracatı 2011 (Milyar $)

Tablo 17. Seçilmiş Ülkelerde ve Türkiye'de Ulaşım Modlarına Göre Dünya Eşya ve Ticari Hizmetler İthalatı 2011 (Milyar $)

Tablo 18. Türkiye Kısa Dönem Yolcu Trafik Öngörüsü

Tablo 19. Havacılık Sektöründe İstihdam ve Ciro Miktarı

Tablo 20. Atatürk Havalimanı Etki Analiz Toplamı 2012

Tablo 21. Özet İstatistikler

Tablo 22. Havayolu Toplam İç Dış Yolcu Serisinin Birim Kök Testi Sonuçları

Tablo 23. Çeyrek Büyüme Serisinin Birim Kök Testi Sonuçları

Tablo 24. Seyahat Geliri Serisinin Birim Kök Testi Sonuçları

Tablo 25. Dışa Açıklık Oranı Serisinin Birim Kök Testi Sonuçları

Tablo 26. Johansen Eşbütünleşme Sonuçları (İz İstatistiği)

Tablo 27. Johansen Eşbütünleşme Sonuçları (Maksimum Özdeğer İstatistiği)

Tablo 28. Hata Giderme Modeli Sonuçları

Tablo 29. VECM Granger Nedensellik Sonuçları

Tablo 30. Otokorelasyon-LM Testi Sonuçları

Tablo 31. White Testi Sonuçları

ŞEKİLLER LİSTESİ

Şekil 1. Ulaştırma Türlerine Göre 2014 Yılı Yurtiçi Yolcu Taşıma Oranları

Şekil 2. 2003'den 2016'ya Demiryolu Sektörü Ödenekleri (Milyon TL)

Şekil 3. Uluslararası Yük Taşımaları (Bin Ton)

Şekil 4. Uçuş Amaçlarına Göre Uçak Trafiği

Şekil 5. Havayolu İşletmeleri Uçak Filosu Sayısı

Şekil 6. İç Hat Yolcu Payları

Şekil 7. Dış Hat Yolcu Payları

Şekil 8. Yıllara Göre Türk Deniz Ticaret Filosunun Yaş Ortalamaları (150 GT'den Büyük)

Şekil 9. Denizyolu Dış Ticaret Taşımaları-Ton (Milyon Ton)

Şekil 10. Türk Deniz Ticaret Filosu Gemi Cinslerinin Dağılımı (150 GT ve Üzeri)

Şekil 11. Tersanelerde İstihdam Durumu

Şekil 12. 2015 Yılı Doğalgaz İthalatının Kaynaklar Bazında Dağılımı

Şekil 13. 2012-2016 Yerli-Yabancı Havayolları Dış Hat Ticari Yolcu Taşıma Payları

Şekil 14. Havayolu Toplam İç Dış Yolcu Serisinin Grafiği

Şekil 15. Mevsimsel Etkiden Arındırılmış Havayolu Toplam İç Dış Yolcu Serisinin Grafiği

Şekil 16. Çeyrek Büyüme Serisinin Grafiği

Şekil 17. Seyahat Geliri Serisinin Grafiği

Şekil 18. Mevsimsellikten Arındırılmış Seyahat Geliri Serisinin Grafiği

Şekil 19. Dışa Açıklık Oranı Serisinin Grafiği

Şekil 20. VAR Modelinin AR Karakteristik Ters Kökleri

Şekil 21. Uzun Dönem Nedensellik İlişkileri

Şekil 22. Etki-Tepki Analizi (Havayolu İç-Dış Toplam Yolcu Sayısı)

Şekil 23. Etki-Tepki Analizi (Büyüme)

Şekil 24. Etki-Tepki Analizi (Seyahat Geliri)

Şekil 25. Etki-Tepki Analizi (Dışa Açıklık Oranı)

HARİTALAR LİSTESİ

Harita 1. Yüksek Hızlı Demiryolu

Harita 2. Türkiye'nin Havaalanları

Harita 3. Rusya-Türkiye Doğalgaz Boru Hattı Projesi (Mavi Akım)

KISALTMALAR LİSTESİ

AB	Avrupa Birliği
ABD	Amerika Birleşik Devletleri
ADF	Augmented Dickey Fuller
AR	Augmented Reality
Ar-Ge	Araştırma Geliştirme
A.Ş	Anonim Şirketi
BOTAŞ	Boru Hatları ile Petrol Taşıma Anonim Şirketi
DHMİ	Devlet Hava Meydanları İstatistiği
DPT	Devlet Plânlama Teşkilatı
DWT	Dead Weight Ton
EDAM	Ekonomi ve Dış Politika Araştırmalar Merkezi
FSM	Fatih Sultan Mehmet
GSMH	Gayri Safi Milli Hasıla
GSYH-GSYİH	Gayri Safi Yurtiçi Hasıla
GT	Gros Tonaj
H.	Havayolu
HPBH	Ham Petrol Boru Hattı
İTO	İstanbul Ticaret Odası
KGM	Karayolları Genel Müdürlüğü
KM	Kilometre
LNG	Liquified Natural Gas

M^3	Metreküp
OR.	Oran
RO-RO	Roll On-Roll Off
SHGM	Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü
SM^3	Standart Metreküp
TCDD	Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları
TEU	Twenty Foot Equivalent Unit
THY	Türk Havayolları
TL	Türk Lirası
TR	Türkiye
TUİK	Türkiye İstatistik Kurumu
TÜRSAB	Türkiye Seyahat Acentaları Birliği
UDHB	Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı
UTİKAD	Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Hizmet Üretenleri Derneği
VAR	Vektör Otoregresyon
YHT	Yüksek Hızlı Tren
YY	Yüzyıl

GİRİŞ

Ulaştırma faaliyetlerinin tarihi kökenine inildiğinde yüzyıllar boyunca süregelen bir gelişme aşamasında olduğu görülmektedir. Yerleşik toplumların ortaya çıkmasıyla beraber, insanlar ihtiyaçlarını karşılayabilmek ve mübadele yapabilmek amacıyla ulaşım ağına ihtiyaç duymaktadır. Ulaştırma sisteminin en önemli rolü ise; ülkenin başta ekonomik faaliyetlerine daha sonra kültürel ve sosyal faaliyetlerine ivme kazanmasına yardımcı olmasıdır. Var olan kaynakların etkin bir şekilde kullanılması, ticaretin gelişmesi ve zaman kavramını verimli hale getirebilmek için ulaşım planlarının iyi yapılması gerekmektedir.

Ulaştırma sektörünün en temel amacı; kısa zamanda daha az maliyetle kaliteli ve güvenli bir hizmet sunabilmektir. Ülkelerin sunmuş olduğu olanaklar da ulaşım sistemine yardımcı olmaktadır. Dünyada coğrafi konumlar ve fiziki yer şekilleri ulaşımın gelişmesinde en önemli belirleyici ana etken niteliğindedir. Bu etkenler düşünüldüğünde ise bazı ülkelerin gerek ulaşım gerekse de ticaret noktasında en çok tercih edilen merkezi bir yapıya sahip olduğu görülmektedir. Yüzyıllardan bu yana merkez ülkelere bakıldığında ise ticaretin yapı taşı olarak görülen ve ham maddeye yakın olan ülkelerle ticaretin yapılabilmesi her zaman tercih edilen bir düşünce olmuştur ve olmaya da devem etmektedir. Düşünceyi destekler nitelikte verilebilecek en uygun örnek ise Türkiye olmaktadır. Türkiye'nin stratejik konumunun gelişmeye yatkın olması, planlı bir ağın aktif rol almasına zemin hazırlamaktadır. Yolcu ve yük taşımacılığına bakıldığında ise; hız ve güvenliğin yanı sıra konfor standartları da önem kazanmaktadır. Teknolojik faaliyetlerle ulaşım ağının yakından ilişkili olması gelecekte atılacak adımları kolaylaştırmaktadır. Bilim ve teknolojik araştırmalar sonucunda birçok inovasyon faaliyetleri ulaşım sisteminin gelişmesine ön ayak olmaktadır. Dünya genelinde her ülke birden çok ulaşım ağını kullanmaktadır ve ülkeler her geçen gün sektörlerine yeni fikirler enjekte etmektedir. Bu yeni katılan fikirlerin gerçekleştirilmesi ülkenin mali imkânları el verdiği ölçüde yer bulmaktadır. Bu bağlamda özellikle gelişmekte olan ülkelere bakıldığında ulaşım, o ülkeler için ayrı bir öneme sahiptir. Çünkü gelişen ulaşım ağı ülkenin refah düzeyine olumlu katkı sağlayacak niteliktedir. Dış ticaret ilişkileri, turizm açısından insanların rahat bir şekilde ülkeye gelebilmesi gibi birçok etken gelişmede farklı roller üstlenmektedir. Ulaştırma

sistemlerinin gelişmesi yatırımların canlılık kazanmasıyla doğrudan ilişkilidir. Maddi kaynaklarının yeterli olması durumunda ülke hangi segmentte uzun vadeli yatırım yapılması gerektiğine karar vermektedir. Burada önemli olan nokta ise; ulaştırma harcamalarının verimli bir şekilde yapılması ve ekonomik büyümeyi sürdürülebilir bir gelişme aşamasına getirebilmesidir.

21. yüzyıla gelindiğinde ise 'hız ve zaman' kavramı dikkat çekmektedir. Bu ifade insanların tempolu bir iş hayatına adapte olduğu bu yüzyılda her şeyin seri bir şekilde hareket etmesi gerektiğini vurgular niteliktedir. Bu noktada ihtiyaç duyulan hizmetin yada malın tüketicinin eline en kısa zaman diliminde geçmesi gerektiği ön plana çıkmaktadır. Bu anlamda kara, deniz ve hava yolu ulaşımının önemi yüzyıllardır varlığını sürdürmektedir. İnsanların artan ve çeşitlenen ihtiyaçları ile hizmete hızlı bir şekilde ulaşmak arzuları ön plana çıkmaktadır. İnsanların istekleri doğrultusunda özellikle son dönemde havayolu ulaşım ağı gelişmekte ve inovatif hareket seyrinde bulunmaktadır. Havacılık sektörünün hızlı bir şekilde gelişmesi hız ve zaman faktörleriyle yakından ilişkili olduğu düşünülmektedir. Özellikle kıtalararası ve uluslararası bütünleşmenin sağlanması konusunda hava yolu faaliyetleri liderlik vasfına sahip olmaktadır. Türkiye'de 2003 yılından itibaren gelişmeye başlayan havayolu ağı istikrarlı planlar ve politikalar sayesinde hız kazanmaya devam etmektedir. Hava ulaşımının ekonomik büyüme üzerindeki etkisi de gözle görülür somut bir olguya dönüşmektedir. Çünkü hava ulaşımının gelişmesi; uluslararası ticaretin genişlemesi ve insanların ulaşılabilirlik seviyesini artırıcı niteliğe sahip olması anlamına gelmektedir. Türkiye yeniliğe açık potansiyeli sayesinde bu sektöre gerekli adımları atmış, atmaya da devam etmektedir. Fakat Türkiye'de yaşanan krizlerle birlikte sektörün gelişmesi yavaşlasa da ilerleyen yıllarda öneminin arttığı görülmektedir. Havacılık sektörünün yaşamış olduğu inişli ve çıkışlı bu durumlar sonucu Türk havacılık sektörü özel sektörlerle birlikte rekabete açılması son derece önemli bir gelişme olarak değerlendirilmektedir. Türkiye 2003 yılında ortaya konulan irade ile *'Her Türk Vatandaşı Hayatında En Az Bir Kere Uçağa Binecek'* sloganıyla hazırlanan 'Havacılıkta Serbestleşme Projesi' sektöre farklı bir imaj ve boyut kattığı gözlemlenmektedir. Türkiye ulaştırma sektöründe özellikle yeni havalimanları açması ve bunlara her geçen gün bir yenisinin eklenmesi sonucunda yapmış olduğu bu ve benzeri yatırımlar, havayolu sektörüne geliştirici bir dinamizmin yerleştirilmesine olanak tanımaktadır.

Bu çalışmada ulaşım ağlarının ekonomik hayatı nasıl etkilediği, ülkeye iktisadi açıdan katkıları, sektörün gelişmesinde devletin rolü ve planladığı yatırımlar, teknoloji sayesinde gelişme yolunda nasıl bir ivme gösterdiği, ayrıca hava yolu sektörünün ülkelerarası stratejik önemi ve ticaret hayatına etkisi ekonometrik model yardımıyla açıklanmaktadır. Yukarıdakilere ilaveten havayolu sektörünün gün geçtikçe birbirini tamamlar nitelikte bir büyüme seyri gerçekleştirdiği, büyüme üzerine ne gibi katkılar yaptığı incelenmektedir. Güncel verilerle desteklenmekte olan bu çalışma üç bölümden oluşmaktadır. Birinci bölümde karayolları, demiryolları, havayolları, denizyolları ve boru hattı taşımacılığının Türkiye'deki gelişme seyri, yapılan ve yapılması plânlanan projeler, hayata geçirilen projeler sayesinde artan talebin karşılanması için yapılan iyileştirmeler, yolcu ve yük taşımacılığı ve havayolu aracılığıyla yapılan diğer faaliyetler, ulaşım sektörünün ticareti ne düzeyde etkilediği gibi birçok konuların üzerinde durularak bu konuya açıklık getirilmeye çalışılmaktadır. İkinci bölümde ekonomik büyümenin tanımı ve çeşitleri, büyüme ve ulaşım sisteminin birbirlerine olan etki derecesi, Türkiye'de ekonomik büyüme seyrine paralel olarak ulaşım sistemlerindeki gelişmeler ve bu durumu somut bir örneğe taşımak amacıyla İstanbul ve Antalya havayolu ulaşım ağındaki gelişmeler anlatılmaya çalışılmaktadır. Üçüncü bölümde ise havayolu iç-dış toplam yolcu sayısı, büyüme oranı, seyahat geliri ve dışa açıklık oranı arasında herhangi bir ilişkinin yani aralarında etkileşim düzeyini açıklayabilmek amacıyla ekonometrik model yardımıyla aktarılmaya çalışılmıştır. Tez sonucunda son yıllarda yürütülen projelere değinilerek, yeni açılan havaalanlarının yapılmasında ne kadar bir bütçe ayrıldığı, yolcu ve yük taşımacılığı ve havayolu aracılığıyla yapılan diğer çeşitli faaliyetleri, havaalanı yapım maliyeti gibi giderler üzerinde durularak konuya açıklık getirilmesi hedeflenmektedir.

Tezde genel olarak ulaştırma sektörüne, özel olarak ise havacılık sektörüne yapılan harcamalar sonucunda artan taleple birlikte ulaşım sektörünü yakından ilgilendiren dört ayrı değişkenle çalışmanın üçüncü bölümü oluşturulmuştur. Değişkenler havayolu iç-dış toplam yolcu sayısı, büyüme oranı, seyahat geliri ve dışa açıklık oranıdır. Ulaşım modlarından havayolunun, özellikle seyahat gelir oranlarını artırması bakımından ayrı bir öneme sahip olduğu ve turistlerin en çok bu ulaşım modunu kullanarak Türkiye'ye geldiği gözlemlenmiştir. Dışa açıklık oranında ise ihracat, ithalat ve GSYİH değerlerinin ekonomik büyüme oranları ile doğrudan ilişkili olması çalışmada değişken olarak kullanılmasını etkileyen birincil faktördür.

Bu tezin sonucunda, değişkenlerden havayolu iç-dış toplam yolcu sayısı tek yönlü olarak büyüme oranını ve dışa açıklık oranını etkilediği, büyüme oranının çift yönlü olarak dışa açıklık oranını ve seyahat gelirini etkilediği, seyahat gelirinin ise tek yönlü olarak havayolu iç-dış toplam yolcu sayısını ve dışa açıklık oranını etkilediği sonucuna ulaşılmıştır.

I. BÖLÜM

ULAŞIM SEKTÖRÜNÜN TARİHSEL GELİŞİM SÜRECİ: GENEL BİR BAKIŞ

1.1. Ulaştırma Tanımı ve Modlarının Sınıflandırılması

Ulaştırmanın genel bir tanımı yapılırsa; insanların ihtiyaçlarını ve üretmiş olduğu malları zamanında ve istenilen düzeyde bir yerden başka bir yere taşınma sistemini ifade etmektedir (Bakırcı, 2012, s. 340-342). Ulaşımda hız ve konfor özelliklerinin de göz önünde bulundurulması gerekmektedir. Bu bağlamda ulaştırma modları ortaya çıkmaktadır. Bu türler ise; karayolu ulaştırması, denizyolu ulaştırması, havayolu ulaştırması, demiryolu ulaştırması ve boru hattı ile ulaştırma sistemlerinden oluşmaktadır.

Dünyada birçok sektörün gelişmesi ulaşım sistemlerine paralel olarak bir seyir göstermektedir. Gerek lokasyon özellikleri gerekse de önemli ticari faaliyetlerin yol güzergâhında olması bakımından, Türkiye'nin ayrı bir öneme sahip olduğu görülebilmektedir. Bu bağlamda Türkiye'nin yurt dışı ve yurt içi transit ticarette büyük etken olduğu ve diğer ülkeleri birbirine bağlayıcı köprü görevini üstlendiği ifade edilebilir. Bu ulaşım ağları kullanılırken özellikle Türkiye'nin coğrafi konumunun da önemi büyüktür ve gelişmeye de imkân tanıyacak niteliklere sahiptir.

Ulaşımın gelişmesinde ve çeşitlenmesinde en önemli yardımcı faktör teknolojidir. Teknolojik ve inovatif faaliyetler sonucunda birçok sektör ekonomiye canlılık kazandırmakla birlikte, ulaşım ağlarının da gelişmesine yardım etmektedir. Zaman kavramının gün geçtikçe insanlar açısından daha da önemli hale gelmesiyle birlikte ulaşım sistemlerinin geliştirilmesine yönelik yatırımlar ön plana çıkmaya başlamaktadır. Zaman kavramından sonra küreselleşme kavramı dikkat çekmeye başlamaktadır. Küreselleşmeyle birlikte ulaşım sektörünün geliştirilmesine yönelik adımlar daha büyük hale getirilmeye çalışılmaktadır. Bunun en önemli nedeni ise küresel rekabetin ticari faaliyetlerin gelişmesine sıcak bir ortamın oluşturması gayreti içinde bir durum sergilemesinden kaynaklanabilir.

Dünya son 25-30 yılda hız kesmeden gelişmelere kaynaklık ederek ve globalleşme kavramını bünyesine katarak yeni hedefler ortaya koymaktadır. Globalleşmeyle birlikte pazarlarda yaşanan değişmeler, ülkeler arasındaki bütünleşme çabaları, çağdaş teknoloji ürünlerinin pazara sunulması ve bunların diğer ekonomilere ulaştırılması gibi etkenler ortaya çıkmaktadır. Mesafelerin git gide ortadan kalktığı bu dönemlerde ulaşım sektörüne olan ihtiyaç artmış olup, inovasyon faaliyetlerini de beraberinde getirmektedir (Kaynak, 2004, s. 3-4).

Türkiye'de Cumhuriyet'in ilk yıllarında ulaşım alanında ilk atılan adım demiryolu ve denizyolu hedefli faaliyetler olmuştur ve bunu karayolları izlemektedir. O yıllarda ülkenin ekonomisine lokomotif olan tarım sektörünün gelişiminde üretimin pazarlara ulaştırılmasında, tüketiciye verilen değerin artmasında, sanayinin gelişmesinde demiryolu ve denizyolu aktif rol oynadığı söylenebilmektedir. Fakat demiryolunun dezavantaj niteliği de göz önünde bulundurulması gerekmektedir. Bu etken ise raylı sistemin her yere ulaşma olanağının minimum seviyede kalma sonucunu doğurmuştur. Bunun nedeni de Türkiye'nin coğrafi şartlarıyla yakından ilgilidir. Bu neticede demiryolundan sonra karayolunun modernize çalışmalarına yön verilmeye başlanmıştır (Kaya, 2008, s. 32).

Aşağıda ulaştırma modlarının Türkiye ölçeğinde karayolları, demiryolları, havayolları, denizyolları ve boru hattı ulaşım sisteminin gelişim seyri ve yapılan projelerle birlikte staratejik öneminin artarak devam ettiği konularına değinilerek açıklamalar yapılmaya çalışılmıştır.

1.1.1. Karayolları

Ulaştırma sektörünü önemli kılan etmen diğer sektörlerle olan yakın ilişkisinden kaynaklanmaktadır. Yani ulaşım sektörünün üretimdeki payı ise maldan elde edilen faydanın maksimum düzeye çıkması sonucunda bu durumun yerini koruyabilmesi ulaşım sektörünün elindedir. Ekonomik faaliyetlerin gelişmesi açısından yani büyümenin sağlanması noktasında ulaşım sektörünün payı çoktur. Refahın artırılması ve bu durumun dengeli bir şekilde ülkeye dağıtılması ulaştırma sektörünün görevleri arasındadır.

İnsanların ihtiyacı yer ve zaman faydasını da göz önüne alarak ulaştırma sistemlerinden karayolu ulaşım modunu tercih etmesi karayoluna olan talebin artmasına kaynaklık etmektedir. Karayolu ulaştırması her arazide uygulanabilme olanağı tanımaktadır. Karayolunun diğer bir avantajı ise etaplar halinde kendini geliştirmeye açık olmasıdır. Yani asfalt bir yol yapılmadan önce topraktan da bir yol yapılabilir ve daha sonralarda alt

yapı çalışmalarına modern bir ivme kazandırılabilir. Diğer kullanılan ulaşım ağlarında böyle bir husus geçerli değildir. Fakat karayolunun dezavantajlarından biri olarak şu söylenebilir; Çevreye vermiş olduğu zarar yani gaz, benzin, motorin gibi kimyasal bileşenler hava kirliliğine neden olmaktadır (Yılmaz, 2009, s. 11).

Türkiye'de ulaştırma ve haberleşme alanındaki yenilikler karayolunu geliştirmeye yönelik adımlar olarak nitelendirilebilir. Ekonomik aktiviteleri geliştirme, büyüme oranlarını, firmaların kârlılık oranlarını ve bölgesel kalkınmanın artırılmak istenmesiyle karayolları ulaşım sistemi geliştirilmeye başlanmıştır (Kara & Taş, 2012, s. 468-469).

Karayollarının Cumhuriyet sonrası gelişim aktivasyonlarına bakıldığında; 1 Mart 1950 tarihinde Karayolları Genel Müdürlüğü'nün kurulması, beş yıllık kalkınma programlarında karayollarına yatırım ve iyileştirilmelerin ağırlık verilmesi gibi etkenler faaliyete geçmiştir. Yolcu taşımacılığının da karayolları ağının tercih edilmesi şehirlerarası firmaların artmasına ve rekabet ortamının yoğunlaşmasına zemin hazırlamıştır. Seyahat hizmetinin hızlı, güvenilir, konforlu olması yolcuların en çok dikkat ettiği husus olmuştur (Duman, Ayduğan, & Koçak, 2007, s. 152).

Karayollarındaki esas gelişmelerin 1950'den sonra olduğu söylenebilir. Karayolları, demiryollarına olan talebi giderek azaltmıştır. Bunun nedeni ise şunlardır; demiryoluna %100 gibi büyük bir oranda zam yapılması, köy yollarının yapılmasında Yol-Su-Elektrik Genel Müdürlüğünün faaliyete geçmesi, otomotiv sanayisinin ülke içinde montaj kurulumunun yapılmaya başlanması, sanayi sektöründe kamyon ithalatının önem kazanması gibi faktörler karayollarına olan aşırı bir talebi de beraberinde getirmiştir (Akgüngör & Demirel, 2004, s. 425).

Karayollarına ait iki önemli kurum görev yapmaktadır. Bunlar; Kara Ulaştırması Genel Müdürlüğü ve Karayolları Genel Müdürlüğü'dür. Ülkemizde karayollarını sınıflara ayırmak mümkündür. Bunlar; otoyollar, devlet yolları, il yolları ve diğer kademelerdeki yollar olmak üzere sınıflandırılabilir. Yolların yapım maliyeti, bakımı gibi faktörleri genel müdürlük karşılamaktadır. Diğer yollar denilen kısım köy yolları, şehir içi yollar ve orman yollarıdır. Çokça tercih edilmesi de beraberinde sorunları da getirmektedir. Sorunlara kısaca değinilecek olunursa; (Aslan, 2009, s. 30-32).

- Türkiye karayolları ağında Avrupa standartlarının altındadır.
- Coğrafi şartların ağır olduğu yerlerde yol yapım maliyeti ve bakım maliyeti de artmaktadır.

- Sektörde çalışan personellerin eğitim seviyesi düşük olmasından kaynaklanan güvenlik önlemlerinin ihmal edilmesi oranı yüksektir.
- Türkiye'de trafik kazası oranlarının yıl geçtikçe artarak devam etmesi.
- Şehir içinde trafik akışının düzenli olmamasından kaynaklanan zaman ve yakıt tasarrufunun yapılamaması; çevre dostu karayollarının olmamasıdır.

Türkiye'nin devlet ve il karayolu; bölünmüş yol, asfalt betonu, sathi kaplama, parke, toprak, stabilize, geçit vermez gibi yol türleri vardır. Bunların 2010-2015 yılı uzunluk gelişimine bakıldığında şu tablodan yararlanılabilir;

Tablo 1: Yıllara Göre Devlet ve İl Yolları Uzunluğu (Km)

Yıllar	Asfalt Betonu	Sathi Kaplama	Parke	Stabilize	Toprak	Geçit Vermez	Toplam Uzunluk
2006	7204	50159	135	2132	1226	908	61764
2007	7406	50619	158	1796	947	986	61912
2008	8004	50305	168	1600	862	1084	62023
2009	8681	49782	180	1490	783	1303	62219
2010	10197	48929	212	1314	782	1351	62785
2011	11561	47912	212	1077	721	1447	62930
2012	13150	46462	256	1069	666	1652	63255
2013	14870	45294	261	852	632	1587	63496
2014	15922	44277	273	891	599	1792	63754
2015	17095	43726	262	744	631	1820	64278

Kaynak: (www.kgm.gov.tr). Erişim Tarihi: 03.01.2017

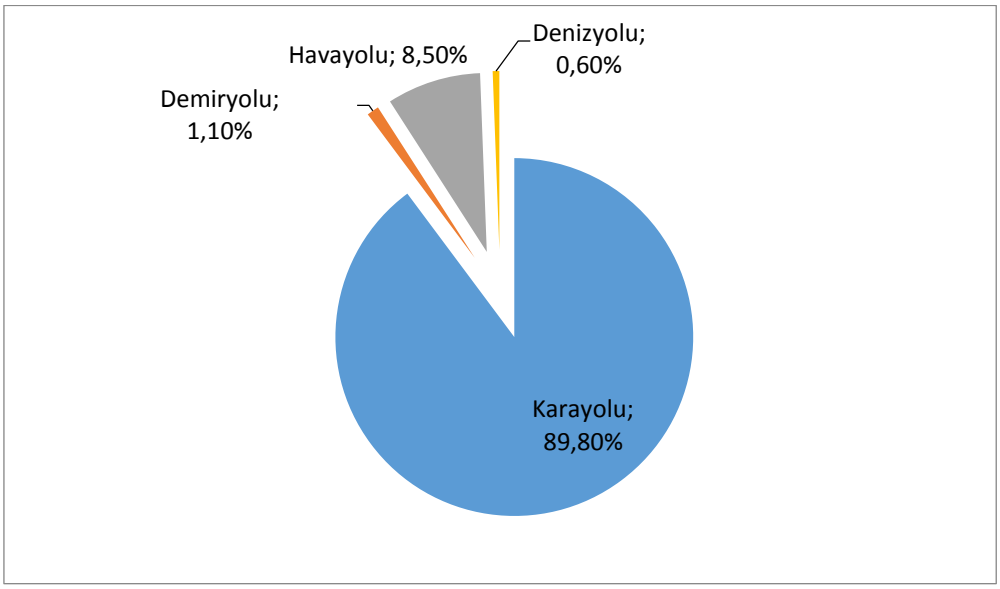
2006-2015 arası yıllara bakıldığında kilometre uzunlukların genellikle artma eğiliminde olduğu görülmektedir. Ülkenin gelişmişlik durumuna göre değişkenlik gösteren yol ulaşımında özellikle asfalt beton yapımının arttığı ve toplam yol uzunluğunun da her yıl artmakta olduğu görülmektedir. Yol yapımında asfalt betona ağırlık verilmesi uluslararası ticaretinin de gelişmesine kapılar açmaktadır. Türkiye açısından değerlendirildiğinde ihracatı artırmak öncelik hedeflerden birisidir. Bu nedenle malın ulaşım maliyetlerinin artması, ürünün pazara gelene kadar üzerine fiyat eklenerek gelmesi ve ürünün pahalıya satılması durumuna sebep olmaktadır. Bu olumsuz faktörün yaşanmaması için

karayollarının konfortibilitesinin sağlanması gerekmektedir. Ulaşım diğer ülkelerle ve bölgelerle çeşitli kültür alışverişinin sağlanmasında ana etkendir. Bu konuda teknolojiye de sorumluluk düşmektedir. Küreselleşmeyle beraber rekabet ortamının kızışması sonucunda firma sahipleri müşteri memnuniyetinin, zaman faktörünün ve hız faktörünün doğuracağı sonuçları göz önünde tutmalıdır. Ülkemizde beşer yıllık kalkınma planları oluşturulmaktadır. Bu planlarda ulaşıma verilen ağırlıkta otoyolların bakım maliyetinin her iki senede bir yapılması gerektiği belirtilmektedir. Standartlara uygun olarak yapılan ve ortalama 20 yıl ömrü olan bu projelerin otoyol yapımı tarihinden sonra ilk 12 yılda kalitesinde bir düşüş yaşandığı ve bunun % 25 oranında olduğu, sonraki 4 yıldan sonra da bu bozulma oranının % 60'a çıkması (Yenidünya, 2008, s. 17-18) şu soruları akla getirebilir; yapılan bu kalkınma planları gerçekten doğru bir şekilde uygulanılıyor mu ve buna paralel olarak yapılan otoyolları kalite standartlarına uyuyor mu?

Karayollarının diğer önemli bir özelliği de yolcu ve yük taşıma oranlarının bir hayli fazla olmasıdır. Teknoloji etkeninin ortaya çıktığı son yıllarda karayolundan havayoluna doğru bir kayma gözetilmektedir. Özel havayolu şirketlerinin de devreye girmesiyle birlikte daha ucuz ulaşım imkânına el vermesi tercih edilme nedeni haline gelmektedir. Çünkü değişmeyen politikalar nedeniyle bütün ticaretin karayollarına mâl edilmesi yıllar geçtikçe istenilen talebi karşılayamamasına neden olacaktır. Bu nedenle diğer ulaşım sektörlerine gereken ehemmiyetin verilmesi şart olmaktadır.

Büyüme eğilimlerinin istikrarlı bir şekilde sağlanması halinde 2020 yılında yolcu trafiği günümüzdeki düzeyin 3.3 katına (540 milyar yolcu/km), yük taşımacılığında ise 2.5 katına(300 milyar ton/km) çıkması olağan bir durum olacaktır (Yenidünya, 2008, s. 22-23). Karayollarının güvenliği, konforlu hale getirilmesi yani bakım çalışmalarının denetlenmesi konusunda KGM her yıl faaliyet raporu yayınlamaktadır. Bu faaliyet raporunda bütçe, bünyesine kattığı personel yani istihdamı, bölünmüş yolları ve bunların ekonomiye katkısı gibi daha birçok konulara açıklık getirmektedir. KGM'nin 2015 faaliyet raporuna göre ise bazı bilgiler şunlardır;

Şekil 1: Ulaştırma Türlerine Göre 2014 Yılı Yurtiçi Yolcu Taşıma Oranları



Kaynak: (KGM, 2016, s. 48). Erişim Tarihi: 10.01.2017

Şekilde de görüldüğü gibi 2015 yılında yayınlanan faaliyet raporunda 2014 yılında hangi ulaşım türlerinde hangi oranlarda yararlanıldığı görülmektedir. Türkiye nüfusunun da artmasıyla birlikte karayollarına olan ihtiyaç artmakla birlikte, karayollarına olan talebin de arttığı söylenilebilir. İnsanların araç sahibi olmak istemesi, hedeflediği yere zamanında ulaşmak istemesi gibi etkenler de önemli bir rol oynamaktadır.

Tablo 2: Trafiğe Kaydı Yapılan ve Kaydı Silinen Motorlu Kara Taşıtları, 2016

	Kasım			Ocak-Kasım		
	2015	**2016**	**Değişim (%)**	**2015**	**2016**	**Değişim (%)**
Trafiğe Kaydı Yapılan Taşıt Sayısı	96.956	129.360	33.4	1.146.978	1.113.235	-2.9
Trafikten Kaydı Silinen Taşıt Sayısı	8.882	13.419	51.1	93.630	104.339	11.4
Trafikte Artan Taşıt Sayısı	88.074	115.941	31.6	1.053.348	1.008.896	-4.2

Kaynak: (www.tuik.gov.tr) Erişim Tarihi: 10.01.2017

2016 yılı Ocak ve Kasım aylarında trafiğe kaydı yapılan araç sayısının, trafikten silinen araç sayısına göre daha fazla olduğu görülmektedir. Ocak-Kasım ayları arasında trafiğe toplamda 1 milyon 8 bin aracın katıldığı Tablo 2'deki verilerle desteklenmektedir.
Ayrılan bütçe miktarlarına bakıldığında ise;

Tablo 3: KGM 2015 Yıl Sonu Bütçesi

Sektör		**İç Bütçe**	**Dış Kredi**	**Toplam**	**Şartlı Bağış**	**Kamulaştırma**	**Genel Toplam**
Ulaştırma Sektörü	Yıl Sonu Bütçesi	16.949.809.000	-	16.949.809.000	-	2.126.237.202	19.076.046.202
	Harcama	16.929.751.060	-	16.929.751.060	-	2.110.075.594	19.039.826.653
Otoyollar	Yıl Sonu Bütçesi	1.184.018.000	-	1.184.018.000	-	873.977.550	2.057.995.550
	Harcama	1.181.329.492	-	1.181.329.492	-	871.860.720	2.053.190.212
Devlet ve İl Yolları	Yıl Sonu Bütçesi	15.765.791.000	-	15.765.791.000	-	1.252.259.652	17.018.050.652
	Harcama	15.748.421.568	-	15.748.421.568	-	1.238.214.874	16.986.636.442

Kaynak: (KGM, 2016, s. 72). Erişim Tarihi: 10.01.2017

Tablo 3'e bakıldığında ulaştırma sektörüne ayrılan bu bütçeyle bakım-onarım, mal ve hizmet alımları, personel giderleri, sosyal güvenlik hizmetleri gibi faaliyetler için ayrılan toplam miktar görülmektedir. Ayrıca herhangi bir dış kredi alımı yapılmamıştır.

KGM bazı projelerinde Yap-İşlet-Devret modelini kullanmaktadır. Yürütmüş olduğu Ar-ge faaliyetleriyle, objektif ve rasyonel bir şekilde de bu projelere yön vermektedir.

Hazırlanan ve uygulanan projeler sayesinde Türkiye ekonomisine katkı sağlayacak birçok otoyol, köprü ve tünel inşaatının bitirilmesiyle birlikte, ulaşım sektörüne hayat damarı niteliğinde enjeksiyon yapıldığı söylenebilir. Otoyol, köprü ve tünel gelirleri hem Türkiye'ye hem de yapıldığı şehre ticarette canlılık kazandırması bakımından önem taşımaktadır. Bunlara en güzel örnek; İstanbul'a yapılan ve üçüncü köprü niteliği taşıyan Yavuz Sultan Selim Köprüsü, Samanlı Tüneli, 3 Katlı Büyük İstanbul Tüneli ve Avrasya Tüneli gibi daha birçok projelerin hayata geçmesiyle birlikte insanların hayatını kolaylaştırma etkeninin yanında ekonomik anlamda katkıları büyük olacaktır.

Tablo 4: Otoyol ve Köprü Gelirleri (Net) 2016

Ay	Köprüler(15 Temmuz Şehitler + FSM Köprüsü)		Otoyol		TOPLAM	
	Gelir(TL)	Araç	Gelir(TL)	Araç	Gelir(TL)	Araç
Ocak	23.865.315	10.853.296	64.912.284	19.643.127	88.777.599	30.496.423
Şubat	25.232.267	11.160.344	71.779.894	20.845.417	97.012.161	32.005.761
Mart	26.242.764	11.621.644	76.567.216	22.505.868	102.809.980	34.127.512
Nisan	28.101.829	12.101.824	79.964.221	23.747.635	108.066.050	35.849.459
Mayıs	29.364.996	12.614.480	86.288.304	25.112.827	115.653.300	37.727.307
Haziran	27.441.027	11.751.319	79.002.864	24.056.529	106.443.891	35.807.848
Temmuz	18.241.799	9.479.968	66.781.458	27.202.561	85.023.257	36.682.529
Ağustos	27.291.875	11.889.666	95.134.481	27.311.050	122.426.356	39.200.716
Eylül	16.164.807	9.733.838	62.727.094	25.319.669	78.891.901	35.053.507
Ekim	23.731.031	11.720.290	84.914.535	24.040.250	108.645.566	35.760.540
Kasım	22.592.065	11.147.974	77.279.416	22.396.814	99.871.481	33.544.788
Aralık	-	-	-	-	-	-
TOPLAM	268.269.775	124.074.643	845.351.767	262.181.747	1.113.621.542	386.256.390

Kaynak: (www.kgm.gov.tr). Erişim Tarihi: 10.01.2017

Tablo 4'e bakıldığında köprülerden geçişte en fazla gelirin mayıs ayında elde edildiğini, otoyolda ise en fazla gelirin ağustos ayında elde edildiği görülmektedir. Otoyolu kullanan araç sayısında ise yaz aylarında arttığı dikkat çekmektedir. Ağustos ayına bakılacak olunursa 27.311.050 adet aracın otoyolu kullandığı görülmektedir. İnsanların genellikle yaz aylarında izne ayrılıp kendilerine zaman ayırmak maksatlı tatil programları gibi faaliyetleri de etken olduğu söylenebilir. Otoyollar ve köprülerden elde edilen gelir ise 1.113.621.542 TL'dir. Yeni açılan ve açılacak olan köprü ve otoyollarla birlikte bu sayı katlanarak artmaya devam edecektir. Kalkınma planlarıyla birlikte desteklenen bu projeler Türkiye'nin ana bileşenlerini oluşturmaktadır.

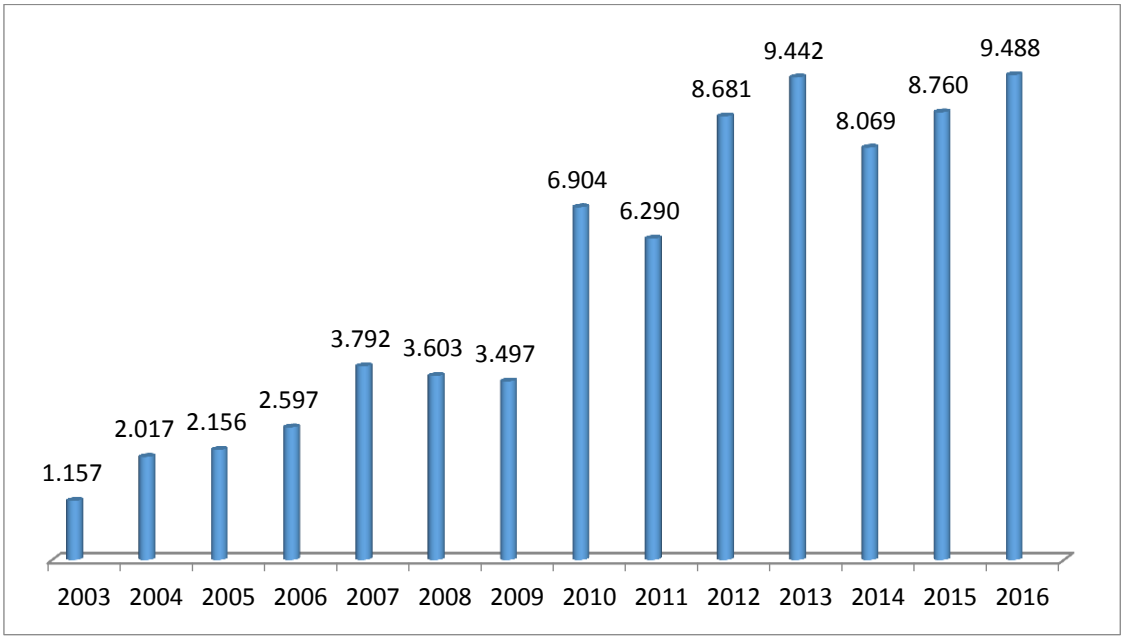
1.1.2. Demiryolları

Demiryollarının Cumhuriyet öncesi ve sonrası gelişimine bakıldığında özellikle uluslararası yük taşımacılığında tercih edilen sektör türü olduğu söylenilebilir. İlk olarak 1830'lu yıllarda kendini geliştirmeye başlamış olup, modern dünyaya katkısı her geçen gün artmıştır. Dünyadaki gelişimi ise; ilk buharlı trenlerin icadıyla başlayıp bu önemli bilimsel keşfin ticaret hayatında da kullanılmasıyla sektöre canlılık kazandırılmıştır.

Demiryollarının esas gelişmeleri Sanayi Devrimi'nden sonra yaşanmaktadır. Avrupa ülkelerinin de bu sektöre gereken önemi vermesi, onların kalkınmaya yönelik ekonomik dinamizmlerini harekete geçirmiştir. Demiryolları, tarihsel gerçekler göz önüne alındığında ülkeleri birbirine yaklaştırdığı deyim yerindeyse medeniyeti getirdiği söylenilebilir. Modern hayatı sunmasıyla birlikte, ekonomik alışverişi de canlandırması sektörü daha da önemli kılmıştır (UDHB, 2016, s. 160-163).

Demiryolları, Türkiye'nin kalkınma yıllarında yani 1923-1950 dönemlerinde devlet politikasına yön veren sektör olmuştur. 1950 yılından sonra gelişmelerde sekteye uğrasa da 2004-2014 yılları arasında tekrar bünyesine yeni keşifleri dahil etmiştir. Bu bağlamda 1.759 kilometre demiryolu inşası yapılmıştır ve halen de 2.653 kilometre demiryolu inşası da sektöre ivme kazandırmak için faaliyetlerini sürdürmektedir. Son 12 yıllık dönemlerde yapılan yatırımlarla gelişen sektör, yeni yeni teknolojileri de bünyesine katarak yüksek hızlı tren hattını faaliyete geçirmiştir. Bu teknoloji sayesinde şehirlerarası ulaşımda hem konfor standartları hem de zamandan kazanma olanağı kazanılmıştır. 2003 yılından sonra demiryolu altın çağına adım atmıştır. Türkiye'nin tarihler öncesinde de kalkınma lokomotifi olan sektöre ödenekler ayrılmaya devam etmektedir. Ulaşım sektöründe demiryolu kullanan yüzdelik dilim 1'dir. 2023 yılındaki hedeflenen oran yolcu taşımacılığında % 10', yük taşımacılığında ise % 15'tir. Bu oranların yakalanması için demiryoluna ayrılan bütçeyi iyi değerlendirmek ve bu bütçe oranının payını artırmak gerekmektedir (TCDD, 2014, s. 129-138).

Şekil 2: 2003'ten 2016'ya Demiryolu Sektörü Ödenekleri (Milyon TL)



Kaynak: (UDHB, 2016, s. 176) Erişim Tarihi: 11.01.2017

Şekil 2'de 2003'ten bu yana demiryolu sektörüne önem verilmeye başlanıldığı ayrılan ödeneklerle görülmektedir. En fazla ödeneğin ise 2016 yılında ayrıldığı, bunun nedeni ise YHT Projelerinin yapılmasındaki aşamalara gereken önemin verildiği söylenilebilir.

Ülkemizde sosyal, ekonomik ve ticari ihtiyaçlara cevap verilmesi açısından Türk demiryollarının gelişmesi önem taşımaktadır. Gelişmiş ülkelerde de bu sektörde serbestleşmenin yaşanmasıyla birlikte rekabet ortamı doğmaktadır. Bu rekabet ortamında Türkiye'nin yerinde saymaması, gerekli teknolojileri de kullanmasıyla birlikte uluslararası ticarette arza ve talebe cevap vermesi bakımından stratejik bir konuma erişmesi gerekmektedir. Yapılan inovasyon faaliyetlerine bakıldığında günümüzde de adından söz ettiren Marmaray Projesi ve Yüksek Hızlı Tren Hattı gibi yatırımlar ön plâna çıkmaktadır.

Marmaray'ın asrın projesi niteliğinde olması dikkat çekerken Türkiye'nin, gelişmiş teknolojilerini kullanarak üretmiş olduğu bu proje sayesinde ekonomide yeni gelişmeler olduğu izlenmektedir. Dünyadaki en derin su altı tüneli olması bakımından da önem taşımaktadır. İstanbul'daki bu projeyle birlikte Avrupa ve Asya ilk defa demiryoluyla birbirine bağlanmıştır. Tünelin uzunluğu 13,6 kilometredir ve suyun altındaki tünelin uzunluğu ise 1387 metredir. 3 milyar dolarlık raylı sistem kullanılarak Japon-Türk mühendisleriyle çalışmalara hız katılmıştır. Bu proje Türkiye Cumhuriyeti ve Japon

Uluslararası İş Birliği Ajansı ile Resmi Kalkınma Yardımı Kredileri kapsamında imzalanan sözleşme ile finanse edilmektedir. Eskimiş vapurların ve yapılan köprülerin insanların talebini karşılamakta yetersiz kalmasıyla bu projeye ihtiyaç duyulmaktadır. Her gün ortalama 2,5 milyon kişinin köprü yada vapur kullanarak karşıya geçme çabaları bu proje sayesinde gerçekleşmiş olup, insanların hak ettiği konfora ulaşmasında bir araç olmuştur (Day, 2008). Geçmişe dayanan bir projedir ve projenin yapım maliyeti 5.5 milyar TL'dir (www.marmaray.gov.tr). Fakat projenin toplam maliyeti ise yaklaşık 9 milyar TL'dir. Marmaray projesiyle birlikte zaman ve enerji tasarrufu, kazalarda azalma ve ekonomik tasarruflar sağlanmaktadır. Türkiye'nin 2012 yılında toplamda 55 milyar dolar enerji ithalatını yapmış olması bu projeyle birlikte bu rakamlarda azalış görüleceği anlamını taşımaktadır. Toplu taşıma sistemlerinin iyileştirilmesi insanların enerji tüketiminin de azalma seyri göstermesi demektir. Yakıt tüketiminin parasal değere dönüştürülmesiyle en iyi 64 milyon, orta derecede senaryo 48 milyon ve en kötü senaryoya göre ise 36 milyon TL enerji tasarrufu yapılacağı hesaplanmıştır. Projenin verimlilik oranının yüksek olması (%16,2) kamuya katkısının da sosyal getirisinin de bir hayli fazla olacağına işarettir. Sağlamış olduğu birçok yararla birlikte toplamda bir yılda sağlanacak olan tasarruf miktarı ise 387 milyon TL'dir (PGlobal, 2013, s. 1-4).

Faaliyete geçen bu proje hazinenin kasasına günlük 2,4 milyon lira getiri sağlayacağı açıklanmıştır. Bu düzenli gelirin elde edilmesi durumunda 9 milyar TL'nin yaklaşık on yılda amorti edilebilme imkanı sağlanacaktır (www.trthaber.com).

Demiryolları ağının uzunlukları da gelişmiş ülkelerde her geçen gün ilerleme katetmektedir. Türkiye'nin demiryolu ağı uzunlukları, yolcu ve yük taşıma oranlarına bakılacak olunursa yıllara göre değişim şu şekildedir;

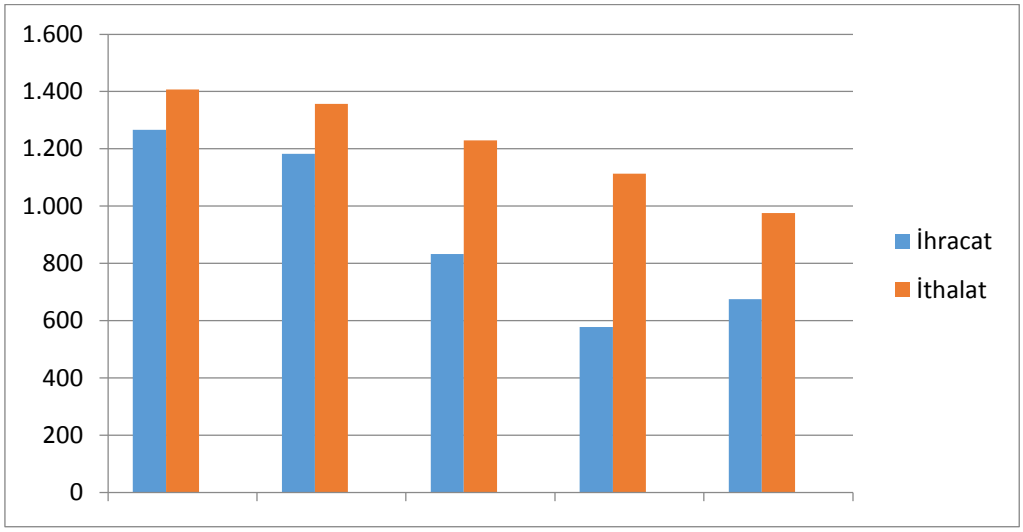
Tablo 5: Demiryolları Uzunluğu, Yük ve Yolcu Taşımacılığı

Yıllar	Hat Uzunluğu	Yolcu Sayısı	Yük Miktarı (Ton)
2010	9.594	84.173	24.355
2011	9.642	85.752	25.421
2012	9.642	70.284	25.666
2013	9.718	46.441	26.597
2014	10.087	78.404	28.747
2015	10.131	95.317	25.878

Kaynak: (www.tuik.gov.tr) Erişim Tarihi: 13.01.2017

Tablo 5'e bakıldığında yıllara göre demiryolu uzunluğu sadece 2011-2012 yıllarında sabit kalmıştır. Seyreden diğer yıllarda ise bu hat uzunluğu daima artış göstermektedir. Yolcu sayısında 2012-2013 yılları arasında bir düşüş yaşanmıştır. Fakat geliştirilen yüksek hızlı trenler sayesinde bu rakam 2015 yılında zirvelerde bir talebin olduğunu göstermektedir. Yük taşımacılığında ise; çok fazla artma yada azalma yaşanmadığı görülmektedir. Bunun nedeni de diğer ulaşım sektörlerinin, yaşanan ivmeleri yakalamaya başladığı ve bir tercih yapma unsuru haline gelmeye başladığının habercisi olabilmektedir. Özellikle havayolu taşımacılığının birçok avantajlarının olması 25.878 rakamının neden düşük olduğunu açıklar niteliktedir.

Şekil 3: Uluslararası Yük Taşımaları (Bin Ton)



Kaynak: (TCDD, 2015, s. 10).

Şekil 3'de görülen istatistik 2014 yılındaki verileri içermektedir. Uluslararası yük trenlerinde talebe bağlı olarak uluslararası tren güzergâhlarında değişikliğe gidilebilmektedir. Bu taşımacılıkta en çok ithal edilen ürünlerde bu sistemin kullanıldığı görülmektedir.

Türkiye, demiryollarında serbestleşme reformunu getirerek rekabet yolunu açmaktadır. 2023 hedeflerinde de 40 yıllık hayalini gerçekleştirmeye yönelik planlarını kalkınma programlarına da yansıtmaktadır. Özellikle 10. Kalkınma programında bu duruma ayrı bir yer verilmiştir. *'65. Hükümet Programı'* başlığı altında Türkiye'nin *'Taşımacılıktan Lojistiğe Dönüşüm Programı'* planı hayata geçirilmiştir. Bu bağlamda lojistik sektörünün büyümeye olan katkısını maksimum düzeye çıkararak, 2023-2035 hedeflerini gerçekleştirmede kolaylıklar sağlamayı amaçlamaktadır. Demiryolu sektöründe 2023-2035 hedefleri şunlardır; (UDHB, 2016, s. 162).

- Demiryoluna gereken ilavelerle birlikte bu km sayısını 31.000'e çıkartmak,
- Demiryolu ağında akıllı ulaşım alt yapısına sahip olmak,
- Asya-Avrupa-Afrika kıtaları arasında demiryolu ticaret koridorunu oluşturmak,
- Demiryolu yük taşımacılığı %20'ye, yolcu taşımacılığını ise %15'e çıkarmaktır.

Son yapılan projelerle YHT hattında kilometre olarak ilerleme kaydedilmektedir. Ankara-İstanbul, Konya-İstanbul gibi büyükşehirleri birbirine yakınlaştıran hızlı tren projesi 2014 yılında hizmete girmiştir. Yıllara göre YHT hattı uzunlukları ise tablo 6'da gösterilmektedir;

Tablo 6: Yıllara Göre YHT Hat Uzunlukları

Yıllar	**YHT Hat Uzunluğu(Km)**
2009	397
2010	888
2011	888
2012	888
2013	888
2014	1.213

Kaynak: (TCDD, 2014, s. 21) (TCDD, 2013, s. 15). Erişim Tarihi: 16.01.2017

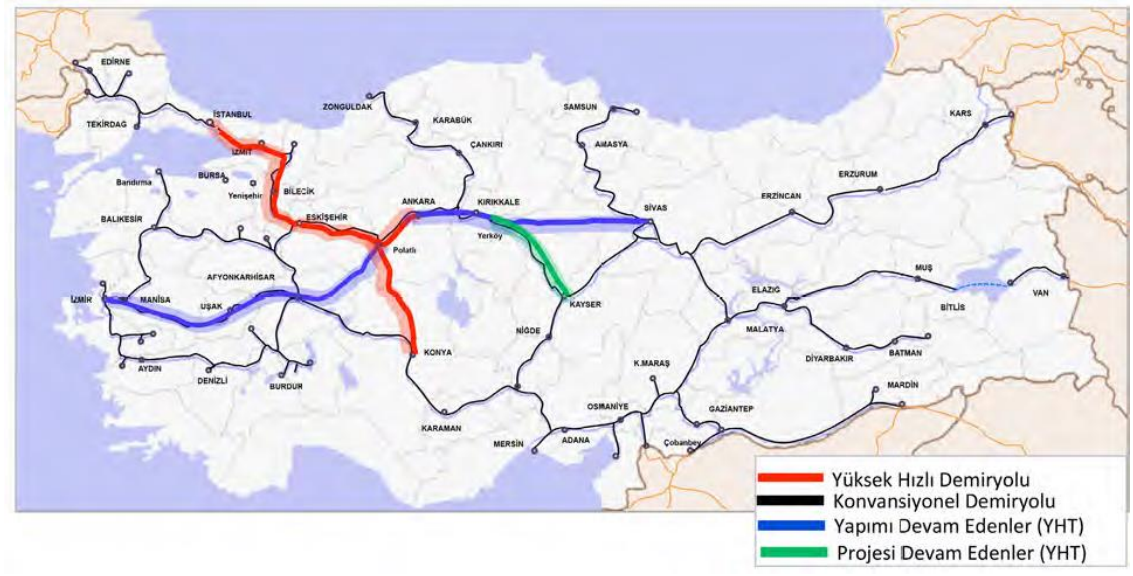
Demiryollarına gereken önem 2003 yılından sonra verilmiştir. Tablo 6'ya bakıldığında 2009 yılında YHT projesi faaliyete geçmiştir. 2010 yılından sonra km artırılma hedefli yol katedilmektedir. Bir süre km olarak yerinde saydığı ve 2014 yılında bu rakamın artırıldığı görülmektedir.

2015 ve 2016 yılları arasında da 1.213 rakamı sabit kalmıştır (UDHB, 2016, s. 166).

Son yıllarda TCDD'nin YHT projesiyle yük ve yolcu taşımacılığında ciddi atılımlar gerçekleştirmek istediği anlaşılmaktadır. Türkiye bu projeyle Dünyada ilk 8, Avrupa'da ise ilk 6 ülke arasına girmiştir (Kılıçlar, Sarı, & Seçilmiş, 2011, s. 200).

Yolcuların rahat, güvenilir ve ucuz seyahat etmelerini sağlayacak olan YHT projesi Türkiye'de diğer illeri de kapsayacak şekilde kendini geliştirmeye devam ederek yeni hatlar eklemeyi sürdürmektedir.

Harita 1: Yüksek Hızlı Demiryolu



Kaynak: (UDHB, 2016, s. 186). Erişim Tarihi: 26.01.2017

YHT hattı ilk olarak Ankara-Eskişehir illeri arasında 2009 yılında faaliyete geçmiştir (www.cnnturk.com). Harita 1'e göre diğer faaliyete geçen projeler ise; Ankara-Konya, Eskişehir-İstanbul'dur. İnşaatı devam eden projeler ise şunlardır: Ankara-İzmir, Ankara-Sivas.

Türkiye'nin üç tarafının denizlerle çevrili olması ve her mevsimde ayrı bir doğa güzelliklerinin görülmesine imkân vermesi turizme canlılık katan bir faktördür. Bu nedenle ülkenin turizmde kendini geliştirmesi ve stratejik konumu itibariyle de yabancı sermayeleri

kendine çekmesi açısından aktif bir ülke konumunda olduğunu ispatlar niteliktedir. Bu özelliklere göre ise turistlerin seyahat biçimleri de önem kazanmaktadır. Onların güvenli bir şekilde ülkeye gelmesi ve gelirken de dövizlerinin bu noktada önem taşıması ulaşım modlarını harekete geçirmektedir.

İnsanlar ulaşım sistemlerinden hangisini kullanacağına dair karar vermesi yıllara göre çeşitlilik kazanmaktadır. Yani ülkenin durumuna göre hareket edilmektedir. Kriz dönemlerine bakıldığında insanların en çok toplu taşıma araçlarını tercih ettiği, bunlar arasında da en ucuz yani ekonomik olan taşıma moduna ağırlık verildiği söylenilebilir. Demiryolu sektörü ekonomik katkılarının yanında sosyallik ve kültürel anlamda da insanlar açısından önemlidir. Çünkü seyahat esnasında insanların birbirlerine hoşgörülü bir şekilde davranarak, insanlar arasında sosyal bir diyaloğun da gelişmesine de katkı sağlamaktadır (Yüksel & Şahbaz, 2008, s. 200-205).

Ulaşım sistemlerinin gelişmesinde başta ülkenin kalkınması etken bir durum iken, diğer bir önemli etken de ticaret faaliyetleri olmuştur. Ulaşım hizmetlerinin artması yeni istihdam alanlarının da yer alması demektir. Bu durumda yeni pazarların ortaya çıkmasıyla birlikte ulaşım sistemleri kendini ispatlar nitelikteki yeniliklere faal bir durum meydana getirmektedir. Bu bağlamda taşıma giderleri, üretim maliyetleri gibi birçok faktör devreye girmektedir. Bunların minimum düzeye indirilebilmesi için de taşıma modlarından en ucuz olan tercih edilmektedir.

20-21. yüzyıllarda karayolu daha çok tercih edilen bir sistem iken, günümüzde yerini yavaş yavaş havayolu ve demiryoluna bırakmaya başlamaktadır. Ayrıca teknolojik faaliyetlerinde gelişmesiyle birlikte özellikle demiryolu yük taşımacılığı ön segmentte rol almaya başlamaktadır. Bunun çevresel nedeni karayollarının ekolojik hayata vermiş olduğu zararlardan dolayı tercih kısıtlamasına neden olmasıdır, ekonomik nedeni ise petrol fiyatlarının artmasıyla birlikte petrol veya mazota olan talebin azalması gibi faktörler söylenilebilir. Ekonomik bakımdan önem taşıyan demiryollarının ağırlıklı olarak kullanılması birçok aşamalarda kâr etme olanağı tanımaktadır (Dida, 2009, s. 9-11).

1.1.3. Havayolları

İnsanoğlunun yüzyıllardan beri her zaman uçma hayali vardır. Geçmiş tarihlere bakıldığında ise bunun en güzel örneği Hezarfen Ahmed Çelebi'dir. Günümüzde de bu uçma merakı sayesinde havayolu sektöründe bin bir çeşit gelişmeler yaşanmaktadır.

Havayolu endüstrisinin küresel ve ekonomik etkilerinin yanı sıra, ülkelerin gelişmişlik düzeyinin de belirleyicileri arasındadır. Özel sektör kavramı bu ulaşım modunda çok duyulmaktadır. Yoğun rekabetin yaşandığı, dünyada serbestleşme eğilimlerinin artması, yakıt fiyatlarının artması, dakik olma kavramın önem kazanması, havayolu sektöründe emtialaşma gibi birçok faktör bu ulaşım sistemini ön plâna çıkarmaktadır (Kuyucak & Şengür, 2009, s. 133).

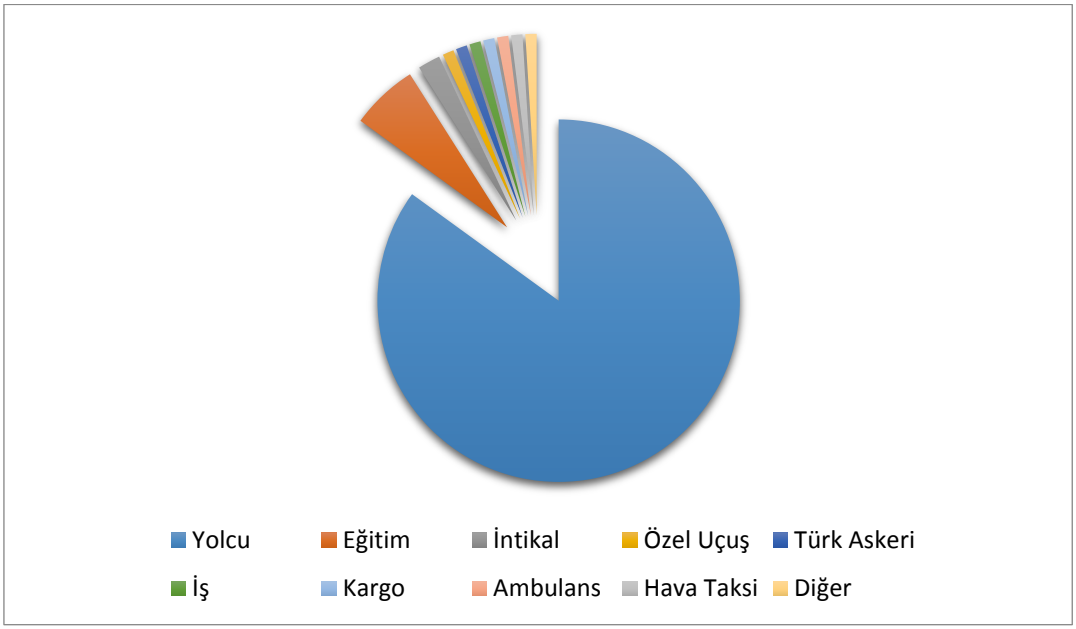
20. yüzyıldan itibaren ulaşımda hız ve konforluk kavramı önem kazanmaya başlamıştır. Zaman faktörünün değeri yüksek (lüks mallar) ve hemen bozulabilecek malların taşınması açısından önemli hale gelmesiyle birlikte havayolu ulaşımı seçilebilecek en stratejik yol olduğu söylenilebilir. Elverişsiz coğrafi şartlara sahip olan birçok ülke havayolu ulaşımı kullanmaktadır.

Türkiye'de havayolu sektörü 20. yüzyılların sonlarına doğru önemli hale gelmiştir. Yapılan yatırımlar sayesinde ise son 20 yılda önemli aşamalar katedilmiştir. Havaalanları ve uçak sayılarında önemli artışlar meydana gelmiştir. Özellikle kargo uçaklarının da devreye girmesiyle birlikte yük taşımacılığında da ilerlemeler yaşanmaktadır. Günümüzde THY, Pegasus, OnurAir, Anadolu Jet gibi birçok uçak firmaları bu atılımları gerçekleştirmektedir.

Türkiye'de yolcu ve yük taşımacılığında havayolunun kullanılması ekonomik gelişmeler ve büyüme açısından önemli haldedir. Havayolu insanların çalışma hayatına zaman kazandırma bakımından önem taşımaktadır. Gün içerisinde birden fazla şehre gidip gelme imkânı vermesinden dolayı son zamanlarda tercih edilme nedenlerinden biridir.

İkinci Dünya Savaşından sonra hızla büyüyen ülkemizde modern hayata yön verecek olan havayolu sektöründe birçok gelişmeler yaşanmıştır. Bu gelişmelere yönelik 2008 yılında bir araştırma yapılmıştır. Bu araştırmanın sonucunda ise elde edilen bilgiler şunlardır; yaklaşık 2.000 havayolu firması, 23.000 hava aracı, 2 milyardan fazla yolcu sayısı, 3.750 adet havaalanının faaliyette olduğu bu araştırmada ortaya çıkarılmıştır (Sarılgan, 2011, s. 70).

Şekil 4: Uçuş Amaçlarına Göre Uçak Trafiği



Kaynak: (DHMİ, 2016, s. 117).

Şekil 4'e göre 2015 yılında havayollarındaki uçuşların % 85'i yolcu taşımacılığında, % 6'sı eğitimde, % 2'si intikalde kullanılmaktadır. Diğer oranların ise %1 seviyelerinde olduğu görülmektedir.

Tablo 7: Havaalanlarında Toplam Yolcu ve Yük Trafiği

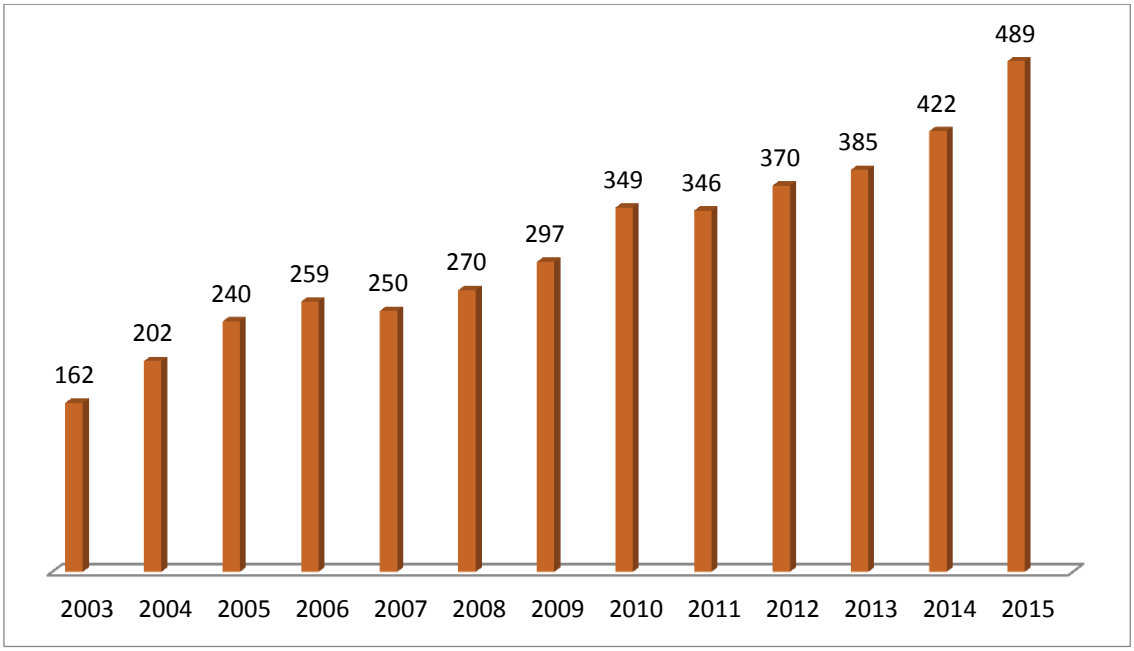
	Yolcu			Yük(Ton)		
Yıllar	**Toplam**	**İç hat**	**Dış Hat**	**Toplam**	**İç Hat**	**Dış Hat**
2000	34.972.534	13.339.039	21.633.495	796.627	226.356	570.271
2001	33.620.448	10.057.808	23.562.640	763.156	171.411	591.745
2002	33.755.452	8.700.839	25.054.613	880.133	181.198	698.935
2003	34.424.340	9.128.124	25.296.216	931.191	188.936	742.255
2004	45.034.589	14.438.292	30.596.297	1.123.108	262.647	860.461
2005	55.545.473	20.502.516	35.042.957	1.249.555	315.858	933.697
2006	61.684.203	28.799.878	32.884.325	1.346.989	373.055	973.934
2007	70.352.867	31.970.874	38.381.993	1.546.025	414.192	1.131.833
2008	79.438.289	35.832.776	43.605.513	1.644.014	424.555	1.219.459
2009	85.508.508	41.226.959	44.281.549	1.726.345	484.833	1.241.512
2010	102.800.392	50.575.426	52.224.966	2.021.076	554.710	1.466.366
2011	117.620.469	58.258.324	59.362.145	2.249.474	617.835	1.631.639
2012	130.351.620	64.721.316	65.630.304	2.249.133	633.074	1.616.059
2013	149.430.421	76.148.526	73.281.895	2.595.316	744.027	1.851.289
2014	165.720.234	85.416.166	80.304.068	2.893.000	810.858	2.082.142
2015	181.074.531	97.041.210	84.033.321	3.072.831	871.327	2.201.504

Kaynak: (www.tuik.gov.tr). Erişim Tarihi: 18.01.2017

2000-2015 yılları arasındaki yolcu taşımacılığında büyük ilerlemeler yaşandığı Tablo 7'de görülmektedir. Yük taşımacılığında ise genellikle dış hatlarda ağırlıklı olarak kullanıldığı dikkat çekmektedir. Her geçen yılda ise arttığı söylenilebilir. İnsanların refah seviyesine göre değişkenlik gösteren havayolu yolcu taşımacılığı, Türkiye'nin bu bağlamda gelişmeler yaşandığının da göstergesi niteliğindedir. Nüfusun ve ticari faaliyetlerin artması ve rekabet ortamının yoğunlaşması ulaşım sistemlerindeki tercihleri de etkilemeye

başlamıştır. Bu talebe cevap verilmesi için de yeni teknolojik donanımlara sahip, uçak çeşitleri önem kazanmaktadır.

Şekil 5: Havayolu İşletmeleri Uçak Filosu Sayısı



Kaynak: (SHGM, 2015, s. 31).

Türkiye, sivil havacılık sektöründe kargo ve yük taşımacılığı hizmetinde 13 adet havayolu şirketine sahiptir. Şekil 5'te de görüldüğü gibi 2014 yılında 422 olan uçak sayısı, 2015 yılında %15,88 oranında artış göstererek 489 sayısına ulaşmıştır. Havayolu filosunun 2015 yılı itibariyle toplam koltuk kapasitesini % 227 oranlık bir artışla 90.259 olmuştur. İç hatlarda 2003 yılında sadece 2 merkezden 26 noktaya uçuş yapılabilirken bu sayı 2015 yılında 7 merkez 55 nokta olarak uçuş sahası genişletilmiştir. Dış hatlarda ise 2003 yılında 60 noktaya sefer yapılabilirken, 2015 yılında bu sayı 261 noktaya ulaşmaktadır (SHGM, 2015, s. 31-45).

Bu gelişmeler sonucunda da dünyadaki stratejik önem artmaya devam etmektedir. Nitekim bunun havayolu yolcu trafiğindeki yaşanan yoğunluğa da yansımaktadır. Türkiye'nin uçuş izni olan ülke sayısı 81'den 165'e çıkarılmıştır. Dünyada havayolu yolcu taşımacılığında Türkiye 8. sıradadır ve bu sayı Avrupa'da ise 3'e çıkmaktadır. Bu sayılar sivil havacılıkta dünya ortalamasının 3 katı fazla büyüdüğünü göstermektedir ve Türkiye'nin büyümede istikrarlı bir yolda ilerlediğinin kanıtıdır. Yap-İşlet-Devret modeliyle yapılan birçok havayolu bulunmaktadır. Bu modelin kullanılmasıyla kamu-özel sektör iş birliği

yatırımlara daha hızlı bir şekilde yön vermektedir. Bu modelin en avantajlı yanı ise devletin kasasından para çıkmadan yatırımların özel sektör sayesinde yapılıyor olmasıdır. Özel kesimle bu modelin başarıyla yürütülmesiyle birlikte birçok proje faaliyete geçmiştir. Bunların en somut örnekleri ise; İstanbul/Atatürk, Antalya, Ankara/Esenboğa, Muğla/Dalaman, Muğla/Milas-Bodrum ve Zafer Havalimanlarıdır (UDHB, 2016, s. 287-290).

Yapılan birçok havaalanlarının çevresine yapmış olduğu katkılarla da önem taşımaktadır. Yapımı halen devam eden İstanbul'a 3. Havaalanı Projesi, 2018'de tamamlanması plânlanmaktadır. Tamamlandığında Dünya'nın en büyük havalimanı niteliğinde olacak olan proje, 77 milyon kare büyüklüğünde bir araziye yapılmaktadır (www.haberturk.com). Yap-İşlet-Devret modeli kullanılarak inşası devam eden proje, 200 milyon yolcu kapasitesine sahip olacak. Atatürk havalimanının istenilen talebi karşılayamaması, kapasitesinin dar olması gibi nedenler bu projeyi doğurmuştur. Cumhuriyet tarihinin en büyük projesi olan bu havalimanı, havacılık endüstrisinin de önünü açmakla kalmayıp, havaalanının içine inşa edilecek olan alışveriş merkezi, hastane gibi merkezler sayesinde diğer sektörlere de canlılık kazandırılacaktır. Tamamlandığında 100 bin kişiye istihdam olanağı sunması ülkenin işsizlik oranlarında azalmalar yaşanacağının habercisi konumundadır. Kullanılmayan, eskiden maden ocaklarının olduğu arazi ekonomiye kazandırılarak verimliliği maksimum düzeye çıkartılması hedeflerinden birisidir. Havaalanı yapımında kullanılan malzemelerin yaklaşık % 80'inin yerli mal olması da ülkedeki kaynakların kullanılması ülke içindeki iş adamlarının da kazanmasına olanak tanımaktadır. Projenin yapım maliyeti ise 10,247 milyar Euro'dur. Yatırımın % 40'lık kısmı tamamlanmış olup, projede 10 bin 200 kişi istihdam edilmektedir. Fakat projede aşama kaydedildikçe bu sayının 30 bini geçeceği tahmin edilmektedir. Dünyada ilk kez *'Yeşil Havaalanı'* adıyla anılacak olan proje, çevreci politikalar izlenerek faaliyetlerine devam etmektedir. Kargo taşımacılık kapasitesi de bu projeyle 5 milyon ton olarak belirlenmiştir. Mega proje Dünya'da her anlamda bir ilkleri barındırıyor denilebilir (www.haberturk.com).

Türkiye'nin havayoluna dikkat çekmek amacıyla bazı slogan ve projelerin aktif hale getirilmesi çabalanmaktadır. Bu yöndeki çalışmalardan biri Bölgesel Havacılık Projesi'dir. Bu projeye göre *'Her Türk Vatandaşı Hayatında En Az Bir Kere Uçağa Binecek'* sloganı etkin olmaktadır. 2003 yılında başlatılan bu proje Türkiye'nin farklı bölgelerinde

uygulama alanına geçerek, projenin somutlaştırılması hedeflenmiştir. Bunlardan bazıları; Ankara-Siirt, Mardin-Antalya'dır. Uçuş sayısını artırmaya yönelik olan proje başarılı bir süreçle devam etmektedir. (web.shgm.gov.tr).

Havayolu ulaşım sisteminin diğer bir önemli noktası ise turizm sektörüyle olan ilişkisidir. Her yıl milyonlarca turistin tatil yapmak için tercih ettiği Türkiye, bu noktada stratejik bir öneme sahiptir. Havaalanlarının da yeterli sayıya ve kapasiteye ulaşması sonucu turizm sektöründe canlılık yaşanma süreci hız kesmeden devam etmektedir. Turistlerin rahat, güvenilir, dakik bir şekilde seyahat etmesi ve memnuniyetinin sağlanması her yıl Türkiye'yi ziyaret etmek gibi bir düşüncenin yerleşmesine zemin hazırlamaktadır. Harita 2'de şehirlerdeki havaalanları gösterilmektedir. Havaalanlarının sayısını artırmak ve var olan potansiyeli ortaya çıkarmak Türkiye'nin ekonomisinde önemli katkılar meydana getirmektedir.

Harita 2: Türkiye'nin Havaalanları

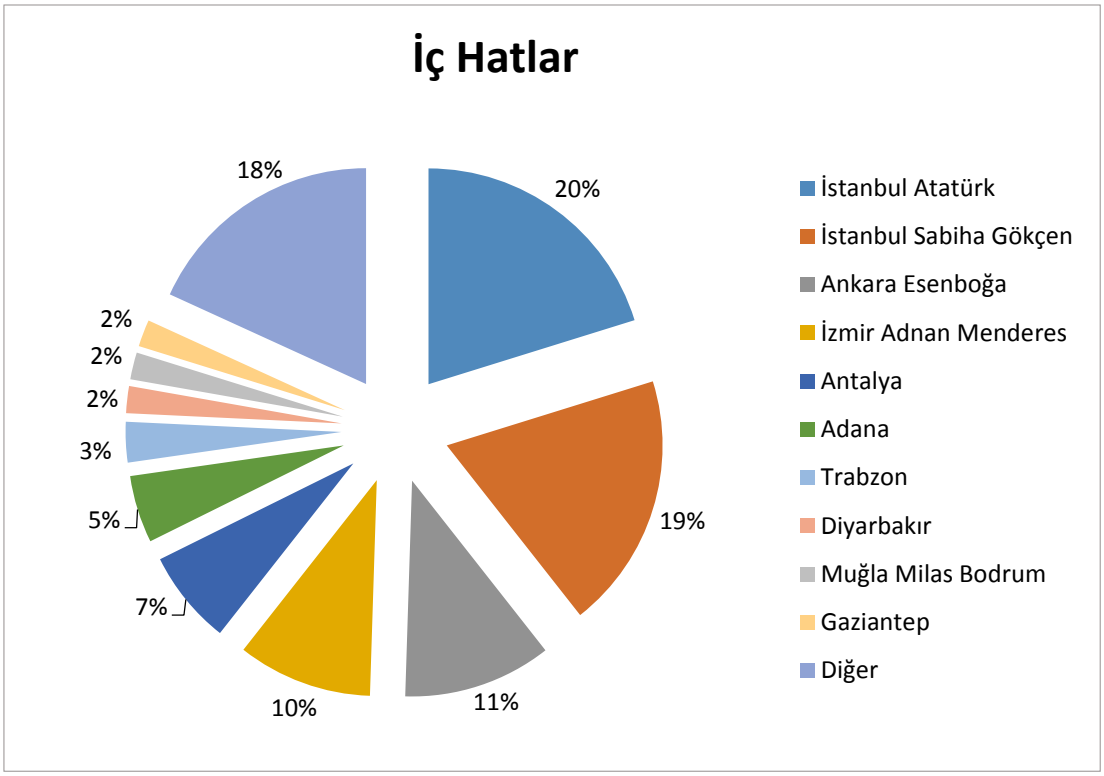


Kaynak: (SHGM, 2014, s. 38-39).

Turizm sektörüne yapılacak yatırımlar sayesinde ülkeye sıcak paranın yani dövizin girmesinin sağlaması ticaret yapan sektörlerinde hareketlilik kazanması anlamına gelmektedir. Kültür ve Turizm Bakanlığı turizm potansiyeli yüksek olan yerlere yatırımların daha da fazla olması gerektiği kanısındadır. Türkiye'nin bazı turistik noktalarının engebeli bir araziye sahip olmasından dolayı en uygun ulaşım aracının

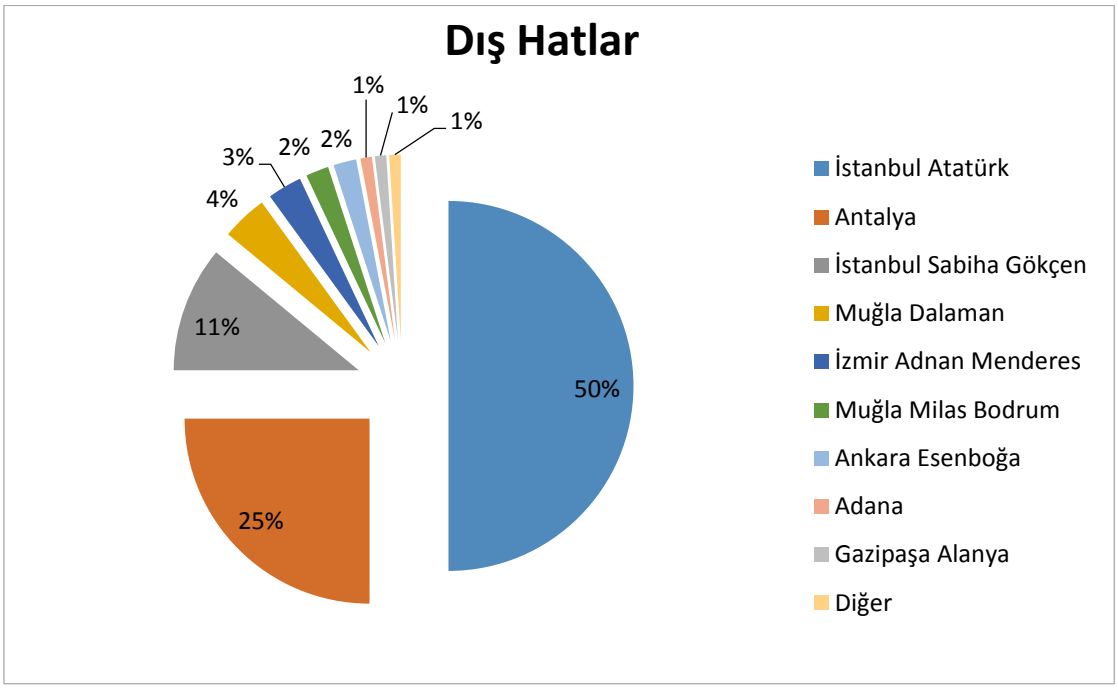
havayolu olduğu belirtilmektedir. Turistlerin konaklama sürelerinin uzaması havayoluna gerekli finansal desteklerin sağlanması sonucunda gerçekleşmektedir (Kültür ve Turizm Bakanlığı, 2007, s. 11-13).

Şekil 6: İç Hat Yolcu Payları



Kaynak: (UDHB, 2016, s. 298).

Şekil 7: Dış Hat Yolcu Payları



Kaynak: (UDHB, 2016, s. 298).

Türkiye'deki bazı havalimanlarına ait iç ve dış hatlardaki tercih edilme oranları Şekil 6 ve 7'de gösterilmektedir. İç hatlardaki oranlar neredeyse dengeli bir tutum sergilerken, dış hatlardaki oranlara bakıldığında % 50'lik gibi büyük bir payın İstanbul Atatürk Havalimanı'na ait olduğu görülmektedir. Bu durum turizme olan ilginin önemli boyutunu da göstermektedir.

Tablo 8: Türkiye'deki Havayolu Şirketler Listesi

Havayolu Şirketleri	Toplam Uçak
THY	266
Güneş Ekspres Havacılık A.Ş	54
Pegasus Hava Taşımacılık A.Ş	58
Onur Air Taşımacılık A.Ş	28
MNG Havayolları ve Taşımacılık	7
Atlasjet Havacılık A.Ş	20
Hürkuş Havayolu Taşımacılık ve Ticaret A.Ş	8
ULS Havayolları Kargo Taşımacılık A.Ş	3
Turistik Hava Taşımacılık A.Ş	10
ACT Havayolları A.Ş	7
IHY İzmir Havayolları A.ş	7
Tailwind Havayolları A.Ş	7
Borajet Havacılık Taşımacılık Uçak Bakım Onarım Ticaret A.Ş	14

Kaynak: (www.shgm.gov.tr). Erişim Tarihi: 22.01.2017

Türkiye'de havayolları sektöründe en çok ve en köklü faaliyet gösteren firma THY'dır. THY'nın uçak sayısı diğer firmalar ile karşılaştırıldığında ve sektördeki yeri baz alındığında bu rakamın daha fazla olduğu görülmektedir. Havacılık sektöründeki firmalar Tablo 8'de gösterilmektedir.

İnsanoğlunun uçma merakı sayesinde pervaneli uçakların sektöre kazandırılması ve halen de yeni teknolojilerle birlikte yeni özellikleri bünyesinde barındırması bu sektörün gelişmesindeki ana damarı oluşturmaktadır. Özellikle havacılıkta serbestleşme projesi aracılığıyla da sektörün de ekonomiye katkısı artırılmak istenmektedir. Türkiye'nin dinamik bir büyüme seyri içinde olması da yaşanan gelişmelerle kendini göstermektedir.

Bu gelişmeler sadece Türkiye'yi değil Avrupa ve diğer dünya ülkelerini de yakından ilgilendirmektedir. Özellikle İstanbul'a yeni havaalanının yapılıyor olması Avrupa ulaşım ağını etkileyecek ve Türkiye'nin kapasitesindeki bu artma eğilimi Avrupa hava trafiğinin yıllık büyüme oran tahmininin % 2,5'ten % 2,8 oranına yükseltecektir. Bölgesel ve sivil

havacılık, kargo ve yük taşımacılığı gibi havayollarının çeşitli hizmetleri Türkiye'nin sürdürülebilir bir ekonomik gelişme yaşamasına zemin hazırlayacaktır. Dünyada ayrı bir yere sahip olan uçak bakım-onarım imalat sanayisi, Türkiye'nin ekonomisini güçlü tutarak mevcut konumundan daha güçlü bir Türkiye'nin ortaya çıkmasına katkı sağlayacaktır (DHMİ, 2014, s. 26).

1.1.4. Denizyolları

Dünya ülkelerinde denizyolu taşımacılığı önemli bir konuma sahiptir. Dünya ticaretinin % 80'i bu sektör türünü kullanmaktadır. Özellikle merkez ülkelerin çokça kullandığı ve tercih ettiği bir ulaşım türüdür. Türkiye'nin ise üç tarafının denizlerle çevrili olması bu sektörün gelişmesinde yardımcı olan en önemli etkendir. Denizcilik faaliyetlerinin en çok ilgi gördüğü sektör kuşkusuz turizm ve lojistik sektörüdür. Denizcilik faaliyeti; gemi inşa sanayisi, liman hizmetleri, yolcu taşımacılığı, deniz turizmi, deniz ticareti gibi alanlarda da kullanılmaktadır.

Denizyolu taşımacılığı diğer taşıma türlerine göre avantajları fazla olan bir moddur. Denizyolu taşımacılığını demiryolu ve karayolu taşımacılığıyla karşılaştırırsak; denizyolu 3,5 kat, karayolu taşımacılık sistemlerine göre ise 7 kat daha ucuzdur. Diğer bir avantajı ise; sanayi hammaddesinin tek bir seferde bir noktadan diğer bir noktaya ulaşımının sağlanmasıdır. 20. Yüzyılın son çeyreğinde dünya deniz ticaretinde gelişmeler yaşanmaya başladığı gözlemlenmiştir. Bunlar; gemilerin süratlerinin ve boyutlarında iyileştirilmeler yapılması dünyanın en uzak noktası ülkelere ulaşımın kolaylaştırılmasını sağlamıştır. Bu sayede ticaret hacimlerin de genişleme yaşanmıştır. Konteynır taşımacılığı kavramı ortaya çıktıktan sonra kombine yük taşımacılığında kapasite maksimum düzeye çıkarılmaya başlanmıştır (UTİKAD, 2003, s. 8).

Gelişen ulaşım sistemleriyle birlikte denizyollarına olan talepte artma seyrinin yaşanması, Türkiye'nin kalkınma ve stratejik plânlarında önemli bir yer tutmasını sağlamaktadır. Turizm ile ulaşım sistemleri doğru orantı göstererek aşamalar kaydetmektedir. Deniz sporlarına olan ilgi, eğlenme, dinlenme amacıyla ortaya çıkan yatçılık aktiviteleri uluslararası alanlarda da adından söz ettirir hale gelmiştir. Türkiye turizm sektörüne gereken önemin verilmesi için bir takım düzenlemelere gitmektedir. Bunlardan en önemlisi Turizmi Teşvik Kanunu'dur. Bu kanuna göre yat turizmi deniz turizmi olarak değiştirilerek, deniz turizminin ülke ekonomisine katkısının maksimum olması için bir

takım problemlerin aşılması gerektiği vurgulanmıştır. Özellikle; (İncekara, Dördüncü, & Özer, 2015, s. 1-16).

- Yatların giriş-çıkış gibi işlemlerinde yaşanan bürokratik nedenlerin giderilmesi gerektiği,
- Marina arzının artırılması,
- Kruvaziyer turizmin yoğunlaştığı bu son yıllarda deniz yolu ile turist getiren gemilerin limanlara olan taleplerinin artırılması,
- Günübirlik gezi teknelerinin konforunun iyileştirilmesi,

vurgulanmaktadır.

Son 10 yıllık sürece bakıldığında 2005'teki gelen turist sayısı 24 milyon iken, 2015 yılında bu sayı 41 milyona çıkmıştır (www.tursab.org.tr). Bu rakamların artış göstermesinin temel nedeni; deniz ulaşım ve diğer ulaşım sistemlerinin dinamik bir şekilde gelişmeler kaydediyor olmasıdır.

Tablo 9: Turizmden Gelir, Sayı ve Ortalama

Yıllar	Turizm Geliri (1000$)	Ziyaretçi Sayısı	Ortalama Harcama($)
2003	13 854 866	16.302.053	850
2004	17.076.606	20.262.640	843
2005	20.322.112	24.124.501	842
2006	18.593.951	23.148.669	803
2007	20.942.500	27.214.988	770
2008	25.415.067	30.979.979	820
2009	25.064.482	32.006.149	783
2010	24.930.997	33.027.943	755
2011	28.115.692	36.151.328	778
2012	29.007.003	36.463.921	795
2013	32.310.424	39.226.226	824
2014	34.305.904	41.415.070	828
2015	31.464.777	41.617.530	756

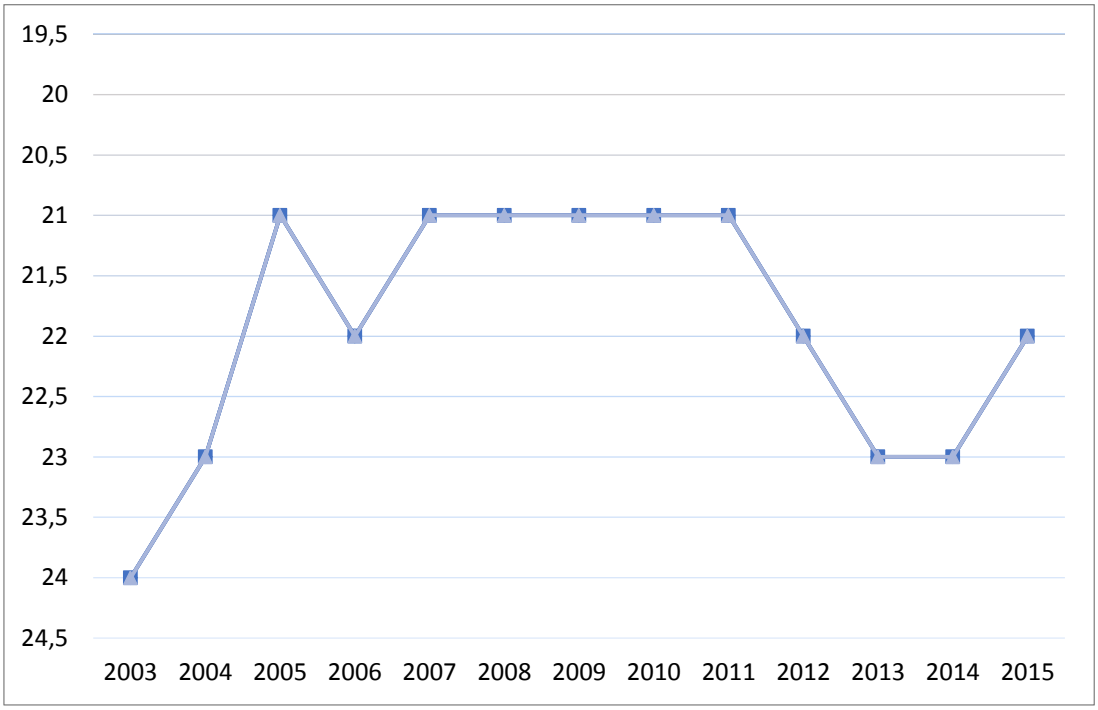
Kaynakça: (www.tursab.org.tr). Erişim Tarihi: 25.01.2017

Turizmin Türkiye açısından ne kadar önemli olduğu ve 2003-2015 yılları arasındaki ziyaretçi sayısı Tablo 9'da gösterilmektedir. Ülkeye dövizin girmesi ve bunun Türkiye ekonomisine katkısı oldukça fazladır. Bu bakımdan en çok sıcak para girişi turizm sektörü sayesinde gerçekleşmektedir. Turistlerin ise özellikle denizcilik sektöründeki iyileştirmeler yaşandığı sürece Türkiye'yi tercih etmeleri de olağan bir sonuç doğuracaktır.

Gemi inşa sanayisinin de teknolojiyle beraber kendini geliştirmesi üzerine Türkiye'de 2015 yılı sonu itibariyle faal 77 adet tersane bulunmaktadır (https://atlantis.udhb.gov.tr).

Şekil 8'de bu rakamsal istatistiğe göre 2003-2015 yılları arasındaki yaş dağılımı görülmektedir. 2003 yılında 24 yaş ortalaması hakim iken, 2015 yılında 22 yaş ortalaması yakalanmıştır. Yeni yeni iyileştirmelerin yaşandığı söylenilebilir.

Şekil 8: Yıllara Göre Türk Deniz Ticaret Filosunun Yaş Ortalamaları (150 GT'dan Büyük)



Kaynak: (https://atlantis.udhb.gov.tr) Erişim Tarihi: 25.01.2017

Denizyolu taşımacılığında en çok önemli etken limanlardır. Limanların kapasitesine göre yük taşımacılığı yapılmaktadır. Türkiye'de en önemli limanlar ise Haydarpaşa, Derince, İskenderun, İzmir, Samsun, Mersin, Bandırma'dır. Bunlardan bazılarının yükleme-boşaltma rakamları Tablo 10'da gösterilmektedir.

Tablo 10: Yıllara Göre Liman Trafiği

Limanlar		2011	2012	2013	2014	2015
Haydarpaşa	**Yükleme**	613	605	1.912	2.128	1.415
	Boşaltma	1.285	1.033	1.682	1.961	1.876
	Toplam	1.898	1.638	3.594	4.089	3.291
Derince	**Yükleme**	1.334	1.290	1.436	1.569	243
	Boşaltma	1.052	705	954	1.395	130
	Toplam	2.386	1.995	2.390	2.964	373
İskenderun	**Yükleme**	489	-	-	-	-
	Boşaltma	1.044	-	-	-	-
	Toplam	1.533	-	-	-	-
İzmir	**Yükleme**	5.488	5.287	5.630	5.737	4.967
	Boşaltma	4.016	4.014	4.460	4.968	4.670
	Toplam	9.504	9.301	10.090	10.705	9.637
Genel toplam	**Yükleme**	7.924	7.182	8.978	9.434	6.625
	Boşaltma	7.397	5.752	7.096	8.324	6.676
	Toplam	15.321	12.934	16.074	17.758	13.301

Kaynak: (TCDD, 2016, s. 72).

2015 yılı yükleme-boşaltma verilerine bakıldığında İzmir Limanı'nın kapasitesinin daha fazla olduğu görülmektedir. Samsun, Mersin ve Derince limanları belli yıllar aralığında işletilmek üzere özel işleticilere devredilmiştir. İzmir ve Haydarpaşa limanları şuanda TCDD tarafından işletilmektedir. Özelleştirme politikası liman kapasitesi de dikkate alınarak verimlilik ve etkinliğin artırılması, bürokrasi etkisinin azaltılması, girişimcilere destek vermek amacıyla yapılmaktadır.

Tablo 11: Özelleştirilen Limanlar Dahil Toplam TCDD Liman Hizmetleri

Liman Hizmetleri	2010	2011	2012	2013	2014
Ton(Milyon)	20,0	15,3	12,9	16,0	17,8
Gelir(Milyon TL)	238,1	255,2	241,5	260,2	315,9

Kaynak: (TCDD, 2015, s. 30).

Tablo 11'de 2010-2014 yılları arasında fazla bir gelir farkı olmadığı fakat 2014 yılında bu rakamın 315,9 Milyon TL olması limanların demiryolu sektöründe önemli bir yere sahip olduğunu gösterir niteliktedir.

Küresel tedarik zincirinin düğüm noktası niteliğinde olan limanlar, gerek bulundukları bölgeleri gerekse de ülkenin büyüme yönlü hedeflerini gerçekleştirmede önemli bir nitelik taşımaktadır.

Ulaştırmanın ve sanayinin vazgeçilmez bir parçası olan limanlar, küreselleşen dünya ile birlikte evrim geçirmektedir. Çünkü limanlar, bünyesinde sadece gemi bulundurmak değil birçok üretim hizmeti vermeye başlamıştır (Koçak & Kişi, 2015, s. 281).

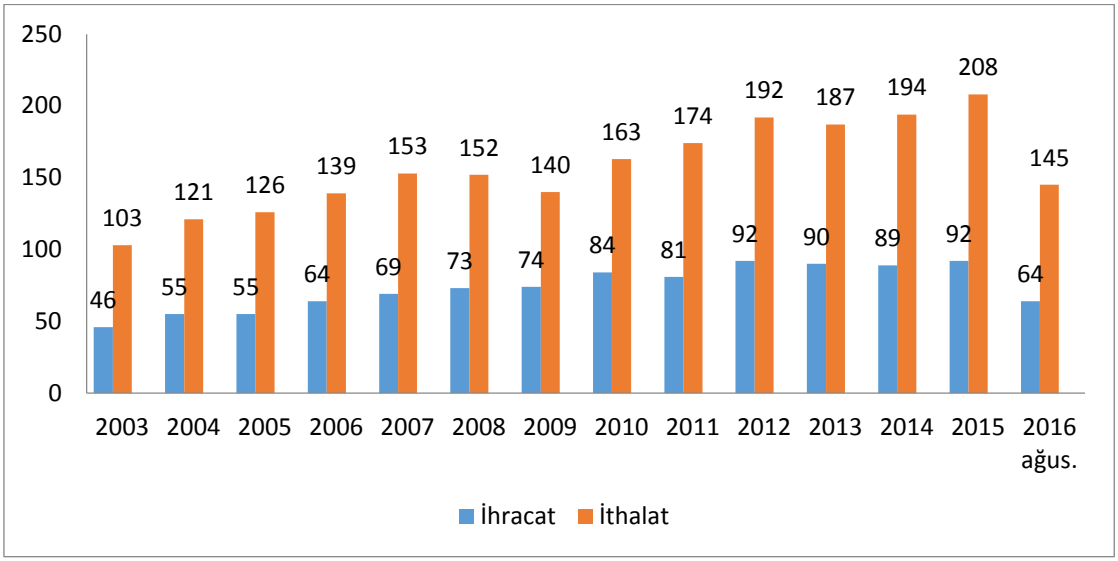
Geçmiş tarihlere bakıldığında birçok uygarlığın deniz ticareti sayesinde geliştiği söylenilebilir. En eski limanlardan İzmir Limanı, Ege bölgesinin hayat damarlarını oluşturan ekonomik, sosyo kültürel bir alandır. Limanlar kültürlerin de etkileşim içinde olmasını sağlayan bir etken niteliğindedir. Demiryollarını da bünyesine katmasıyla Batı hinterlandının gelişmesi sürat kazanmaya devam etmektedir. Malların kolay yüklenip boşaltılması zaman ve maliyet açısından kazanım olmaya başlamaktadır (Arı, 2011, s. 15).

Diğer önemli bir liman ise Samsun Limanı'dır. Bu limanda özellikle yük taşımacılığı yapılmaktadır. Yolcu taşımacılığına gereken önem verilmediği için gemi ve yük merkezli bir liman özelliği taşımaktadır. Bu limanın en önemli özelliği ise karayolu ve demiryolu bağlantıları sayesinde iç kesimlere doğru geniş bir hinterlanda sahip olmasıdır. Türkiye'nin Balkanlar, Orta Doğu, Rusya, Orta Asya ve Orta Avrupa ile ticaret sentezi yapmasında önemli bir yere sahiptir. İhracatın merkezi sayılabilecek bu liman, toplamda 18 km'lik demiryolu ağına sahiptir. Karadeniz'in kıyısına kurulan limanda her geçen yıl yük trafiği artış seyrindedir (Yılmaz, 2006, s. 85-97).

Türkiye birden çok önemli limanlara sahiptir. Bunların ekonomik kalkınma ve büyümedeki etkileri büyük bir önem taşımaktadır. Ticaret merkezi konumunda, birçok ülkeyle köprü görevini üstlenmektedir. Bu limanların geliştirilmesi, onarım-bakım faaliyetlerinin yapılması gerekmektedir. Dünya ticaretinin bu ulaşım sitemini ağırlıklı olarak kullanması özellikle Ro-Ro taşımacılığının da önemi artmıştır. Bu yöntemin tercih edilme sebebi ise; malın bir tek ulaştırma aracına yüklenmesi ve mala gelecek olan hasarı minimum seviyelerde tutmasıdır. Malın boşaltılması esnasında limanda kalma süresinin az olmasından kaynaklı malın bozulma gibi bir durumu ortadan kaldırması, insan gücüne ihtiyaç duyulmadan kısa sürede boşaltılmasıyla malın alıcıya zamanında teslim edilmesi de etkendir.

Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, Türkiye ekonomisini canlandırmak amacıyla *'Üç Denize Üç Büyük Liman'* Projesini hayata geçirmiştir. Kıyıların gelişiminde stratejik öneme sahip olan limanlar bu sayede daha çok ön plâna çıkmaya başlayacaktır. Bu projeye göre yapılacak olan limanlar ise şunlardır; Nihai kapasitesi 12 TEU/Yıl olan Kuzey Ege Çandarlı Limanı, Karadeniz'e giriş-çıkış imkânı verecek ve kapasitesi ise 25 milyon ton/yıl olan Filyos Limanı, konteynır aktarma merkezi haline gelecek olan Mersin Konteynır Limanı'dır. Bu üç liman tamamlandığında bulunduğu bölgede ve dünyada ticareti hızlandırma gücüne sahip olacaktır. Türkiye'de Ro Ro taşımacılığına gereken ağırlık verilmeye başlamıştır. Bu kapsamda 16'sı yeni olmak üzere toplam Ro Ro hat sayısı 21'e yükseltilmiştir. Deniz ticaret filosu ise 2003 yılına göre yaklaşık 3 kat bir artış seyretmektedir. 1000 GT ve üzeri kapasitesine sahip olan gemi sayısı 569'dan 1.535'e yükseltilmiştir. Avrupa ve diğer dünya ülkelerinde rekabet gücümüz 3 kat artma eğilimine girmiştir. Türkiye'nin rekabet gücünü artırmaya devam edebilmesi için tersanelerdeki kaliteli üretimlere hız vermesi gerekmektedir. 2023 hedeflerinin gerçekleşmesi, dünyada ilk 10 büyük ekonomi arasına girebilmesi için bu sektörde başarılı ilerlemeler kaydedilmesi gerekmektedir (UDHB, 2016, s. 362-363).

Şekil 9: Denizyolu Dış Ticaret Taşımaları - Ton (Milyon Ton)



Kaynak: (UDHB, 2016, s. 374). Erişim Tarihi: 26.01.2017

Dış ticaret taşımacılığında 2003-2016 yılları arasındaki değişim Şekil 9'da gösterilmektedir. Uluslararası ilişkilerin son yıllarda yoğunluk kazanmasıyla bu durumun dış ticarete de yansıdığını söylemek mümkün hale gelmektedir. Şekle bakıldığında uluslararası ticaret diyaloğunda daha çok denizyolu sektörü kullanılarak ithalatın gerçekleştirildiği görülmektedir. Bu durumun en önemli nedeni ise bazı yıllarda gerek siyasi gerekse de ekonomik gerginliklerden dolayı bu gelişmelerden en az etkilenen sektörün denizyolu olması tercih nedenidir. İmzalanan anlaşmalar sonucuna göre hareket edildiği için herhangi bir ambargo veya kısıtlamaya tabii olmamaktadır.

Dünya ülkelerinin gıda ihtiyaçlarının karşılanması, gerek tarım sektörünün gerekse de diğer firmaların birincil amaçlarından birisidir. Bu amaç doğrultusunda tarımsal verimin yoğun olduğu ülkelere göre rota belirlenmektedir. Türkiye'nin tarımsal faaliyetlerinin verimli hale gelmeye başlaması, tarım ürünlerine olan talebi de artırmaya başlamaktadır. Tarımsal ürünlerin denizyolu aracılığıyla taşınması ülkelerin de en çok tercih ettiği sektör konumuna gelmesi ve maliyetlerinin düşürülmesi bağlamında stratejik bir öneme sahiptir. Yani buradan tahıl ürünlerinin en çok kuru yük taşımacılığı alanında tercih edildiği söylenilebilir. Bu etki her geçen yıl artmaktadır. İnsanların son yıllarda sürekli üretim değil tüketim yapması bu durumun devam edeceğini kanıtlar niteliktedir. Tahıl ürünlerinin uzun süren dayanıklılığı sebebiyle uzak ülkelere ihracatının gerçekleştirilmesi bir diğer tercih sebebidir.

Tablo 12: Limanlarımıza Uğrayan Kruvaziyer Gemi ve Yolcuları

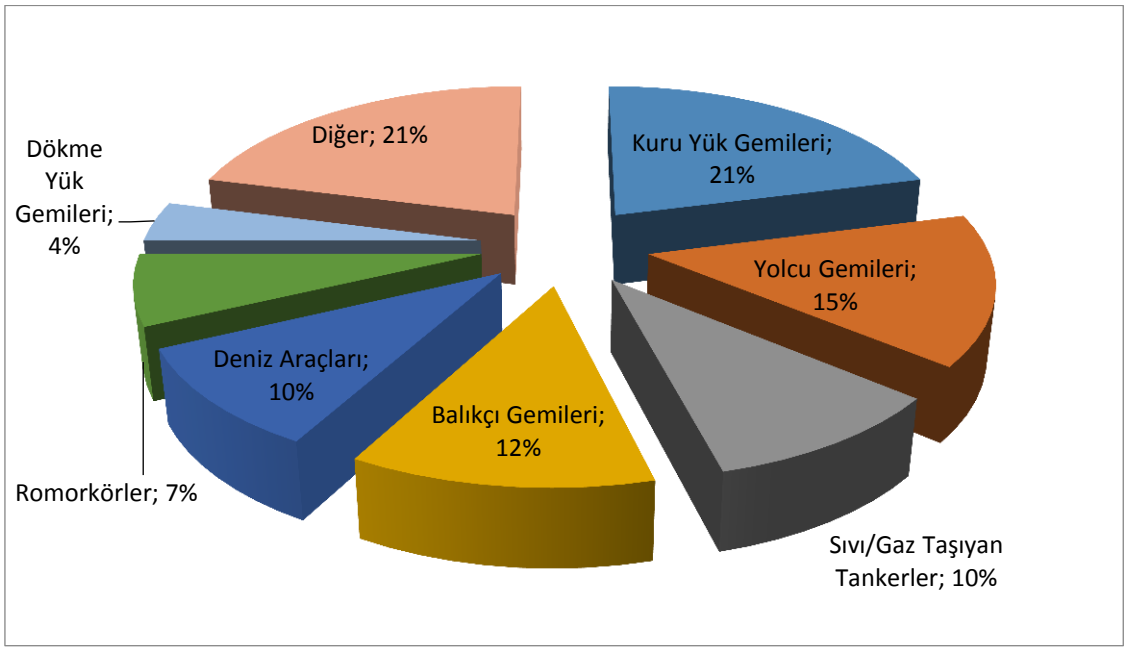
Yıllar	Gemi Adedi	Yolcu Adedi
2003	887	581.848
2004	927	645.264
2005	1.048	757.563
2006	1.317	1.016.314
2007	1.421	1.368.400
2008	1.612	1.605.372
2009	1.328	1.484.194
2010	1.368	1.719.098
2011	1.623	2.191.420
2012	1.685	2.133.930
2013	1.572	2.240.776
2014	1.385	1.790.125
2015	1.456	1.889.370

Kaynak: (UDHB, 2015, s. 43). Erişim Tarihi: 02.02.2017

Tablo 12'ye göre 2015 yılında limanlarımıza uğrayan kruvaziyer gemisi yolcu adedi 2003 yılına oranla %225 artarak kapasitesini genişletmiştir. 2003 yılından başlanarak 2012 yılına kadar gemi adetinde düzenli bir artış olmakla birlikte, son yıllarda artan rekabetle bu sayının azaldığı görülmektedir. Bunun nedeni ise yolcu taşımacılığında son yılların tercih trendinin havayolu sektörünün olmasından kaynaklanabilir. Buna doğru orantı olarak da 2014 yılından itibaren yolcu sayısında bir azalma görebilmek mümkün hale gelmektedir.

Türkiye'deki gemilerin türü, sektörel olarak kullanıldıkları dallar birbirinden farklıdır. Yük, kargo, balıkçı, yolcu, tanker gibi çeşitli alanlara ayrılan gemi türleri faaliyetini göstermektedir.

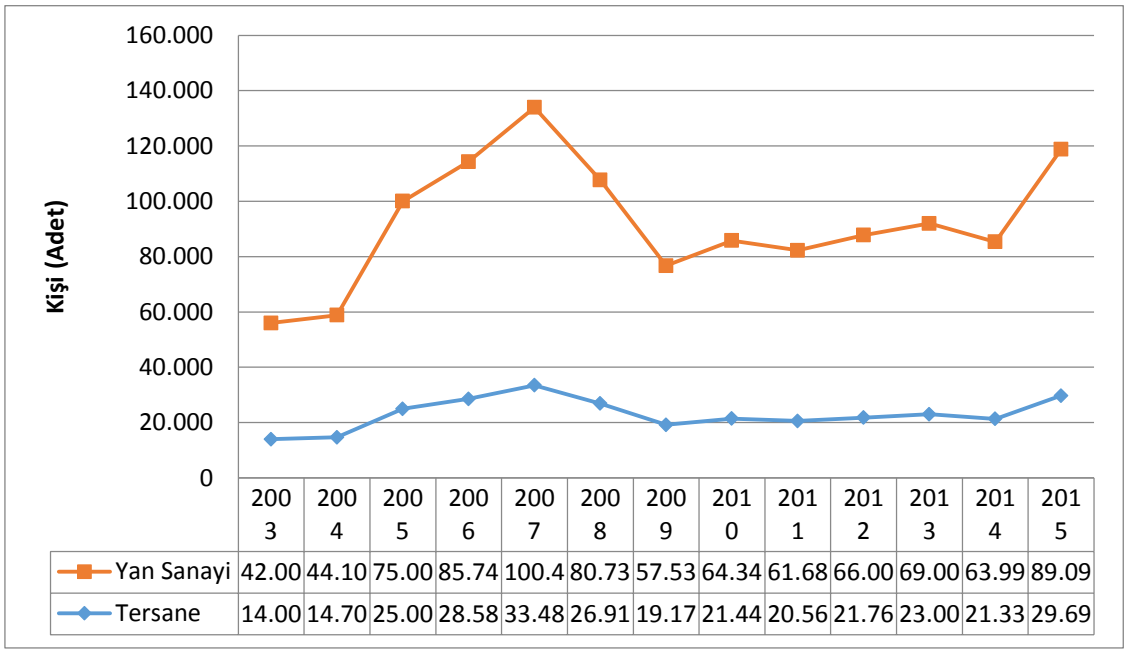
Şekil 10: Türk Deniz Ticaret Filosu Gemi Cinslerinin Dağılımı (150 GT ve Üzeri)



Kaynak: (UDHB, 2015, s. 12). Erişim Tarihi: 02.02.2017

Tersanelerin gemi yapımına ağırlık vermesiyle birlikte gemi yan sanayisi de gelişme göstermektedir. Sektörün Türkiye'deki istihdam payı azımsanamayacak niteliktedir. Tersanelerde çalışan kişilerin artmasıyla birlikte gemi inşa hareketine de hız katılmaktadır.

Şekil 11: Tersanelerde İstihdam Durumu



	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Yan Sanayi	42.00	44.10	75.00	85.74	100.4	80.73	57.53	64.34	61.68	66.00	69.00	63.99	89.09
Tersane	14.00	14.70	25.00	28.58	33.48	26.91	19.17	21.44	20.56	21.76	23.00	21.33	29.69

Kaynak: (UDHB, 2015, s. 47). Erişim Tarihi: 02.02.2017

Tablo 13: Türk Sahipli Deniz Ticaret Filosu (1.000 GT ve Üzeri)

Yıllar	Türk Bayraklı Filo		Yabancı Bayraklı Filo		Filo Toplamı	
	Gemi Adet	DWT-1000	Gemi Adet	DWT-1000	Gemi Adet	DWT-1000
2003	408	6.556	163	2.159	571	8.715
2004	420	6.427	237	2.725	657	9.152
2005	432	6.844	353	3.609	785	10.453
2006	446	6.464	424	4.650	870	11.115
2007	490	6.592	513	6.591	1.003	13.183
2008	520	6.736	636	8.592	1.156	15.328
2009	560	7.246	665	9.954	1.225	17.201
2010	547	7.797	672	11.863	1.219	19.660
2011	523	8.479	642	14.093	1.165	22.572
2012	627	9.488	842	20.838	1.469	30.327
2013	599	8.580	890	21.846	1.489	30.427
2014	564	8.297	834	19.209	1.398	27.507
2015	551	8.272	984	20.879	1.535	29.151

Kaynak: (UDHB, 2015, s. 46). Erişim Tarihi: 02.02.2017

Türkiye'nin, doğu-batı ulaşım koridorlarına sahip olması uğrak bir yer haline gelmesine zemin hazırlamaktadır. Deniz ticaret filosunun niteliksel ve teknolojik olarak alt yapılarını iyileştirmesi dış ticarette sektöre verilen önemin git gide artması anlamına gelmektedir.

Denizyolu ulaşım sisteminin genellikle hammadde, yarı mamul ve mamul maddelerinin taşınmasında daha çok tercih edilen bir sektördür. Hız ve zaman kavramının önemli olmadığı durumlarda bu sektör işlevini yerine getirmektedir. Yavaş olmasının yanı sıra güvenli bir ulaşım modunun olması sektörü önemli kılmıştır. Çok büyük hacimlerdeki malların taşınması ve bu malların taşınmasının diğer ulaşım sistemine göre değişim maliyetinin daha ucuz olması önemli faktördür. Bu ulaşım ağının doğa koşullarına göre hareket etmesi, hız kavramının önemsiz olması, terminal ve su yolunun yetersiz kalması durumunda ulaşımın esnekliğini sınırlandırması bu sektörün dezavantajları arasındadır. Türkiye'de *'Kabotaj Kanunu'* ile gelişme gösteren yolcu taşımacılığında halen iyileştirmeler yapılmaya devam edilmektedir (Deniz, 2016, s. 145-146).

1.1.5. Boru Hattı

Boru hattı ulaşımını son zamanlarda önemli hale getiren 'jeoekonomi' kavramıdır. Bu kavram küresel ekonomi ile ilişkilendirilmektedir. Genel bir tanım yapılacak olunursa; jeoekonomi, uluslararası siyasi ve ekonomik ilişkilerin belirlenmesinde o ülkenin bulunduğu coğrafyayı ve sahip olduğu ekonomiyi stratejik olarak değerlendirmektir (Akpınar & Başıbüyük, 2011, s. 119). Jeoekonomi ve jeopolitik bilimlerinin en temel odak noktası güçtür. Günümüzde ise ulusal güç denilince akıllara ilk gelen ülkenin güçlü bir ekonomiye sahip olması gelmektedir. Bu gücün elde edilmesinde ve sürekliliğinin sağlanmasında doğal kaynaklar birincil etkendir. Ülkelerin GSMH oranlarındaki yükselmelerin enerji sektörüne artan yoğunlukla birlikte gelişme gösterdiği kaydedilmektedir.

Enerji sektöründe yaşanan bu hareketlenmeler küresel rekabet ortamında ihtiyacı karşılar niteliğe gelmeye başlamaktadır. Enerji piyasasında arz kaynağı ülkelerin diğer dünya ülkelerinin taleplerini karşılamak amacıyla güvenilir bir taşıma kanalı oluşturmak istemesi boru hattı ulaşımını birincil tercih haline getirmektedir. Bunun en önemli sebebi ise diğer taşıma türlerine bakıldığında boru hattı taşımacılığı daha hızlı, ekonomik ve güvenilir olup, yapılan yatırımın karşılığını hızlı bir şekilde amorte eden taşıma sistemidir. 19. yüzyılda bu ulaşım kanalında gerekli adımlar atılıp artan nüfusa ve talebe göre gelişmeler yaşanmıştır.

Petrol bulma amacıyla yapılan sondaj faaliyetlerinde, bulunan doğalgaz insanların hüsrana 0uğramasına ve kullanmaya elverişli değil düşüncesine neden olmuştur. Bunun nedeni ise ülkenin doğalgaz taşıma faaliyetlerinin başka maliyetlere de sebep olması, bu düşünceyi doğrular niteliktedir. Fakat 21. yüzyıla gelindiğinde ise petrol halen önemini korumakta fakat doğalgaz enerji sektörüne hareketlilik katmaya başlamaktadır. Petrol ve doğalgaz gibi önemli doğal kaynakların Türkiye'deki çıkarılma oranları ihtiyacı karşılamadığı için büyük bir oranla ithal edilmektedir. Türkiye bu iki önemli ihtiyacı karşılamakta dışa bağımlı bir ülke konumundadır.

Türkiye'nin boru hattı taşımacılığını yapan en önemli firma BOTAŞ'tır. 41 yıldır faaliyet gösteren firma, ülkenin ham petrol ihtiyacını karşılamaya yönelik boru hattı inşaları yapmaktadır. Türkiye'de işletilen boru hatları ise şunlardır; Irak-Türkiye HPBT, Ceyhan-Kırıkkale HPBH, Batman-Dörtyol HPBH, Bakü-Tiflis-Ceyhan HPBH'dır (BOTAŞ, 2012, s. 2).

Irak-Türkiye boru hattı 1976 yılından bu yana işletilmektedir. Teknolojik gelişmeler sayesinde taşıma kapasitesini iki kat genişletip, 1987 yılında 70,9 milyon ton/yıl olarak artırmıştır. 2015 yılında ise bu boru hattından toplamda 26,15 milyon ton (192,426 milyon varil) ham petrol taşıma faaliyeti gerçekleştirilmiştir. Ceyhan-Kırıkkale HPBH 1986 yılında faaliyete geçmiştir ve kapasitesini 7,2 milyon ton/yıl olarak belirlemiştir. 2015 yılında bu hattan toplamda 4,27 milyon ton (30,982 milyon varil) ham petrol taşımacılığı yapılmıştır. Batman-Dörtyol HPBH Türkiye'nin ilk ham petrol boru hattı statüsüne sahiptir. 1967 yılında hizmete geçmiş, yıllık kapasitesinin ise 4,5 milyon ton/yıl olarak belirlemiştir. 2015 yılında ise bu boru hattından toplamda 2,81 milyon ton (19,724 milyon varil) ham petrol taşımacılığı yapılmıştır. Bakü-Tiflis-Ceyhan HPBH ise; 'Doğu-Batı Enerji Koridoru' olarak önemli bir yere sahiptir. Azerbaycan'da üretilen ham petrolün Ceyhan boru hattı terminaline ulaşmasıyla birlikte Türkiye'nin çeşitli bölgelerine dağıtımı gerçekleştirilmektedir. Bu hattın taşıma kapasitesi 50 milyon ton/yıl olarak belirlenmiştir. 2015 yılında toplamda ise 262 milyon ham petrol varilin taşıması gerçekleştirilmiştir (BOTAŞ, 2015, s. 24-25).

Tablo 14: Mevcut Ham Petrol Boru Hatları

Boru Hatları	Uzunluk(Km)			Kapasite		Çap		Pompa İstasyonu	Depolama Tankı
Irak-Türkiye HPBH		Türkiye	Toplam	Milyon ton/yıl	Milyon varil/yıl	I. Hat	40	6	12
	I. Hat	641	986	70,9	553				
	II. Hat	656	890			II. Hat	46		
	Toplam	1.297	1.876						
Ceyhan-Kırıkkale HPBH	448			7,2	51	24		2	3
Batman - Dörtyol HPBH	551			4,5	31,5	18		3	22
Bakü-Tiflis-Ceyhan HPBH	Türkiye		Toplam	50	365	34-42-46		4	7
	1.076		1.776						

Kaynak: (BOTAŞ, 2015, s. 26). Erişim Tarihi: 02.02.2017

Tablo 15: Yıllara Göre Doğalgaz Boru Hattı Uzunlukları (Km)

Yıllar	Doğalgaz Boru Hattı Uzunlukları (Km)
1989-2001	3.490
2002	4.510
2003	5.245
2004	6.078
2005	7.809
2006	8.333
2007	9.798
2008	11.130
2009	11.332
2010	11.593
2011	12.215
2012	12.290
2013	12.292
2014	12.561
2015	12.964

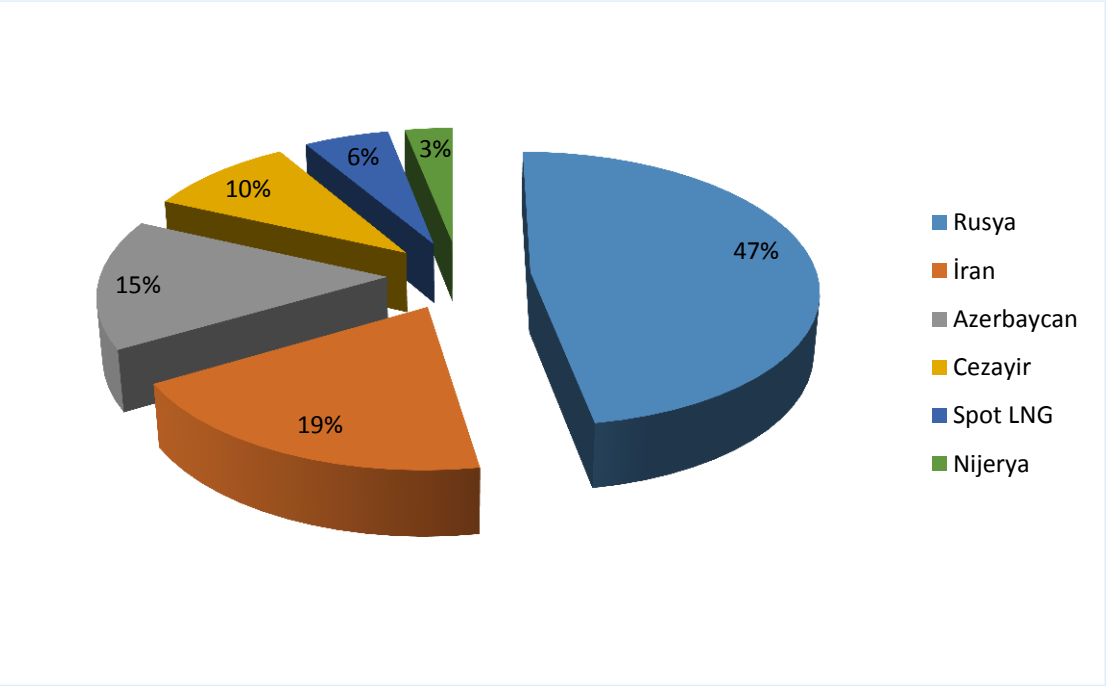
Kaynak: (BOTAŞ, 2015, s. 41). Erişim Tarihi: 02.02.2017

Dokuzuncu Kalkınma Plânının uygulanmaya başlanıldığı dönemlerde Türkiye'nin enerji tüketiminde bir büyüme yaşanmıştır. Fakat o dönemlerde yaşanan küresel krizin olumsuz etkileri nedeniyle enerji tüketiminde yapılan tahminler etkisini kaybetmektedir. Türkiye'de krizin etkilerinin azalmaya başladığı 2009 yılından sonra enerji talebinde artmalar gözlemlenilmektedir. Dokuzuncu Kalkınma Plânında enerji sektöründe serbestleşme politikası piyasadaki gelişmelerin yaşanmasına zemin hazırlamaktadır. Enerji alanında yatırıma olan ilgi artmış olup ve 2012 yılında 12.290 km olan doğalgaz boru hattı sayesinde toplamda 72 il merkezine doğalgaz tedariği sağlanır hale gelerek, enerjide yeni adımların ortaya çıkmasına zemin hazırlamaktadır. Son yıllarda alt yapı çalışmalarının devam ettiği, evlerde ısınma ihtiyacının giderilmesine yönelik doğalgaz enerjisinden yararlanabilme faaliyetlerinin alanı giderek çeşitlilik göstermeye başlamaktadır. Büyük çoğunluğunu ithal ettiğimiz bu enerji, elektrik yapımında da kullanılmaktadır. Doğalgazın

elektrik yapımındaki payı ise 2006 yılında % 45,6 iken 2018 yılında bu oran % 41 olarak belirlenmiştir (Kalkınma Bakanlığı, 2013, s. 102-103).

Türkiye'nin 2015 yıl sonu itibariyle doğalgaz boru hattı uzunluğu 12.964 km'dir. Yıllara göre boru hat uzunluğunu genişletmesi doğalgaza olan ihtiyacın arttığını ve ülkelerle imzalanan antlaşmaların arttığını göstermektedir. Bu bağlamda doğalgaz ithal edilen ülkeler ise; Rusya, İran, Cezayir, Nijerya ve Azerbaycan'dır (BOTAŞ, 2015, s. 20).

Şekil 12: 2015 Yılı Doğalgaz İthalatının Kaynaklar Bazında Dağılımı



Kaynak: (BOTAŞ, 2015, s. 32). Erişim Tarihi: 02.02.2017

Şekil 12'ye bakıldığında en fazla Rusya'dan doğalgaz ithalatı gerçekleştirilmekte ve bunu İran takip etmektedir. Rusya'dan 19,2 milyar Sm^3, İran'dan 7,8 milyar Sm^3, Azerbaycan'dan 6,2 milyar Sm^3, Cezayir'den 3,9 milyar Sm^3, Spot LNG'den 2,2 milyar Sm^3 ve Nijerya'dan 1,2 milyar Sm^3 doğalgaz alım miktarı gerçekleştirilmiştir (BOTAŞ, 2015, s. 32).

Rusya'nın % 80 oranında enerji ihracatı yapması ve bu enerjilerden elde ettiği milli gelir ülke ekonomisine ciddi derecede katkı sağlamaktadır (Zengin & Esedov, 2009, s. 97-108).

Rusya ve Türkiye yaptığı antlaşmalar aracılığıyla büyük projelere imza atmaktadır. Bunlardan en önemlisi ise *Mavi Akım Projesi*'dir. Bu projeye göre Rusya Federasyonu tarafından Türkiye'ye Karadeniz'in tabanından geçecek olan boru hattı ile 16 milyar m^3

doğalgaz getirilmesi üzerine antlaşma imzalanmıştır. Doğalgaz ve petrol ihracatının yoğun olarak yapıldığı göz önüne alınırsa, boru hattı taşımacılığı Rusya açısından da önemli bir role sahiptir. Harita 3'de Rusya'nın Izobilnoe kentinden başlayarak yaklaşık 390 km yol katettikten sonra Djubga kentine gelecek olan boru hattı Karadeniz sularının 2100 metre altından geçerek 380 km'lik bir yol izleyecektir. Bu mesafenin ardından Samsun'a ulaşacak ve Ankara'ya ulaşması için ise Samsun-Ankara arasına toplamda 444 km'lik boru hattı döşenecektir (Yılmaz, 2005, s. 8-9).

Harita 3: Rusya-Türkiye Doğalgaz Boru Hattı Projesi (Mavi Akım)



Kaynak: (Yılmaz, 2005, s. 9).

Rezervler açısından büyük paya sahip olan Orta Doğu, Orta Asya ve Hazar bölgelerinin dünyanın enerji ihtiyacını karşıladığı söylenilebilir. Küresel enerji kaynaklarına sahip olan İran ve Rusya bu kaynakları pazarlamada diğer dünya ülkeleriyle antlaşma imzalayarak ve o ülkelerin ucuz ve güvenilir enerji elde etmelerine yönelik stratejik hedefler barındırmaktadır. Gelişmiş ülkelerde enerjinin kesintisiz olması önemli iken, gelişmekte olan yani ödemeler dengesi açığı olan ülkelerde ise enerjinin mümkün olduğu kadar minimum olması ve sabit fiyatların geçerliliğini koruması önem taşımaktadır. Rusya'nın önemli bir güç olarak doğalgaz rezervlerine sahip olması daha devletçi politikalar izlemesine zemin hazırlamaktadır. Çünkü doğalgazın ülkeye ulaştırılmasındaki güvenilir boru hatlarına sahip olmasını tercih etmektedir. Enerji sektörüne yönelik Rusya'nın

gelişmeler kaydettiği yaptığı anlaşmalarla da kendini göstermektedir (Bayraç, 2009, s. 120-127).

Boru hattı taşımacılığı 2017 yılında önemli adımlar atmaya devam etmektedir. Bunun en somut örneği ise Tuz Gölü Doğal Gaz Depolama Tesisi'dir. Doğalgazda ilerleyen yıllarda herhangi bir sıkıntının yani dar boğazlılığın yaşanmaması için Türkiye'de doğalgaz ve petrol taşımacılığı lideri olan firma BOTAŞ, bu proje için 569,1 milyon tutarında bir finansman kaynaklığı sağlamıştır. Doğalgazda arz-talep dengesinin sağlanmasına yönelik faaliyete geçecek olan bu proje, Aksaray'ın Sultanhanı beldesi yakınlarında kurulması kararlaştırılmıştır. 1 milyar m^3 gazın depolanabileceği bu proje sayesinde toplamda 950 kişi de istihdam alanına sahip olacaktır. Tuz Gölü'nün 40 kilometre güneyindeki Aksaray'ın Sultanhanı beldesi yakınlarında ve yerin yaklaşık 1.100-1.400 metre altına boru hattının da döşenmesiyle kuyular açılacaktır. Türkiye'ye bu proje sayesinde her gün maksimum 40 milyon m^3 gazı şebekelere ulaştıracaktır. Uzun yıllar önce de yapılması plânlanan bu proje için Dünya Bankası'ndan kredi alımı gerçekleştirildi. Projeye toplamda 700 milyon dolar harcandı (http://enerjienstitusu.com).

1.2. Dünyada Ulaşım Sektörünün İşlevi ve Konumu

Ulaşım sektörünün dünya ekonomisi açısından önemi yıllar öncesinde İpek Yolu'nun keşfedilmesiyle başlamaktadır. Dünya ticaretini canlandıran bu buluş, ulaşım olanaklarını geliştirmeye olanak tanımıştır. 20. Yüzyılın teknolojik yeniliklerle birlikte gelmesi sonucunda ulaşımın dünya ticaretindeki etkinliği daha da artmıştır. Küreselleşmenin ulaşım sektörüyle birlikte uluslararası sınırların önemini azaltması, iktisadi bütünleşme sürecine girilmesine zemin hazırlamıştır. Serbest ticaret anlaşmalarının imzalanmasıyla birlikte ülkelerin birbirlerine olan bağımlılığı artmıştır.

Dünyada ulaşım sektörünün gelişme seyri ilk olarak 18. yüzyılda makineleşme devrinin yaşanması ve içten yanmalı motorların icat edilmesiyle yüzyılın kırılma noktasını oluşturmuştur. İlerleyen zamanlarda ise iş bölümü kavramının uluslararası sistemde yerini almasıyla birlikte tam zamanında üretim ilkesi benimsenmiştir. Bu ilke üretilen malların miktarını artırmakla birlikte lojistik sektörünü canlandırmıştır. Bu adımlar öncülüğünde konteynır taşımacılığı ve demiryoluna olan talep artış göstermiştir. Taşıma maliyetlerinin iktisadi büyümeyi şekillendirmesi ülkelerin imkânlarını kullanmaya ve salt ulaştırma teknolojisine sahip olmaya zemin hazırlamıştır. Diğer yandan hava ve demiryolu sektörü

1960'lı yılların sonunda gelişmeler kaydetmeye başlamıştır. 1969 yılında Boeing 747'nin New York-Londra arasında ilk uçuşunu gerçekleştirmesi ve 1980'li yıllarında ise yük taşımacılığında da kullanılmaya başlaması üzerine dünyadaki ulaşım faaliyetleri hız kesmeden bünyesine yenilikler katmaya devam etmiştir. (Candemir, 2001, s. 16-20).

Avrupa Birliği ülkelerinin Uzak Doğu'dan temin etmiş olduğu mal ithalatı Türkiye açısından önem taşımaktadır. Çünkü malların ülkeye ulaştırılması Türkiye üzerinden mümkün hale gelmektedir. Akdeniz güzergâhı kullanılarak yapılan deniz ticareti ise eski Sovyet ülkeleri, Ortadoğu ve Kuzey Afrika ülkeleri için ana ulaşım ağını oluşturmaktadır. AB'nin ulaştırma politikasında bütün ulaşım araçlarının kullanılıp geliştirilmesine imkân tanıdığı söylenilebilir. AB'nin ekonomik ve sosyal alanda bütünleşmesini sağlayacak olan bu politikalar vatandaşlarının can ve mal güvenliğini korumaya, refahın artırılmasına olanak vermektedir. AB'nin kuzeyden güneye doğru ulaşım alt yapılarını yenilediği, Batı Avrupa'ya yönelik gelişmeler yaşadığı, Doğu Avrupa'nın ise Rusya odaklı bir gelişmeye dayalı olduğu söylenilebilir. Çünkü Doğu Avrupa Uzak Doğu'ya açılan koridoru oluşturmaktadır. AB'nin küreselleşmeyle birlikte havayolu ve denizyolunda ilerleme yaşamıştır. Havayolu son 25 yılın en aktif dönemini yaşamış 1970'den günümüze kadar her yıl ortalama beş kat daha kendini geliştirmiştir. Denizyolu ulaşım modunda ise dış ticaretinin % 90'ından fazlası, iç ticaretinin ise % 43'ü bu ulaşım sistemini kullanmıştır (Kuşçu, 2011, s. 78-82).

Avrupa Ulaştırma Politikaları şunlardır; (UDHB, 2010, s. 8).

- Ulaştırma pazarlarının entegrasyonu, tekellerin kaldırılması ve haksız olan uygulamalardan kaçınmak,
- Sınır geçişlerini kolaylaştıracak, etkin taşıma kanalları ve çalışma alanları oluşturmak, kişilerin mala ulaşımı kolaylaştırmak, ekonomik ve sosyal alanda refaha katkı sağlamak,
- Yük taşıma sisteminde denizyolu, demiryolu ve kombine taşımacılığa öncülük etmek, yolcu taşımasına gereken önceliği sağlamak,
- Vatandaşlarına güvenilir bir ulaşım kanalının oluşturulmasını sağlamak,
- Avrupa'daki yasal düzenlemelerin farklılığını azaltmak,
- Ulaştırma sisteminin iyileştirilmesinde ve yenilenmesinde kullanılan bütün araç ve gereçlerin işletiminin iyileştirilmesini sağlamak.

Dünya ülkelerinin ulaştırma modları alanında ticari ve eşya hizmetleri ihracatında ağırlıklı olarak kullanmakta olduğu ulaşım türü ise Tablo 16'da gösterilmektedir.

Tablo 16: Seçilmiş Ülkelerde ve Türkiye'de Ulaşım Modlarına Göre Dünya Eşya ve Ticari Hizmetler İhracatı 2011 (Milyar $)

Ülkeler	Denizyolu	Havayolu	Diğer (Karayolu, Demiryolu…)	Toplam
Avrupa Birliği	148.529	108.460	85.369	342.358
Brezilya	4.826	753	230	5.809
Çin	22.928	9.890	1.393	34.211
Hindistan	11.057	572	1.619	13.248
Rusya	3.644	8.840	4.509	16.993
Türkiye	1.212	6.018	1.792	9.022

Kaynak: (Doğu Akdeniz Kalkınma Ajansı, 2014, s. 5). Erişim Tarihi: 26.02.2017

Tablo 17: Seçilmiş Ülkelerde ve Türkiye'de Ulaşım Modlarına Göre Dünya Eşya ve Ticari Hizmetler İthalatı 2011 (Milyar $)

Ülkeler	Denizyolu	Havayolu	Diğer (Karayolu, Demiryolu…)	Toplam
Avrupa Birliği	115.804	94.107	99.062	308.973
Brezilya	9.518	4.347	289	14.154
Çin	49.288	11.739	2.230	63.257
Hindistan	38.298	5.885	2.239	46.422
Rusya	4.224	9.074	2.005	15.303
Türkiye	4.996	2.833	459	8.288

Kaynak: (Doğu Akdeniz Kalkınma Ajansı, 2014, s. 5). Erişim Tarihi: 26.02.2017

Ulaşım modlarına bakıldığında Tablo 16'da; İhracat değerlerine bakıldığında Rusya ve Türkiye dışındaki diğer ülkelerin ticari faaliyetlerinde denizyolu ulaşım modunu kullandığı görülmektedir. Avrupa Birliği ülkelerinin denizyolunu kullanma oranı % 43.3, Brezilya'nın % 83, Çin'de % 67, Hindistan'da % 83.4 olarak belirlenmiştir. Rusya ve Türkiye'nin ise ağırlıklı olarak havayolu ulaşım modunu kullandığı görülmektedir. Tablo

17'de ithalat verileri incelendiğinde ise Rusya hariç diğer ülkelerin denizyolu ulaşım sistemini tercih ettiği görülmektedir. Türkiye'de bu oran % 60.2'dir. Rusya'nın daha çok havayolunu kullandığı belirlenirken oran ise %59.3'tür (Doğu Akdeniz Kalkınma Ajansı, 2014, s. 4-5).

1.3. Türkiye'de Ulaşım Sektörünün Tarihsel Süreçte Önemi ve Yapılan Reformlar

Ulaştırma ağları ülkenin gelişmişlik düzeyi hakkında bilgi veren bir sektördür. Gelişmiş ülkelerin kalkınma plânlarına bakıldığında ulaşım yatırımlarının toplam yatırımlar içerisindeki payı % 15 ile % 40 arasındadır. Bu oran, kalkınma oranı arttıkça azalma eğilimine girmektedir. Dolayısıyla ulaştırma ekonomisine yapılacak olan yatırım paylarını, amaçlanan büyüme hızı, ulaşım modlarının durumu, yolcu ve yük taşımacılığındaki talep etkilemektedir (Saatçioğlu, 2011, s. 61-62).

Ülkenin hem dış ticaretinin hem de iç ticaretinin güvenilir ve dakik olması açısından önem taşımaktadır. Ulaşım sisteminin odak noktası mal ve hizmet hareketlerine yönelik olduğu için insanların zaman ilerledikçe ve ihtiyaçlarının da nüfusun artmasıyla birlikte maksimum düzeye çıkması bu sistemin güncel teknolojik etkinlikleri kullanmasını beraberinde getirmektedir. Ulaşım biçiminin ekonomik kalkınmaya faydası ise birçok dalda kendini göstermektedir. Bunu en çok ticaret alanında görmek mümkündür. Mal ve insan mobilitesinin ulaşımla beraber ivme kazanması ulaşım sektörünün sürekli kendisini güncellemesi zaruriyetini ortaya çıkarmaktadır. Milattan önceki yıllara bakıldığında daha çok insan ve hayvan gücüne yönelik ulaşımın gerçekleştirildiği görülmektedir. Tekerleğin icadıyla başlayan süreç bu gelişmeyle birlikte kendi bünyesine yenilikler katmaya başlamıştır ve motorun icadıyla birlikte bu gelişim hız kazanmıştır, yeniklere ön ayak olmuştur.

Günümüzde ulaşım, ekonomik, politik, kültürel, sosyal ve hatta askeri alanlarda gelişmeleri sağlayan merkezi bir çekirdek konumundadır.

Ulaşım modlarının çeşitli rolleri bulunmaktadır. Bunlardan birkaçı ise şunlardır; (İstanbul Ticaret Odası, 2010, s. 162).

- ✓ Ekonomik alanda, çeşitli iş bölümünün sağlanması ve ölçek ekonomilerin önem kazanması, üretim-tüketim faaliyetlerinin gerçekleştirilmesi,
- ✓ Sosyal alanda, insanların bir yerden başka bir yere seyahat etmesi, göç olgusunun yaşanmasına yönelik insanların yer değiştirmesini sağlaması,

- ✓ Çevresel alanda ise, doğaya verilen zararlar ulaşımın bazı rollerini belirlemektedir.

Türkiye'de ulaşımın tarihi sürecine bakıldığında bu süreci dört döneme ayırmak gerekmektedir. Bunlardan birincisi;

1923-1950 Dönemi; Cumhuriyet'in ilân edilmesiyle birlikte ulusal ekonomide hareketlenmeler başlamıştır. Yaşanan bu hareketlenmeler Türkiye'nin iç pazarına yönelik olguları beslemektedir. Cumhuriyet döneminin en büyük önemli adımı demiryolu sektörüne yönelik olmuştur. 1923 yılında başlanılarak 1990 yılına kadar inşa edilen demiryolunun % 84'ü bu yıllar arasında yapılmıştır. Ulaşım ağlarının kopuk olduğu bu dönemlerde demiryolunda iyileştirilmelere gidilmiştir (Kaynak, 2001, s. 167-168).

1950-1960 Dönemi; Bu yıllar arasında özellikle karayolu ulaşımına ve taşımacılığına önem verilmiştir. Bu dönemde en dikkat çekici durum ise ABD'nin Federal Yollar İdaresi ile iş birliği yapılmış ve makineli yol yapımında bilgi sahibi olmaları için Türkiye ABD'ye birçok mühendis göndermiştir. Yol yapımında, her mevsim kullanılabilen sert zemin düzeyi elde etme amacı vardı. 1950'de 1.700 km yol uzunluğu elde edildi ve bu uzunluk 1965'te 10.750 km'ye ulaşmıştır. Deniz ticaret filosu bu yıllarda %70'lik bir artış göstermeye başlamıştır. Bu durum büyüme alanında daha çok etkisini göstermiştir yani dış ticarette kullanılabilecek deniz araçlarının satın alınması ekonomik katkıları da beraberinde getirmiştir (Elmas & Yıldızhan, 1999, s. 270).

1960-1980 Dönemi; 1960 yılından itibaren Türkiye plânlı kalkınma dönemlerine girerek politikalarına daha kararlı ve istikrarlı bir yön çizmiştir. Ulaşım sektörünün mevcut durumu ve amaçları kalkınma plânlarında yerini almıştır. İkinci Beş Yıllık Kalkınma Plânı dahilinde en önemli gelişme ise İstanbul Çevre Yolu, Boğaz Köprüsü, ekspres yollar ve Güneybatı Anadolu Turistik yollarının yapımı olmuştur (Çetin & Diğ., 2011, s. 136-137).
1970 yılında başlayan ve 1973-1974 yılında petrol krizinin yaşanması ve ambargo uygulaması ulaşım sektörünü sekteye uğratmıştır (Kaynak, 2002, s. 25). Karayollarında yaşanan hızlı değişim bu dönemde etkisini kaybetmiştir. Fiziksel olarak iyileştirilmeye gidilmiştir.

1980 ve Sonrası; Demiryolu sektörüne yönelik yeni hat yapımı değil, mevcut hatların yenilenmesi gerektiği ön plâna çıkmıştır. Çünkü mevcut hatların yaklaşık % 70'inin yıprandığı vurgulanmıştır. Denizyolu ulaşımında ise 1980'li yıllarda yük taşımacılığı önem

kazanmıştır ve yük talebinin % 25'i bu ulaşım sistemini kullanmaya başlamıştır. Bu dönemde liman yapımına ağırlık verildiği dikkat çekmektedir (Çakmak, 2009, s. 1-10).

1980 yılından itibaren devlet dış ticarette korumacı yaklaşımı yerine liberalleşmeye yönelik adımlar atmaya başlayınca dış ticaret canlılık kazanmıştır. DPT 1980'li yıllarda ulaşım sektörüne yönelik projeler hazırlamıştır. *Ulaştırma Ana Plânı* adlı projeyle birlikte 1983-1993 yıllarını kapsayan proje hayata geçirilmiştir. Fakat bu proje nedeni bilinmeyen faktörler sebebiyle yürürlükten kaldırılmıştır. Toplam sabit sermaye yatırımları arasında ulaşım sektörü birinci sırada yer almıştır. Havayolu ulaşımında ise 1983 yılında Sivil Havacılık Kanunu'nun kabul edilmesiyle gelişmelere kapılarını açmıştır. Daha çok dış hatlara yönelen sektörde filoların artırılmasına yönelik stratejiler izlenmiştir. 1981'den 1992'ye kadar beş tanesi sivil, üç tanesi askeri olmak üzere sekiz adet havalimanı faaliyet göstermeye başlamıştır. 1990 yılında ise Körfez Krizi'nin yaşanması boru hattı petrol taşımacılığını tamamiyle durdurmuştur (Kaynak, 1995, s. 1423-1430).

2000'li yıllara gelindiğinde ise ulaşım alanında gelişen faaliyetlerin ivme kazandığı söylenilebilir. Çünkü günümüz teknolojileri bu duruma imkân tanımaktadır. Yapılan köprüler, tüneller, boru hatları, havalimanları ve sürekli yenilenen denizyolu taşımacılığı ulaşım sektörünün bir ülkeyi kalkındırma payını gözler önüne sermektedir. Üretim sürecinin yapı taşını oluşturan sektöre gerekli yatırım harcamalarının da yapılmasıyla kendini yenilemektedir. Ulaşımda *'Tekerlek Dönsün'* mantığıyla hareket edilmediği yayınlanan bakanlık raporlarında da ifade edilmektedir.

II. BÖLÜM
ULAŞIM SEKTÖRÜ VE EKONOMİK BÜYÜME İLİŞKİSİ

2.1. Büyümenin Tanımı ve Kapsamı

Büyüme denildiğinde ilk akla gelen ülkenin iktisadi alanda büyüme seyrinin olumlu yönde değişmesi ve üretim kapasitesindeki olumlu artışlardır. Merkez, çevre veya yarı çevre ülkeler arasında en fazla farkın bu kavram ile ilişkili olduğu gerçeği refahlık ve kalkınma gibi bazı terimleri de ortaya çıkarmıştır. Büyüme, kişi başına düşen GSMH miktarıyla ilişkilendirilir. Bu oranın artması ülkenin kalkınma ve büyümesinin olumlu düzeyde ilerlediğini göstermektedir. Kişi başına düşen gelirin artmasıyla birlikte ülkenin kıt kaynaklarını daha etkin bir şekilde kullanması anlamında önemli bir katkı sağlayacaktır.

Belli bir dönemde üretilen mal ve hizmetlerdeki bu artış, ekonominin tam istihdam şartlarını sağlaması ve bu sırada uzun dönemli üretim kapasitesinin genişlemesi, iktisadi büyüme olgusunun teknolojik gelişmelere kaynaklık etmesi gibi yaşanan bu faktörler büyümenin hızını artıracak etkenlerden birkaçıdır. İktisadi büyümenin yapı taşında ülkenin sahip olduğu üretim kapasitesi ve potansiyelindeki artışlar vardır. Üretim faktörlerinde yaşanan bu olumlu değişme seyri yada niteliğinin artması, ekonomideki arz yönlü değişmelerle açıklanabilir. Yani iktisadi büyümenin üretim olanakları eğrisini dışa doğru kaydırmasıyla ilişkilidir. Tüketim malları veya yatırım mallarının birlikte artması ya da herhangi birinin artmasıyla da üretim olanakları eğrisi sağa kayacaktır. Büyümenin üretimle doğrudan ilişkili olduğu, ülkenin refahlık düzeyine bakıldığında anlaşılabilir. Bununla birlikte iktisadi büyüme; istihdam, işsizlik, gelir dağılımı, doğal kaynakların kullanımı, hak ve özgürlükler gibi kavramlarla da doğrudan ilişkilidir (Berber, 2011, s. 2-4).

Türkiye ekonomisinin son 25 yıllık dönemlerine bakıldığında ise hızlı büyüme ve iktisadi dalgalanmaları da beraberinde getirdiği görülmektedir. Yaşanan krizlerin de etkisiyle özellikle makroekonomik göstergelerdeki olumsuz değişimler büyüme faaliyetinin geriye doğru adım atmasına neden olmuştur.

Ekonomik büyümenin tam anlamıyla ilerlediğini gösteren başlıca faktör onun devamlılığının sağlanması yönünde atılan adımlardır. Çünkü ülke ekonomisinde yaşanacak bu büyüme istikrarlı olmak zorundadır. Milli gelirde yaşanan niceliksel değişmeler büyümeyi de beraberinde getirmektedir. Özellikle 1980'li yıllardan itibaren sermaye birikiminde yaşanan olumsuz değişmelerle birlikte zayıflayan ekonominin ortaya çıkması ve 1989 yılında sermaye hareketlerinde kontrolsüz dalgalanmalar yaşanıp serbestleşme faktörünün ortaya çıkması ülke ekonomisinin dış kaynaklara olan bağımlılığını artırmıştır. Ekonomik dengelerin alt üst olduğu 1989'lu yıllar, kısa vadeli sermaye hareketlerinde düşük kur yaşanmasına ve yüksek reel faiz ortamına neden olmuştur. Ülkede makroekonomik istikrarsızlığın yaşanmaya başlamasıyla birlikte, iç ve dış ticarette açıkların artmasına, cari işlemler hesabının açık vermesine daha sonra istihdamsız büyüme sürecine gidilmesine neden olmuştur (Konukman & Türeli, 2010, s. 77-122). İstihdamsız büyüme modelini Birleşmiş Milletlerin 1996 yılında yayınlamış olduğu İnsani Kalkınma Raporunda da görmek mümkündür. Çünkü bu model büyüme çeşidini 'Beş Kötü Büyüme' arasına eklemiştir. Çeşitleri ise şunlardır;

a) İstihdamsız Büyüme; Yukarıdaki paragrafta kısaca bahsedilen kavram, büyümenin işsizlik oranlarını azaltmada bir katkısının olmamasıdır.

b) Acımasız Büyüme; Gelir dağılımının adaletsiz olduğu ve bu durumun düzeltilemediği, zengin kesimin gelirden aldığı pay fazla iken, bütçesi düşük kesimin geliri daha da fakirlik seviyelerinin eksilere inmesi durumudur. Bu büyüme çeşidine Latin Amerika ülkeleri örnek verilebilir.

c) Sessiz Büyüme; Büyüme sürecinde bireysel hak ve özgürlüklerin kötüleşmesi ve demokrasi kavramında iyileştirmelerin olmadığı ülkelerde görülmektedir. Bu büyüme çeşidi en çok Doğu Asya ülkelerinde görülmektedir (Berber, 2011, s. 6-7).

d) Köksüz Büyüme; Büyüme sürecinde ülkenin kendi örf, adet, gelenek, görenek gibi etkenlerinin dejenerasyon etkileşimine girmesidir.

e) Geleceksiz Büyüme; Yenilenemeyen doğal kaynakların büyüme pahasına hızla tüketilmesi geleceksiz büyümedir. Çünkü doğadaki ekolojik dengenin bozulması demek kıt kaynakların kullanımının verimsiz olması demektir. Çevre kirliliğine neden olması ve gelecek nesillere kaynak bırakılmaması bu büyüme türünü ortaya çıkarmıştır (Üzümcü, 2015, s. 537).

Ülkenin büyümesi için ilk önemli faktör sermayedir. Bu sermaye iş gücü ile birleştirilip, doğal kaynakların etkin bir şekilde kullanılması ve teknolojik gelişmelerin hızla yol katetmesi ile mümkündür. İlerlemeler kaydedildikçe bu ivmelerin diğer sektörlere katkı sağladığı özellikle de ulaşım sektörüne ne gibi faydaları olduğu ilerleyen başlıklarda incelenecektir.

2.2. Büyüme Teorilerinin Çeşitleri ve Özellikleri

İktisat tarihine bakıldığında geçmiş zamanlarda birçok iktisatçı veya başka anabilim dallarında bilgi sahibi olan bilim insanları büyüme üzerine birkaç tezi savunmuşlardır. Savunulan büyüme modelleri çeşitlilik göstermekle beraber, bazı büyüme çeşitlerinde veya ortaya atıldığı döneme göre de devletin müdahale edip etmemesi hususunda karşıt görüşler ortaya atılmıştır. Tarihi dönemler boyunca savunulan bu görüşler ise iktisadi refahı ön plânda tutmaya yönelik olmuştur. Özellikle merkez ülkeleri yakından ilgilendiren büyüme teorileri, ülkenin büyüme stratejilerine yardımcı olmuştur. Çevre ülkeler açısından ise kalkınma ön plânda yer almaktadır. Bu farklılığın temel sebebi ise; merkez ülkeler üretim ve teknolojik açısından büyümeyi hedef alır iken, çevre ülkeler de ise exojen faktörlerin yer alması nedeniyle kalkınmayı uyaran etkenlere sahiptir. Yani kısacası zengin ülkeler büyürken, fakir ülkeler kalkınır.

Büyüme olgusunun klasik dönemle başladığı bilinmektedir. Fakat bu konu klasiklerden önce de irdelenmiştir. 15. yüzyılda Merkantilizm dönemiyle başlayan ve Adam Smith, David Ricardo ile devam eden bu süreç büyüme teorilerinin en temel yapı taşı olmuştur.

2.2.1. Merkantilist Dönem Ekonomik Büyüme Politikası

15. yüzyılın ortalarında başlayıp 18. Yüzyılın ortalarına kadar hakim olan iktisadi düşünce olan merkantilizm, günümüz kapitalizmin temellerini atan bir düşünce sistemi olmuştur. Ulus devletlerin ortaya çıkmasıyla birlikte merkantilizm akımı uygulama alanını belirlemiştir. Ağırlıklı olarak ticarete önem verilmesi ve devletin bu durumda aşırı bir müdahale etmesi gerektiğini savunan iktisadi bir akımdır.

Ülkenin ekonomik zenginliğini ise sahip olduğu değerli madenlerle ilişkili tutmaktadır. Büyümenin sağlanabilmesi ise bu değerli madenleri artırmaya bağlıdır. Bu akım altın külçelerini para olarak kullanmaya ve dış ticareti ise bu külçelerin kazanımında bir köprü olarak nitelendirmektedir. Ortaya çıktığı dönemlerde savaş olgusunun hakim olması ve değerli madenlerin taşıdığı önemi artıracak niteliktedir. Politik bir doktrini özelliği taşıyan

merkantilizm, üç temel anlayış üzerine kuruludur. Bunlar; güçlü devlet, dış ticaret ve değerli madenler. Bu üç ana döngü sağlanabildiği sürece bu akım devam etmiştir. Ekonominin sürekli dış ticaret fazlası vererek büyüyebileceği ve ithal ürünlerden kaçınılması gerektiği, ağırlığın ihracata verilmesi üzerine durmuştur (Peker, 2015, s. 2-8).

Tatminkâr bir dış ticaret politikası yürüten bu sistemde iş gücü ve ücretlerde ekonomik açıdan önem arz etmektedir. Nüfusun fazla olması gerektiğini savunan bu düşünce, fazla nüfusun ucuz iş gücü anlamına gelmesi açısından stratejik bir konuma sahiptir. Merkantilist dönem akılcı ve katı bir sistemi benimsemektedir. Üretim faktörünün emek yoğun olması nedeniyle üretim fazlası vermek, düşük emek gideriyle fazla mala sahip olmak düşüncesi hakim olmuştur. Batı ekonomilerin bu sistemi benimsemesi, servet ve milli güç ilkesinden vazgeçmedikleri, ekonomik konjonktürün dip noktalara ulaşsa bile yeniden bu politikaları benimseyerek adım atmaya çalıştıkları bir dönem olmuştur. Merkantilist sisteme Adam Smith, David Ricardo ve David Hume gibi klasik iktisatçıların bu düşünce sistemine gerekli eleştirileri yapması, merkantilizme karşı çıktıkları gerçeğini ortaya çıkarmaktadır. Merkantilizmde etkili olan düşünce; üretimin ikinci plana itilmesidir. Bu bağlamda Adam Smith bu konuyla ilgili 'üretimin tek amacı ve hedefi tüketim olmalıdır' cümlesiyle konu hakkındaki görüşünü ifade etmektedir. Klasiklerden David Hume ise dış ticaretin sürekli fazla vermesi görüşünü savunan merkantilist sisteme madeni para akım mekanizması ile cevap vermiştir. Bu mekanizmaya göre; ülke içinde değerli madenlerin artması fiyatları artırmaya neden olacak ve ithalat odaklı ülke konumuna gelinerek, ihracatın kısıtlanmaya başlanarak dışa bağımlı hale gelmeye neden olacaktır. Klasiklerin önemli isimlerinin başında gelen David Ricardo'nun ise eleştirdiği durum merkantilistlerin korumacı dış ticaret sistemidir. Adam Smith'in 'karşılaştırmalı üstünlükler teorisine ters düşen bu korumacı durum ülkenin büyüme olanaklarını kısıtlamaktadır. Bu üstünlükler teorisine göre her ülkenin uzman olduğu alanlarda üretimi yapması gerektiği ve o malın ihracatına gereken önemin verilmesi gerektiği vurgulanmaktadır (Atik, 2012, s. 2-4).

2.2.2. Fizyokratik Dönem Ekonomik Büyüme Politikaları

Merkantilistlerin sürekli dış ticarete önem vererek büyümeyi sağlayabileceğinin aksine fizyokratlar zenginleşmenin ve ülkenin büyüme seyri gösterebilmesinin kaynağını toprak olarak görmüşlerdir. Diğer faaliyet alanlarına da gereken önemin verilmesi, özellikle balıkçılık, çiftçilik ve madencilik gibi sektörlerin ön plana çıkarılması gerektiğini

vurgulamıştır. Toprak ana maddesinin verimli bir şekilde kullanılmasının doğuracağı olumlu sonuçların büyüme sistemine katkı sağlayacağını ifade ederek servetin üretimden meydana gelebileceği gerçeğini savunmuştur (Özsağır, 2008, s. 334-335).

Fizyokratlar evrenin işleyişinin doğa üzerine kurulu olduğunu ve müdahale edilmemesi gerektiğini savunmaktadır. Toprağa atılan bir tohumun binlerce karşılığının ekonomiye can vereceğini ileri sürmüşlerdir. Bu düşünce sisteminin doğa ve 'bırakınız yapsınlar' teorileri önemli ölçüde uygulanmaya başlamıştır. Vergi yüklerinden arındırılmış bir çiftçinin üretim konusunda daha uzmanlaşacağı ve ülkenin büyüme kaynaklarına katkı sağlayacağı gerçeğini savunmuşlardır (Eren, 2015, s. 10-11).

2.2.3. Klasik Büyüme Teorileri

Modern iktisat bilimine geçiş olarak adlandırılan bu dönem, kendinden önceki dönemlerin aksine farklı bir yol izlemiştir. Bireye önem veren bir teori olarak da adlandırılabilir. Bu düşünce Merkantilistlere tepki olarak doğmuş bir teoridir.

Klasiklere göre paranın ekonomide değer görmesi, ekonomideki üretim faktörleri stokunun artmasına ve teknolojik gelişmelere bağlıdır. Yani paranın kendiliğinden oluşan bir değeri yoktur. Mal ve hizmetlerin satın alınması noktasında bir değeri vardır. Ekonomik birimlerin rasyonel olması gerektiğini savunmaktadırlar. İnsanların 'homo economicus' olarak davrandıkları takdirde tüketiciler faydalarını, firmalar ise kar maksimizasyonunu gerçekleştirmesi daha kolay olacaktır. Fiyat ve ücret mekanizmalarının doğru bir şekilde işlemesiyle birlikte ekonominin tam istidam dengesine geleceği ve bu düzenli sistemin işleyeceği görüşünü savunmaktadırlar (Yıldırım, Karaman, & Taşdemir, 2012, s. 118-119).

Adam Smith'e göre devletin ekonomiye müdahale etmesi piyasanın gidişatını olumsuz etkiler ve bu durumdan en çok da yatırımlar ve ekonomik büyüme etkilenecektir. Özellikle ulaşım yatırımlarında bölgesel anlamda farklılıkların olması ulaşım maliyetlerini de etkilemektedir (Şendağ, 2007, s. 60-61).

Klasik liberal görüşünün bir diğer önemli temsilcisi de David Ricardo'dur. Ricardo milli gelirin üretim faktörleri açısından nasıl bir paya sahip olduğu ve bu gelirin dağılımını incelemeye yönelik araştırmalar yapmıştır. Kapitalist sistemde uzun dönemli bir büyüme seyrinin yaşanmasının imkansız olduğunu vurgulamıştır. Ricardo bu görüşünü ortaya atarken üç farklı gelir grubunu ele almıştır. Bunlar; işgücü, toprak sahipleri ve sermayedar kesim. Büyüme aşamasına geçildiğinden başlangıçta kâr oranları yüksek olduğundan

sermaye birikimi ve tasarruf oranları fazla olacaktır. Bu sermaye birikim oranlarının fazla olması üretime yönlendirecek ve teşvik etmeye zemin hazırlayacaktır. Üretimin artmasıyla birlikte işgücüne olan talebin artması asgari geçimlilik ücret düzeyinin de artmasıyla sonuçlanacaktır. Ücretlerdeki bu artış Malthus'un nüfus kanununun devreye girmesiyle birlikte nüfus artışı yaşanacaktır. Nüfusun artmasıyla birlikte tüketim artacak ve tarım ürünlerine olan talep artmaya başlayacaktır. Burada önemli olan stratejik nokta ise üretimin kıymetli hale gelmesidir. Bu şekilde devam eden bir döngü ise ekonomik büyümeyi sağlayacaktır (Berber, 2011, s. 50-57).

2.2.4. Marksist Büyüme Teorisi

Marksist büyüme teorisinin düşünceleri Karl Marx' aittir. Bu görüş kapitalist ekonomi modelinde sermaye mallarına yönelik gelişen teknoloji yatırımlarına büyük özen göstermektedir. Marx, 'Kapital' isimli kitabında üretimin teknoloji sayesinde arttığını ifade etmiştir. Üretim sürecinde zamanın kısaltılması hususunda emeğin verimliliğini artırmak gerektiğini ve bu süreçte yeni icat edilen makinelerin üretimi zor olan malların daha kolay bir şekilde üretilmesi bu zincirin kurulmasında teknoloji ana etken olarak ortaya çıkmıştır. Ülkelerin teknolojik değişmelerle birlikte inovasyon faaliyetlerine yön vermesi büyüme seyrine katkıda bulunmasının yollarını açmıştır (Erdoğan & Canbay, 2016, s. 32-33).

Marx kapitalizmin olumsuz yönlerine değinerek emeğe verilen değerin artması gerektiğini, büyüme sürecine giren bir ekonominin ise sürekli dengesizlikler yaşamasının normal bir durum olduğunu söylemektedir (Özden, 2014, s. 26).

2.2.5. Harrod-Domar Büyüme Modeli Politikaları (Post Keynesyen)

İktisat biliminin temel düşünce unsurlarını ifade etmekte olan bir diğer görüş ise Post Keynesyen yaklaşımdır. Bu yaklaşımın alt yapısını oluşturan düşünce ise Keynesyen iktisattır. Keynesyen iktisadın teorik çalışmalarının devamı niteliğinde olan yani Keynes'in tamamlayamadığı görüşleri tamamlama amacıyla ortaya atılan bir düşünce sistemidir. Bu ekonomik yaklaşım çok sayıda iktisadi düşünürleri bir araya getirmiştir. Bunlardan en önemli ikili R.Harrod ve E.Domar'dır.

Harrod-Domar Modeli olarak da adlandırılan bu model, ekonomideki belirsizliklere açıklama getirmeyi amaç edinmiştir. Keynes'in belkemiğini oluşturan bu model kaynakların kıt olması durumuna da farklı bir yorum katmıştır. Bu görüşe göre kaynakların kıtlığı talebin kıt olması temeline dayanmaktadır. Ekonominin gelecekte nasıl bir yol

seyredeceği, konjonktürel dalgalanmalara açık olduğu ve değişken bir yol izlediği hususunda post Keynesciler ortak bir payda da buluşmaktadırlar. Ekonomik büyüme ve gelir dağılımı konusunda bu iki faktörün yatırım oranlarıyla gelişme gösterdiği ifade edilmeye çalışılmıştır. Neo Klasikçilerin büyüme teorilerini Post Keynesciler daha dar kapsamlı bulurlar ve açıklayıcı bulmazlar. Durgunluğu ve işsizliği önleme amacı gütmesi bakımında Post Keynesyenler ülkelerin gelişme seviyelerindeki farklılıkları açıklamaya çalışmışlardır. Büyümenin istihdam ve üretimi artırmaktan geçtiğini savunmaktadırlar. Keynes'den daha paracı bir sistem olarak da adlandırılmaktadır. Paranın ekonomik sistem içindeki payının nötr olmadığını, dışsal bir etki değil merkeze paranın konulması gerektiğini ifade eden bir görüştür (Ecevit, 2001, s. 30-37).

Ekonomik büyümeye ilişkin net yatırım kararları bir çıktı talebini oluştururken diğer bir yandan da ekonomide üretimi artırmaya yönelik kararların uygulanmasına zemin hazırlamaktadır. Örneğin; bir yerde herhangi bir kolda faaliyet gösteren fabrikanın açılması, üretimde devamlılığı sağlayacak sermaye ve hammaddeye olan talebi artıracaktır. Bu olay döngüsü ise büyüme hedefli adımlar atılacağının göstergesidir (Özel, 2012, s. 65-66).

2.2.6. Neo Klasik Büyüme Modeli Politikaları (Dışsal Büyüme)

Neo Klasik büyüme modeli adı altında birçok büyüme teorileri ortaya konulmuştur. Ancak bunlardan en önemlisi olan R.Solow tarafından ortaya atılan görüş olmuştur. Modelde tasarruf oranlarının, sermaye birikiminin ve ekonomik büyümenin sentezlendiği bir görüş ifade edilmeye çalışılmıştır. Ayrıca bu sentezlerin nüfus artışı ve teknolojik ilerlemelerden ne derece etkilenildiği ise araştırılan temel konular arasındadır. Modelin varsayımları ise şunlardır; Model ekonomide tek sektör vurgulaması yaparak homojen bir mal üretiminin gerçekleştirilmesi ve o maldan elde edilen gelirin ise ülkenin GSYİH'sını meydana getirmektedir. Tek mal vurgusu ise ekonominin dışa kapalı olduğunu göstermektedir. Üretim fonksiyonunda ölçeğe göre sabit getiri dikkate alınmaktadır. Yani girdi miktarını 3 kat artıracak isek, çıktı miktarının da aynı oranda artırılması gerektiğini savunmaktadır (Berber, 2011, s. 113-116).

Dengeli büyümenin sağlanması üzerine ortaya atılan Harrod-Domar modelinde ekonomilerin bıçak sırtında dengenin sağlanabileceği kanısına da son verilmiştir. Piyasa ekonomilerinin uzun dönemde dengeye geleceği ve bu denge profilinde bir istikrar sağlayacağı kararlı surette adımlar atılacağı belirtilmiştir. Nüfus artışı ve teknolojik

değişmelerle birlikte büyüme oranına olumlu katkılar sağlayacağı bu modelde açıklanmaktadır (Sarıbaş, 2016, s. 172-175).

2.2.7. İçsel Büyüme Modelleri

İçsel büyümenin temellerini ortaya koyan P.Romer (1986) ve R.Lucas (1988)'tır. Bu modelin görüşlerine göre; ekonomik büyümeyi oluşturan asıl etkenler ekonominin kendi dinamikleridir ve bu dinamikler içsel olarak gerçekleştiğinden dolayı Neo Klasik görüşün ekonomik sistem dışı faaliyetlerinin büyümeyi sağladığı yönündeki teziyle zıt düşmektedir. Sistemdeki dinamik etkenlerin ise eğitim, sağlık, inovasyon, ar-ge faaliyetleri, gelir dağılımı ve bilgi düzeyidir. Bu etkenler üretim düzeyini yakından etkilemektedir (Umutlu, Yılmaz, & Günel, 2012, s. 354-355).

Ülkelerarası gelişmişlik düzeyini açıklamaya yönelik eksikliğin tamamlanması noktasında ortaya atılan bu görüş sermayenin artan getirisini ve beşeri sermayeyi de kapsayan model oluşturmuşlardır. Artan getiri neticesinde ise büyümeye olumlu katkılar sağlayacağını savunmaktadırlar. Yarı merkez ülkelerin merkez ülkelerindeki gelişmişlik seviyesini yakalamak amacıyla bir takım önlemler alması gerektiğini aksi taktirde aradaki dengesizliğin artacağını vurgulamaktadır. İçsel ekonomik büyümenin gerçekleşebilmesi için diğer ekonomideki diğer gelişim kollarına önem verilmesi gerektiğini savunmaktadır. Örneği; eğitim harcamalarına gereken önem verilirse bireylerin bilgi birikimlerinden yararlanılarak verimliliği artırma politikası pozitif etki doğuracaktır (Kar & Ağır, 2006, s. 54-58).

2.3. Ekonomik Büyümenin Belirleyicileri

Her ekonomide, çıktı üretilebilmesi için birkaç ön koşul vardır. Bu ön koşullar ülkenin ekonomik anlamda gelişme olarak tabir edilen büyüme modelini etkilemektedir. Bu koşulların aslında ekonomik büyümenin belirleyicileri olma gibi stratejik bir öneme sahip olması, ülkelerin üretim odaklı bir yol izlemesi gerektiğini göstermektedir. Bu ön koşullar çıktı üretilebilmesi amacıyla bir araya gelen; fiziki sermaye, beşeri sermaye, iş gücü ve doğal kaynaklardır. Bu girdilerin girişimciler tarafından teknolojik değişmelerden de yararlanılarak inovasyon ve ar-ge faaliyetleriyle başka oranlamalarla bir araya getirilmesi üretime başka bir boyut kazandırmaktadır. İktisadi büyümenin gerçekleşmesi beşeri ve fiziki sermayedeki artan oranlı bir gelişme göstermesi sayesinde gerçekleşebilmektedir. Ekonomik büyüme, kişi başına reel hasıladaki artışları ifade etmektedir. Fakat bu artışlar uzun dönemde etkisini gösterebilmektedir. Ülkenin bu uzun süreçte üretim ölçeğini

genişletmesi ve daha üretken bir politikaya sahip olması gerekmektedir. Büyümeye makroekonomi penceresinden bakılırsa arz cephesinin belirleyici bir etken olduğu görülebilir (Kibritçioğlu, 1998, s. 1-3). Ülkenin üretim olanakları eğrisinin yukarı doğru veya uzun dönem toplam arz eğrisinin sağa doğru kaymasına neden olan durumlar ekonomik büyümenin yapı taşını oluşturmaktadır. Eğrilerin kaymasına neden olan faktörler ise; fiziki sermaye stokunu artıracak teknoloji ve eğitim politikaları veya alt yapı yatırımlarıdır. Sermaye birikimi, teknolojik gelişmeler, enflasyon oranı, gelir dağılımı, nüfus artışı, istihdam ve işsizlik düzeyi ekonomik büyümenin belirleyicileri arasındadır. Bu belirleyicilerin olumlu bir seyir izlemesi hükümetin genişletici para, maliye, döviz kuru ve dış ticaret politikaları sayesinde mümkün hale gelmektedir (Cinel, 2014, s. 15).

2.3.1. Beşeri Sermaye

Beşeri sermaye, üretim sürecine katılan ve üretim faktörlerinin daha verimli kullanılmasını sağlayan bilgi, beceri ve tecrübelerin ortak bir paydada buluşarak üretim sürecine yön verilmesi anlamını taşımaktadır. Pozitif değerlerin bir bütünü olarak da algılanabilmektedir. Bu değerler yeni teknolojilerle birlikte ortaya çıkan icatların daha verimli kullanılmasını sağlayarak ekonomik büyümeyi artırıcı bir etken haline gelmektedir. Beşeri sermaye klasik iktisadın ortaya çıkışıyla beraber ivme kazanmıştır. Adam Smith bu kavramı tanımlarken; yetenekli bireylerin kazanç sağlarken aynı zamanda topluma da yön verdiğini ve fayda sağlayarak gelişmelere katkı sağladığını ifade etmektedir. Ayrıca Smith, emeğin iki grupta toplandığını ve bunlardan ilkinin eğitimli ve beceri sahibi işgücünden, diğerinin ise eğitim ve deneyimden yoksun işgücünden meydana geldiğini ileri sürmektedir. Eğitimsiz ve deneyimsiz işgücünün daha çok fiziksel güç alanlarında kullanılması gerektiğini, eğitimli ve tecrübeli işgücünün ise becerilerine uygun alanlarda yol katetmesi gerektiğini vurgulamaktadır. Emeğin üretken gücünden faydalanılması için bu gibi bir ayrım Adam Smith tarafından ortaya atılmıştır (Manga, Bal, Algan, & Kandır, 2015, s. 45-47).

Beşeri sermaye kavramının iktisat yazınına girmesi bazı eleştirilere neden olmuştur. İnsanı sermaye formu olarak görmek özgürlüğü zedeleyeceği ve insanın kendi içinde saygınlığını yitireceği gibi bazı tezler öne sürülmüştür. Öne sürülen bu tezler bazı iktisatçılar tarafından benimsenerek beşeri sermayenin gelişimini yavaşlatmıştır. Nitekim Marshall, beşeri sermayenin bir piyasasının olmaması ve etki düzeyinin soyut olduğunu savunarak iktisadi açıdan ele alınmasının faydasız olacağını söylemiştir. Yine aynı şekilde Mill de insanın

zenginlik için bir kaynak olarak kabul edilmemesi gerektiğini savunmaktadır. Fakat Adam Smith'in eğitime önem verilmesi gerektiğini vurgulaması ve topluma kazandırılacak bilgi ve faydaların beşeri sermaye ile mümkün olabileceğini 'Bir milletin zenginliği o ülkenin insanlarıdır.' sözüyle ifade etmektedir (Yumuşak, 2008, s. 7-8).

Beşeri sermayeye yönelik ilk çalışmalar Becker, Denison ve Schultz tarafından yapılmaya başlanarak teorik çatı oluşturulmaya başlanmıştır. Beşeri sermayenin verimliliğini etkileyen iki önemli faktör ise eğitim ve sağlık olarak belirlenmiştir. Eğitimin ekonomideki en önemli belirleyici faktör olduğunu belirten 'insan sermayesi kuramı'na ilk teorik çalışma Schultz tarafından gelmiştir. Schultz, okulları eğitim hizmeti üreten bir sanayi kurumuna benzeterek eğitime yapılan harcamaların bireylerin gelecekte bilgi ve becerilerini artırması durumunda yatırım olarak sayılabileceğini savunmaktadır. Diğer bir görüş ise Barro'dan gelmiştir; kişilerin okula devam etmesi ve eğitim seviyelerini yükseltmeleri ekonomik büyümeyle aralarında pozitif yönlü bir ilişkinin olduğunu savunmaktadır. Eğitimin yanında sağlık sisteminin de beşeri sermayeyi etkileyen yanları bulunmaktadır. Sağlıklı bireylerin eğitilebilmesi, eğitimde olan verimi maksimum düzeye çıkartmakta birincil etken olmasıdır. Nitelikli işgücünün üretime sağlık nedenlerinden dolayı katılamaması verimlilik düzeyinin aşağı trendde bir seyir izlemesine neden olmaktadır (Tunalı & Yılmaz, 2016, s. 306-307).

Gelir ve sağlık arasında makro ekonomik düzeyde de pozitif bir ilişki vardır. Bu konu üzerinde yaptığı çalışmalarla Nobel ödülü kazanan Fogel, İngiltere'de beslenme ve sağlık koşullarının geliştirilmesinden sonraki aşamalarda iktisadi büyümeye olan katkısı üçte bir oranında gerçekleşerek pozitif yönlü olan ilişkiyi ispat eder bir niteliğe sahip olmasında katkıda bulunmuştur. Özellikle gelişmekte olan ülkelerde ölüm oranlarının düşmeye başlaması sağlık alanında yapılan inovasyon hareketleri ve iyileştirmeler, yapılan harcamalar beşeri sermayeye olumlu katkılarda bulunmuştur (Çalışkan, 2010, s. 12-14).

2.3.2. Fiziksel Sermaye

Neoklasik büyüme teorisi ile yakından ilişkili olan fiziki sermaye, büyümenin temel öğesini oluşturan etkendir. Fiziksel sermaye, üretim aşamasında uzun yıllar kullanılabilen makine ve teçhizat gibi demirbaşlardan oluşan bir kavramı ifade etmektedir. Fiziki sermaye makro düzeyde; alt yapı yatırımlarını, karayolu, demiryolu ve havayolu gibi ulaşım sistemlerine yapılan kamu harcamalarını ifade etmektedir. Üretim sürecinde yer alan sermaye mallarının kullanılmasının nedeni verimlilik esasına dayanmaktadır. Fiziki

sermayenin verimli bir şekilde kullanılması, ekonomik büyümeyi pozitif etkileyerek üretimin artmasına zemin hazırlayacaktır. Üretim fonksiyonunda çıktıyı belirleyen iki önemli etken; işgücü(emek) ve fiziki sermayedir. Fiziki sermayenin içerisinde yatırımlar ve tasarrufların payı büyüktür (Songur, 2017, s. 202-203).

Teknoloji ve yatırım ikilisi doğrudan birbirini etkileyen iki değişken niteliği taşımaktadır. Teknolojiden yoksun az gelişmiş ülkelerde yatırım oranı her zaman düşük seviyelerdedir. Bu yüzden ekonomik büyüme oranları her zaman ülkeler arasında değişkenlik göstermektedir. Doğal nüfus artışının yoğun olduğu ülkeler ekonomik büyüme ve teknoloji bakımından en yetersiz konumdadır. Bu yüzden fiziki sermayenin gelişme gösterdiği konumlar genellikle gelişmekte olan ve gelişmiş ülkelerdir.

Sanayi devrimiyle birlikte buharlı makinaların icadı gerçekleşerek tarım toplumundan sanayi toplumuna geçiş süreci başlamıştır. Bu geçiş süreci yaşanırken fiziki sermayeler elde edilmeye ve refah toplum anlayışı insanlara empoze edilmeye başlanmıştır. Günümüz refah toplumuna bakıldığında özellikle ulaşım sistemlerindeki seçenekler artırılmaya başlandıkça hem uluslararası ticarette hem de yurtiçi ticarette olumlu gelişmeler yaşanmaya başlanmıştır.

Otoyollar, köprüler, tüneller, havayolu, demiryolu gibi ulaşım ağlarına teknolojik yatırımların artmasıyla birlikte ülkenin ekonomik büyüme odaklı bir seyir izlediği görülmektedir. Ulaşım altyapısının iyi olması; piyasaların genişlemesi, malzemelerin kolayca taşınabilmesi ve işgücü göçünün engellenmesi anlamına gelmektedir. Ulaşımda altyapı ve hizmetlerin inovasyon sürecinden geçmesiyle birlikte taşıma maliyetlerinin azalması, erişilebilirliğin kolayca sağlanması, girdi maliyetlerinin düşmesi, yabancı yatırımların artması ve bu sayede hem ticaretin artırılıp hem de istihdam yaratılması sağlanacaktır (Kara & Ciğerlioğlu, 2018, s. 578).

2.3.3. Yapısal ve Kurumsal Politikalar

Çeşitli kurumsal yapıların girişimciye sağlamış olduğu olanaklar ekonomik büyümeye odaklı hamleler atmaktadır. Ülkenin üretim konusunda kurumsal bir kaliteye ulaşması için özel teşvik paketlerinin girişimciye sunulması gerekmektedir. Bu teşvik paketlerinin gerekli olan piyasa sisteminde kullanılması sonucunda, piyasa katılımcıları beşeri ve fiziki sermayelerini kullanarak yeniliğe yönelik üretim aşamalarına geçmesine imkan tanıyacaktır. Toplum tarafından onay görmüş ve güvenilir bir kurumsal yapının vermiş olduğu hizmetler neticesinde insanların bilgiye hızlıca ulaşması sağlanabilmektedir. Bu

durum iş yapmayı kolaylaştıran ve zaman kazandıran bir faktör olarak nitelendirilmektedir. Bireyler arasında etkileşimin sağlanması ekonomik performansı da olumlu düzeyde etkilemektedir. Kurumsal yapının işlemlerini daha hızlı, güvenilir ve kolayca verebilmesi ekonomideki üretim, yatırım ve tüketim kararlarını etkileyerek pozitif bir sonuç sağlamakta yardımcı olacaktır. Fiziki ve beşeri sermayenin elde edilebilmesi için gerekli özel teşviki sağlayan yapısal kurumlar, girişimcilerin ekonomik düzeyde geleceğini daha net görebilmesine katkıda bulunacaktır (Hayaloğlu & Artan, 2014, s. 351-352).

Kurumların; yatırım, tasarruf, teknoloji, üretim ve çalışma faktörlerini ekonomik düzeyde etkileme gibi bir performansı vardır. Bir ekonomide devletin müdahale edip edemeyeceği, ticari politikaları, piyasanın yabancı sermayeye açılma derecesi gibi kritik etkenlerin girişimciler üzerinde etki payı büyüktür. Dolayısıyla ülkede korunması gereken bir takım ana hakların devlet güvencesi altına alınması gerekmektedir. Bunlardan ilki mülkiyet hakkıdır. Bu hakların nasıl tanımlandığı, sözleşmelerin uygulanabilirlik derecesi, siyasal ve hukuksal kurumlar iktisadi karar mekanizmasını etkileyen ölçütlerdir. Bu ölçütler iktisadi büyümenin sağlanması hususunda önem arz etmektedir. Ülkelerin uzun dönemki bir büyüme olgusuna girebilmesi için bazı kurumların inşası gerekmektedir (Biber, 2010, s. 7-10).

Türkiye'de piyasa düzenleyici en önemli kurumlarından biri Merkez Bankası'dır. Toplumsal refahın artırılması için sürdürülebilir büyümenin gerçekleştirilmesi ön koşullardan biridir. Yüksek enflasyon toplumsal refah seviyesini aşağı çeken bir etken olduğu için, fiyat istikrarının sağlanması ve bu olgunun uzun vadeli geçerlilik düzeyini koruması gerekir. Dışsal şokların yanı sıra, politika uygulayıcılarının piyasayı kapasitesinin üzerinde çalışma durumunda ısrarlı olması, kamu borçlarının merkez bankası kaynakları ile finanse etme çabaları ekonomik büyümeyi ve fiyat istikrarını tehdit eden durumlar arasındadır. Merkez Bankası'nın bağımsız olması; siyasi otoritelerin müdahalesinden izole olması, para politikalarının politik konjonktürden kurtarılması ve üretimde olası bir dalgalanmanın etkisini azaltacak yetkiye sahip olması açısından önemli bir özelliktir (Yenipazarlı, 2014, s. 2-10).

2.3.4. İnovasyon ve Ar-Ge Faaliyetleri

İnovasyon günümüz dünyasında sıkça kullanılan bir terim olarak karşımıza çıkmaktadır. Ekonomide rekabet üstünlüğünün ucuz emek gücünden değil, teknolojik altyapının sağlanmasıyla elde edilebileceğini vurgular niteliktedir. Bilgi, beyin gücü ve yaratıcılık

terimlerinin uygulamaya dökülmesiyle birlikte, dünyada bilgi yoğunlukta üretim teknolojisi benimsenmeye başlanmıştır. Bilginin üretim sürecine, hizmetine ve sistemlere uygulanması Ar-Ge faaliyetleri neticesinde gerçekleşmiştir. Yeniliklere açık, farklı ve istekli girişimcilerin inovasyon ve ar-ge faaliyetini kullanması teknolojik ürünleri de beraberinde getirmektedir. Sürdürülebilir büyümeye, yaşam konforuna sahip olmaya ve istihdam artışını sağlamaya yönelik adımların inovatif hareketlerle mümkün olabileceği anlaşılmaktadır (Yılmaz & İncekaş, 2018, s. 155).

Yoğun rekabet sürecinin ekonomiye yansıması engellenmez bir durumdur. Firmalar bu kapsamda bilgi ekonomisinin her zaman baş aktörü olmak istemektedir. Bu istek teknoloji ve Ar-Ge yatırımlarıyla mümkün hale gelmektedir. Teknolojiden en üst düzeyde verim alınması için Ar-Ge harcamaları ve inovasyon sürecine önem verilmesi gerekmektedir. Özellikle günümüz yazılım firmalarının piyasa değerlerinin belirlenmesinde Ar-Ge belirleyici faktör konumundadır. Bilgi sermayesinin üretime dönüştüğü nokta olarak tanımlanan Ar-Ge, yaratıcı çalışmaların ortaya çıkmasıyla önem kazanmaya devam etmektedir (Yaylalı, Akan, & Işık, 2010, s. 13-14).

Ar-Ge'nin verimliliği sektöre aktarılan bilim insanı, araştırmacı ve teknik elemanların işgücü miktarına bağlıdır. Beşeri sermayeyi oluşturan bu girdilerin ekonomik bütçede fazla bir yere sahip olması ve bu bütçenin verimli bir şekilde inovasyon ve Ar-Ge faaliyetlerine harcanması durumunda, firmaların yüksek getirili bir ürün yaratmasını sağlayacaktır. Bu getiri ise ekonomik büyümede yüksek ölçekli bir paya sahip olacaktır. Daha geniş piyasa imkanlarının var olması, inovasyon hareketlerini canlandırarak firmaların daha bilinçli kararlar vermesini ve bu durumda gelir artışlarının yaşanarak büyüme endeksli bir piyasa mekanizmasının varlığını hissettirmeye başlayacaktır (Özer & Çiftçi, 2009, s. 221).

2.3.5. Ticari Açıklık

Dünya ülkelerinin küreselleşme sürecine girmeye başlaması ile birlikte finans piyasalarında farklı değişimler yaşanmaya başlamıştır. Bu değişimler dünya ekonomisini ticari serbestleşme hareketine yöneltmektedir. Bu serbestleşme ile birçok ülke ticari politikalarını yenileyerek, küreselleşme sürecine farklı bir boyut kazandırmıştır. Piyasalara daha az müdahaleci ve daha fazla serbestleşme politikaları etkin olmaktadır. Bu yenileşme politikaları iki ana etken üzerine kuruludur. Bunlardan birincisi; vergiler, tarifeler, ek ücretler gibi değişkenleri içine alan fiyat müdahalelerinden, ikincisi ise; kotalar, yasaklar

ve lisans hakları gibi tarife dışı engellemelerdir. Ticari açıklık derecesini ölçmek için kullanılan bazı yöntemler vardır. Bunlardan en sık kullanılan ise;

Ticari Açıklık Derecesi = [(İhracat + İthalat) / GSYH]x100 formülü ile ifade edilmektedir (Özel, 2012, s. 23-25).

Dışa açık bir ekonomi politikası uygulamak, ticari ve finansal politikaları liberalize etmekle mümkün hale gelmektedir. Ülkelerin ticari açıklık politikasını benimsemesinin temelinde getirdiği kazanç oranının yüksek olmasıdır. İki ülke arasında yapılacak bir ticaret anlaşmasından sadece ihracatçı ülke kazanmaktadır düşüncesi Merkantilist döneme ait olup, bu düşünce günümüz dünyasında geçerliliğini kaybetmektedir. Ticaretin uzun dönemde büyümeyi sağlayıcı bir etken olduğu 'mutlak üstünlük teorisi'nde Adam Smith tarafından anlatılmaktadır. Büyük ölçekli üretimlerin maliyeti düşürücü etki yapması ülkelerin serbestleşme politikasını benimsemesinde baş aktör olmaktadır. Ülke piyasasında fazla olan malların dışa satılması fikri dünya ülkelerinin entegre olmalarını sağlayıcı etki yaratmaktadır (Saçık, 2009, s. 280-282).

David Ricardo'nun 'karşılaştırmalı üstünlükler teorisi'nde de açıkladığı gibi; bir ülke iki farklı mal üretiminde diğerine göre daha dezavantajlı konumda olmaktadır. Bu durumda başka bir ülkenin dezavantajlı ürünün üretiminde mutlak üstünlüğünün olması iki ülke arasında bir ticaretin yapılabileceğini göstermektedir. Ticari entegrelerin kurulmasına yönelik ortaya atılan bu bilimsel görüş, küreselleşen dünyanın piyasa mekanizmasında doğru kararlar alınmasını sağlamaktadır.

2.3.6. Doğrudan Yabancı Sermaye

Bir ülkede kişiler veya kuruluşlar başka ülkedeki bir firmayı satın alarak, sermaye artırımına giderek ya da firmaya sermaye sağlayarak doğrudan yabancı yatırımlarını yapabilmektedir. Bu yatırımlar ekonomik büyümeyle sonuçlanmaktadır. Yabancı sermaye ülkeye değişik yollarla giriş yaparak ekonomide bir rahatlama ve genişlemeyi de beraberinde getirmektedir. Bu genişleme portföy yatırımları ile de mümkün olmaktadır. Tahvil, hisse senedi gibi türleri de içinde bulunduran portföy yatırımları sermaye yatırımlarını kapsamaktadır. Yatırımcı girmek istediği sektöre kendi markasını ve teknolojisini lisans anlaşması çerçevesinde kullanabilir. Yabancı sermayeler daha çok üretim imkânlarının ucuz, iç piyasanın yüksek talepli, alt yapı sistemlerinin kaliteli olduğu ülkeleri seçmektedir (Acar, 2016, s. 93-94).

Sermaye birikimi merkez ülkelerde büyümenin, çevre ülkelerde ise kalkınmanın lokomotifini oluşturmaktadır. Günümüz ülkelerin ekonomik dar boğazda olması sermaye birikiminin yetersizliğini göstermektedir. Doğrudan yabancı sermaye yatırımları küreselleşme sürecini de hızlandırarak özelleştirmelerin artmasına neden olmuştur. Türkiye'nin 1980'li yıllardan sonra serbest piyasa ekonomisine geçişi, yabancı sermayeli yatırımları artırmakla birlikte özelleştirmeleri de artırarak ülkeye hem döviz girişini hem de yeni teknoloji transferinin gerçekleştirilmesini hızlandırmaktadır. Ekonomik sınırların ortadan kalkmasıyla ekonomik büyüme ve ihracat oranları artış göstermeye başlamıştır. Ülkenin reel üretim kapasitesinin artması, uluslararası sermaye hareketlerine yabancı yatırımlar ile nokta koyulmasını sağlamaktadır (Keskin Benli & Yenisu, 2017, s. 51-52).

Doğrudan yabancı sermayeyi çekebilmek için ülkelerin hukuki, ahlaki, siyasi ve psikolojik açıdan belirli kıstaslara sahip olması gerekmektedir. Bu kıstasların pozitif olarak yerine getirilmesi yatırımcıya güven veren bir sonuç doğurmaktadır. Yatırımların ülkeye gelmesi sonucunda istihdam artışı, bilgili ve tecrübeli kişilerin ülkeye girişi ve teknolojinin gelişmesi gibi birçok ekonomik büyümeyi sağlayıcı faktör de giriş yaptığı anlamına gelmektedir. Yabancı sermaye döviz kurunu da olumlu etkilemektedir. İthalatı ikame edici olarak adlandırılan yabancı yatırımlar ihracatın artmasına ve ödemeler dengesinin düzelmesine katkıda bulunur (Kaya & Kahreman, 2017, s. 26-30).

2.3.7. Sosyo-Kültürel Faktörler

Büyüme kavramı ekonomi alanında olduğu kadar sosyal ve siyasi olarak da önem taşımaktadır. Büyüme hedefine ulaşıldığında bu noktada önemli olan kriter, sürdürülebilir büyüme kavramıdır. Kişilerin gelirinde artışların olması, sağlık harcamalarını daha önemli hale getirmektedir. Ülkelerin GSMH'dan sağlık sektörüne ayırmış olduğu bütçe ekonomik gelişmişliği göstermektedir. Nüfusta artışların olması ve bu nüfusun sağlığının korunması maksadıyla yeni teknolojilerin tıp dünyasına kazandırılması gerektiği ortaya çıkmaktadır.

Sağlığın ekonomik büyümedeki payı ise; kişilerdeki rahatsızlıkların giderilmesi ve bu sayede işgücünde aksamaları ortadan kaldırıcı bir etkiye sahip olmasıdır. Okul çağındaki bireylerin devamsızlık günlerini minimize etmesinde etkin rol oynar ve öğrenmeye odaklar. Sağlık açısından kaliteli hizmetler veren ülkelerde verimlilik sağlanarak ekonomik büyümeye olumlu bir katkı elde edilir. Emek verimliliği ve üretim birbirini etkileyen iki değişkendir. Nüfusun sağlıklı olmasıyla üretime duyulan ihtiyaç da artış gösterecektir. Sağlığın diğer etki alanı ise yabancı yatırımlardır. Yabancı sermaye sağlık bakımından

minimum şartlara sahip ülkelerden uzak durmaktadır. Bu durum ise ekonomik büyümeyi olumsuz etkilemektedir (Demir & Tanyıldızı, 2017, s. 105-109).

Bireylerin öğrenme becerisi, işgücü verimliliği, fiziksel ve duygusal gelişimin temelini sağlık oluşturmaktadır. Yoksulluğun azaltılması ve bireylerin yaşam süresinin uzaması bireylerin becerilerini artırmasına imkan vermektedir. Bu bakımdan sağlık beşeri ekonominin yapı taşını oluşturmaktadır (Kılıç & Özbek, 2018, s. 371).

Sosyo-kültürel alanda etken olan diğer sektör ise eğitimdir. Eğitimli bireyler yeni teknolojilerin üretilmesine yardımcı olarak, ülkenin dışa bağımlılık oranını azaltır. Dışa harcanacak sermaye birikimi iç piyasada kalarak ekonomik büyümeyi hızlandırır.

Üretim performansını artırmak isteyen ülkeler, eğitimli işgücüne yönelmektedir. Teknolojik gelişmelerle birlikte ortaya çıkan farklı fiziksel sermayelerin öğreniminde eğitimsiz bireyler zaman ve maliyet bakımından masraflı olması tercih edilmeme nedenidir. Bilgi ve iletişim teknolojileri, kalite belirlemede ve ekonomik büyümenin sürdürülebilir trendde bir yol izlemesine imkan tanımaktadır (Erdoğan & Yıldırım, 2009, s. 11-12).

Eğitim toplumsal, ekonomik ve kültürel alanı etkileyen beşeri faktördür. Eğitimde kalitenin artırılması için binaların onarılması, yeni okul inşa edilmesi ve altyapıların düzenli hale getirilmesi gerekmektedir. Bu faaliyetlerin gerçekleştirilmesi büyük sermaye yatırımlarına ihtiyaç olduğunu kanıtlamaktadır. Gelişmiş ülkelerde beşeri sermaye çağının yaşandığı görülmektedir. Bu ekonomik alanda büyüme hızının etkisinden kaynaklanmaktadır (Eriçok & Yılancı, 2013, s. 90-91).

Bireylerin sosyo-kültürel faaliyetlerinde kalite standartlarına ulaşması; yeniliklere yönelmeye, sermaye yoğun ülkelerin üretim rekabetinde zirvelere ulaşmasına ve bireylerin kendilerine vakit ayırmasıyla verim düzeyinin maksimum düzeyde tutulmasına olanak sağlamaktadır. Ekonomik büyüme sadece ticaretle sağlanabilecek bir durum değildir. Kaliteli yaşam standartları ve bireyin zaman ölçüsünü dikkatli kullanması da iktisadi büyümeyi etkileyen bir faktör niteliğindedir. İnsanın sosyal ve yenilikçi yapısı sayesinde teknolojik ilerlemelere cevap verecek bir gelişmişliğin yakalanması mümkün olabilmektedir.

Özellikle gelişmekte olan ülkeler açısından bir diğer önemli sektör turizmdir. Turizmin ülke ekonomisine döviz kazandırması, yatırımlara teşvik etmekte uyarıcı niteliği, istihdamı artırması, gelir dağılımını dengelemesiyle beraber bölgesel kalkınmalara katkı sağlaması gibi birçok etkisi söylenebilmektedir. Ülke gelirini artırması ve ekonomik büyümede önemli bir paya sahip olması, ülkeler tarafından alt yapı hizmetlerinin iyileştirilip modernize edilmesine katkıda bulunmaktadır. Turizm gelirleri yabancı sermayenin de ilgi odağındadır. Yabancı firmaların ülkeye yatırım yapması yerel firmalarla bir rekabet ortamına girilmesine ve bu sayede ölçek ekonomisinde bir verimlilik artışının yaşanmasına zemin hazırlamaktadır. Ayrıca turizm sektörü ülkenin; ulaşım, bankacılık, sağlık, konaklama, inşaat ve gıda sektörlerini dolaylı ya da dolaysız etkileyen bir yapıya sahiptir (Erdil Şahin, 2018, s. 240-241).

2.3.8. Demografik Yapı

Ekonomik büyüme ve nüfus arasındaki ilişkinin temeli klasik iktisatçılardan Malthus'un 'Nüfusun Prensipleri Üzerine Bir Deneme' adlı çalışması ile gündeme gelmiştir. Malthus, nüfusun sürekli artmasından kaynaklı gıda, barınma, kıyafet vs. alanlarına ilginin yoğunlaşacağını ve nüfusun ihtiyaçlarına yetişilemeyeceğini ifade etmiştir. Malthus, nüfusun sürekli olarak artış göstermesinin insanlığın felaketi olacağını, ülkelerin nüfus artışını kontrol altında tutmaları gerektiğini de eklemiştir. Ülkeler oto-kontrol mekanizmasını iyi yönetemezlerse nüfusun hastalık, beslenme zorluğu gibi durumlarla karşılaşılacağını söylemiştir. Günümüz post-modern yaklaşımıyla birlikte gelişmiş ülkelere bakıldığında yerel ve global bazdaki nüfussal hareketler toplumda politikalara yön veren kesim tarafından önemli bir unsur olarak nitelendirilmektedir (Güneş, 2005, s. 124-125).

Malthusgil yaklaşıma göre hızlı nüfus artışı ülkeyi yoksullaştıran bir etkendir. Bu durumun tam karşıtı olan görüş 'revizyonist yaklaşım'dır. Revizyonist yaklaşım, yüksek büyüme hızının beşeri sermaye birikiminin sonucunda ortaya çıkabileceği esasına dayanmaktadır. Nüfusu azaltıcı politikaların gereksiz ve olumsuz bir durum olduğunu ifade etmektedir. Nüfus ve büyüme arasındaki ilişkiyi açıklama çalışan diğer bir yaklaşım 'geçiş teorisi yaklaşımı'dır. Geçiş teorisine göre; kişi başına düşen gelir miktarı nüfus artış hızını belirleyen bir faktördür. Hızlı nüfus artışını ekonomide kötüye gitme durumunun bir sonucu olarak değerlendirilmektedir. Sanayileşmiş ülkelere bakıldığında ülke nüfusunun giderek yaşlandığı görülmektedir. Bu durum üretimi olumsuz etkileyen en önemli faktördür. Çünkü genç nüfusun giderek azalması, piyasanın daralmasına ve gelişmişlik

durumunda bir devamlılığın sağlanamamasına neden olmaktadır. Bu durum yatırımları da etkilemektedir. Nüfus artışı talep yoğunluğu sağlayan bir etkendir ve bu etken firmaları yatırımlara teşvik etmektedir. Genç nüfus öğrenmeye açık, bilgi birikimi olan ve inovasyon faaliyetlerinde bulunan bir beşeri faktör olduğu savunulan görüşler arasında yer almaktadır (Telatar & Terzi, 2010, s. 198-199).

2.4. Ekonomik Büyümenin Unsurları

Küreselleşen dünya ülkeleri inovasyon faaliyetlerine daha çok yönelerek yeni piyasa yaratma modelini benimsemeye başlamıştır. Katma değeri yüksek ürünlerin ve teknolojik faktörlerin inovasyonla homojen hale gelmeye başlaması, firmaların üretim politikasını geliştirmesine yardımcı olmuştur. Bu sektörlere olan talep yoğunluğu ise ekonomik büyümeyi de beraberinde getirmektedir. Bu bağlamda ekonomik büyümenin unsurları yeni istihdam alanlarının oluşmasına zemin hazırlamaktadır.

2.4.1. Katma Değer İnşa Süreci

Finansal ekonomi 21.yüzyılda değişmelere uğrayarak, literatüre birçok sektörün girmesini hızlandırmıştır. Artık getiri veya ekonomik kar olarak da nitelendirilen katma değer yaratma, özellikle merkez ülkelerin dikkati çekmektedir. Refah seviyesiyle doğrudan bir ilişkisi olan katma değer yaratma süreci, teknolojik nimetlerden de faydalanılarak kendini geliştirmeye başlamıştır. İşletmenin katma değer yaratma sürecine başlaması yeterli sermaye birikimi ile mümkün olmaktadır. Yeni bir piyasanın ortaya çıkışıyla birlikte ürüne olan talebin artması ve kar getirmeye başlaması hem ülke için hem de firma sahibi için büyüme sürecini hızlandırıcı etki göstermektedir.

Beşeri sermayede bilgi ekonomisinin piyasaya yön vermesi yeni atılımları da beraberinde getirmektedir. 21.yüzyılda gelişme gösteren yeni sektörler yazılım, Ar-Ge, perakende, sanayi ve sağlıktır. Bu sektörlerin amacı firma değerini maksimum hale getirmektir. Değeri yüksek olan katma değerli ürünler iletişim, ulaşım gibi sektörlerde sıkça kullanılmaktadır. Yeni bir ürün geliştirilip piyasaya sunulması ve o üründe talep artışının yükselmesi firmaya kazanç sağlamakla kalmayıp, yeni istihdam alanlarının açılmasına zemin hazırlamaktadır.

Firmaların artan rekabet koşullarında geliştirdiği yeni ürünleri diğer firmalara göre daha az maliyetle piyasaya sürmeleri gerekmektedir. Ülkelerin çıktı düzeyini gösteren GSYH, farklı sanayi dallarının veya sektörlerinin katma değerini ortaya çıkaran bir kavramdır.

Girişimciliğe, yeniliğe, bilimsel gelişmelere, katma değeri yüksek ürünlerin teknolojiyle homojenleşip üretilmesine, bilgi tabanlı ve rekabetçi yapıya uygunluk gibi faktörler ülkelerin dışa bağımlılığının azalması, sanayi odaklı bir üretim sürecinin benimsenmesine yardımcı olmaktadır. Yüksek teknolojiyle üretilen mallar her zaman yüksek katma değer getireceği anlamına gelmemektedir. Burada önemli olan faktör girdinin ne kadarlık bir payının yurtiçinde üretildiğidir. Yükte hafif, pahada ağır ürünler milli geliri artıran girdilerdir. Bunların ihraç edilmesi ile ekonomide büyüme sürecinin hızlı bir şekilde yol almasına pozitif katkı sağlamaktadır. Üretimde kullanılan hammadde ve ara mamullerin yurtiçinden tedarik edilmesi üretim çoğaltan katsayısını da etkilemektedir. Çünkü yurtiçinden tedarik edilen malların yine yurtiçinde kalarak yeni bir katma değer yaratması, yüksek teknolojiye sahip olan firmaların ekonomideki çoğaltan katsayısını yüksek bir seviyeye taşımasında etken olmaktadır. Bu etkenle milli gelir ve istihdam olanaklarında bir artış yaşanmaya başlamaktadır (Akyos, 2015, s. 2-4).

2.4.2. Katma Değerin Bölüşümü

Katma değer üretim sürecinden sonraki aşama, bu katma değerin ülkede yaşayan hane halkına nasıl yansıtılacağı konusudur. Gelir, kişi veya çeşitli grupların belirli zaman diliminde elde ettiği parasal bir getiriyi ifade etmektedir. Bu getiri ise üretim sürecinin sonucunda elde edilmektedir. Ülke gelirinin kişi ve gruplar arasında paylaşılma durumunu etkileyen faktörlerin bütünü, bölüşüm ilişkilerini oluşturmaktadır. Günümüzde bu durum gelir dağılımı olarak nitelendirilmektedir. Ekonomik olgu olan bu dağılım, toplumsal ve ekonomik politikaları belirleyen faktördür (Ulutürk & Ersezer, 2005, s. 88-89).

Bir ülkede gelirin yaratılmasından sonraki en önemli aşama, gelirin nasıl paylaşıldığıdır. Ticari liberalizasyon sürecine geçilmesiyle birlikte ihracat ve ithalat faktörleri gelir dağılımı etkilemiştir. Dış ticaret geliştirilirken yoksulluk faktörü de gelir dağılımında bir takım değişmelerin yaşanmasına neden olmaktadır. Gelir dağılımındaki eşitsizlik ne kadar çok artan yönlü olursa yoksulluk da o derece artan yönlü bir seyir izler. İş gücü piyasası ve iş gücündeki dağılımlar, üretim faktörlerinin ve bu faktörlerin fiyat mekanizmasındaki dağılımlar, servet dağılımı, eğitim standartları, küreselleşme boyutları gibi faktörler gelir dağılımını belirleyen başrol oyunculardır (Kuştepeli & Halaç, 2004, s. 144-145).

Devletin ücret ve fiyat politikası tarım, sanayi ve hizmet sektörlerini doğrudan etkilemektedir. Bu sektörlerde çalışan kişilerin almış olduğu ücretler gelir dağılımının bir

parçasını oluşturmaktadır. Fiyat, ücret politikasıyla doğrudan ilişkilidir. Çünkü reel ücret düzeyi mal fiyatlarının oluşmasında belirleyici faktördür. Fiyatlarda artan oranlı bir seyir özellikle orta ve dar gelirli hane halkını etkilemektedir (Ersezer, 2006, s. 256-258).

Bir küresel katma değer zincirini kuran uluslararası firma, üretim sürecinde fiyatları belirleme ve taşeronların katma değerden alacağı payı tek taraflı olarak belirleme gibi bir hakkı bulunmaktadır. Bu firmanın sektörde katma değer üzerinde etkin bir payı olduğunu ispatlar niteliğe sahiptir.

2.4.3. Talep Oluşumu

Talepte değişikliklerin yaşanmasıyla piyasa mekanizmasında bir takım değişiklikler yaşanmaktadır. Bu değişim ile birlikte ekonomik büyümede dalgalanmalar meydana gelerek piyasa dengesinin ağırlığı değişebilmektedir. Tüketicilerin gelir oranlarındaki değişmeler, ilişkili malların fiyatları, tüketicilerin zevk ve tercihleri, tüketicilerin beklentileri ve piyasadaki tüketicilerin sayısı gibi faktörler talep oluşumunu etkileyen faktörlerdir. Bu faktörler talepteki kaymalara neden olmaktadır (Yıldırım, Şıklar, Bakırtaş, & Doğan, 2010, s. 76-79).

Uzun dönemde ekonomik büyümenin gerçekleşmesi sadece emek ve sermaye birikimi ile mümkün olmamaktadır. Bunun yanı sıra talep oranının artırılması için ihracata dayalı bir büyüme seyrinin gerçekleştirilmesi gerekmektedir. Tüketicinin gelir, zevk ve tercihlerinin değişmesi ve bu değişimlere cevap verebilmek amacıyla ihracat yönlü bir seyir izlemesi, talep yönlü bir artışı da beraberinde getirir.

İç talebin karşılanması için ihracat yönlü bir politika büyümenin motorunu oluşturmaktadır. Bu politika kaynak dağılımını, ölçek ekonomileri, verimliliği, teknolojik yenilikleri, sermaye oluşumunu ve istihdamı artırarak ekonomik büyümeyi sağlayacaktır. Bu faktörler ise talep oluşumunda etkin rol oynayan piyasa faktörleridir (Küçükaksoy, Çifçi, & Özbek, 2015, s. 692).

2.4.4. Tasarruf Oranı

Gelirin tüketilmeyen kısmı olarak ifade edilen tasarruf, ekonominin genel dengesini oluşturan değişkendir. Bu değişken yatırımları finanse eden masrafsız bir faktör olarak tanımlanabilir. Yeni sermaye mallarının üretilmesine imkan sağlayan tasarruf, ekonomik büyümenin sürdürülebilir kaynağını oluşturmaktadır. Tasarruf oranlarındaki artışlar

yatırımları artırıcı niteliğe sahiptir. Bu yatırımlar ülke ekonomisinde refah artırıcı etki olarak nitelendirilmektedir. Nurkse'nin 'fakirliğin kısır döngüsü' olarak tanımladığı yetersiz sermaye birikimi, yetersiz tasarruf oranı, yetersiz yatırımlar ve yetersiz gelir gibi faktörlere sahip olan ülkeler yoğun olarak yurtiçi tasarruflara gereksinim duymaktadır (Barış & Uzay, 2015, s. 120).

Sermaye birikiminin ana kaynağı tasarruf oranlarıdır. Adam Smith, bireylerin tasarruflarını üretimde kullanabileceğini veya sermayesini kiralayabileceğini ifade etmektedir. Uzun dönemde tasarruflar yatırım kararıyla sonuçlanmaktadır ve bu sonuç ekonomik büyümenin kaynağı olarak nitelendirilmektedir. Yapılan yatırımlar neticesinde üretim imkanlarındaki bir verimlilik artışı hem üretimi hem de büyümeyi artıran bir faktör olarak etki etmektedir (Gül & Acar, 2018, s. 56-60).

2.5. Ulaşımın İvme Kazanmasında Ekonomik Büyümenin Rolü

Bir ülkenin gelişme ve büyüme stratejileri var ise alt yapı hizmetlerini ve yatırımlarını iyileştirmesi gerekmektedir. Özellikle ulaşım hizmetleri bu gelişimin ana damarını oluşturmaktadır. Ülkede transit ticaretin, turizm faaliyetlerinin, eğitim ve sağlık olanaklarının gelişimindeki temel husus ulaşım sektörüne bağlı olarak gelişme seyretmektedir.

Türkiye'nin 2017 yılında % 4,4 oranında ekonomik büyüme seyredeceği ve 2018-2019 yıllarında ise bu rakamın % 5'e çıkacağı tahmin edilmektedir. Bu büyüme oranları ise yatırımları artırma, küresel ekonomide toparlanmaların yaşanması, jeopolitik ortamın gelişme göstermesi, ar-ge faaliyetleri, büyüme dostu kamu maliyesinin uygulanması gibi birçok pozitif katkılara işaret etmektedir (Maliye Bakanlığı, 2016, s. 22).

Ekonomik büyüme, kalkınmadan daha önemli bir faktördür. Çünkü büyüme gelişmiş ülkelerde görülen bir sonuç olurken, kalkınma ise gelişmekte olan veya gelişmemiş ülkelerde görülen bir ekonomik sonuçtur. Kalkınma, nüfus ile bağdaştırılabilen ve genellikle demografik yatırımların daha yoğun olduğu ülkelerde baş göstermektedir. Merkez ülkeler genellikle büyüme odaklı hedefler koymaktadırlar. Bu odak neticesinde ise hem yerli yatırımcılar hem de yabancı yatırımcılar, yatırım yapacakları ülke seçiminde kâr marjının yüksek olacağını tahmin ederek hedeflerini büyütmektedir.

Altyapı harcamalarından hareket edilerek otoyollar, köprüler, havaalanları veya elektrik gibi birçok sektörün büyüme oranlarına ya da büyümede bir artışın sektörleri etkileme alanı çok geniş özellikler göstermektedir. Kamunun sektörlere yapmış olduğu yatırımlar özel sektör açısından incelendiğinde olumlu dışsallık örneği sergilemektedir. Son yıllarda faaliyete geçen ve yapımı tamamlanan projelerin 'Yap, İşlet, Devret' kuralına göre yapımı tamamlanmakta ve özel sektöre canlılık kazandırmaktadır. Bunun en güzel örnekleri ise şu projelerdir; İstanbul 3. Havalimanı Projesi ve Yavuz Sultan Selim Köprüsü Projesi.

Türkiye ulaşım sisteminde yaşanan zihniyet değişikliği ile birlikte önemli gelişmeler kaydedilmiştir. Havayolu ulaşımının geçmiş yıllarda talep görmemesi nedeniyle yaşanan gelişmelere daha geç cevap vermiştir. Ekonomik büyüme ile yakından ilişkisi bulunan bu sektör, yolcu taşımacılığındaki önemi her geçen gün artmaktadır. Türkiye'nin uluslararası anlamda önem taşıyan en önemli havalimanı İstanbul havalimanıdır. Uluslararası ticaretin yapılması ve turizm açısından kritik öneme sahiptir (Engin, 2012, s. 50-51).

Ekonomik büyüme, ülkelerin sadece iktisadi değil toplumsal refahıyla da paralellik göstermektedir. İnsanların gelirlerinde yükselmelerin görülmesiyle birlikte ulaşım, altyapı hizmetleri, kültürel ve sağlık gibi birçok faaliyet alanları kendini yenilemek ve daha konforlu bir yaşam sunmayı da beraberinde getirmektedir (Çemrek, 2012, s. 198-199).

Ulaşım sektöründe sabit maliyetin payı oldukça önemlidir. Ulaşım hizmetleri saklanabilen veya depolanabilen bir hizmet değildir. Sektöre yatırım yapılacak ise sadece kâr marjı düşünülmemelidir. Kalkınma, sosyal veya kitle taşımacılığı alanlarında da faaliyet göstermesi bakımından geniş yelpazeye sahiptir. Sosyal sabit sermaye niteliği taşıyan ulaşım sektörü büyümenin sağlanmasıyla gerçekleşen somut bir durumdur. Türkiye'nin iç ve dış ticaret potansiyelini geliştirme açısından ulaşım sektörü aktif rol almaktadır. Çevre koşullarının trafiğe olumsuz yansıması yapılacak olan işin aksamasına neden olabilir. Bu bakımdan sadece demiryoluyla değil kara, deniz ve son yıllarda büyük öneme sahip olan havayolu ile ticaretin gerçekleşebilmesi mümkün haldedir (Altınok, 2004, s. 74-79).

Dış ticarette ve uluslararası yolcu taşımalarında kat kat önemi artan ulaştırma ağları, kamu ve özel sektörlere yön veren, ekonominin bel kemiğini oluşturan bir sektör haline gelmiştir. Tüketici toplumların yapısına göre şekillenen ulaşım sektörü, geliştirilen sosyal yapı üzerinde de birçok etki payı bulunmaktadır. Lokal seviyede kırsal kesimde yaşayan insanların ulaşım kanalındaki gelişmelerle birlikte daha çok seyahat etme imkânı bulması

ve kendi yetiştirdiği ürünleri kolaylıkla tüketicilere ulaştırmasıyla ekonomik yönden kendilerini geliştirmesine katkıda bulunmaktadır.

Ulaşım sektöründe, ulaşım kalitesinin geliştirilmesiyle birlikte maliyetler de azalmaktadır. Firmaların lojistik hizmetlerinde sağlanan kolaylıklar direkt olarak tüketiciye olumlu olarak yansımaktadır. Ekonomik anlamda da insanların geçim kolaylığı yaşaması, ülke ekonomisindeki büyümeye de katkıda bulunmaktadır. Geliri artan insanların ise bölgeler arasındaki gelişmişlik farkını azaltarak alım seviyesini yükseltmektedir. Doğru plânlanmış yollar, demiryolu, limanlar ve havayolu; yatırımları, sanayileşmeyi, ticareti de beraberinde getirmektedir. Gelişen ulaşım, girdi arzını ve sıklığını artırarak girdi maliyetlerinde azalma ve üretici fiyatlarında düzelmelere gidilerek, tarımsal ve endüstriyel üretimde kârlılığın yaşanmasına, çıktı miktarında artışlara ve üretim kapasitesinin genişlemesine katkıda bulunmaktadır. Bu durum ise ekonomik büyümeye yardımcı olacak büyümenin gerçekleşmesiyle birlikte bu zincir döngüsü hızla dönmeye devam edecektir (Erdoğan H. , 2016, s. 197-200)

Türkiye'nin ekonomisinde yaşanan büyümeler sadece refah seviyesini artırmakla kalmayıp, bazı sektörlerinde gelişmeler kaydetmesine imkân tanımaktadır. Bunlardan en önemlisi turizm sektörüdür. Bu sektör dış ticaretin en geniş kalemidir ve birçok ülkelerin en önemli ihracatlarından biridir. Buna paralel olarak ulaşım sektöründe turistler tarafından en çok tercih edilen havayollarının, yolcu kapasite oranlarını, uçak sayısını, uçuş noktalarını genişletmesi hem ülke ekonomisine hem de turizm sektörüne pozitif katkılar sunmaktadır. Özellikle gelişmekte olan ülkelerin döviz dar boğazından kurtulmalarını sağlayan turizm sektörü, yatırımlara da yön vermektedir. Türkiye'nin ulaşılabilirlik seviyesinin kolaylaşmasıyla birlikte yabancı yatırımcıların kazanılmasıyla yeni istihdam olanakları oluşmaktadır.

Ekonomik büyümenin sürdürülebilir olması için ulaşım harcamalarının verimli bir şekilde yapılması gerekmektedir. Özellikle havayolunun buradaki katkısı büyüktür. Zaman faydası sağlaması bakımından uzak ülkeleri yakınlaştıran bu ulaşım modu; toplumları sosyal, ekonomik, kültürel anlamda etkilemektedir. Türkiye'nin havacılık sektöründe kıtalararası kavşak konumunda olması uluslararası düzeyde önem derecesini artırmaktadır.

2.6. Türkiye'de Havayolu Ulaştırmasına Genel Bir Bakış

Bir ekonomik sektörde gelişmelerin yaşanabilmesi için ilk önce gerekli yatırımların teşvik edilmesi ve bunların işlevsel haline gelmesi gerekmektedir. Havayolu sektörü Türkiye Cumhuriyet'inde 1950'li yıllardan itibaren kendini göstermeye başladı. Bunun detaylı bilgisi birinci bölümde havayolu ulaşım sisteminde açıklanmıştır. 1980'li yıllardan itibaren özel sektörün araya girmesiyle birlikte havayolu ulaşım ağında gelişmeler yaşanmıştır. Özellikle Ulaştırma Bakanlığı tarafından ortaya konulan ve uygulamaya geçilen 'Her Türk Vatandaşı Hayatında En Az Bir Kez Uçağa Binecektir' projesiyle sektörde gelişmelere ivme kazandırılmıştır. Havayolu biletlerinde ve yük taşımacılığında indirimler yapılması da bu gelişmelere paralel örneklerdir. İç ve dış hatların geliştirilmesi ile yabancı yatırımcılarda ve turizm sektöründe talep artışı yaşanmıştır. Ülkenin bir sektörüne yapılan yatırım diğer sektörleri de olumlu etkilemekle birlikte ülkenin refah seviyesine de katkıda bulunmaktadır (Bakırcı, 2012, s. 344-346).

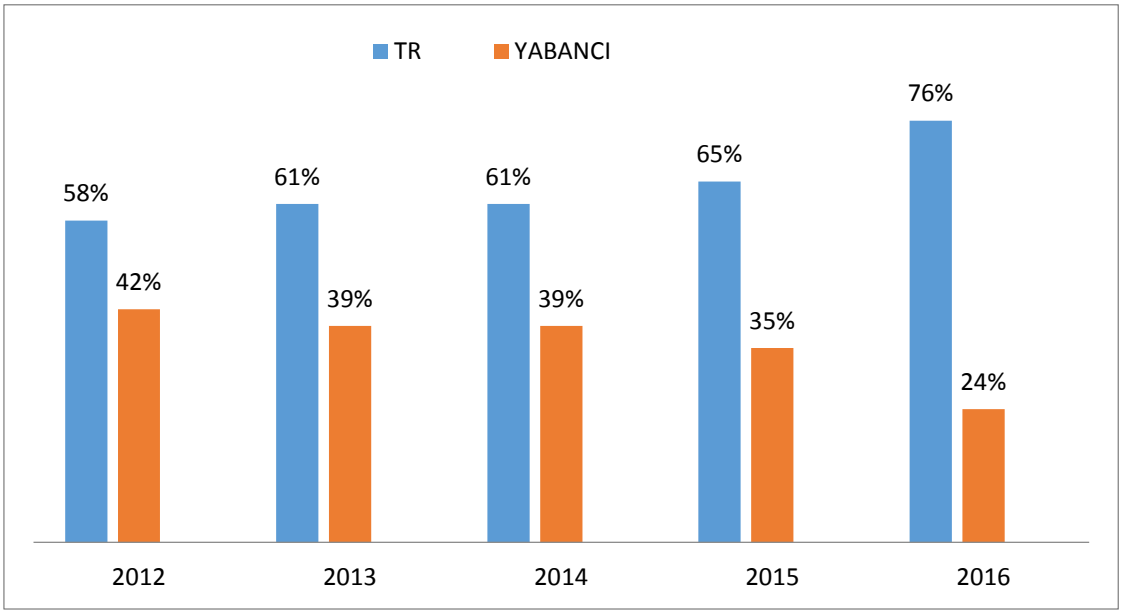
Havayolunun talebini etkileyen birçok etken vardır. Bunlar; ekonomik faktörler, demografik faktörler veya coğrafi faktörler. Bunlar insanların hangi ulaşım sistemi kullanacağı hususunda belirleyici rol oynamaktadır. Havayolundaki son yıllardaki artış insanların harcanabilir gelirlerindeki artışla doğru orantılıdır. Yani gelir arttıkça uzak mesafe kavramı yok olmaktadır. Gelir azaldıkça uzak mesafeye gitmek veya orada iş yapmak lüks konumuna eriştiğinden dolayı havayolunu talep olarak etkileyen durumlardır. Sosyo-kültürel alanda yaşanan gelişmeler (insanların tatile gitme anlayışının artması, spor karşılaşmaları, akademik etkinlikler, akraba ziyaretleri vb.) havayolu işletmelerinin pazar paylarına olan talebi arttırmaktadır (SHGM, 2015, s. 32-35).

21.yy'dan bu yana inovasyon sürecine başlayan havayolu sektörü uzun ve orta mesafede ulaşım ağları arasında pasta dilimini genişleterek insanların refah arayışında son nokta haline gelmiştir. Türkiye'de ulaştırma olgusunun sosyal hayatı ve iş hayatını doğrudan etkilediği gözlemlenmektedir. Çağdaş ulaştırma stratejisinde özellikle yolcu taşımacılığında mesafe kavramı ve onu izleyen zaman kavramı ön plâna çıkarak ulaşım ağında belli bir sıralama yakalanmıştır. Bu sıralama ise; havayolu, hızlı demiryolu ve karayolu ulaşımı. Burada en önemli ayrıntı ise kıtalararası ulaşımda havayolunun ihtiyaçları karşılamadaki konumudur. Bu ulaşım ağında gereken mali verimliliğin sağlanması, girdi fiyatlarının çıktı fiyatlarına göre tabanda kalması ve yoğun talep

yakalanınca yatırımcıların ilgisi bu sektöre yönelik adımlar atılmasını da beraberinde getirmiştir (Tutulmaz, 2013, s. 97-107).

Türkiye'de son yıllarda yaşanan büyüme seyrindeki artışlar ve kalkınma planları doğrultusunda havacılık sektöründe ivme yakalanarak diğer ülkelerle rekabet edilebilirlik kıvamına getirmiştir.

Şekil 13: 2012-2016 Yerli Yabancı Havayolları Dış Hat Ticari Yolcu Taşıma Payları



Kaynak: (DHMİ, 2016, s. 11). Erişim Tarihi: 02.03.2017

Şekil 13'e bakıldığında 2012 yılından itibaren daha net görülebilecek artışlar yakalanıp, Türkiye'deki havayolu firmalarının yabancı firmalara göre dış hat yolcu taşımacılığında daha etkin rol aldığı ifade edilebilir. Türk hava şirketlerinin bu hızı, 2016 yılında %76 gibi büyük bir başarı oranının yakalanılmasında etkili olmuştur. Yakalanan bu ivme Türkiye'nin dış ticarette ne kadar faal olduğu görülmektedir. Pazar payındaki bu denli artış Türkiye'nin lehine bir seyir izlemektedir.

Havayolu ulaşım modunda stratejik gelişmeler kateden Türkiye iç ve dış hat yolcu trafiğinde tahminlerde bulunarak, yaşanacak talep artışlarına karşı hızlı cevap verebilmeyi amaçlamıştır. Tablo 18'e göre yolcu trafiğinde yaşanacak olan gelişme 2019 yılı tahminlerine göre %10'luk bir oranı göstermektedir. Bu oranların her yıl artacak olması

Türkiye'de büyümeye yönelik olumlu adımlar atılacağını ve bölgesel hava ulaşım merkezi olma gayesinin göstergesidir.

Tablo 18: Türkiye Kısa Dönem Yolcu Trafik Öngörüsü

YILLAR	İÇ HAT	DIŞ HAT	TOPLAM	ARTIŞ		
				İç Hat	Dış Hat	Toplam
2016 Gerçekleşen	102.499.358	71.238.816	173.738.174	6%	-15%	-4%
2017 Tahmin	110.046.322	78.249.492	188.295.813	7%	10%	8%
2018 Tahmin	118.129.875	86.733.262	204.863.136	7%	11%	9%
2019 Tahmin	126.117.079	100.091.913	226.208.992	7%	15%	10%

Kaynak: (DHMİ, 2016, s. 14). Erişim Tarihi: 02.03.2017

2.7. Neden Havayolu ?

Türkiye'de nüfusun artmasıyla birlikte hizmet, sanayi ve tarım sektöründe yaşanan değişiklikler ekonominin seyrini değiştiren bir nitelik haline gelmiştir. Yaşanan bu nüfus artışları alt yapı giderlerini artırmakla kalmayıp, diğer sektör kollarında da yaşanacak gelişme seyrine zemin hazırlamıştır. Artan nüfus ve modern dünya koşullarına ayak uydurmak, merkez ülkeleri yakından takip etme yaşanacak teknolojik hareketlenmelere cevap verme durumunu ortaya çıkarmıştır.

Harcanabilir gelirin artmasıyla doğrudan ilişkisi bulunan havayolu ulaşım ağının en çok tercih edilme nedenleri arasında zaman kavramına verilen önemin artması, küreselleşen ve rekabetin yoğun hale gelmesi kritik sebepler arasındadır.

Özellikle bölgesel havayolu taşımacılığı, bölgelerarasındaki gelişmişlik farkını minimum düzeye indirerek ulaşımı kolay hale getirmede kilit noktadır. En küçük yerel noktalara bile ulaşımın rahatça sağlanabilmesi turizm sektörüne de katkıda bulunup, ülkeye sıcak para girişinde yardımcı bir kaynak olacaktır. Dövizin ülkeye girmesiyle yaşanan ekonomik canlanma büyüme hedefli yatırımları tetikleyecektir. Bölgesel havayolu taşımacılığında

düşük maliyetli uçuşlar, büyük şirketlerin daha çok bölgesel nitelikte adım atmasıyla il ya da ilçenin refahını yükseltecek olup yine bölgedeki nüfusun talep artışına cevap vererek havayolu ulaşım ağının en çok tercih edilen bir mod olmasına zemin hazırlayacaktır (Sarılgan, 2011, s. 72-74).

Düşük fiyatlı uçuş seyahatinin gelişmeler gösterdiği yerlere bakılacak olursa en dikkat çekici durumun destinasyon merkezinin gelişip amacına en uygun şekilde hizmet edildiği görülebilir. Yaygın hale gelmeye başlayan uçak teknolojisi, birçok etkenlere bağlı olarak gelişirken diğer bir yandan da bu etkenlerin hem olumlu hem de olumsuz yönünü görmüştür. Bu etkenler ise; ekonomik daralmalar, havayolu sektör birleşmeleri, e-bilet satışı, girişimciliğin ve kaynakların artması, nüfus artışı, düşük sınıflı havayolu şirketlerinin varlığıdır (Tanrısevdi & Çulha, 2010, s. 66-70).

Tüketicinin beklediği hizmet ve algıladığı hizmet arasındaki farkı minimize etmeye çalışan firma bu yöndeki imajını her daim yukarda tutması gerekmektedir. Bu başarıyı yakalayan işletme tüketici sadakatini kazanarak, tüketicinin geleneksel pazarlama ve iletişim imkanları doğrultusunda firmanın kalite algısını daha iyi anlayacak ve bu kalitenin insanlar arasında hızla yayılmasına olanak tanıyacaktır (Okumuş & Asil, 2007, s. 154-155).

Türkiye'de havayolu taşımacılığında önde gelen firmalarda birisi de Türk Hava Yollarıdır. Havayollarının gelişimi ve değişimi THY'nin yıllara göre yolcu sayısındaki artışlarla kendini göstermektedir. 2004 yılında THY'nin yolcu sayısı yaklaşık 12 milyon iken, bu sayı 2016 yılında yaklaşık 63 milyondur (https://p.turkishairlines.com).

Türkiye'de 2003'ten itibaren iç hat yolcu taşımacılığında özel sektöre yol açılması yani serbestleşmenin getirilmesiyle havalimanlarında ve havayolu şirketlerinde artış meydana gelmiştir. Erken bilet alımı avantajını sağlamakla yolcuların rahat, hızlı, konforlu ve güvenilir bir hizmetle yolculuk yapmasına imkan tanımaktadır. Havayolu sektörünü diğer ulaşım dallarından ayıran noktalardan biri bilet fiyatlarının neredeyse karayolu ulaşım moduyla aynı seviyelerde olmasıdır. Bu durum havayolu sektörüne talebi artıracak ve artan talep yeni iç hatların açılmasına, firmaların gelişime açık olmasına ve firmaların sefer sayılarında bir artışa gitmesine zemin hazırlayacaktır (Yaylalı & Dilek, 2009, s. 2-4).

2.8. Türkiye'de Havalimanlarının Stratejik Konumu ve Ekonomik Etki Payları

Sadece Türkiye'de değil dünyada da önemli inovasyon faaliyetlerine açık olan havalimanları, rekabetin arttığı, küreselleşmeyle birlikte yeni iş sahalarının ortaya çıktığı ve yatırımların yönünü belirleyen bir sektör olma yolunda ilerlemektedir. Tüketicilerin karar verme mekanizmalarına hızlı cevap veren bu sektör dalı, yatırım yapılacak yerin önemini artırmakla birlikte kolay karar verilmesinde de etkendir. Türkiye ise hem coğrafi konumu hem de önemli transit ticaret ağının tam kavşak noktasında oluşu itibariyle havalimanlarının yapım kararlarına hız katmıştır. Türkiye'deki havalimanları bulunduğu coğrafi yerin hem ekonomik hem de sosyal etkinliğinde mihenk taşı haline gelmiştir. Finans kuruluşları kalkınma faaliyetlerinin yürütülmesi ve o bölgenin ister ticaret isterse de doğal güzelliklerin merkezi haline gelmesinde aktif rol almaktadır. Bu kuruluşlar yatırımı desteklemekle birlikte büyüme hedefine de yaklaşılması konusunda ışık tutmaktadır.

Sınır ötesi yolculukların kolaylaşması ile hem ülkelerarası hem de bölgelerarası sosyo ekonomik ilişkiler gelişme seyri göstermiştir. 2016 yılının rakamlarına göre 41 Milyar 128 Milyon TL ciro elde eden havayolu işletmeleri, 36.900 kişi ile istihdama olan katkısı, havayolu bakım ve eğitim işletmelerine ait 3 Milyar 688 Milyon TL ciro ve 8.052 kişiden oluşan istihdam payı, yer hizmet kuruluşlarının 3 Milyar 581 Milyon TL ciro ve 28.243 çalışan sayısı, balon işletmelerinin 30 Milyon TL ciro payı ve 1.229 istihdam payı, genel havacılık işletmelerinin 99 Milyon TL ciro ve 247 personel gibi daha birçok alanda faaliyet gösteren firmalar ülke ekonomisinde belirli bir paya sahip olup, ülkeye olan talepleri artırma niteliği göstermiştir. 2003 yılından itibaren ise havacılık sektöründe % 10'luk bir büyüme seyri gözetilmiştir. Havacılık sektörüyle birlikte yapılan ihracat oranlarındaki gelişme ise 2003 yılında 3 Milyon 907 bin TL iken bu rakam 2016 yılında % 342,19 büyük bir artış oranıyla 17 Milyon 276 bin olarak değişime girmiştir. Türkiye bu gelişmelerle sektöründeki büyüklükleri kat kat artırırken Dünya ve Avrupa'da önemli sıralamalara girerek yürütmüş olduğu projelerle kendini ispatlamıştır. Dünya havayolu yolcu sıralamasında 2016 rakamlarına göre ilk 11. Sırada yerini alırken, Avrupa havayolu yolcu sıralamasında 5. olarak sektöre vermiş olduğu önemi kanıtlamıştır (UDHB, 2017, s. 317-326).

Tablo 19: Havacılık Sektöründe İstihdam ve Ciro Miktarı

Yıllar	Personel Sayısı	Ciro Miktarı (Milyar TL)
2003	65.000	3,06
2010	133.407	22,89
2011	151.694	32,47
2012	167.161	38,01
2013	180.570	50,67
2014	187.459	61,85
2015	191.716	68,12
2016	191.709	70,24

Kaynak: (UDHB, 2017, s. 341). Erişim Tarihi: 21.11.2017

Tablo 19'da ekonomideki payının ne derece etkili olduğu ve 2003'den bu yana gelişme potansiyeli gösterilmektedir.

2003-2017 yılları arasında sektöre yeni kazandırılan havalimanları şunlardır; (UDHB, 2017, s. 358).

- Hatay Havalimanı - 2007
- Şanlıurfa-GAP Havalimanı - 2008
- Amasya-Merzifon Havalimanı - 2008
- Gazipaşa-Alanya Havalimanı - 2009
- Çanakkale-Gökçeada Havalimanı - 2009
- Kocaeli-Cengiz Topel Havalimanı - 2011

2003-2017 yılları arasında hava trafiğine yeniden açılan havalimanları ise;

- Sivas-Nuri Demirağ Havalimanı - 2003
- Tokat Havalimanı - 2006
- Uşak Havalimanı - 2006
- Balıkesir-Merkez Havalimanı - 2007
- Zonguldak-Çaycuma Havalimanı - 2007
- Sinop Havalimanı - 2008

dır. Gelişen ve büyüyen Türkiye ekonomisinin en somut örneklerini, sektöre yeni kazandırılan ve yeniden hava trafiğine açılan havalimanları oluşturmaktadır.

Türkiye'de 48 ilde havalimanı vardır ve toplam havalimanları sayısı 54 adettir. Bunlar;

- Adana Havalimanı
- Adıyaman Havalimanı
- Ağrı Ahmed-i Hani Havalimanı
- Amasya Merzifon Havalimanı
- Ankara Esenboğa Havalimanı
- Antalya Gazipaşa- Alanya Havalimanı
- Antalya Havalimanı
- Balıkesir Koca Seyit Havalimanı
- Balıkesir Merkez Havalimanı
- Batman Havalimanı
- Bingöl Havalimanı
- Bursa Yenişehir Havalimanı
- Çanakkale Gökçeada Havalimanı
- Çanakkale Havalimanı
- Denizli Çardak Havalimanı
- Diyarbakır Havalimanı
- Elazığ Havalimanı
- Erzincan Havalimanı
- Erzurum Havalimanı
- Gaziantep Havalimanı
- Hakkari Yüksekova Selahaddin Eyyübi Havalimanı
- Hatay Havalimanı
- Iğdır Şehit Bülent Aydın Havalimanı
- Isparta Süleyman Demirel Havalimanı
- İstanbul Atatürk Havalimanı
- İstanbul Havalimanı
- İstanbul Sabiha Gökçen Havalimanı
- İzmir Adnan Menderes Havalimanı
- Kahramanmaraş Havalimanı

- Kapadokya Havalimanı
- Kars Harakani Havalimanı
- Kastamonu Havalimanı
- Kayseri Havalimanı
- Kocaeli Cengiz Topel Havalimanı
- Konya Havalimanı
- Malatya Havalimanı
- Mardin Havalimanı
- Muğla Dalaman Havalimanı
- Muğla Milas-Bodrum Havalimanı
- Muş Sultan Alparslan Havalimanı
- Ordu Giresun Havalimanı
- Samsun Çarşamba Havalimanı
- Siirt Havalimanı
- Sinop Havalimanı
- Sivas Nuri Demirağ Havalimanı
- Şanlıurfa GAP Havalimanı
- Şırnak Şerafettin Elçi Havalimanı
- Tekirdağ Çorlu Atatürk Havalimanı
- Tokat Havalimanı
- Trabzon Havalimanı
- Uşak Havalimanı
- Van Ferit Melen Havalimanı
- Zafer Havalimanı
- Zonguldak Çaycuma Havalimanı'dır.

2.8.1. İstanbul Atatürk Havalimanı'nın Ekonomideki Yeri

Türkiye havayolu sektörünün kırılma noktası 2003 yılından sonradır. 2003 yılında iç hatlarda sadece 2 merkezden 26 noktaya ulaşılabilirken, bu rakam 2016 yılında 7 merkezden 56 noktaya ulaşabilme imkanı tanımıştır. Yine 2003 yılında dış hatlarda 60 noktaya ulaşım sağlanabilirken, bu rakam 2016 yılında 286 noktaya yükselmiştir (SHGM, 2016, s. 44-45).

İstanbul, göç alan metropol bir şehir olmasının hem avantajlarını hem de dezavantajlarını yaşamaktadır. Avantaj payı olarak yatırımlara ağırlık verilen, ticareti, sanayisi ve ulaşım ağlarındaki gelişmeler örnek gösterilebilirken, dezavantaj payına ise çevre sorunları, alt yapının yetersiz kalması ve çarpık kentleşme örnek verilebilir. Nüfusun yoğunlaşmasıyla birlikte insanların talebine cevap verebilir hale gelmesi kalkınma yatırımlarına olan desteği de artırmaktadır. İstanbul'un en önemli havalimanı konumundaki Atatürk Havalimanı bugün iç ve dış hatlarda milyonlarca yolcunun tercih ettiği bir ulaşım koludur.

İstanbul Atatürk Havalimanı 2016 Aralık sonu itibariyle iç hat yolcu sayısı 19 Milyonu geçerken, dış hat yolcu sayısı ise 41 Milyonu geçmiştir. Toplamda ise 60 Milyonu aşan yolcu sayısı havalimanının uluslararası kullanım alanının geniş olduğunu göstermektedir (DHMİ, 2016). Ulusal ekonomiye katkı oranının 15,5 Milyar TL olarak hesaplanması verimliliğin ne şekilde kullanıldığını da ifade etmektedir. 2012-2035 yılları arasında ise Türkiye'nin havacılık sektöründe daha hızlı büyümesi ve %5.2'lik bir büyüme hedefine ulaşacağı tahminler arasındadır (EDAM, 2016, s. 70-75).

Tablo 20: Atatürk Havalimanı Etki Analizi Toplam (2012)

	İstihdam	**Gelir(Milyon $)**	**Katma Değer(Milyon $)**	**GSMH(%)**
Doğrudan Etki	42.500	1.102	8.629	1,09
Dolaylı Etki	18.456	326	2.619	0,33
Tetikleyici Etki	26.377	220	3.927	0,50
Toplam	87.332	1.648	15.175	1,92

Kaynak: (EDAM, 2016, s. 73). Erişim Tarihi: 21.11.2017

Tablo 20'ye bakıldığında ekonomik etkilerden en fazla oranı doğrudan etki sağlarken, yatırımların kente yönelmesi ve hızlandırılmaların yaşanmasıyla tetikleyici etkinin ikinci en çok etkiler arasında görülmesi yabancı yatırımların önemini vurgulamaktadır.

İstanbul'a üçüncü havalimanının yapılacak olması ise mega kentin stratejik bir noktada bağlantı yolu olduğunu ve talebi karşılamaya yönelik daha gelişmiş uçak, koltuk ve kapasitesinin artırılıp büyüme yanlısı politika güttüğünü ispatlar niteliktedir. Hava ulaşım sektörü yaratıcı iş modelleri aracılığıyla piyasayı yukarı yönlü bir büyüme hedefi amaç edinmiştir. Havalimanları sadece çevresine değil dolaylı etkiyi de içinde barındırmaktadır. Yiyecek-içecek firmaları, havalimanına giden ulaşım koridorunu ve daha nice sektöre

lokomotiflik yapmaktadır. Bu durum ise ölçek ekonomilerinden daha çok yararlanma yolunu açmaktadır. Sosyal, kültürel, ekonomik ve entelektüel faktörlerin kesişim noktası haline gelen havalimanları yerli turistin de ilgi odağı olmuştur.

Kıtalararasında aktarma niteliği taşıyan Atatürk Havalimanı uzak mesafelerde durak haline gelerek ekonomide gelişmelerin yaşanmasına zemin hazırlamıştır. Havalimanlarının nihai mal üretiminde zirvelerde olması ve mega kent olan İstanbul'un bu konuda ilk sıralarda olması sahip olduğu iki adet havalimanı sayesindedir. İstanbul'un sadece ticaret şehri değil yüzyıllar öncesine dayanan tarihi ve doğal güzellikleri, bilim ve kültür merkezi gibi birçok etkisi turizm sektöründe yaşanan ve döviz girişini sağlayan bir etken olduğu da görülmektedir. Yabancı turist sayısında her geçen gün artış yaşanması, özellikle harcamaların yaz döneminde artmasıyla birlikte İstanbul'da konaklama hizmetleri başta olmak üzere gerçekleştirilen kültürel faaliyetler, sektörün büyümesiyle birlikte istihdam oranındaki artışlar, yiyecek-içecek hizmetleri, pazarlama ve ar-ge faaliyetleri doğrultusunda yapılacak olan gayrimenkul yatırımlar doğrudan artış gösteren faaliyet kollarıdır.

2.8.2. Antalya Havalimanı'nın Ekonomideki Yeri

Günümüz insanları gelir sınıfında yaşadığı iyileşmeler sayesinde yani bir diğer deyişe harcanabilir gelirinin artmasıyla kültürel turizme yönelerek sosyal alanlarını genişletme ihtiyacı gütmüştür. Tüketicinin görme, dinlenme ve kaliteli zaman geçirme gibi faaliyetleri turizmin canlanmasına ve buna da paralel olarak ekonominin çeşitli alanlarında belli bir ivmenin yakalanmasına yardımcı olmuştur. Yarı çevre ülkeler ve çevre ülkelerin ekonomik kalkınma alanında kendilerine gelmelerini sağlayan ve ön kaynak oluşturan bir sektördür.

2015 yılında Dünya Turizm Örgütü tarafından yayınlanan bir rapora göre ihracatta ilk 5'e giren turizm vardır ve %30'luk bir paya sahiptir. Hizmet sektörünün ödemeler bilançosundaki payı oldukça fazladır ve görünmeyen ihracat olarak da adlandırılan turizm faaliyetlerinin önemli bir ticaret kaynağı olduğu kabul edilebilir. Net ihracatın milli geliri etkilemedeki temel otonom bir faktör olduğu gerçeği ekonomik büyümenin bu sektör aracılığıyla gerçekleştiği söylenilebilir (Sarıdoğan & Çetin, 2016, s. 924).

Türkiye'nin stratejik konumu itibariyle de ilişkisi bulunan yoğun talep artışı turizm gelirlerinde istikrarlı bir artışın yaşanmasına ve GSMH'nın da bu sektörden olumlu şekilde sonuç almasına kaynaklık etmiştir.

Turizmin ülke ekonomisi içindeki diğer önemli payı da dış ticareti kapatıcı niteliğinin olmasıdır. Milyon liralar harcanarak ya da ithalat yapılarak alınan mal ve hizmetler turizm gelirlerinin sayesinde kapatılabilmektedir. Turizm potansiyeli yüksek olan Türkiye bu durumu daha da geliştirip sektörde zirvede olmayı başarma yolunda emin adımlar atarak bu konuda sıcak politikalar izlemelidir.

Türkiye'de ise turizm denilince akla ilk gelen şehir Antalya'dır. Antalya'nın doğal güzellikleri ve gelişen turizm anlayışı yabancı turistlerin ilgi odağı olmaya devam etmektedir. Sektör ilk etapta sermaye yoğunluğu isteyebilir fakat bu sermayenin firmaya geri dönüş yapması kısa zaman almaktadır. İstihdam olanaklarına daha çabuk cevap veren sektör, diğer alt sektörlere de iş imkanı sağlamakta yani talep yaratmada etkili bir düzeye sahiptir. Belli yörelerde mevsimlik göç anlayışına dayalı bazı hareketlenmeler de mevcuttur. Turizm talebinde yaşanan talep artışı, tüketicilerin daha sık seyahat etme eğilimini ortaya çıkarmaktadır. Türkiye'nin ise önemli turizm kaynağı olan Antalya, bu gelişmelere oranla daha çok tercih edilen bir şehirdir. Havalimanının varlığı ise yurtdışından gelecek olan tüketici grubunun ulaşım imkanını kolaylaştırarak daha güvenilir ve konforlu seyahatin önünü açacaktır. Ulaşım harcamalarının artması turizmin hacmini ve niteliğini artırarak yatırımlara ağırlık verilmesini sağlamaktadır.

2015 yılında Antalya'ya gelen turist sayısı sadece Ağustos ayını kapsayan rakam 4,5 milyonu geçmiştir (http://www.dhmi.gov.tr). Döviz girdisine, ek gelire ve istihdam olanaklarına bakıldığında Antalya'da gelişen bu sektör ekonomik gelişim programlarını etkileyen başlıca konu olmaktadır. Antalya Havalimanı'nın gelişmesi orada yaşayan halkı, ülke ekonomisini, bölgesel gelişmişliği ve ülkenin turizmde lider konumda olan ülkeler arasında olması gibi birçok konuyu içinde barındırarak faaliyet göstermesi ve niteliksel kalitede öncü firmaların piyasaya kazandırılmasını sağlamak amacıyla gelişmelere hızlı cevap vermesi bakımından önemli bir konuma sahiptir.

III. BÖLÜM

HAVAYOLUNUN EKONOMİK BÜYÜME ÜZERİNE ETKİSİ: EKONOMETRİK ANALİZ

Günümüz dünyasında insanların yaşadığı ülke veya ülke dışına seyahat etmeleri doğal bir süreç haline gelmiştir. İnsanların iş veya tatil maksatlı gideceği yere hem zaman hem de konfor bakımından ilk tercih edeceği ulaşım ağı havayolu olmaktadır. Havayolu firmalarının ise bu konuda ayırt edilebilen hizmet kalitesi tercih edilebilirliğini artıran temel etken konumundadır. Hizmet sektörünün önemli bir parçası olan havayolu ulaşım ağı, havalimanlarında ve yolcu kapasite oranlarındaki artışlarla ulaşımı daha kolay hale getirmektedir. Türkiye'nin havayolu iç ve dış yolcu sayısının artış göstermesi, iktisadi desteğin bu sektöre olan ilgisinin ve yatırımlarının olumlu bir sonuç yarattığının somut ifadesidir. Bu bakımdan Türkiye'nin çeyrek bazda büyüme oranları ve havayolu iç-dış yolcu sayısının arasında uzun dönemli bir ilişkinin ve bağlılıklarının incelenmesi önemli bir çıkarım yapılmasını sağlayacaktır. Bu bölümde önce konu ile ilgili literatür özetlenmektedir. Ardından verilere ve ekonometrik analizlere değinilmektedir. Son olarak ise elde edilen sonuçlara yer verilmektedir.

3.1. Literatür Taraması

Şendağ (2007), 1963-2005 yılları arasını kapsayan ve Türkiye'de ulaştırma harcamalarının ekonomik büyüme üzerine etkisi araştırılmıştır. Bu bağlamda Granger Nedensellik testinden ve VAR modelinden yararlanılmıştır. Sonuç olarak ulaştırma harcamaları ile ekonomik büyüme arasında Granger Nedensellik ilişkisinin olmadığı sonucuna ulaşılmıştır. Ulaştırma harcamaları sonucunda elde edilen ekonomik faydaların uzun dönemde pozitif etki yarattığı fakat kısa dönemde gelir azaltıcı ve büyümeye negatif bir etkide bulunduğu tespit edilmiştir.

Bal, Manga ve Gümüş Akar (2017), havacılık sektörü ve ekonomik büyüme arasındaki ilişki üzerine çalışmalarında Türkiye örneğini vermişlerdir. 1967-2015 döneminde Türkiye ekonomisindeki havayolu taşımacılığının sembollerinden olan havayolu yolcu talebi ve

kargo taşımacılığının ekonomik büyümeye olan etkisi VECM Granger Nedensellik analiziyle tespit edilmeye çalışılmıştır. Çalışma sonucuna göre; uzun dönemde havacılık sektörünün ekonomik büyümeyi olumlu ve tek yönlü bir etkide bulunduğu tespit edilmiştir.

Kiracı (2018), havayolu iç hat ve dış hat yolcu sayıları ile GSYH arasında bir ilişkinin olup olmadığını ilk öncelikle Todo Yamamoto nedensellik testini, ADF birim kök testini ve aralarında eşbütünleşik bir durumun varlığını tespit etmeye çalışmıştır. Türkiye'de kişi başına GSYH ile iç hat havayolu yolcu talebi arasında çift yönlü bir nedensellik ilişkisini saptamıştır. Dolayısıyla kişi başına GSYH'daki bir artışın iç hat ve dış yolcu talebini pozitif yönlü etkileyeceği sonucuna ulaşmıştır.

Kundak ve Aktop (2018), Türkiye ekonomisinde hizmet sektöründe önemli yere sahip olan havayolu taşımacılığının ekonomiye olan etkisi araştırılmıştır. Hizmet sektöründe kilit bir öneme sahip olan havayolu taşımacılığında yaşanan pozitif gelişmeler ekonomik büyümeye olan etki alanı incelenmiştir. 2002-2012 verileri girdi-çıktı analiz yöntemi kullanılarak, havayolu taşımacılığının diğer sektörleri etkileyebilme ve ülke ekonomisi için katma değer yaratan bir sektör olduğu kanısına ulaşılmıştır. Türkiye'de bu sektörün dinamik bir gelişme katettiği belirtilmiştir.

3.2. Ekonometrik Uygulama

Bu başlık altında çalışmada kullanılan ekonometrik analiz yöntemine ve veri setine yer verilmiştir.

3.2.1. Veri Seti

Bu çalışma, TCMB, TUİK ve DHMİ internet sitesinden temin edilen bilgileri içermektedir. Bu bilgiler Ocak 2008-Aralık 2017 dönemlerini kapsayan zaman serilerinden oluşmaktadır. Değişkenler; Türkiye'nin çeyrek büyüme oranı, havayolu iç-dış toplam yolcu sayısı, toplam seyahat geliri ve dışa açıklık oranıdır. Ekonometrik uygulamada bu dört değişken arasında kısa veya uzun dönemli bir ilişkinin olup olmadığı araştırılmaktadır.

Tablo 21: Özet İstatistikler

	Havayolu İç Dış Yolcu	Çeyrek Büyüme	Seyahat Geliri	Dışa Açıklık
Ortalama	34480494	5,120000	203929,2	0,457813
Ortanca	34508542	5,850000	187583,0	0,469800
En Yüksek	62718817	11,70000	374100,0	0,525500
En Düşük	13103717	-14,40000	84933,00	0,352200
Standart Sapma	12430576	5,270732	86221,29	0,047006
Çarpıklık	0,267108	-1,670056	0,527960	-0,494109
Basıklık	2,399463	6,544924	2,119610	2,206430
Jarque-Bera	1,076721	39,53805	3,150086	2,677215
Olasılık	0,583705	0,000000	0,206999	0,262211
Gözlem Sayısı	40	40	40	40

Tablo 21'e bakıldığında Türkiye'nin çeyrek büyüme rakamlarının yüzdeliği normal dağılım göstermektedir. Çünkü bu değişken Jarque-Bera testi için olasılık değeri 0,05 anlamlılık düzeyinden küçüktür. Türkiye'nin havayolu toplam iç-dış yolcu sayısı, seyahat geliri ve dışa açıklık oranında normal dağılım görülmemektedir.

3.2.2. Yöntem

Bu başlık altında Census X-13 ARIMA, ADF birim kök ve Johansen eşbütünleşme ekonometrik analiz yöntemine yer verilecektir. Son olarak ise nedensellik testi uygulanacaktır.

3.2.2.1. Census X-13 ARIMA Yöntemi

Aylık veya üç aylık zaman dilemlerinde genellikle mevsimsel etkiler bulunmaktadır. Bu etkilerin ortadan kaldırılması amacıyla Census X-13 ARIMA yöntemi kullanılmaktadır. Mevsimsellik zaman serileri durağanlığı bozan bir etken olarak ortaya çıkmaktadır. Ekonometrik yöntemin serilere uygulanmasıyla durağanlık durumları da değişmektedir. Bu ekonometrik analiz sayesinde daha doğru ve güvenilir sonuçlar elde edilmektedir.

3.2.2.2. Augmented Dickey Fuller Birim Kök Testi

Dickey ve Fuller zaman serilerinde anlamlı ekonometrik sonuçlara ulaşmak amacıyla birim kök testi geliştirmişlerdir. Bu test ile serilerin durağanlığı tespit edilebilmektedir. ADF birim kök testi kullanımındaki en temel sorun gecikme uzunluğunun seçimidir. Birim köke dahil edilen değişkenlerin modeli bu teste oldukça duyarlıdır. Verilerin durağan veya durağan olmama durumlarının belirlendiği ADF testinde, serinin olasılık değerinin 0,05'ten küçük olması durağan olduğunu gösterirken, serinin olasılık değerinin 0,05'ten büyük olması birim köke sahip olduğunu gösterir. Başka bir yöntem ise; anlamlılık düzeylerinde çıkan rakamların mutlak değeri alınır ve alınan bu mutlak değerli rakamların, ADF testinin değerinden küçük olması durağan olduğunu göstermektedir. Durağan olmayan serilerin ise birincil farkı alınarak durağan hale getirilir.

ADF birim kök testinde üç model kalıp vardır. Bu modellere bağımlı değişkenin gecikmeli değerleri modele dahil edilir ve üç farklı regresyon modeli yazılır. Regresyonlarda $\delta = 0$ olup olmadığı sınanmaktadır. Bunlar; (İğde, 2010, s. 16-17).

$$\Delta Y_t = \delta Y_{t-1} + \Sigma^{k}_{j=2} \delta_j \Delta Y_{t-j+1} + e_t$$

$$\Delta Y_t = \alpha + \delta Y_{t-1} + \Sigma^{k}_{j=2} \delta_j \Delta Y_{t-j+1} + e_t$$

$$\Delta Y_t = \alpha + \beta t + \delta Y_{t-1} + \Sigma^{k}_{j=2} \delta_j \Delta Y_{t-j+1} + e_t$$

Hipotezler;

Ho = Seri durağan değildir. (Birim kök içerir)

Hı = Seri durağandır. (Birim kök içermez)

3.2.2.3. Johansen Eşbütünleşme Testi

Johansen eşbütünleşme analizi aynı dereceden durağan serilerin arasında uzun dönemli bir ilişkinin olup olmadığını ortaya çıkaran bir yöntemdir. Fark alınarak serilerin durağan hale getirilmesinde bazı bilgi kayıpları meydana gelmektedir. Bu bilgi kayıplarının yaşanmaması için Johansen eşbütünleşme yöntemi geliştirilmiştir Bu yöntemle birlikte tahmin edilecek regresyon modeli sahte değil anlamlı olacaktır.

Johansen tarafından geliştirilen yöntemin aşamaları ise şu şekildedir;

1.Adım: İlk aşama değişkenlere birim kök sınaması yapılmasıdır. Değişkenlerin aynı dereceden durağan olması amaçlanan durumdur.

2.Adım: Modelin uygun gecikme uzunluğu tespit edilir. Uygun gecikme uzunluğunun seçiminde en çok tercih edilen yöntem VAR modelidir. Tahmin edilen VAR modelinde Akaike ve Schwarz gibi bilgi kriterlerine bakılır. Bu bilgi kriterlerinin değerlerinin minimum olduğu gecikme uzunluğu ile tahmin edilen model en doğru yöntem olmaktadır.

3.Adım: Çok değişkenli sistemdeki deterministik bileşenlere ilişkin uygun model tespit edilir. Önemli olan nokta modele sabit terim veya trendin eklenip eklenmemesi durumudur. Koentegrasyon modeli bulunurken Akaike ve Schwarz bilgi kriterlerinden hangisi en küçük değere sahipse o model tercih edilir. İz (trace) ve maksimum özdeğer istatistiğinden elde edilen sonuçlarda 0,05 olasılık değerinden küçük olan noktada eşbütünleşme denklemi var anlamına gelmektedir. Daha sonra eşbütünleşen denklemlere hata düzeltme modeli uygulanır.

3.2.2.4. Hata Düzeltme Modeline Dayalı Granger Nedenselliği

Aralarında bir eşbütünleşik ilişkinin bulunduğu iki değişkenin uzun dönem dengesinde bazı sapmalar yaşanabilmektedir. Modelin uzun dönem denge safhasına tekrardan ulaşabilmesi için değişkenlerden en az birinin bunu sağlayabilecek durumda olması gerekmektedir. Bu yüzden hata düzeltme modeli uygulanarak bu dengesizliklerin giderilmesi amaçlanmıştır. Birincil farkı alınan ve ayrıca bir dönem gecikmeli hata terimini de içeren regresyon modeli kısa ve uzun dönem nedensellikleri de ortaya koymaktadır (Özsağır & Çütçü, 2015, s. 264).

Vektör hata düzeltme modeli (VECM) kısa ve uzun dönem Granger nedensellikleri arasında ayrım yapılmasını kolaylaştırır. Farkı alınan değişkenlere Wald testi uygulanarak, etki düzeyinin yönü belirlenir.

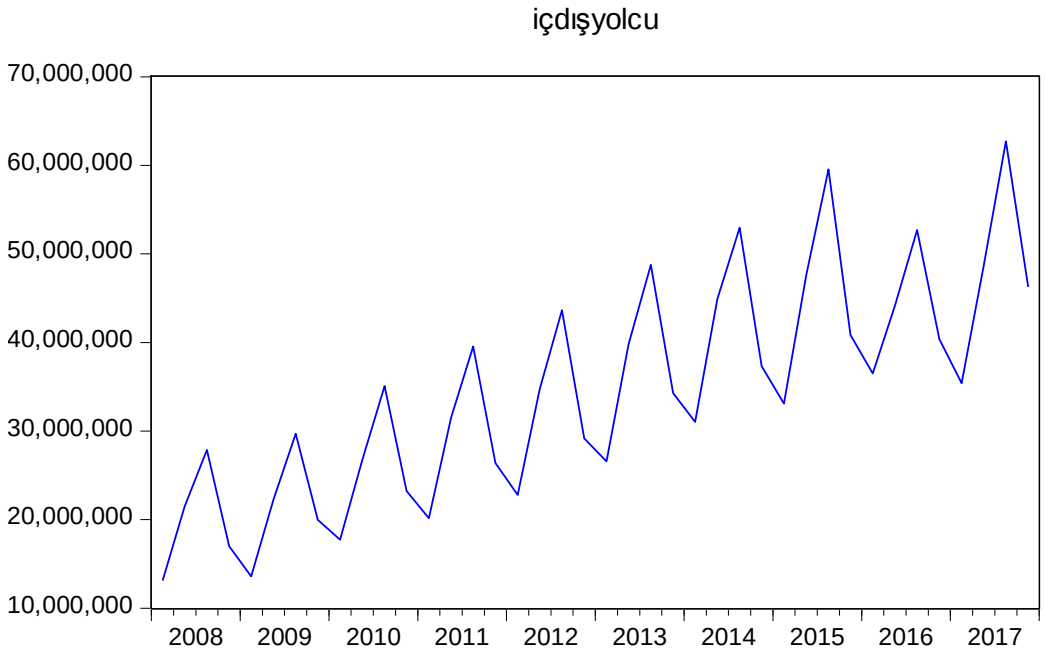
3.2.3. Ampirik Sonuçlar

Bu başlık altında sırasıyla ADF birim kök, Johansen eşbütünleşme, nedensellik, etki-tepki analizi, otokorelasyon ve değişen varyans testlerinden elde edilen sonuçlara yer verilmektedir.

3.2.3.1. ADF Birim Kök Testi Sonuçları

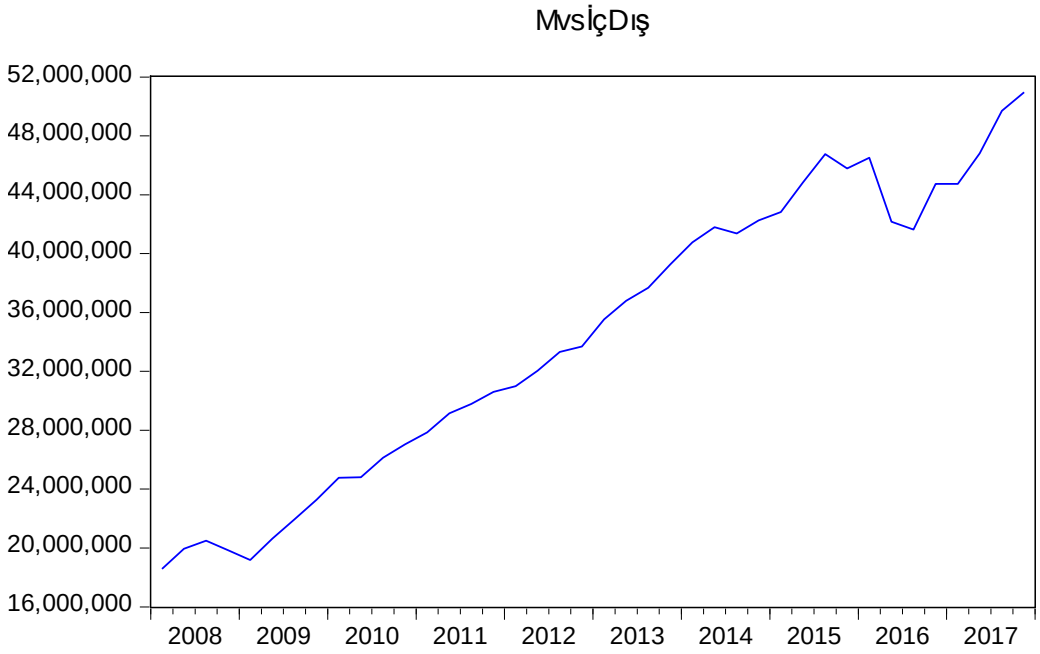
Birim kök analizinde ekonometrik testler yapılmadan önce serilerin grafiklerinin incelenmesi ve durağanlık hakkında görüş bildirmemize imkân sağlayabilir. Analizimize birim kök testi uygulamadan önceki grafikleri incelenmiştir. Şekil 14'de İç Dış Yolcu serisinin grafiğine bakılırsa serinin durağan olmadığı anlaşılabilir.

Şekil 14: Havayolu Toplam İç-Dış Yolcu Serisinin Grafiği



Şekil 14'e bakıldığında havayolu toplam iç ve dış yolcu grafiğinde sürekli artan ve azalan çizgilerin varlığı söz konusudur. Bu durum ise mevsimsel etkinin olduğunu ifade etmektedir. Mevsimsel etkilerden arındırmak bir serinin dış etkilerden arındırılarak daha doğru bir sonuca ulaşılmasını sağlamaktadır. Bu doğrultuda seriye Census X-13 ARIMA yöntemi uygulanarak mevsimsel etkiden arındırılacaktır.

Şekil 15: Mevsimsel Etkiden Arındırılmış Havayolu Toplam İç-Dış Yolcu Serisinin Grafiği



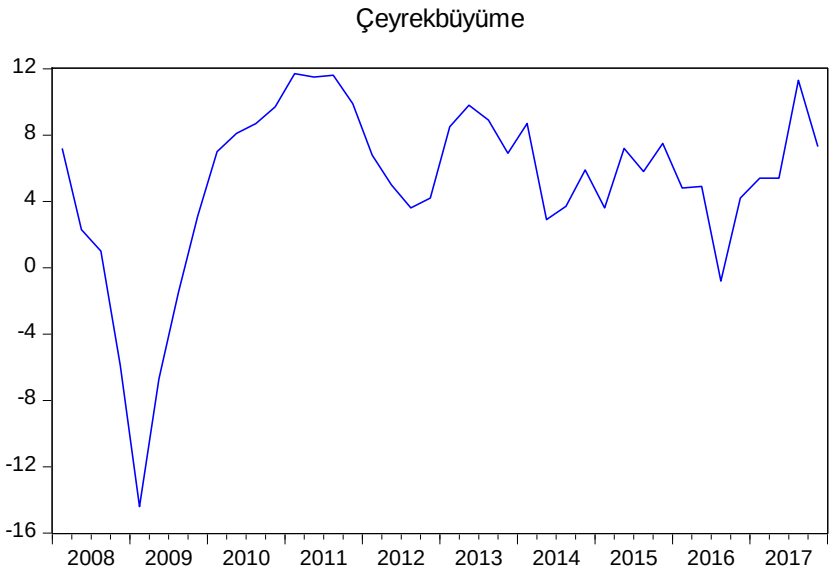
Şekil 15'e bakıldığında serinin mevsimsel etkiden arındırıldığı görülmektedir. Bu grafik ekonometrik model uygulamasının daha doğru bir sonuç elde edilmesine katkıda bulunacaktır.

Tablo 22: Havayolu Toplam İç Dış Yolcu Serisinin Birim Kök Testi Sonuçları

Birim Kök Testi-ADF		**T-istatistiği I(0)**		
		Sabit	**Sabit ve Trendli**	**Hiçbiri**
İçDışYolcu		-0,235423	-2,165941	3,878750
Anlamlılık Düzeyi	1%	-3,610453	-4,211868	-2,625606
	5%	-2,938987	-3,529758	-1,949609
	10%	-2,607932	-3,196411	-1,611593
		T-istatistiği I(1)		
		Sabit	**Sabit ve Trendli**	**Hiçbiri**
İçDışYolcu		-5,434490	-5,366845	-4,116310
Anlamlılık Düzeyi	1%	-3,615588	-4,219126	-2,627238
	5%	-2,941145	-3,533083	-1,949856
	10%	-2,609066	-3,198312	-1,611469

Tablo 22'deki Augmented Dickey Fuller (ADF) test sonuçlarına göre 'İç-Dış Yolcu' serisinin birim köke sahip olduğu şeklinde Ho hipotezi kabul edilmiştir. Dolayısıyla seri düzey değerinde I(0) durağan değildir. Serinin durağan olması için fark alma işlemi uygulanmıştır. Serinin birinci farkında yapılan test sonuçlarına göre serinin birim köke sahip olduğu yönündeki Ho hipotezi reddedilmiştir. Seri birinci farkında I(1) durağandır.

Şekil 16: Çeyrek Büyüme Serisinin Grafiği



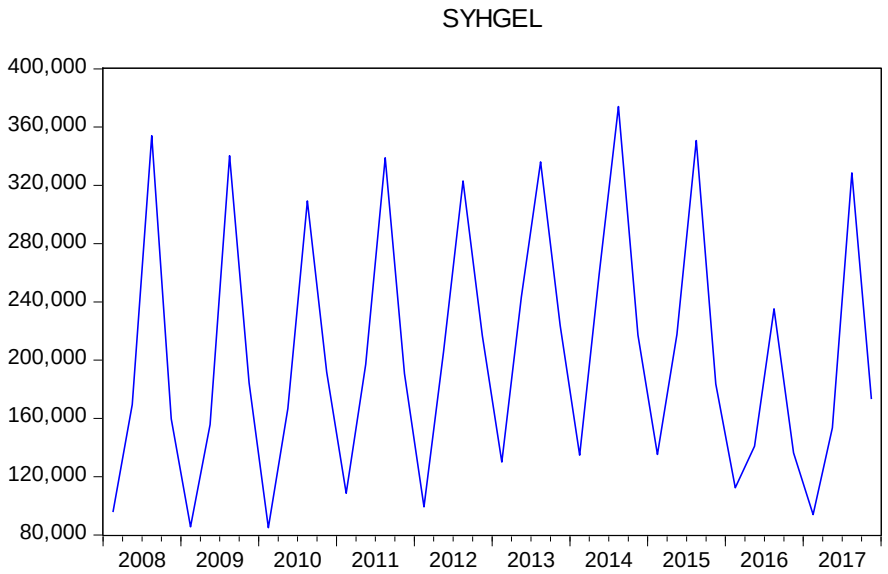
Şekil 16'ya bakıldığında Türkiye'nin çeyrek büyüme oranlarına göre ortaya çıkan grafik gösterilmektedir. Serinin mevsimsel etki içermediği saptanmış olup birim kök testi uygulanabileceği anlaşılmıştır.

Tablo 23: Çeyrek Büyüme Serisinin Birim Kök Testi Sonuçları

Birim Kök Testi-ADF		**T-istatistiği I(0)**		
		Sabit	**Sabit ve Trendli**	**Hiçbiri**
ÇeyBüyüme		-2,210942	-3,232470	-1,562544
Anlamlılık Düzeyi	1%	-3,610453	-4,273277	-2,625606
	5%	-2,938987	-3,557759	-1,949609
	10%	-2,607932	-3,212361	-1,611593
			T-istatistiği I(1)	
		Sabit	**Sabit ve Trendli**	**Hiçbiri**
ÇeyBüyüme		-5,726504	-5,602654	-5,797985
Anlamlılık Düzeyi	1%	-3,615588	-4,219126	-2,627238
	5%	-2,941145	-3,533083	-1,949856
	10%	-2,609066	-3,198312	-1,611469

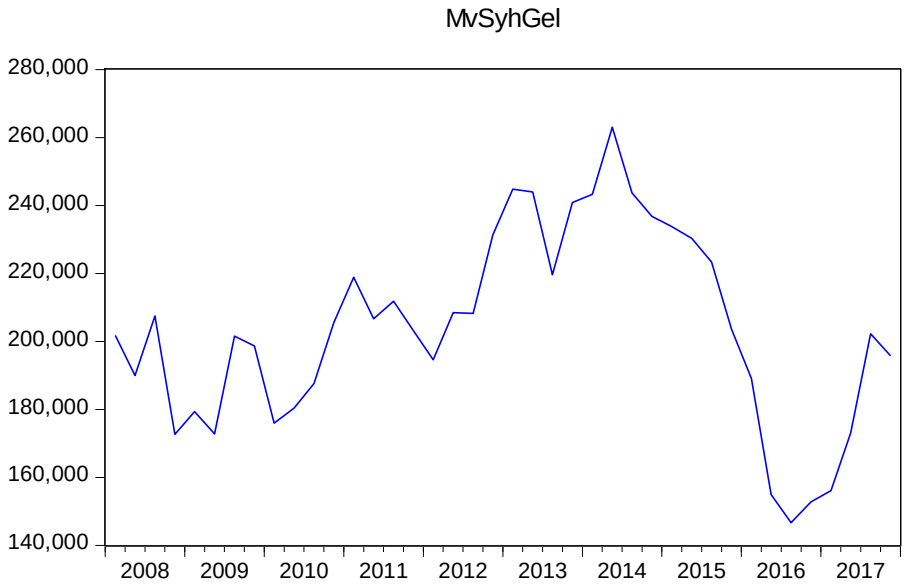
Tablo 23'de çeyrek bazdaki büyüme oranları adlı serinin ADF test sonuçları verilmiştir. Serinin birinci farkında yapılan test sonucuna göre serinin birim köke sahip olduğu yönündeki Ho hipotezi reddedilmiştir. Seri birinci farkında I(1) durağandır.

Şekil 17: Seyahat Geliri Serisinin Grafiği



Şekil 17'de seyahat gelirinin grafiği incelendiğinde mevsimsellik etkisinin olduğu görülmektedir. Yapılacak olan testlerin doğru çıkması amacıyla Census X-13 ARIMA yöntemiyle mevsimsellikten arındırılmıştır.

Şekil 18: Mevsimsellikten Arındırılmış Seyahat Geliri Serisinin Grafiği



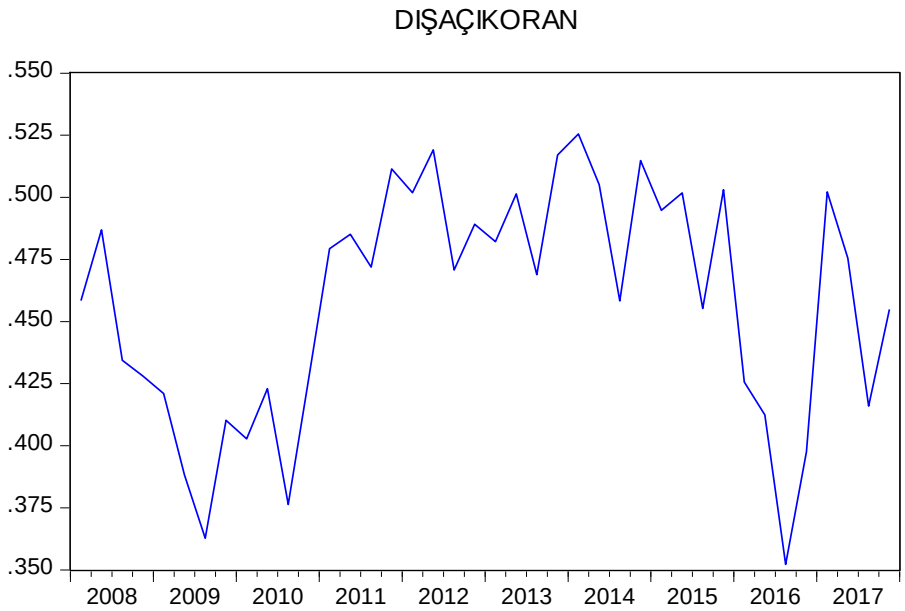
Şekil 18'e bakıldığında serinin mevsimsel etkiden arındırıldığı görülmektedir. Bu grafik ekonometrik model uygulamasının daha doğru bir sonuç elde edilmesine katkıda bulunacaktır.

Tablo 24: Seyahat Geliri Serisinin Birim Kök Testi Sonuçları

Birim Kök Testi-ADF		**T-istatistiği I(0)**		
		Sabit	**Sabit ve Trendli**	**Hiçbiri**
Seyahat Geliri		-1,751341	-1,723427	-0,296109
Anlamlılık Düzeyi	1%	-3,610453	-4,211868	-2,625606
	5%	-2,938987	-3,529758	-1,949609
	10%	-2,607932	-3,196411	-1,611593
		T-istatistiği I(1)		
		Sabit	**Sabit ve Trendli**	**Hiçbiri**
Seyahat Geliri		-6,078622	-6,010328	-6,162151
Anlamlılık Düzeyi	1%	-3,615588	-4,219126	-2,627238
	5%	-2,941145	-3,533083	-1,949856
	10%	-2,609066	-3,198312	-1,611469

Tablo 24 incelendiğinde seyahat geliri serisine yapılan ADF testi sonucunda; serinin birinci farkında yapılan test sonucuna göre serinin birim köke sahip olduğu yönündeki Ho hipotezi reddedilmiştir. Seri birinci farkında I(1) durağandır.

Şekil 19: Dışa Açıklık Oranı Serisinin Grafiği



Şekil 19'daki dışa açıklık oranında herhangi bir mevsimsellik etkisi görülmemektedir. Bu doğrultuda birim kök testi uygulanabilir.

Tablo 25: Dışa Açıklık Oranı Serisinin Birim Kök Testi Sonuçları

Birim Kök Testi-ADF		**T-istatistiği I(0)**		
		Sabit	**Sabit ve Trendli**	**Hiçbiri**
Dışa Açıklık Oranı		-2,891193	-2,921348	-0,284167
Anlamlılık Düzeyi	1%	-3,610453	-4,211868	-2,625606
	5%	-2,938987	-3,529758	-1,949609
	10%	-2,607932	-3,196411	-1,611593
		T-istatistiği I(1)		
		Sabit	**Sabit ve Trendli**	**Hiçbiri**
Dışa Açıklık Oranı		-7,784144	-7,662518	-7,886395
Anlamlılık Düzeyi	1%	-3,615588	-4,219126	-2,627238
	5%	-2,941145	-3,533083	-1,949856
	10%	-2,609066	-3,198312	-1,611469

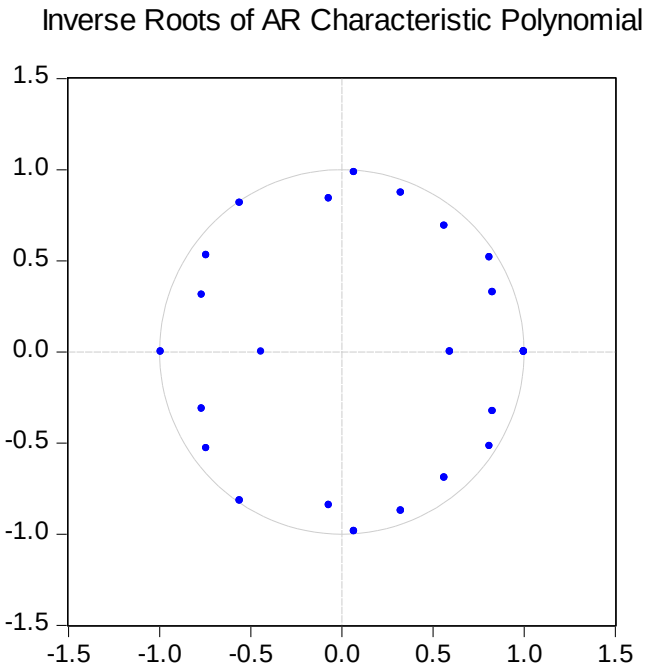
Tablo 25'de serinin birinci farkında yapılan test sonucuna göre serinin birim köke sahip olduğu yönündeki Ho hipotezi reddedilmiştir. Seri birinci farkında I(1) durağandır.

Her dört serininde birincil farkı alındığında durağan halde oldukları tespit edilmiştir. Bu durumda değişkenler uzun dönemde beraber hareket edebileceklerdir. Uzun dönem ilişkisinin varlığını test etmek için Johansen eşbütünleşme yöntemi kullanılacaktır.

Johansen eşbütünleşme analizinden önce tahmin edilen VAR (Vektör Otoregresyon) modeli açıklanmaktadır.

Tahmin edilen VAR: (DİçDışYolcu, DÇeyrekBüyüme, DSeyahatGeliri ve DDışaAçıklıkOranı) şeklindedir. Model ile ilgili AR karakteristik polinomunun ters kökleri incelenmiştir. Şekil 20'de görüldüğü gibi tüm kökler birim çember içindedir. Bu durum bütün serilerin durağan halde olduğunu göstermektedir.

Şekil 20: VAR Modelinin AR Karakteristik Ters Kökleri



3.2.3.2. Johansen Eşbütünleşme Testi Sonuçları

Tablo 26: Johansen Eşbütünleşme Sonuçları (İz İstatistiği)

İz İstatistiği				
Eşbütünleşen Denklem Sayısı	**Özdeğer**	**Test İstatistiği**	**0.05 Kritik Değer**	**Olasılık**
Hiç *	0,725102	109,3906	63,87610	0,0000
En çok 1*	0,670897	64,19321	42,91525	0,0001
En çok 2	0,324612	25,29470	25,87211	0,0589
En çok 3	0,281247	11,55834	12,51798	0,0719

(Hiç* ve En çok 1* : Ho red, iki adet koentegrasyon denklemi kurulabilir.)

Tablo 27: Johansen Eşbütünleşme Sonuçları (Maksimum Özdeğer İstatistiği)

Maksimum Özdeğer İstatistiği				
Eş Bütünleşen Denklem Sayısı	**Özdeğer**	**Test İstatistiği**	**0.05 Kritik Değer**	**Olasılık**
Hiç *	0,725102	45,19740	32,11832	0,0007
En çok 1*	0,670897	38,89851	25,82321	0,0006
En çok 2	0,324612	13,73636	19,38704	0,2723
En çok 3	0,281247	11,55834	12,51798	0,0719

(Hiç* ve En çok 1* : Ho red, bir adet koentegrasyon denklemi kurulabilir.)

Hem iz istatistiği hem de maksimum özdeğer istatistiğine bakılırsa (Tablo 26 ve 27), değişkenler arasında iki adet eşbütünleşme denklemi vardır.

3.2.3.3. Hata Düzeltme Modeline Dayalı Granger Nedensellik Sonuçları

Değişkenler arasında eşbütünleşme ilişkisi tespit edildikten sonra VECM modeli tahmin edilmiştir. VECM modeli tahmin edilerek değişkenlerin arasında uzun ve kısa dönemli nedenselliklerin incelenmesi amaçlanmaktadır. Hata terimi katsayısı 0 ile -1 arasında olmak zorundadır. Tablo 28'de ise hata teriminin -0,604745 olduğu görülmektedir. Yani bir birimlik sapmanın % 60'ı bir sonraki dönem düzelerek dengeye gelmektedir.

Tablo 28: Hata Giderme Modeli Sonuçları

Değişkenler	**Katsayı**	**Standart Hata**	**T-istatistik**	**Olasılık**
D(ÇeyBüyüme)	54159,37	41954,81	1,290898	0,2054
D(SeyGel)	27,61894	9,245431	2,987307	0,0052
D(DışaAçıkOr)	-2478254	3545138	-0,699057	0,4893
Hata Terim(-1)	-0,604745	0,149138	-4,054940	0,0003
C	822815,0	141788,6	5,803109	0,0000

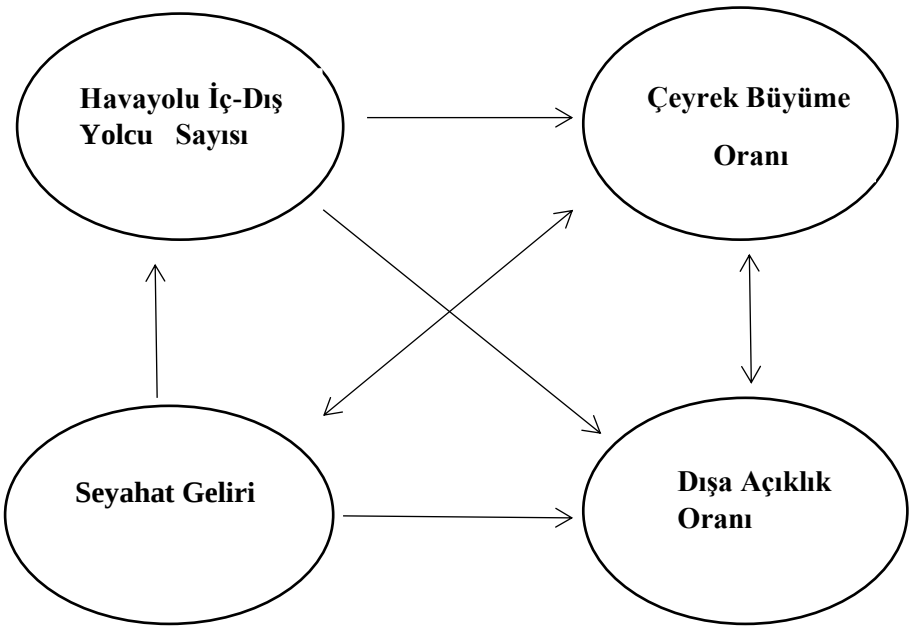
Tablo 29: VECM Granger Nedensellik Sonuçları

Bağımlı Değişken: D(İçDışYolcu)			
Bağımsız Değişken	**Chi-sq**	**df**	**Prob.**
D(ÇeyrekBüyüme)	8,019515	5	0,1552
D(SeyGel)	11,24610	5	0,0467
D(DışaAçıkOr)	4,412744	5	0,4916
Hepsi	21,84402	15	0,1120
Bağımlı Değişken: D(ÇeyrekBüyüme)			
Bağımsız Değişken	**Chi-sq**	**df**	**Prob.**
D(İçDışYolcu)	16,06028	5	0,0067
D(SeyGel)	13,82104	5	0,0168
D(DışaAçıkOr)	17,24411	5	0,0041
Hepsi	42,34700	15	0,0002
Bağımlı Değişken: D(SeyGel)			
Bağımsız Değişken	**Chi-sq**	**df**	**Prob.**
D(İçDışYolcu)	9,435052	5	0.0929
D(ÇeyrekBüyüme)	11,79355	5	0,0377
D(DışaAçıkOr)	5,886792	5	0,3174
Hepsi	17,92021	15	0,2669
Bağımlı Değişken: D(DışaAçıkOr)			
Bağımsız Değişken	**Chi-sq**	**df**	**Prob.**
D(İçDışYolcu)	123,3376	5	0,0000
D(ÇeyrekBüyüme)	39,05856	5	0,0000
D(SeyGel)	28,77788	5	0,0000
Hepsi	163,0078	15	0,0000

Tablo 29'daki en üst satırda bağımlı değişken Toplam İç-Dış havayolu yolcu miktarıdır. Burada bağımsız değişkenler arasındaki seyahat gelirinin olasılık değeri 0,05'ten küçük olduğu için Ho reddedilir. (0,0467). Yani seyahat geliri, iç-dış havayolu yolcu taşımacılığının bir nedenidir. Diğer değişkenler havayolu iç-dış yolcu taşımacılığının bir nedeni değildir, etkilememektedir. Bir sonraki tabloda bağımlı değişken Çeyrek Büyüme

oranlarıdır. Buradaki bağımsız değişkenlerin hepsinin olasılık değeri 0,05'ten küçüktür. Ho reddedilir, değişkenlerin hepsi Çeyrek Büyümenin bir nedenidir ve etkiler. Bir sonraki tabloda bağımlı değişken Seyahat Geliridir. Buradaki bağımsız değişkenler arasındaki Çeyrek Büyümenin olasılık değeri 0,05'ten küçüktür ve Ho reddedilir, Çeyrek Büyüme Seyahat Gelirinin bir nedenidir, etki düzeyi vardır. Diğer değişkenler için ise Ho kabul edilir. Son olarak ise bağımlı değişkenin Dışa Açıklık Oranı olduğu görülmektedir. Buradaki değişkenlerin hepsinin olasılık değeri 0,05'ten küçük olduğu için Ho reddedilir, değişkenlerin hepsi dışa açıklık oranının bir nedenidir ve etki düzeyi vardır. Bu doğrultuda dört değişkenin aralarındaki ilişki düzeyi şekil ile gösterilebilir;

Şekil 21: Uzun Dönem Nedensellik İlişkileri

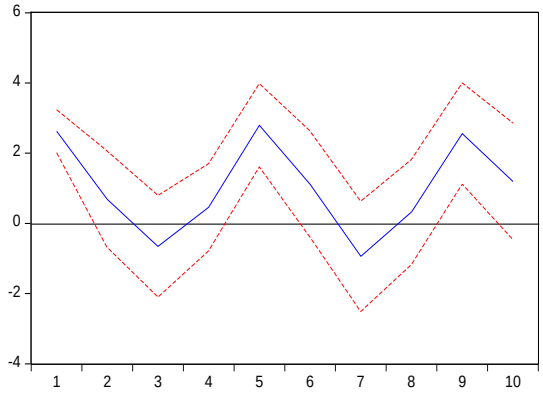


3.2.3.4. Etki-Tepki Analizi ve Sonuçları

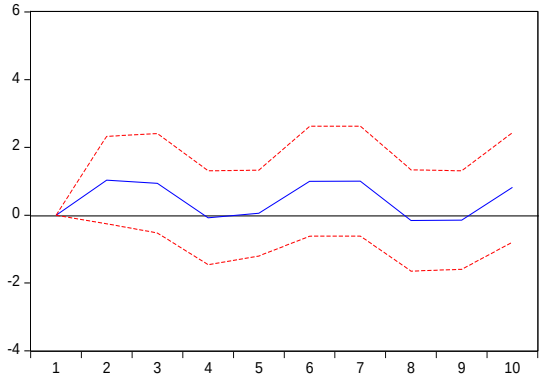
Makroekonomik değişkenler arasındaki dinamik ilişkileri ortaya çıkaran Etki-Tepki analizi, ekonomik faktörler arasındaki etkileşim düzeyi hakkında bilgi vermektedir. Etki-Tepki fonksiyonları bir değişkende meydana gelecek bir şokun, sistemdeki diğer değişkenler üzerindeki etkisini analiz etmekte kullanılmaktadır. Ekonomi politikalarına da yön veren bir analizdir. Şokların nasıl oluşacağını belirlemek amacıyla da değişkenlerin 10 dönem içi hareketleri izlenilmektedir. Bu çalışmada havayolu iç ve dış toplam yolcu sayısında makroekonomik değişkenlerin hangi değişkenlerden etkilenip etkilenmediği sonucuna ulaşılması amaçlanmaktadır. Bu nedenle havayolu iç ve dış toplam yolcu sayısı, büyüme oranları, seyahat gelirleri ve dışa açıklık oranları değişkenlerinin birbirleri üzerine etkisi 10 öngörü dönemi için Etki-Tepki Analiziyle incelenmiştir. Elde edilen sonuçlar Şekil 22, 23, 24 ve 25'de verilmiştir.

Şekil 22: Etki-Tepki Analizi (Havayolu İç-Dış Toplam Yolcu Sayısı)

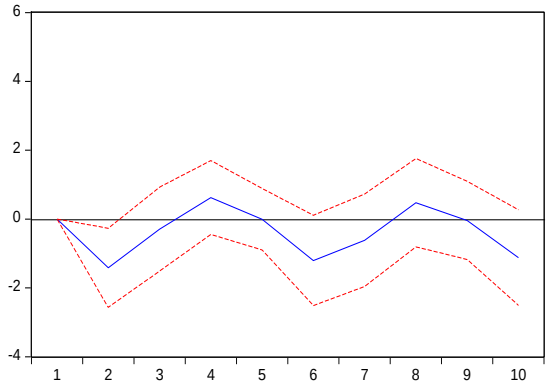
H.İç-Dış Yolcunun H.İç-Dış Yolcuya Tepkisi



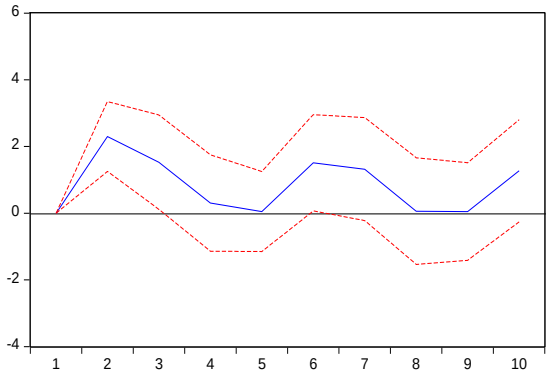
H.İç-Dış Yolcunun Büyümeye Tepkisi



H.İç-Dış Yolcunun Seyahat Gelirine Tepkisi



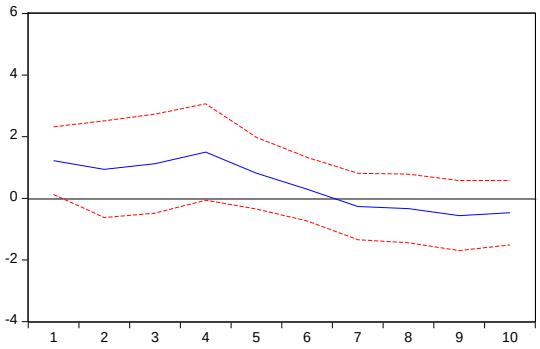
H.İç-Dış Yolcunun Dışa Açıklık Or.Tepkisi



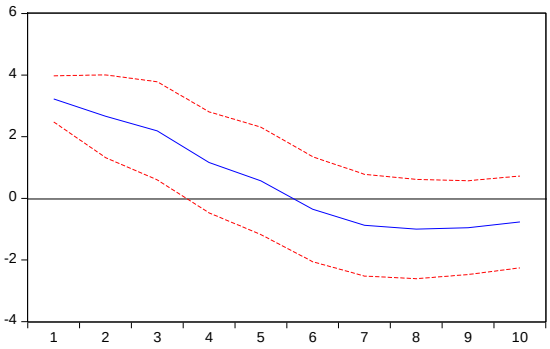
Şekil 22'ye bakıldığında havayolu iç-dış toplam yolcu sayısı oranı kendisinden gelen şoka ilk 2 dönemde pozitif tepki vermektedir. Üçüncü dönemde negatif bir tepki görülse de dördüncü ve altıncı döneme kadar pozitif etkinin devam ettiği görülmektedir. Büyümede meydana gelen şoka havayolu iç-dış toplam yolcu sayısı birinci dönemden üçüncü döneme kadar pozitif teki vermekte fakat bu tepki daha sonra sıfırın etrafında bir yol izledikten sonra tekrar pozitif bir tepki verdiği görülebilir. Seyahat gelirinde meydana gelen şoka birinci dönemden üçüncü döneme kadar negatif bir tepki vermekte ve ardından bir dönem boyunca pozitif tepki vermekte daha sonra iki dönem boyunca negatif tepki vermektedir. Dışa açıklık oranında meydana gelen şoka ise ilk yedi dönem pozitif tepki vermekte sonra bir dönem sıfırın etrafında önemsiz seyir izlemekte daha sonra ise pozitif tepkiye devam etmektedir.

Şekil 23: Etki-Tepki Analizi (Büyüme)

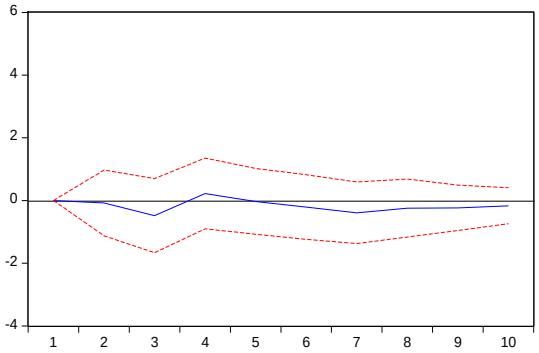
Büyümenin H.İç-Dış Yolcuya Tepkisi



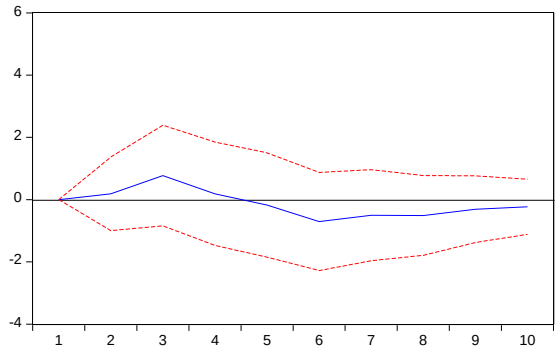
Büyümenin Büyümeye Tepkisi



Büyümenin Seyahat Gelirine Tepkisi



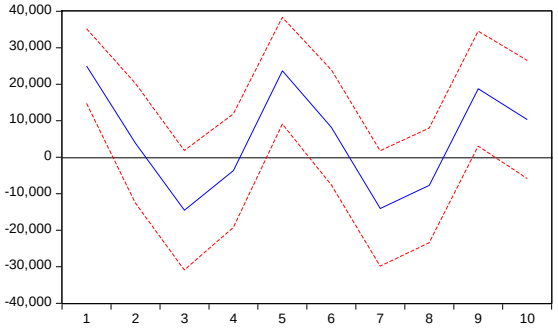
Büyümenin Dışa Açıklık Or.Tepkisi



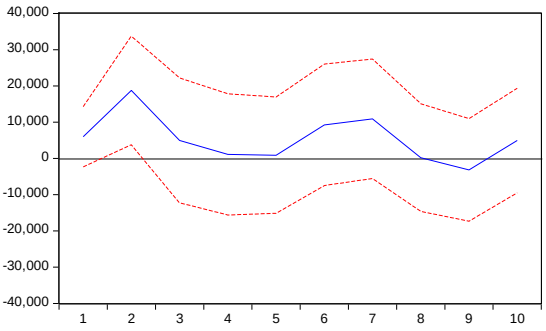
Şekil 23'e bakıldığında büyüme, havayolu iç-dış toplam yolcu sayısında meydana gelen bir şoka birinci dönemden altıncı döneme kadar pozitif tepki vermekte ve ardından bu tepkiler yedinci dönemden onuncu döneme kadar negatif tepki vermektedir. Büyümede meydana gelen şoka ilk dönemden beşinci döneme kadar pozitif tepki vermekte ve sonra bu tepki beşinci dönemden sonra negatife dönüşmektedir. Seyahat gelirinde meydana gelen şoka ilk dönem sıfırın etrafında önemsiz seyir izlerken ikinci ve üçüncü döneme kadar negatif bir tepki vermektedir ve ardından sıfıra yakın negatif seyir izlemeye devam etmektedir. Dışa açıklık oranında meydana gelen şokta ilk dört dönem pozitif tepki vermekte ve ardından negatif etki olarak devam etmektedir.

Şekil 24: Etki-Tepki Analizi (Seyahat Geliri)

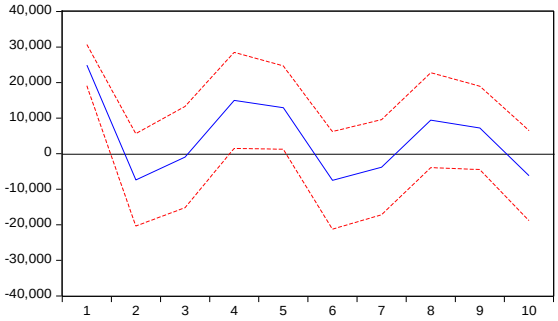
Seyahat Gelirinin H.İç-Dış Yolcuya Tepkisi



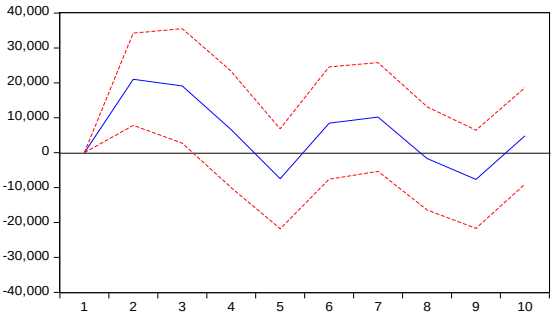
Seyahat Gelirinin Büyümeye Tepkisi



Seyahat Gelirinin Seyahat Gelirine Tepkisi



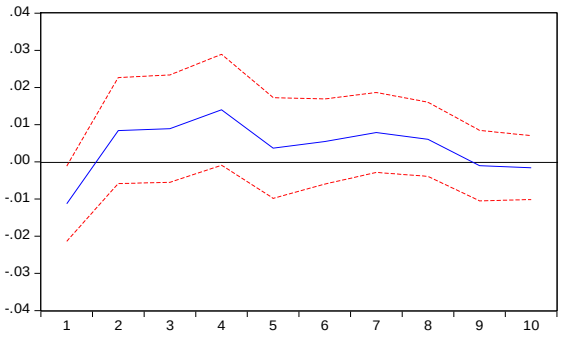
Seyahat Gelirinin Dışa Açıklık Or.Tepkisi



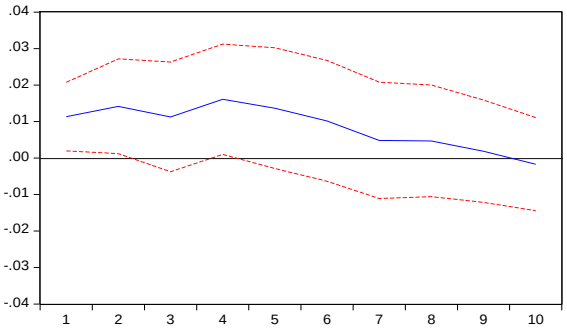
Şekil 24'e bakıldığında seyahat gelirinin, havayolu iç-dış toplam yolcu sayısında meydana gelen şokta ilk iki dönem pozitif tepki verdiği ve ardından üçüncü ve dördüncü dönemde ise negatif bir tepkinin varlığı söylenebilir. Bu tepkiler pozitif, negatif ve pozitif tepkiler olarak bir seyir izlemiştir. Büyümede meydana gelen şokta ilk sekiz dönem pozitif tepki verdiği ardından bir dönem negatif tepki verildiği görülmekte ve pozitif tepkinin devam ettiği incelenmiştir. Seyahat gelirinde yaşanan şokta ilk dönem pozitif tepki verildiği ardından bir dönem negatif tepki gösterdiği incelenmiştir. Ardından sırasıyla devam eden bu tepkiler pozitif, negatif, pozitif ve negatif olarak devam ettiği görülmektedir. Dışa açıklık oranındaki şokta ilk dört dönem pozitif tepki verilmekte ardından bir dönem negatif tepki ve daha sonra pozitif tepki verildiği görülmektedir.

Şekil 25: Etki-Tepki Analizi (Dışa Açıklık Oranı)

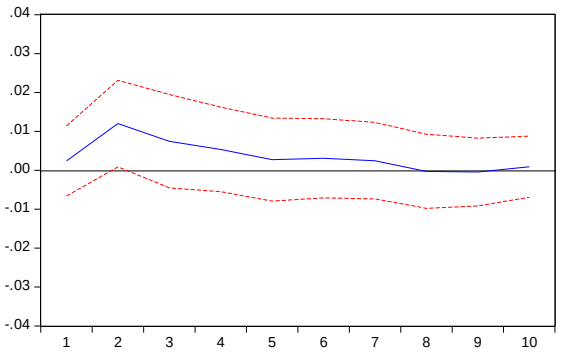
Dışa Açıklık Oranının H.İç-Dış Yolcuya Tepkisi



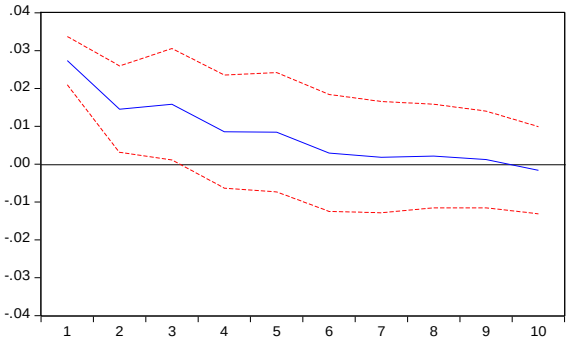
Dışa Açıklık Oranının Büyümeye Tepkisi



Dışa Açıklık Oranının Seyahat Gelirine Tepkisi



Dışa Açıklık Oranının Dışa Açıklık Or.Tepkisi



Şekil 25'e bakıldığında ise dışa açıklık oranının, havayolu iç-dış toplam yolcu sayısında yaşanan şoka ilk dönem negatif tepkinin verildiği ardından pozitif tepkinin ikinci dönemden sekizinci döneme kadar devam ettiği daha sonra sıfırın etrafında bir tepkinin verildiği görülmektedir. Büyümede meydana gelen şokta ilk dönemden dokuzuncu döneme kadar pozitif tepkinin verildiği daha sonra sıfıra yakın önemsiz seyir izlendiği incelenmiştir. Seyahat gelirinde yaşanan şokta ilk dönemden yedinci döneme kadar pozitif tepkinin verildiği ve ardından sıfıra yakın önemsiz seyir izlendiği görülmektedir. Dışa açıklık oranında yaşanan şokta ise ilk dönemden sekizinci döneme kadar pozitif tepkinin verildiği ve daha sonra sıfıra yakın önemsiz seyir izlendiği görülmektedir.

3.2.3.5. Otokorelasyon ve Sonuçları

Otokorelasyon bir diğer adıyla ardışık bağımlılık, birbirini izleyen hata terimleri arasında anlamlı bir ilişkinin bulunması durumudur. Hata terimlerinde otokorelasyonun derecesini gösteren faktörler mevsimlik ve yıllık dönem farklarıdır. Çalışmada serilerin farkı alınarak uygulama yapışmıştır. Durağan halleriyle yapılan analiz 16 gecikme düzeyinde otokorelasyon sorununun olmadığı tespit edilmiştir. Diğer bir deyişle LM testinin sonucuna göre otokorelasyon sorunu bulunmamaktadır. Buna göre Otokorelasyon (AC), Q istatistik değeri ve olasılık değerleri Tablo 30'da gösterilmektedir.

Tablo 30: Otokorelasyon-LM Testi Sonuçları

Gecikme	**AC**	**Olasılık**
1	-0,268	0,082
2	0,154	0,132
3	-0,257	0,073
4	-0,033	0,135
5	0,138	0,161
6	-0,051	0,235
7	-0,005	0,328
8	0,102	0,379
9	-0,057	0,460
10	-0,069	0,531
11	-0,179	0,456
12	-0,114	0,476
13	0,177	0,407
14	0,082	0,452
15	0,027	0,524
16	-0,265	0,273

3.2.3.6. Değişen Varyans (Heteroskedastisite) ve Sonuçları

Hata terimi varyansı, bağımsız değişkenlerdeki değişmelere bağlı olarak herhangi bir değişiklik yaşanıyorsa burada değişken varyans vardır demektir. Değişiklik yaşanmıyor ise sabit varyans vardır demektir.

Ho: Sabit varyanslıdır

Hı: Değişen varyanslıdır

Çalışmada değişen varyans olup olmadığını test etmek amacıyla değişkenlere White testi uygulanmıştır. White testi, hataların karesini alarak yeni bir regresyon tahmini yapar. Tablo 31'e bakıldığında White testinin hipotezi sabit varyans yani Ho kabul, Hı red olduğu gözlemlenmiştir. Çalışmada değişen varyans sorunu yoktur. Olasılık değerinin 0,05'ten büyük çıkması (0,7322) değişen varyans sorununun olmadığını ifade etmektedir.

Tablo 31: White Testi Sonuçları

F-istatistik	0,594717
Obs*R-squared	6,076588
Olasılık	0,7322

SONUÇ

Ulaşım araçları tarih boyunca çeşitlilik göstererek, toplumda zaman ve konfor kavramının daha önemli hale gelmesine katkıda bulunmaktadır. Küreselleşen toplum, refah seviyesindeki artışlarla birlikte ulaşım kanallarında iyileştirmeler yapılmasına ön ayak olmaktadır. Bu bakımdan tüketici tarafından en çok tercih edilen ulaşım modunun havayolu olması yeni havalimanlarının ve yolcu kapasite oranlarının da artışını beraberinde getirmektedir.

Çalışmamızda sıkça bahsettiğimiz Türkiye'deki ulaşım modlarının tarihsel süreçlerdeki stratejik önemi, yeterlilik seviyesi, yeni projeler ve ulaşım kanalları anlatılarak ne gibi değişmelere uğradığı incelenmiştir. Türkiye'ye sermaye girişini artıracak hamlelerin öncelikle hangi sektörlerden geçtiğini irdelemek gerekmektedir. Bu bağlamda havayolu ulaşım kanalını geliştirmek öncelikli hedefler arasına girmektedir. Yükselen ekonomi standartlarını yakalamak ve yatırımcıya konforlu bir ulaşım kanalı tesis etmek ülkenin ulaşılabilirlik seviyesini artırmaktadır. Bu standartlarda olmak için ise havayolu ulaşım sistemine gereken önem verilerek konfor ve yolcu sayısının artırılması gerekmektedir. Ülkenin ekonomik büyüme oranları dikkate alınarak, gelecek olan yatırımcıya güven ortamının yaratılması da önemli bir kriterdir. Ekonomik büyüme ile birlikte tüketicilerin daha çok tercih edip merak edeceği ülke konumuna gelinmesi bir takım şartlara bağlıdır. Bu şartlar ise; yaşam kalitesi, ulaşım sistemlerinin yeterliliğidir. Büyüme hızının dengeli bir şekilde sürdürülebilmesi demek, ülkeye döviz girişinin sağlanması demektir. Bu da yolcu oranlarının yüksek olmasıyla yakından ilgilidir. Turistlerin Türkiye'yi tercih etmesi ve havayolunu kullanarak ülkeye giriş yapması havayolunun tercih oranını artıracak, yolcu miktarını yükseltecek ve Türkiye'nin ulaşılabilirlik seviyesinde hızlı bir yükselişi beraberinde getirecektir. Coğrafi konumu kıtalararasının bel kemiğini oluşturması yine ülkeyi cazibe merkezi yapması için yeterli bir özelliktir. Bu özelliklerini standartların üzerinde bir değere taşımasıyla, ülkedeki gelişmişliği hissettirmesine, ekonomik büyüme ya da kişi başına düşen milli gelire katkı sağlayacaktır.

Türkiye'nin eski bir yerleşim yeri olması ve birçok medeniyete ev sahipliği yapması, hem doğasal hem de tarihsel dokuların çeşitli olmasını sağlamıştır. Kültürel ve doğasal

alanlardaki zenginliği en çok turizm sektörüne katkıda bulunmaktadır. Kültür ve Turizm Bakanlığı'nın restorasyon çalışmaları, tarihi eserleri koruma altına alması, tabiat alanlarını genişletmesi ve koruması gibi birçok faaliyetler turizm sektörüyle yakından ilişkilidir. Turistlerin gerek tatil gerekse de kültürel manâdaki ziyaretleri, Türkiye'nin seyahat gelirini pozitif yönde etkilemektedir.

Küreselleşme sürecinin vazgeçilmez bir kavramı olan dışa açıklık, ülkeler arasındaki ticari ilişkileri gösteren bir değerdir. Ülkelerin ticaretlerini liberalize etmesiyle birlikte daha çok dışa açılmaktadır. Bu açılma ise ekonomik büyüme oranlarını etkilemektedir. Ülkelerin entegrasyon sürecini artıran, küresel ticarete yön veren bir etkendir. Bu çalışmada kullanılmasındaki önemi ise ekonomik büyümeye etki boyutudur. Ekonomik dengeye bakıldığında aslında hepsinin bir zincirleme etkisinin olduğu görülebilir. Dolayısıyla ticarette hakim konumunda olması önemini ayrı artıran bir etkendir.

Çalışmadaki veriler ışığında global gelişmeler ve gerçekleştirilen inovasyon ve ar-ge çalışmaları sayesinde eskiden sadece zengin insanların kullanabildiği havayolu artık her bütçeye hitap eden bir ulaşım modu haline getirilmiştir. Havayolu firmalarının da filo ve yolcu ağlarını genişletmesine paralel olarak yolcu talebindeki artışlar sektöre canlılık kazandırmıştır. Dünyada gün geçtikçe artan ve karmaşık bir hal alan küreselleşme, havayolu sektöründe dikkat çeken bir talep artışının yaşanmasına katkıda sağlamıştır. Kişilerin harcanabilir gelir seviyesi arttıkça seyahat etme talebi de artmaktadır. Dünya genelinde üretilen mal ve hizmetlerin çeşitliliği ve sayısındaki artış, pazarların havayoluna olan talebini de artırmaktadır.

Havayolu ulaşım sistemine yapılan yatırımlara bakıldığında, projelerin büyüklüğü dikkat çekmektedir. Bunu sebebi ise yatırım yapılan alanın hızlı gelişme göstermesi ile alâkalıdır. Bulunduğu şehire ekonomik katkıda bulunmasının yanı sıra bölgesel bazda bir etki düzeyine sahip olmaktadır.

Çalışmada Türkiye'nin toplam iç-dış havayolu yolcu sayısı, büyüme oranı, toplam seyahat geliri ve dışa açıklık oranı arasında uzun bir ilişkinin varlığı tespit edilmeye çalışılmıştır. Bu amaç doğrultusunda Ocak 2008 – Aralık 2017 dönemini kapsayan çeyrek dönemlik verilerle ekonometrik analizler yapılmıştır.

Havayolu iç-dış toplam yolcu sayısı ve seyahat gelirinde mevsimsel etki tespit edildiği için ilk önce serilere Census X-13 ARIMA yöntemi uygulanarak mevsimsel etkilerden

arındırılmıştır. Daha sonra dört değişkenin birinci farklarında durağan hale geldikleri ADF birim kök testi ile belirlendikten sonra Johansen eşbütünleşme analiz yöntemi uygulanmıştır. Bu test sonucunda iki adet koentegrasyon denklemi kurulabileceği anlaşılmıştır.

Uzun dönem ilişkisi onaylandığı için VECM tahmin edilmiştir. Tahmin edilen hata düzeltme terimi katsayısı 0 ile -1 arasında çıktığı için anlamlı bulunmuştur. Bu durum uzun dönemli nedensellik ilişkisinin varlığını dört değişken içinde geçerli kılmıştır. Analize konu olan Türkiye'nin toplam iç-dış havayolu toplam yolcu sayısının bağımlı değişken olduğu analizde; seyahat gelirinin havayolu iç-dış toplam yolcu sayısının bir nedeni olduğu yani etkilediği, bağımlı değişkenin büyüme oranı olduğu analizde; havayolu iç-dış toplam yolcu sayısının, seyahat gelirinin, dışa açıklık oranının büyümenin bir nedeni olduğu, seyahat gelirinin bağımlı değişken olduğu analizde; büyüme oranının seyahat gelirinin bir nedeni olduğu, dışa açıklık oranının bağımlı değişken olduğu analizde ise; havayolu iç-dış toplam yolcu sayısının, büyüme oranının, seyahat gelirinin dışa açıklık oranının bir nedeni olduğu sonucuna ulaşılmıştır.

Uzun dönemli bir nedensellik şekli çıkarılarak aralarındaki etkileşim düzeyi gösterilmiştir. Ardından değişkenlere etki-tepki analizi yapılarak, verilen bir şokta nasıl bir tepki verdiği tespit edilmeye çalışılmıştır. Çalışmada herhangi bir otokorelasyon ve değişen varyans sorununun olmadığı tespit edilmiştir.

KAYNAKÇA

Acar, M. (2016). Doğrudan Yabancı Sermayenin Ekonomik Büyümeye Etkisi: Türkiye Örneği. *Kastamonu Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi,* 13 (3), 92-105.

Akgüngör, A. P., & Demirel, A. (2004). Türkiye'deki Ulaştırma Sistemlerinin Analizi ve Ulaştırma Politikaları. *Pamukkale Üniversitesi Mühendislik Fakültesi Mühendislik Bilimleri Dergisi,* 10 (3), 423-430.

Akpınar, E., & Başıbüyük, A. (2011). Jeoekonomik Önemi Giderek Artan Bir Enerji Kaynağı: Doğalgaz. *Turkish Studies - International Periodical For The Languages, Literature and History of Turkish or Turkic,* 6 (3), 119-136.

Akyos, M. (2015). Ar-Ge Katma Değer İlişkisi Ölçme ve Değerlendirmesi. 20 Kasım 2018 tarihinde http://www.argemip.org/tr/raporlar/yayinlar sayfasından erişilmiştir.

Altınok, S. (2004). Türkiye'de Ulaştırma Politikaları, Karayolları ve Demiryollarının Mukayesesi. *Selçuk Üniversitesi İİBF Sosyal ve Ekonomik Araştırmalar Dergisi,* 1 (1-2), 72-87.

Arı, K. (2011). İzmir'de Deniz Ulaşımı ve Ticaretinin Kent Kimliğinin Oluşumu Üzerindeki Etkileri. *Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi Dergisi,* 3 (1), 1-18.

Aslan, L. (2009). Türkiye'de Ulaştırma Sektörünün Gelişmesinde Devletin Yeri ve Önemi. Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Maliye Anabilim Dalı Mali Hukuk Programı Yayınlanmış Yüksek Lisans Tezi, s. 1-130.

Atik, S. (2012). Neo Klasik Teoriden, Neo Merkantilist Sisteme; Küresel Ekonomik Kriz Çerçevesinde Bir Değerlendirme. Mart 31, 2017 tarihinde http://teacongress.org/papers2012/ATIK.pdf sayfasından erişilmiştir.

Bakırcı, M. (2012). Ulaşım Coğrafyası Açısından Türkiye'de Havayolu Ulaşımının Tarihsel Gelişimi ve Mevcut Yapısı. *Marmara Coğrafya Dergisi,* 0 (25), 340-377.

Bal, H., Manga, M., & Gümüş Akar, P. (2017). Havacılık Sektörü ve Ekonomik Büyüme: Türkiye Örneği. *Akademik Sosyal Araştırmalar Dergisi,* Yıl:5, Sayı:45, 353-366.

Barış, S., & Uzay, N. (2015). Yurtiçi Tasarruflar ve Ekonomik Büyüme Arasındaki İlişki: Türkiye Örneği. *Erciyes Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi,* 0 (46), 119-151.

Bayraç, H.N. (2009). Küresel Enerji Politikaları ve Türkiye: Petrol ve Doğal Gaz Kaynakları Açısından Bir Karşılaştırma. *Eskişehir Osmangazi Üniversitesi Sosya*l *Bilimler Dergisi*, 10 (1), 115-142.

Berber, M. (2011). İktisadi Büyüme ve Kalkınma. Trabzon, *Derya Kitabevi*, 1-424.

Biber, A.E. (2010). İktisadi Büyümede Kurumsal Faktörler ve Kurumsal Değişim. *Akademik Bakış Dergisi*, sayı: 19, 1-24.

BOTAŞ. (2012). Boru Hatları İle Petrol Taşıma Sektör Raporu, 2 Şubat 2017 tarihinde http://www.botas.gov.tr/docs/raporlar/tur/sektorap_2012.pdf sayfasından erişilmiştir.

BOTAŞ. (2015). 2015 Faaliyet Raporu, 2 Şubat 2017 tarihinde https://www.botas.gov.tr/docs/raporlar/faalrap_2015.pdf sayfasından erişilmiştir.

Candemir, Y. (2001). Küreselleşme, Teknolojik Gelişme ve Ulaştırmada Yenilikler: Dünya ve Türkiye. 24 Kasım 2018 tarihinde http://www.imo.org.tr/resimler/ekutuphane/pdf/3183.pdf sayfasından erişilmiştir, 13-29.

Cinel, E.A. (2014). Türkiye'de Ekonomik Büyümenin Belirleyicileri (1980-2011). *Ordu Üniversitesi Sosyal Bilimler Araştırmaları Dergisi,* 4 (8), 15-26.

CNNTÜRK. (2009). 13 Ocak 2017 tarihinde http://www.cnnturk.com/2009/turkiye/03/10/yuksek.hizli.tren.ilk.seferini.yapti/516271.0/index.html sayfasından erişilmiştir.

Çalışkan, Ş. (2010). Türkiye'de Beşeri Sermaye Harcamaları ve İnsani Gelişmişlik. *İş Güç Endüstri İlişkileri ve İnsan Kaynakları Dergisi,* 12 (1), 7-28.

Çakmak, F. (2009). Umur-u Nafia Programından Günümüze Cumhuriyet'in Ulaşım Politikaları. 24 Kasım 2018 tarihinde https://slidex.tips/download/umur-u-nafa-programi-ndan-gnmze-cumhuryet-n-ulaim-poltkalari sayfasından erişilmiştir.1-10.

Çemrek, F. (2012). Türkiye'deki İllerin Gelir ve Refah Düzeyi Değişkenleri Arasındaki İlişkinin Kanonik Korelasyon Analizi İle İncelenmesi. *Eskişehir Osmangazi Üniversitesi İİBF Dergisi,* 7 (2), 197-215.

Çetin, B., Barış, S., & Saroğlu, S. (2011). Türkiye'de Karayollarının Gelişimine Tarihsel Bir Bakış. *Çankırı Karatekin Üniversitesi İİBF Dergisi,* 1 (1), 123-150.

Day, P. J. (2008). İstanbul Marmaray Projesi, 11 Ocak 2017 tarihinde https://www.youtube.com/watch?v=220X2Sk0QRc sayfasından erişilmiştir.

Demir, Ö., & Tanyıldızı, İ. (2017). Sağlık Harcamalarının Ekonomik Büyüme Üzerine Etkisi. *Fırat Üniversitesi İİBF Uluslararası İktisadi ve İdari Bilimler Dergisi,* 1 (1), 89-119.

Deniz, T. (2016). Türkiye'de Ulaşım Sektöründe Yaşanan Değişimler ve Mevcut Durum. *Doğu Coğrafya Dergisi,* 21 (36), 135-156.

Deniz Ticaret Genel Müdürlüğü. (2015). Gemi İnşa Sanayi İstatistikleri, 25 Ocak 2017 tarihinde https://atlantis.udhb.gov.tr/istatistik/diger_gemi_insa_sanayi_1.aspx sayfasından erişilmiştir.

Deniz Ticaret Genel Müdürlüğü. (2015). 25 Ocak 2017 tarihinde https://atlantis.udhb.gov.tr/istatistik/istatistik_filo.aspx sayfasından erişilmiştir.

DHMİ. (2014). Havayolu Sektör Raporu, 22 Kasım 2017 tarihinde https://www.dhmi.gov.tr/Lists/DosyaYonetimiList/Attachments/2/Sekt%C3%B6r%20Raporu%202014.pdf sayfasından erişilmiştir.

DHMİ. (2015). 2015 Faaliyet Raporu, 22 Kasım 2017 tarihinde https://www.dhmi.gov.tr/Lists/DosyaYonetimiList/Attachments/51/2015%20Faaliyet%20Raporu.PDF sayfasından erişilmiştir.

DHMİ. (2015). 22 Kasım 2017 tarihinde http://www.dhmi.gov.tr/istatistik.aspx sayfasından erişilmiştir.

DHMİ. (2016). Ankara Esenboğa Havalimanı, 21 Kasım 2017 tarihinde http://www.esenboga.dhmi.gov.tr/havaalanlari/istatistik.aspx?hv=2#.WhQ0u1Vl_IU sayfasından erişilmiştir.

DHMİ. (2016). Havayolu Sektör Raporu, 2 Mart 2017 tarihinde https://www.dhmi.gov.tr/Lists/DosyaYonetimiList/Attachments/5/2016%20Sekt%C3%B6r%20Raporu.pdf sayfasından erişilmiştir.

DHMİ. (2016). İstanbul Atatürk Havalimanı, 21 Kasım 2017 tarihinde http://www.ataturk.dhmi.gov.tr/havaalanlari/istatistik.aspx?hv=1#.WhQgU1Vl_IX sayfasından erişilmiştir.

DHMİ. (2017). 21 Kasım 2017 tarihinde http://www.esenboga.dhmi.gov.tr/havaalanlari/sayfa.aspx?hv=2&mnu=915#.WhQx0VVl_IU sayfasından erişilmiştir.

Dida, E. (2009). Uluslararası Tedarik Zincirinin Etkinliğini Artırmada Ulaştırma Politikalarının Önemi. *İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü İktisat Politikası Anabilim Dalı Yayınlanmış Yükseklisans Tezi*, 1-154.

Doğu Akdeniz Kalkınma Ajansı. (2014). Lojistik Sektör Raporu, 26 Şubat 2017 tarihinde http://www.dogaka.gov.tr/Icerik/Dosya/www.dogaka.gov.tr_526_KJ1E82ED_Lojistik-Sektor-Raporu-2014.pdf sayfasından erişilmiştir.

Duman, T., Ayduğan, P., & Koçak, G. N. (2007). Karayolu Yolcu Taşımacılığı Hizmetlerinde Hizmet Kalitesi, Hizmet Değeri, Müşteri Memnuniyeti ve Müşteri Sadakati İlişkileri. *Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 9 (1), 151-176.

Ecevit, E. (2001). Post Keynesyen İktisadın Temel Önermeleri ve Diğer İktisadi Görüşlere Getirdiği Eleştiriler. *Niğde Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü İktisat Ana Bilim Dalı Yayınlanmış Yükseklisans Tezi,* 1-85.

EDAM. (2016). İstanbul Yeni Havalimanı Ekonomik Etki Analizi, 21 Kasım 2017 tarihinde Ekonomi ve Dış Politika Araştırma Merkezi: http://www.istanbul-ekonomi.com/Content/Media/dosyalar/IGA_Ekonomik_Etki_anal%C5%BEz%C5%BE.pdf sayfasından erişilmiştir.

Elmas, G., & Yıldızhan, B. (1999). Türkiye'de Ulaşım Politikaları ve Trafik Kazalarının Ekonomik Analizi, 16 Şubat 2017 tarihinde http://arsiv.mmo.org.tr/pdf/11174.pdf

Enerji Enstitüsü. (2017). 16 Şubat 2017 tarihinde http://enerjienstitusu.com/2017/02/10/tuz-golu-dogalgaz-depolama-tesisi-hizmete-basliyor/ sayfasından erişilmiştir.

Engin, N. (2012). 12 Kasım 2017 tarihinde Dergipark Akademik: http://dergipark.gov.tr/iumamk/issue/760/8182

Erdil Şahin, B. (2018). Türkiye'de Turizm Gelirleri ve Ekonomik Büyüme Arasındaki İlişki (1980-2016). *Yönetim ve Ekonomi Araştırmaları Dergisi,* 16 (3), 239-253.

Erdoğan, H.T. (2016). Ulaşım Hizmetlerinin Ekonomik Kalkınma Üzerine Etkisi. *İstanbul Gelişim Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi,* 3(1), 187-215.

Erdoğan, S., & Canbay, Ş. (2016). İktisadi Büyüme ve Araştırma & Geliştirme Harcamaları İlişkisi Üzerine Teorik Bir İnceleme. *Muş Alparslan Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi,* 4 (2), 29-44.

Erdoğan, S., & Yıldırım, D.Ç. (2009). Türkiye'de Eğitim-İktisadi Büyüme İlişkisi Üzerine Ekonometrik Bir İnceleme. *Bilgi Ekonomisi ve Yönetimi Dergisi,* 4 (2), 11-22.

Eren, G. (2015). Tarımsal Kapitalizm: Fizyokrasi. *Atılım Sosyal Bilimler Dergisi,* 5 (2), 6-23.

Eriçok, R.E., & Yılancı, V. (2013). Eğitim Harcamaları ve Ekonomik Büyüme İlişkisi: Sınır Testi Yaklaşımı. *Bilgi Ekonomisi ve Yönetimi Dergisi,* 8 (1), 87-101.

Ersezer, D. (2006). Gelir Dağılımı Politikası ve Araçları. *Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi,* 16 (1), 255-268.

Gül, E., & Acar, S. (2018). Tasarruflar İle Ekonomik Büyüme Arasındaki İlişkinin Gelişmiş ve Gelişmekte Olan Ülke Grupları Örneği İle İncelenmesi. *Sakarya İktisat Dergisi,* 7 (3), 54-78.

Güneş, Ş. (2005). Türkiye'de Nüfus Artışının Ekonomik Büyümeyle İlişkisi Üzerine Ekonometrik Bir Analiz. *Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi,* 60 (3), 123-136.

Habertürk Ekonomi. (2015). 19 Ocak 2017 tarihinde http://www.haberturk.com/ekonomi/is-yasam/haber/1172477-3-havalimaninda-son-durum sayfasından erişilmiştir.

Habertürk Ekonomi. (2016). 19 Ocak 2017 tarihinde http://www.haberturk.com/ekonomi/emlak/haber/1306409-iste-3-havalimani-insaatindaki-tum-gelismeler sayfasından erişilmiştir.

Hayaloğlu, P., & Artan, S. (2014). Kurumsal Yapı ve İktisadi Büyüme İlişkisi: Türkiye Örneği. *Sosyo Ekonomi Dergisi*, 22 (22), 347-366.

İğde, E. (2010). Yapısal Değişiklik Altında Birim Kök Testleri ve Bazı Makro İktisadi Değişkenler Üzerine Uygulamalar. *Çukurova Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yayınlanmış Yüksek Lisans Tezi,* 1-103.

İncekara, B., Dördüncü, H., & Özer, K. (2015). Turizm Ulaştırmasının Denizyolu Ulaştırmacılığı Yönünden Gelişimi. *İktisat Politikası Araştırmaları Dergisi*, 2 (1), 1-16.

İTO. (2010). Dünden Bugüne İstanbul'da Ulaşım, 16 Şubat 2017 tarihinde İstanbul Ticaret Odası: http://www.ito.org.tr/itoyayin/0022407.pdf sayfasından erişilmiştir.

Kalkınma Bakanlığı. (2013). Onuncu Kalkınma Plânı 2014-2018, 10 Mart 2017 tarihinde http://www.kalkinma.gov.tr/Lists/Kalknma%20Planlar/Attachments/12/Onuncu%20Kalk%C4%B1nma%20Plan%C4%B1.pdf sayfasından erişilmiştir.

Kar, M., & Ağır, H. (2006). Türkiye'de Beşeri Sermaye ve Ekonomik Büyüme İlişkisi: Eş Bütünleşme Yaklaşımı İle Nedensellik Testi,1926-1994. *Selçuk Üniversitesi İİBF Sosyal ve Ekonomik Araştırmalar Dergisi,* 6 (11), 51-68.

Kara, M., & Taş, S. (2012). Ulaştırma ve Haberleşme Altyapısının Bölgesel Kalkınmaya Katkısı ve Türkiye Üzerine Bir Uygulama. *Maliye Dergisi,* Sayı: 163, 468-480.

Kara, M.A., & Ciğerlioğlu, O. (2018). Türkiye Ekonomisinde Ulaşım Altyapısının Ekonomik Büyümeye Etkisi. *Gaziantep University Journal of Social Sciences*, 17 (2), 577-591.

Kaya, A., & Kahreman, Y. (2017). Türkiye'de Doğrudan Yabancı Sermaye Yatırımlarının Ekonomik Büyümeye Etkisi. *Erzurum Teknik Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi,* 2 (4), 25-39.

Kaya, S. (2008). Türkiye'de Ulaştırma Sektörünün Genel Görünümü ve Sorunları. AR-GE Bülten. İzmir Ticaret Odası, 31-38.

Kaynak, M. (1995). Ulaştırma Sektörünün Gelişimi. Cumhuriyet Ansiklopedisi, 1422-1430.

Kaynak, M. (2001). Türkiye'de Ulaştırma ve Haberleşmenin Gelişimi. Şubat 16, 2017 tarihinde http://www.muhtesemkaynak.com/29.pdf sayfasından erişilmiştir.

Kaynak, M. (2002). Yeni Demiryolu Çağı Yüksek Hızlı Trenler ve Türkiye. Ekonomik Yaklaşım, 13 (42-43), 23-53.

Kaynak, M. (2004). Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Bağlamında Avrasya Ulaştırma Koridorlarında Bölgesel Rekabet ve Türkiye. 4.Türkiye İktisat Kongresi, 3-34.

Keskin Benli, Y., & Yenisu, E. (2017). Doğrudan Yabancı Sermaye Yatırımlarının Ekonomik Büyümeye Etkisi: Türkiye İçin Eşbütünleşme ve Nedensellik Analizi. *Gazi İktisat ve İşletme Dergisi,* 3 (2), 49-71.

KGM. (2015). Yıllara Göre Devlet ve İl Yolları, 3 Ocak 2017 tarihinde www.kgm.gov.tr sayfasından erişilmiştir.

KGM. (2015). 2015 Faaliyet Raporu, 10 Ocak 2017 tarihinde www.kgm.gov.tr sayfasından erişilmiştir.

KGM. (2016). Karayolları Genel Müdürlüğü Otoyol ve Köprü Gelirleri, 10 Ocak 2017 tarihinde www.kgm.gov.tr sayfasından erişilmiştir.

KGM. (2016). Otoyol ve Köprü Geçiş Gelirleri, 10 Ocak 2017 tarihinde www.kgm.gov.tr sayfasından erişilmiştir.

Kılıç, R., & Özbek, R.İ. (2018). Sağlık ve Eğitim Hizmetleri İle Ekonomik Büyüme İlişkisi: OECD Ülkeleri Uygulaması. *Ordu Üniversitesi Sosyal Bilimler Araştırmaları Dergisi,* 8 (2), 369-391.

Kılıçlar, A., Sarı, Y., & Seçilmiş, C. (2010). Yolcuların Ulaşım Aracı Olarak Yüksek Hızlı Treni Tercih Nedenleri Üzerine Bir Araştırma. *Eskişehir Osmangazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 11 (2), 195-216.

Kibritçioğlu, A. (1998). İktisadi Büyümenin Belirleyicileri ve Yeni Büyüme Modellerinde Beşeri Sermayenin Yeri. *Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi*, 53 (1-4), 208-230.

Kiracı, K. (2018). Havayolu Taşımacılığı İle Ekonomik Büyüme Arasındaki Nedensellik Analizi: Türkiye Üzerine Ampirik Bir Uygulama. *Dokuz Eylül Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi,* 33 (1), 197-216.

Koçak, E., & Kişi, H. (2015). Liman Özelleştirmeleri: Mersin Limanı İçin Beklentiler ve Gerçekleşmeler. *Uluslararası İktisadi ve İdari İncelemeler Dergisi*, 279-296.

Konukman, A., & Türeli, R.A. (2010). Krizin Türkiye Ekonomisine Yansımaları ve Geleceğe İlişkin Düşünceler. *Ekonomik Yaklaşım Dergisi*, 21 (75), 77-122.

Kundak, S., & Aktop, V.S. (2018). Türkiye Ekonomisinde Havayolu Taşımacılığının Girdi-Çıktı Analizi İle Değerlendirilmesi. *Uluslararası Yönetim ve Sosyal Araştırmalar Dergisi,* 5 (10), 82-93.

Kuşçu, S. (2011). Avrupa Birliği Ulaştırma Politikası ve Türkiye'ye Yansıması. Gazi Akademik Bakış, 5 (9), 77-91.

Kuştepeli, Y., & Halaç, U. (2004). Türkiye'de Genel Gelir Dağılımının Analizi ve İyileştirilmesi. *Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi,* 6 (4), 143-160.

Kuyucak, F., & Şengür, Y. (2009). Değer Zinciri Analizi: Havayolu İşletmeleri İçin Genel Bir Çerçeve. *KMU İİBF Dergisi*, 2009 (1), 132-147.

Küçükaksoy, İ., Çifçi, İ., & Özbek, R. İ. (2015). İhracata Dayalı Büyüme Hipotezi: Türkiye Uygulaması. *Çankırı Karatekin Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi,* 5 (2), 691-720.

Kültür ve Turizm Bakanlığı. (2007). Türkiye Turizm Stratejisi 2023 Eylem Plânı 2007-2013, 19 Ocak 2017 tarihinde

https://www.kultur.gov.tr/Eklenti/906,ttstratejisi2023pdf.pdf?0 sayfasından erişilmiştir.

Maliye Bakanlığı. (2016). Yıllık Ekonomik Rapor, 5 Kasım 2017 tarihinde http://www.maliye.gov.tr sayfasından erişilmiştir.

Manga, M., Bal, H., Algan, N., & Kandır, E.D. (2015). Beşeri Sermaye Fiziksel Sermaye ve Ekonomik Büyüme İlişkisi: BRICS Ülkeleri ve Türkiye Örneği. *Çukurova Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi,* 24 (1), 45-60.

Okumuş, A., & Asil, H. (2007). Havayolu Taşımacılığında Yerli ve Yabancı Yolcuların Memnuniyet Düzeylerine Göre Beklentilerinin İncelenmesi. *Kocaeli Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi,* sayı:13, 152-175.

Özden, M. (2014). İktisadi Büyüme ve Kalkınma Olgusunda Dış Ticaretin Yeri ve Önemi: Türkiye Örneği. Namık Kemal Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Yayınlanmış Yükseklisans Tezi, 1-119.

Özel, H.A. (2012). Ekonomik Büyümenin Teorik Temelleri. *Çankırı Karatekin Üniversitesi İİBF Dergisi,* 2(1), 63-72.

Özel, H.A. (2012). Küreselleşme Sürecinde Ticari ve Finansal Açıklığın Ekonomik Büyüme Üzerine Etkisi: Türkiye Örneği. *Yönetim Bilimleri Dergisi,* 10 (19), 1-30.

Özer, M., & Çiftçi, N. (2009). Ar-Ge Tabanlı İçsel Büyüme Modelleri ve Ar-Ge Harcamalarının Ekonomik Büyüme Üzerine Etkisi: OECD Ülkeleri Panel Veri Analizi. *Sosyal Ekonomik Araştırmalar Dergisi,* 8 (16), 219-240.

Özsağır, A. (2008). Dünden Bugüne Büyümenin Dinamiği. *KMU İİBF Dergisi*, 2008 (1), 332-347.

Özsağır, A.,& Çütçü, İ. (2015). İnovasyon-Dış Ticaret Arasındaki Nedensellik İlişkisi: Vektör Hata Düzeltme Modeli İle Türkiye Analizi (1980-2013). *Bilgi Ekonomisi ve Yönetimi Dergisi*, 10 (2), 257-270.

Peker, H. S. (2015). Avrupa'da Merkantilist Uygulamalar ve Osmanlı Ekonomisi İle Bir Karşılaştırma. *Çankırı Karatekin Üniversitesi İİBF Dergisi*, 5 (1), 1-12.

PGlobal. (2013). Marmaray'ın Ekonomik Faydalarının Belirlenmesi, 26 Şubat 2017 tarihinde http://www.pglobal.com.tr/pdfs/MARMARAY_NL_tr.pdf sayfasından erişilmiştir.

Saatçioğlu, C. (2011). Ulaştırma Ekonomisi Teori ve Politika, Ankara, Gazi Kitabevi, 1-268

Sarıbaş, H. (2016). Ana Akım Büyüme Modeli ve Yakınsama Hipotezlerinin Analizi: Panel Veri Yaklaşımı. Sosyoekonomi, 24 (30), 169-186.

Sarıdoğan, H. Ö., & Çetin, D. (2016). Turizm ve Yoksullaştıran Büyüme. *İnsan ve Toplum Bilimleri Araştırması Dergisi,* 5 (4), 922-932.

Sarılgan, A. E. (2011). Türkiye'de Bölgesel Havayolu Taşımacılığının Geliştirilmesi İçin Yapılması Gerekenler. *Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 11 (1), 69-88.

SHGM. (2014). 2014 Faaliyet Raporu, 5 Mart 2017 tarihinde http://web.shgm.gov.tr/documents/sivilhavacilik/files/pdf/kurumsal/faaliyet/2014.pdf sayfasından erişilmiştir.

SHGM. (2015). Havayolu Taşımacılığı ve Ekonomik Düzenlemeler Teori ve Türkiye Uygulaması, 12 Kasım 2017 tarihinde http://web.shgm.gov.tr/documents/sivilhavacilik/files/pdf/kurumsal/yayinlar/SHGM_Havayolu_Tasimaciligi_Kitabi.pdf sayfasından erişilmiştir.

SHGM. (2015). 2015 Yılı Faaliyet Raporu, 18 Ocak 2017 tarihinde http://web.shgm.gov.tr/documents/sivilhavacilik/files/pdf/kurumsal/faaliyet/2015.pdf sayfasından erişilmiştir.

SHGM. (2015). 22 Ocak 2017 tarihinde http://web.shgm.gov.tr/tr/kurumsal/4547-istatistikler sayfasından erişilmiştir.

SHGM. (2016). 2016 Faaliyet Raporu, 21 Kasım 2017 tarihinde http://web.shgm.gov.tr/documents/sivilhavacilik/files/pdf/kurumsal/faaliyet/2016.pdf sayfasından erişilmiştir.

SHGM. (2017). 19 Ocak 2017 tarihinde http://web.shgm.gov.tr/tr/haberler/1369-bolgesel-havacilik-emin-adimlarla-ilerliyor sayfasından erişilmiştir.

Şendağ, V. (2007). Ulaştırma Harcamaları Ekonomik Büyüme İlişkisi: Türkiye Ekonomisi Üzerine Bir Uygulama, Afyon Kocatepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmış Yüksek Lisans Tezi, 1-90.

Songur, M. (2017). Türkiye'de Beşeri Sermaye ve Fiziksel Sermaye Arasındaki İkâme Olanakları: Translog Üretim Fonksiyonu Yaklaşımı. *Çankırı Karatekin Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi,* 7 (2), 201-224.

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.

TCDD. (2013). Taşımacılık Marmaray Tarihçesi, 13 Ocak 2017 tarihinde www.marmaray.gov.tr/içerik/marmaray/tarihçesi sayfasından erişimiştir.

TCDD. (2013). 2009-2013 İstatistik Yıllığı, 16 Ocak 2017 tarihinde http://www.tcdd.gov.tr/files/istatistik/20092013yillik.pdf sayfasından erişilmiştir.

TCDD. (2014). Demiryolu Sektörü, 13 Ocak 2017 tarihinde www.tcdd.gov.tr sayfasından erişilmiştir.

TCDD. (2014). 2010-2014 İstatistik, 16 Ocak 2017 tarihinde www.tcdd.gov.tr sayfasından erişilmiştir.

TCDD. (2015). Stratejik Plân 2015-2019, 19 Ocak 2017 tarihinde http://www.tcdd.gov.tr/files/istatistik/stratejik2015.pdf sayfasından erişilmiştir.

TCDD. (2016). 2011-2015 İstatistik Yıllığı, 25 Ocak 2017 tarihinde http://www.tcdd.gov.tr/files/istatistik/20112015yillik.pdf sayfasından erişilmiştir.

Telatar, O.M., & Terzi, H. (2010). Nüfus ve Eğitimin Ekonomik Büyümeye Etkisi: Türkiye Üzerine Bir İnceleme. *Atatürk Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Dergisi*, 24 (2), 197-214.

Trt Haber. (2013). 13 Ocak 2017 tarihinde www.trthaber.com/haber/gündem/iştemarmarayıngünlükgetirisi sayfasından erişilmiştir.

TUİK. (2016). Temel Göstergeler, 18 Ocak 2017 tarihinde www.tuik.gov.tr sayfasından erişilmiştir.

TUİK. (2016). 10 Ocak 2017 tarihinde www.tuık.gov.tr sayfasından erişilmiştir.

TUİK. Temel İstatistikler, 13 Ocak 2017 tarihinde www.tuik.gov.tr sayfasından erişilmiştir.

Turkish Airlines. (2017). 19 Kasım 2017 tarihinde https://p.turkishairlines.com/tr-tr/basin-odasi/hakkimizda/#tcm92-36323 sayfasından erişilmiştir.

Tunalı, H.N., & Yılmaz, A. (2016). Büyüme Beşeri Sermaye ve Kalkınma İlişkisi: OECD Ülkeleri'nin Ekonometrik Bir İncelemesi. *Manisa Celal Bayar Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 14 (4), 295-318.

Tutulmaz, O. (2013). Ulaştırma Modları İçinde Bir Başarı Hikayesi: 21.Yüzyılın Başında Havayolu. *Türkiye Sosyal Araştırmalar Dergisi*, 172 (172), 89-116.

TÜRSAB. (2015). 25 Ocak 2017 tarihinde http://www.tursab.org.tr/tr/turizm-verileri/istatistikler/turist-sayisi-ve-turizm-geliri/2003-gelirsayi-ve-ortalama-harcama_68.html sayfasından erişilmiştir.

UDHB. (2010). Ana Plan Stratejisi, 22 Şubat 2017 tarihinde http://www.kugm.gov.tr/BLSM_WIYS/UBAK/tr/Ana_Plan_Stratejisi/1-Rapor/20100518_164830_204_1_64.pdf sayfasından erişilmiştir.

UDHB. (2015). Deniz Ticareti 2015 İstatistikleri, 2 Şubat 2017 tarihinde http://www.ubak.gov.tr/BLSM_WIYS/DTGM/tr/Kitaplar/20161116_165220_64032_1_64480.pdf sayfasından erişilmiştir.

UDHB. (2015). İstatistiklerle Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme 2003-2015, 2 Şubat 2017 tarihinde http://www.udhb.gov.tr/images/istatistik/0c3de9b9fe1505c.pdf sayfasından erişilmiştir.

UDHB. (2016). Ulaşan ve Erişen Türkiye/Demiryolu Sektörü, 16 Ocak 2017 tarihinde www.udhb.gov.tr sayfasından erişilmiştir.

UDHB. (2016). Ulaşan ve Erişen Türkiye, 26 Ocak 2017 tarihinde http://www.udhb.gov.tr/images/hizlierisim/d575cb3ab952110.pdf sayfasından erişilmiştir.

UDHB. (2017). Havacılık ve Uzay Teknolojileri, 21 Kasım 2017 tarihinde http://www.udhb.gov.tr/images/faaliyet/a5ec26a31a72281.pdf sayfasından erişilmiştir.

Ulutürk, S., & Ersezer, D. (2005). Gelir, Gelir Dağılımı Yaklaşımları ve Devletin Rolü. *Maliye Araştırma Merkezi Konferansları Dergisi,* 0 (47), 87-105.

Umutlu, G., Yılmaz, F. A., & Günel, S. (2011). Ekonomik Büyüme Farklılıklarının İncelenmesi: OECD Ülkeleri İçin Bir Uygulama. *Selçuk Üniversitesi İİBF Sosyal ve Ekonomik Araştırmalar Dergisi,* 11 (22), 351-372.

UTİKAD. (2003). Vizyon 2023 Ulaştırma ve Turizm Paneli, 25 Ocak 2017 tarihinde http://www.utikad.org.tr/db/files/tubitak%20ulastirma%20ve%20turizm%20paneli.pdf sayfasından erişilmiştir.

Üzümcü, A. (2015). İktisadi Büyüme, 3 Mart 2017 tarihinde http://ademuzumcu.org/PDF/D7.pdf sayfasından erişilmiştir.

Yapar Saçık, S. (2009). Büyümenin Bir Kaynağı Olarak Ticari Dışa Açıklık. *Sosyal Ekonomik Araştırmalar Dergisi,* 9 (18), 273-294.

Yaylalı, M., Akan, Y., & Işık, C. (2010). Türkiye'de Ar&Ge Yatırım Harcamaları ve Ekonomik Büyüme Arasındaki Eşbütünleşme ve Nedensellik İlişkisi: 1990-2009. *Bilgi Ekonomisi ve Yönetimi Dergisi,* 5 (2), 13-26.

Yaylalı, M., & Dilek, Ö. (2009). Erzurum'da Yolcuların Havayolu Ulaşım Tercihlerini Etkileyen Faktörlerin Tespiti. *Marmara Üniversitesi İİBF Dergisi,* 26 (1), 1-21.

Yenidünya, Ç. (2008). Türkiye ve Dünyada Ulaştırma Sistemleri. İstanbul Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği A.B.D Yayınlanmış Yüksek Lisans Tezi, 1-99.

Yenipazarlı, A. (2014). Merkez Bankasının Bağımsızlığı Yönetişim Enflasyon ve Ekonomik Büyüme. *Adnan Menderes Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi,* 1 (2), 1-15.

Yıldırım, K., Karaman, D., & Taşdemir, M. (2012). Makro Ekonomi. Ankara: Seçkin Yayıncılık.

Yıldırım, K., Şıklar, İ., Bakırtaş, İ., & Doğan, B. (2010). Mikro İktisada Giriş. Ankara: Pelikan Yayıncılık.

Yılmaz, A. (2006). Samsun Limanı. *Türk Coğrafya Dergisi*, 0 (45), 85-100.

Yılmaz, M. C. (2009). Ulaştırma Maliyetlerinin Dış Ticarete Etkisi Üzerine Bir Araştırma. Gazi Üniversitesi Eğitim Bilimleri Enstitüsü Dış Ticaret Eğitimi Anabilim Dalı Yayınlanmış Yüksek Lisans Tezi, 1-86.

Yılmaz, N. F. (2005). Petrol ve Doğal Gaz Boru Hatları Üzerine Genel Bir Değerlendirme. *Tesisat Mühendisliği Dergisi,* sayı: 87, 4-14.

Yılmaz, Z., & İncekaş, E. (2018). Türkiye'de İnovasyon ve Bölgesel Kalkınma. *Kırklareli Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi,* 2 (1), 154-169.

Yumuşak, İ.G. (2008). Beşeri Sermayenin İktisadi Önemi ve Türkiye'nin Beşeri Sermaye Potansiyeli. *Sosyal Siyaset Konferansları Dergisi,* 0 (55), 3-48.

Yüksel, S., & Şahbaz, R. (2008). Türkiye'de Ulaştırma Aracı Seçiminde Etkili Olan Etkenler ve Demiryollarının Rekabet Edebilirliği. *Elektronik Sosyal Bilimler Dergisi*, 7 (25), 197-211.

Zengin, E., & Esedov, A. (2009). Türkiye ve Azerbaycan Örneğinde Boru Hattı Ulaştırmasının Çevre Üzerindeki Etkileri. *ZKÜ Sosyal Bilimler Dergisi*, 5 (9), 97-108.