

## SİVİL HAVACILIĞIN GELİŞİMİ VE KÜRESELLEŞME SÜRECİNE KATKILARI: TÜRKİYE ÖRNEĞİ

Hasan YÜKSEL\*

### Özet

Dünyanın geneli tarafından kabul edilen ve dünyanın ortak malı haline gelen küresel değerlerin ivme kazandığı günümüz modern dünyasında yerel paradigmlar minimum düzeyde kalmıştır. Küresel ekonomik, siyasi, sosyal ve kültürel ilişkiler dünyayı bilindik ve küçük bir yer haline getirmiş, dünyanın herhangi bir yerinde meydana gelen bir olay başka yerlerdeki yerel dinamikleri de şekillendirmeye başlamıştır. Bu bağlamda yerel dinamiklerin küresel değerleri şekillendirmesinden ziyade küresel değerlerin yerel dinamiklere etkilerinin hissedildiği bir dönemde yaşadığımızdan bahsedebiliriz. Öncelikle sanayileşmeyle birlikte üretilen ürünlerin satılması için ortaya çıkan pazar arayışına paralel olarak ekonomik ve ticari faaliyetlerin uluslararası bir hale gelmesi sonrasında bilgi ve iletişim teknolojilerinde meydana gelen gelişmelerin insan hayatını şekillendirmeye başlaması küreselleşme sürecini hızlandırmıştır. Buhar gücünün gemilerde kullanılmasıyla küreselleşmenin ilk ortaya çıktığı dönem olan Sanayi Devrimi'nin gerçekleştiği dönemde ulaşım ve ulaştırma bu sürece ne denli katkıda bulundu ise aynı şekilde sivil havacılık sektöründe meydana gelen gelişmelerin de ülkelerin küreselleşmeye olan entegrasyonlarını arttıracığı oldukça aşıkardır. Çalışmada Türkiye'de sivil havacılık bağlamında ulaşım sektöründe meydana gelen gelişmelerin küreselleşme sürecine katkıları incelenecektir.

**Anahtar Kelimeler:** Küreselleşme, Sivil Havacılık, Ulaştırma  
**THE DEVELOPMENT OF CIVIL AVIATION AND ITS  
CONTRIBUTION TO GLOBALIZATION: THE SAMPLE OF  
TURKEY**

### Abstract

The local paradigms lose its efficiency in today's modern world where the global values which are accepted by the world's general and which becomes the common asset. The global economic, political, social and cultural relations make the whole world small and familiar, and the events taking place in other locations of the world commences to shape the local dynamics as well. In this context, rather than the local dynamics shape the global values, the global values, it can be argued that we live in a period when the global values direct the local paradigms. In the aftermath of the internalization of the economic and commercial processes in parallel to the market need as a result of the industrialization and then the development concerning information and communication technologies accelerates the globalization. As the improvements in the transportation with the power of steam that is used in the ships contributes to the first occurrence of the globalization, the developments in the civil aviation sector will enhance the countries' integration to the globalization. In the study, the effects of the

---

\* Dr. Çalışma Ekonomisi ve Endüstriyel İlişkiler; Süleyman Demirel Üniversitesi, Rektörlük Dış İlişkiler Ofisi, hasanyuksel37@gmail.com.

developments in line with the globalization will be analyzed on the basis of civil aviation in Turkey.

**Key Words:** Globalization, Sivil Aviation, Transportation

## **GİRİŞ**

İnsanlık tarihi sürdürülebilir bir gelişme üzerine kurulmuştur. Özellikle teknolojik olarak ortaya konan buluşlar bu tezi doğrular niteliktedir. Başlangıçta insanlığın yerleşik hayata geçişiyle birlikte tarım toplumunun oluşturulması ile başlayan bu gelişim süreci sanayileşmeyle çok daha farklı bir boyut kazanmıştır. Bu sürecin altyapısını hazırlayan Rönenans ve Aydınlanma dönemleri, doğu bilimlerinin Batı'da yorumlanmasıyla ortaya çıkan bilimsel hava, kilisenin dogmatik ve basmakalıp düşüncelerinden kurtularak özgür düşünce ve bilim ortamının oluşması, toplumsal söylem ve eylemlerin kısıtlayıcı dini referanslardan sıyrılarak nesnel veriler üzerine inşa edilmesiyle birlikte gelişim astronomik boyutlara ulaşmıştır. Ayrıca son olarak bilgisayar ve iletişimin akıl almaz noktalara ulaşması olarak tanımlanan bilgi toplumunun temellerinin atılması insanlığı çok farklı bir çağa taşımıştır. Dolayısıyla günümüz toplumlarında telefon, internet ve bilgisayarla özdeşleşen insan, aslında hiç farkında olmadan bireysel ve toplumsal entegrasyonun da temellerini atmıştır. Küreselleşme olarak açıklanan bu eğilim, hiç şüphesiz dünyayı "küçük ve küresel bir köy" haline getirmiş (Şenkal, 2011: ss. 99, 100), ekonomik, sosyal ve siyasi tüm ilişkilerin yeniden tanımlanmasını gerekli kılmıştır (Hamilton, 2009: s. 10).

Jeopolitik sınırların ötesinde bireyleri ve sosyal grupları birbirlerine bağlayan (Ritzer, 2010: s. 2), birçoklarının faydalandığı ancak kültürel öğelerin ve yerel dinamiklerin zarar gördüğü (Shuey, 2001: s. 37) küreselleşmenin ilk ortaya çıktığı dönem olan sanayileşmeden itibaren ulaşım ağının gelişimi bu sürecin hızlanmasına ve tüm dünya geneline yayılmasına büyük bir imkân tanımıştır. Ulaşımın kolaylaşması beraberinde ticari, ekonomik, sosyal ve kültürel ilişkilerin hızlanmasına zemin hazırlamıştır. Ulaşımın küreselleşmeye olan etkileri öncelikle sanayileşme bağlamında pazar arayışıyla ve bilgi çağıyla birlikte sivil havacılığın ön plana çıkmasıyla birlikte değerlendirilmelidir. Çalışmada küreselleşme kavramının tanımında hareketle Türkiye temelinde havacılık sektörünün gelişimi ve ulaştığı ekonomik büyüklükler ele alınacaktır.

### **1. Küreselleşme Kavramı**

Küreselleşme kavramı 20. yüzyılın ikinci yarısından itibaren literatürde yaygın olarak kullanılan bir kavram olmasına karşın tarihin hiçbir döneminde şu anda olduğu kadar popüler olmamıştır. Birey ve devlet arasında karşılıklı ilişkinin bağımlılık aşamasına geldiği 1990'lı yıllarda kullanımı yaygınlaşan kavram, 11 Eylül saldırıları ile terörün ulus ötesi bir nitelik kazandığı 21. yüzyılda ise küreselleşme, sosyal ve ekonomik problemlerin açıklanmasında bir referans halini almıştır (Steger, 2009: ss. 1, 2). Kavramın literatürde yaygın bir şekilde kullanılışı da değişkenlik göstermektedir. Örneğin, 'Globalize (küreselleşme)' kelimesi ilk defa 1944 yılında Merriem Webster's Dictionary kullanılmaya başlanmasına rağmen, kavramın diğer uzantıları olan 'globalizing, globalized' kelimeleri ise Oxford English Dictionary'de ancak 1962 yılında yer almıştır. 1980'li yıllardan sonra ise dünya dillerinde hızlı bir şekilde kullanılmaya başlayan bir kavrama

dönüşmüştür (<http://blog.milliyet.com.tr/sosyolojik-olarak-kuresellesme-nedir--/Blog/?BlogNo=421305> (Erişim Tarihi: 19.08.2013). Bu anlamda küreselleşmenin tanımı ve küreselleşmeyle ilgili görüşler de farklılıklar göstermektedir.

Stryker'a göre küreselleşme, telekomünikasyon devrimini, ulus ötesi ekonomik, teknolojik işbirliğini, küresel işgücünü, Fordist üretim sistemleri yerine daha esnek üretim modellerini, Üçüncü Dünya Ülkeleri ile ticari işbirliklerini ve uluslararası rekabeti içeren çok yönlü bir olgudur (Stryker, 1998: ss. 2, 3).

Şenkal'a göre küreselleşme, "zaman ve mekân açısından birbirinden uzakta gelişen, olayların yerel oluşumları etkileyebilmesi ve bu yolla küresel ölçekte sosyal ilişkilerin yoğunlaşması" olarak tanımlanabilir (Şenkal, 2011: s. 102). Giddens, küreselleşmeyi kapitalizm, ulus devlet, uluslararası işbölümü, küresel askeri sistem gibi dört temel faktörün oluşturduğunu savunmaktadır (Giddens, 1991: s. 18).

Ervin ve Smith'e göre küreselleşme, küresel ölçekte bağımlılığı ve insan etkileşimini arttıran bir olgudur. Bu nedenle bazılarının göre kavram, insanlığın gelişiminin bir çıktısı olarak yorumlanırken bazıları ise kavramın kafa karışıklığına neden olduğunu savunmaktadır (Ervin ve Smith, 2008: s. xy.).

Scholte göre küreselleşme, bireyler arasındaki şeffaflık ve bölge ötesi kavramlara vurgu yapması nedeniyle sosyal coğrafyanın yeniden yapılandırılması noktasında kritik bir işleve sahiptir (Scholte, 2005).

Weinstein ise küreselleşmeyi bir yönüyle yoksulluğa zemin hazırlaması diğer taraftan ülkelerin ekonomik olarak gelişmesine olanak tanması yönüyle suiistimale müsait, açık uçlu bir kavram olarak değerlendirilmektedir. Dolayısıyla kavramın tanımı kişinin bakış açısına göre değişkenlik göstermektedir (Weinstein, 2005: s. 1).

Aktel'e göre küreselleşme, neoliberal dönüşüm sonucunda sermaye hareketliliklerini, sermaye hacminin artışı, sermayenin üretimden çok spekülative amaçlı büyümesini, üretimin kitlesel bir ölçeğe kaymasını, uluslararası ekonomik ve ticari pazarın her geçen gün önemini artmasını, piyasa üstünlüğü anlayışına paralel olarak devletin ekonomik ilişkilerde sadece düzenleyici olmasını, ulus devletin küçülmesini amaçlamaktadır. Yine bu süreç bir taraftan kültürel homojenleşmeyi ve tek tip dünya insanını hedeflerken diğer taraftan yerel kültürel motiflerin canlandırılmasını içermektedir. Bu nedenle bir taraftan kültürel bütünleşme meydana getirilmeye çalışılırken diğer yandan ayrıştırma süreçlerine destek verilmektedir (Aktel, 2001: ss. 194, 195).

Verilen tüm bu bilgilerden hareketle küreselleşme, bireyler ve ülkeler arasındaki ilişkileri çok yönlü bir şekilde etkileyen, dünya üzerinde işbirliği ve bağımlılığı arttıran, herkesin her şeyden haberdar ve her şeyin erişilebilir olduğu, fiziki sınırların kalkarak dünya entegrasyonunun sağlandığı bir süreci ifade etmektedir.

## **2. Küreselleşmenin Tarihi Arka Planı**

Kavramsal olarak çıkış noktası ve geçirdiği aşamalar tam anlamıyla bilinmemesine rağmen küreselleşmenin, göç hareketliliklerine, ticari faaliyetlere bağlı olarak oluşturulan ipek ve baharat yollarına, binek

hayvanlarının evcilleştirilmesine, dini faaliyetlere dayanan uzun bir geçmişe sahip olduğundan bahsedilebilir (Aktel, 2001: s. 195). Bu sınıflandırmaya ek olarak küreselleşme, tarım sanayi ve bilgi devrimlerinin gerçekleştirilmesi ile de doğrudan ilintilidir (Yayla, 2006: ss. 11, 12; www.emrekongar.org “Üçüncü Küreselleşme Ne Getirecek Adlı Yazı” (Erişim Tarihi:19.08.2013). Fakat kavramın günümüzdekine benzer şekliyle işlerlik kazanması 20. yüzyılın ikinci yarısında gerçekleşmiştir. Dünya ekonomisinin yerel dinamiklerden sıyrılarak tek ve büyük bir pazar haline geleceğini savunan Mc Luhan ilk defa “küresel köy” terimini kullanarak küreselleşme kavramının literatürdeki kullanımının temellerini atmıştır (McLuhan, 1962; Aktel, 2001: s. 195).

Birey ve toplumların giderek birbirlerine yakınlaşmaları, bu öğelerin birbirlerinin eylem ve deneyimlerinden etkilenmeleri, bunları paylaşmaları ve yaymaları ile ortaya çıkan süreci ifade eden küreselleşme kavramının ortaya koyduğu deneyimler paylaşıldıkça daha tanınır hale gelecek ve bundan sonra ortaya çıkacak olan olaylara yönelik projeksiyonlar geliştirilecektir. Toplumların sosyolojik yapılarında meydana gelen değişimler, göç hareketliliklerine bağlı olarak nüfusun farklılaşması, yaşam şekillerinin ve aile biçimlerinin değişmesi, homojen bir toplum olma çabaları küreselleşmenin yol açtığı önemli değişim alanlarından sadece bazılarıdır. Söz konusu bu değişimler bilginin küresel ölçekte daha paylaşılr ve kullanılir bir nesne haline gelmesinin bir sonucudur (Balay, 2004: ss. 61, 62). Ancak küresel eğilimleri salt bilginin gelişmesi ve yayılması ile açıklamak pek doğru bir yaklaşım olmayacaktır. Belki de bilgi, küreselleşme sürecinin son halkasını oluşturmaktadır. Bu nedenle küreselleşmenin ortaya çıkışına zemin hazırlayan evreleri, bunların yöntemlerini ve sonuçlarını incelemek oldukça yerinde olacaktır (Oran, 2000: s. 9; Olgun, 2006: s. 144).

**Tablo 1. Küreselleşmenin Oluşumuna Katkı Sağlayan Olaylar Üzerine Bütüncül Bir Değerlendirme**

|                             | <b>Küreselleşme Birinci Aşama</b>   | <b>Küreselleşme İkinci Aşama</b>  | <b>Küreselleşme Üçüncü Aşama</b>   |
|-----------------------------|---|---|--|
| <b>Neden Olan Faktörler</b> | Coğrafi keşifler ile denizcilikte meydana gelen gelişmeler. Merkantalizm. | Sanayileşme ve buharın gemilerde kullanılmasına paralel olarak ülkeler arası mesafenin kısalması ve daha kolay yolculuk yapma imkânı. | 1. Aşama: 1970'lerde ÇUŞ'ların kurulmasına paralel olarak ticaret için ülkelerin fiziki sınırlarının engellenen olmaktan çıkması.<br>2. Aşama: 1980'lerde bilgi ve iletişimde meydana gelen inanılmaz gelişmeler. ( <i>Internet, Bilgisayar, Telefon, Mail</i> )<br>3. SSCB'nin yıkılmasıyla küreselleşmenin tek kutuplu bir dünya tarafından yönlendirilmesi. |
| <b>Yöntem</b>               | Başlangıçta keşifler ve askeri işgaller şeklinde ortaya çıkmıştır         | Birinci aşamada misyonerlerle ve keşiflerle başlayan süreç ikinci aşamada ticari şirketler ile devam etmiştir.                        | Film, sinema, müzik ve medya ve sosyal medya aygıtlarının ülkeler üzerinde kültürel ve ideolojik olarak yarattığı etki.  |
|                             | Teolojik yayılma faaliyetleri. Tanrı'nın dinini yayma.                    | Beyaz adamın toplumları uygarlaştırmak amacıyla yerine getirdiği görev. Etnisite merkezli   | Uygarlığın maksimum düzeyde yükselmesi, Uluslararası toplulukların ortak   |

|              |   |   |   |
|--------------|---|---|---|
|              |   | yaklaşımlar.  | iradesi,<br>Neoliberal politikalar bağlamında piyasalarda kontrollü serbestlik ilkelerinin hakim olması, Küreselleşmenin herkesin yararına olduğu kanısı. |
| <b>Sonuç</b> | Sömürgeciliğin ortaya çıkışı ve meşruiyeti. Gidilen yerlerde yeraltı ve yer üstü kaynakların Avrupa'ya taşınması. | Emperyalizm. Öncelikle kurumsal ve sistematik bir yapısı olmayan sömürgeciliğin zamanla sistematik, kurumsal ve devlet destekli hegemonik bir mekanizma haline gelmesi. | Küreselleşmenin tüm dünya tarafından kabulü.  |

**Kaynak:** Baskın Oran, Küreselleşme ve Azınlıklar, İmaj Yayınevi, Ankara, 2000, s. 9 ve Hürriyet Olgun, "Küreselleşme Kavramı ve İçeriğine Genel Bir Bakış, Sosyoekonomi, 2006, s. 144.

Tablodan küreselleşme sürecinin üç aşamada ele alındığı görülmektedir. Küreselleşme süreçlerinin zamanları itibariyle ilk üç aşaması birbirleriyle uyumlu olmasına rağmen birinci aşama küreselleşmenin denizcilikte meydana gelen gelişmelerle birlikte keşifler ve askeri işgaller sonucunda tohumlarının atıldığı, dini yayma faaliyetlerinin yaşandığı bir dönemi kapsamaktadır (Oran, 2006: s. 9; Olgun, 2006: s. 144).

Küreselleşme dalgasının ikinci aşamasını ise sanayileşme hamleleri oluşturmaktadır. Uluslararası siyasi, ekonomik ve kültürel ilişkilerin gelişiminin arkasındaki en önemli itici gücün ticaret olduğu dikkate alınırca özellikle ekonomik küreselleşmenin en büyük ayağını Sanayi Devrimi'nin oluşturduğu vurgulanabilir. Nitekim buhar gücünün fabrikalarda kullanılmasıyla birlikte başlayan ve seri üretimi de beraberinde getiren sanayileşmeyle birlikte uluslararası ticaret ağının genişlemesine paralel olarak ülkeler arasında ekonomik, siyasi ve kültürel alışveriş ve etkileşim hız kazanmıştır (Hamilton, 2009: s. 11).

Sanayi Devrimi'yle özdeşleşen 19. yüzyıl İngiltere'sinin en önemli özelliğini klasik ve geleneksel üretim biçimi olan el tezgâhlarının terk edilerek kitlesel üretime geçilmesi oluşturmaktadır. Kitlesel üretime geçilmesi ve fabrikalaşma süreci fabrikalarda çalışacak işçi kitlelerine olan

ihtiyacı doğurmuştur. Bu durum köyde tarımla uğraşan sosyal grupların sanayileşmenin vasıfsız işçi ihtiyacını karşılamak amacıyla kentlere göç etmesine neden olmuştur (Housel, 2008: s. 4). Ortaya çıkan bu göç hareketlilikleriyle birlikte kentlerin sosyo-ekonomik yapılarında köklü değişiklikler meydana gelmiştir. Göç hareketliliklerine bağlı olarak kent nüfusu birden bire artmış, bu durum altyapı, kentleşme ve konut problemlerini, emek sömürsünü beraberinde getirmiş ve kent yaşamına uyum sağlamakta zorlanan kentsel yoksul adı verilen kesimin artışına neden olmuştur. Bu yönüyle Sanayi Devrimi'nin ortaya çıktığı 18. yüzyıl, insanlık tarihinde Fransız İhtilali'nden sonra "en çok şeyi değiştiren" ve "en çok şeyi değiştiren" bir dönem olarak ele alınabilir (Zanden, 2009: s. 5; Pearson ve Richardson, 2001: s. 658; Ekin, 1989: ss. 1, 8).

Sanayi Devrimi'yle birlikte meydana gelen değişimler birden bire ortaya çıkmış değildir. Aksine başta edebiyatta ve sanatta özgür düşüncenin temellerinin atıldığı Rönesans ve kilisenin bilim hayatındaki etkinliğini azaltması olarak ifade edilen Reform hareketleri olmak üzere bu değişimin arka planını oluşturan bazı gelişmeler bulunmaktadır. Bilgi ve bilimsel çalışmaya değer veren özgür düşünce ortamının geliştiği Sanayi Devrimi, uzun soluklu bir gelişme döneminin başlangıcını oluşturmaktadır. Bu dönem Avrupa ölçeğinde hem nüfusun hem de kişi başına düşen gelirin arttığı bir dönem olarak değerlendirilmelidir. Diğer taraftan 1500 yılından 1800 yılına kadar geçen süreçte ekonomik büyüme Kuzey Denizi ülkeleriyle sınırlı hale gelirken, 16. yüzyılda ise Hollanda ekonomik anlamda altın çağlarını yaşamıştır (Zanden, 2009: s. 5; Pearson ve Richardson, 2001: s. 658). Ayrıca 18. yüzyılın ikinci yarısından itibaren ortaya çıkan teknolojik gelişmelerin diğer yüzyıllara da etkileri olmuştur. "*Pamuğun buharla evliliği*" olarak nitelendirilen sanayileşme dalgası başlangıçta tekstil, demir çelik ve ulaştırma sektöründe ön plana çıkmıştır. Görüldüğü üzere sanayileşme, 'birdenbire' gerçekleşen bir olgu olmanın ötesinde öncesi ve sonrasında ona zemin hazırlayan kümülatif bir gelişme trendine verilen isimdir (Ekin, 1989: ss. 1, 8).

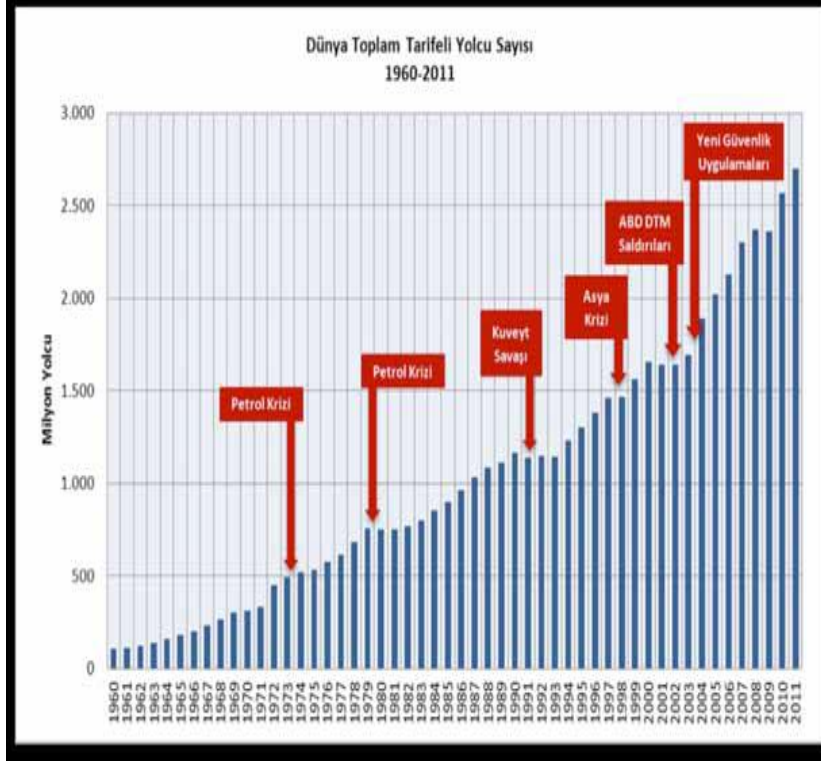
Küreselleşmenin son ve en önemli sacayaklarından sonuncusunu ise bilgi ve iletişimde meydana gelen gelişmeler oluşturmaktadır (Oran, 2000: s. 9; Olgun, 2006: s. 144). Verimliliği ve inovasyonu arttıran bilginin (Peri, 2005: s. 308) ekonomik getirileriyle özdeşleşen bu süreç, bilginin ekonomik bir çıktığı dönüştüğü bilgi ekonomisinin de temellerinin atıldığı bir dönemi ifade etmektedir. Öğrenme-öğretme süreçlerinin bireysel ve toplumsal gelişimin merkezinde olduğu bilgi toplumlarında yaratıcılık ve yenilikçilik ekonomik gelişime olanak sağlayan parametreler arasındadır. Eğitim kurumlarının işleyişleri de bu parametrelere göre şekillenmektedir (Hargreaves, 2003: ss. 1, 3). Dolayısıyla yüksek teknoloji üreten bilgi toplumları, bilgisayar, internet, telefon gibi çıktılarla bilgiyi üreten, kullanan ve kullanımını yaygınlaştıran topluluklar olarak günümüzde sosyal hayatın tüm kılcalarında hissedilmektedir. Bu dönemde yine Çok Uluslu Şirketlerle (ÇUŞ) ekonomik faaliyetler ulus ötesi bir nitelik kazanmıştır (Oran, 2000: s. 9; Olgun, 2006: s. 144).

### **3. Dünyada Havacılık Sektörünün Gelişimi**

Bireyin ve taşınır malların herhangi bir yerden başka bir yere nakledilmesine taşımacılık veya ulaştırma adı verilmektedir. Küresel ticari, kültürel, ekonomik ve diplomatik ilişkilerdeki gelişmeler ve bunun altyapısını hazırlayan havacılık sektörü küreselleşmenin dinamizm kazanmasına olanak tanımaktadır. Dünyada artan rekabet ve küresel dinamiklerin etkilerine paralel olarak havayolu taşımacılığında ve alternatif ulaşım sistemlerinde kayda değer bir artış gözlenmektedir. Uluslararası Sivil Havacılık (ICAO) verilerine göre 1950'lerde yıllık 100 milyon olan tarifeli yolcu sayısı, 1976 yılında 1 milyara, 2010 yılında ise 5,126 milyara ulaşmıştır. Diğer taraftan dünya yolcu trafiğinin %84'ünü sağlayan ve 126 ülkeden 230 havayolu şirketinin üye olduğu Uluslararası Hava Taşıyıcılar Birliği (IATA)'ya göre 2010 yılı tarifeli yolcu sayısı 1,780 milyar dolaylarında iken 179 ülkeden 1.650 havaalanının üye olduğu Uluslararası Havaalanları Konseyi (ACI ) ise 2010 yılı toplam yolcu sayısını 2,5 milyar olarak vermektedir. Esas aldıkları bilgi kaynakları nedeniyle her ne kadar yolcu sayılarında farklılıklar olsa da havacılık sektörünün gelişmeye başladığı ilk dönemlerinden itibaren yolcu sayılarında astronomik artışlar meydana gelmiştir. Dolayısıyla dünya genelinde iç hat ve dış hat yolcu sayıları 1960-1999 yılları arasında yolcu bazında yıllık ortalama % 7, 29; 2000-2011 yılları arasında ise % 4,55 artış gerçekleşmiştir. Dünya'da 1960-2011 yılları arasında gerçekleşen toplam tarifeli yolcu sayısındaki artış aşağıdaki grafikte belirtilmiştir (Uluslararası Sivil Havacılık (ICAO) ve Türkiye Sivil Havacılık Meclisi Sektör Raporu 2011, Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği Yayınları, Ankara, Nisan 2012: s. 21).



**Grafik 1. Dünya Genelinde Toplam Yolcu Sayısı  
1970-2011**



**Kaynak:** ICAO Statistics ve Uluslararası Sivil Havacılık (ICAO) ve Türkiye Sivil Havacılık Meclisi Sektör Raporu 2011, Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği Yayınları, Ankara, Nisan 2012, s. 22.

Tabloda belirtilen yıllar arasında hava yolu taşımacılığı yolcu sayısında kayda değer bir artış gerçekleştiği görülmektedir. Yüksek fiyat esnekliğinden dolayı havayolu taşımacılığı ekonomik krizler ve artışlarından ciddi anlamda etkilenmektedir. Bunun yanısıra güvenlik riskinin yükselmesi, bireylerde güvenlik algısının negatif yönlü gelişmesi, buna paralel olarak bireylerde artan kaygı ve endişe de yolcu sayısını düşüren nedenler arasında sayılmaktadır. Özellikle başta petrol merkezli nedenler olmak üzere 1973-1979 Petrol krizleri, 1990-1991 Kuveyt Savaşı, 1997 Asya Finans Krizi, 2001 ABD’de Dünya Ticaret Merkezi saldırıları ve 2002-2003 yeni güvenlik uygulamaları (malîyet artışları) ve son olarak 2008 yılında Mortgage Krizi olarak da adlandırılan Dünya Finans Krizi bunun örnekleridir. Krizler sonrasında gelişme belirli bir süre dursa da bu durum kronik bir hale gelmediğinden toplam tarifeli yolcu sayısında yüksek oranlı bir düşme meydana gelmemiştir (Uluslararası Sivil Havacılık (ICAO) ve Türkiye Sivil Havacılık Meclisi Sektör Raporu 2011, Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği Yayınları, Ankara, Nisan 2012, s. 22). 2012 yılı taşınan yolcu ve kalkan uçak sayıları ve 2030 sonrasına yönelik beklenen artış projeksiyonları aşağıdaki

şekildedir (<http://www.icao.int/sustainability/Pages/FactsFigures.aspx>)  
(Erişim Tarihi: 20.11.2013).

**Tablo 2. 2012 Yılı Taşınan Yolcu ve Kalkan Uçak Sayıları, Artış Oranları**

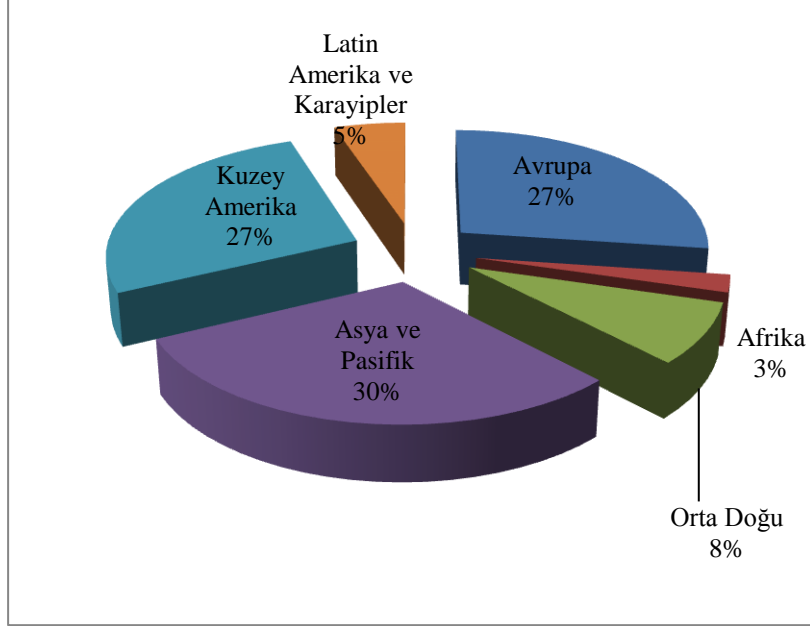
|                                    | 2012      | 2030       |
|------------------------------------|-----------|------------|
| <b>Taşınan Yolcu Sayısı</b>        | 3 milyar  |            |
| <b>Artış Oranı</b>                 | % 4.7 (+) |            |
| <b>Kalkan Uçak Sayısı</b>          | 31 milyar |            |
| <b>Artış Oranı</b>                 | % 0.7 (+) |            |
| <b>Tahmini Yolcu Sayısı</b>        |           | 6.4 milyar |
| <b>Ortalama Yıllık Artış Oranı</b> |           | % 4.4 (+)  |
| <b>Tahmini Kalkan Uçak Sayısı</b>  |           | 59 milyar  |
| <b>Ortalama Yıllık Artış Oranı</b> |           | % 3.6 (+)  |

**Kaynak:** <http://www.icao.int/sustainability/Pages/FactsFigures.aspx> (Erişim Tarihi: 20.11.2013).

Ülkeler ve bireyler arasındaki ilişkileri kuvvetlendiren böylelikle küreselleşmeye katkı sağlayan havacılık sektörü, 2012 yılında da büyümeye devam etmiştir. Bir önceki yıla kıyasla gerek yolcu sayısında gerek tarifeli seferlerde çalışan uçak sayılarında önemli artışlar gerçekleşmiştir. Örneğin, 2012 yılında taşınan yolcu sayısı 3 milyar iken artış oranı %4.7 şeklinde gerçekleşmiş, yine aynı yıl tarifeli hatlardaki uçakların sayıları ise 31 milyara, artış oranları da %0.7'lere ulaşmıştır. 2030 yılı projeksiyonlarına göre havacılık sektörünün katlanarak büyüyeceği tahmin edilmektedir. Bu bağlamda tahmini yolcu sayısının ve tahmini uçak sayısının sırasıyla 6.4 milyara 59 milyara ulaşması beklenmektedir. Ortaya çıkan bu tablo ilerleyen süre içerisinde havacılık sektöründeki büyümeye ve bu sektörün erişilebilirliğiyle doğru orantılı olarak dünyada fiziki sınırların tam anlamıyla ortadan kalkacağını, ülkeler ve bireyler arasındaki ilişkilerin daha girift hale geleceğini göstermesi bakımından oldukça önemlidir.

Havacılık sektörünün gelişimi ülke ve bölge ekonomileri ile doğrudan ilişkilidir. Başka bir ifadeyle ülkelerin gelir düzeyleri ile havayolunu tercih etmeleri arasında pozitif yönlü bir ilişki bulunmaktadır. Gelir düzeyleri yüksek olan ülkelerde havayolunu tercih eden birey sayısı yüksek iken gelir düzeyleri düşük olan ülkelerde yaşayan ülkelerde ise bu sayı son derece düşüktür.

**Grafik 2. Bölgesel Düzeyde Tarifeli Yolcu Sayısı  
2012**



**Kaynak:** <http://www.icao.int/sustainability/Pages/FactsFigures.aspx> (Erişim Tarihi: 20.11.2013).

2012 yılı tarifeli yolcu sayısının bölgesel anlamdaki analizine göre gelişmekte olan ülkeler ile gelişmemiş ülkeler arasında uçak yolculuğuna olan talepte bir farklılığın olduğu görülmektedir. Özellikle Avrupa, Kuzey Amerika, Asya ve Pasifik ülkelerinde tarifeli yolcu sayısının diğerlerine göre yüksek olması ancak ekonomik gelişmişlik ile açıklanabilir. O bakımdan havacılık sektöründeki gelişmeler ve uçak yolculuğuna olan talebin artışı ya da azalışı bireylerin satın alma güçleriyle doğrudan ilintilidir.

#### **4. Küreselleşme Bağlamında Rakamlarla Türk Sivil Havacılık Sektörü**

Ülkemizde 1912 yılında başlayan ilk sivil havacılık çalışmaları 1925 yılında “İstikbal Göklerdedir.” sloganıyla kurulan ve Türk Hava Kurumu adını alan Türk Teyyare Cemiyeti ile kurumsal bir kimliğe bürünmüştür. İlk sivil hava taşımacılığı ise 1933 yılında gerçekleştirilmiştir. 1954 yılında Ulaştırma Bakanlığı bünyesinde kurulan “Sivil Havacılık Daire Başkanlığı”, 1987 yılında revize edilerek “Sivil Havacılık Genel Müdürlüğüne” dönüştürülmüştür. Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü’nün kurulması ile sektöre yeni işletmeler eklenmiş, böylelikle günümüze kadar gelen ve büyük bir hacme sahip olan sivil havacılığın temelleri atılmıştır (Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü 2013-2017 Stratejik Planı, Strateji Geliştirme Daire Başkanlığı, 2012: s. 16; Öncü, Çömlekçi ve Coşkun, 2013: s. 78).

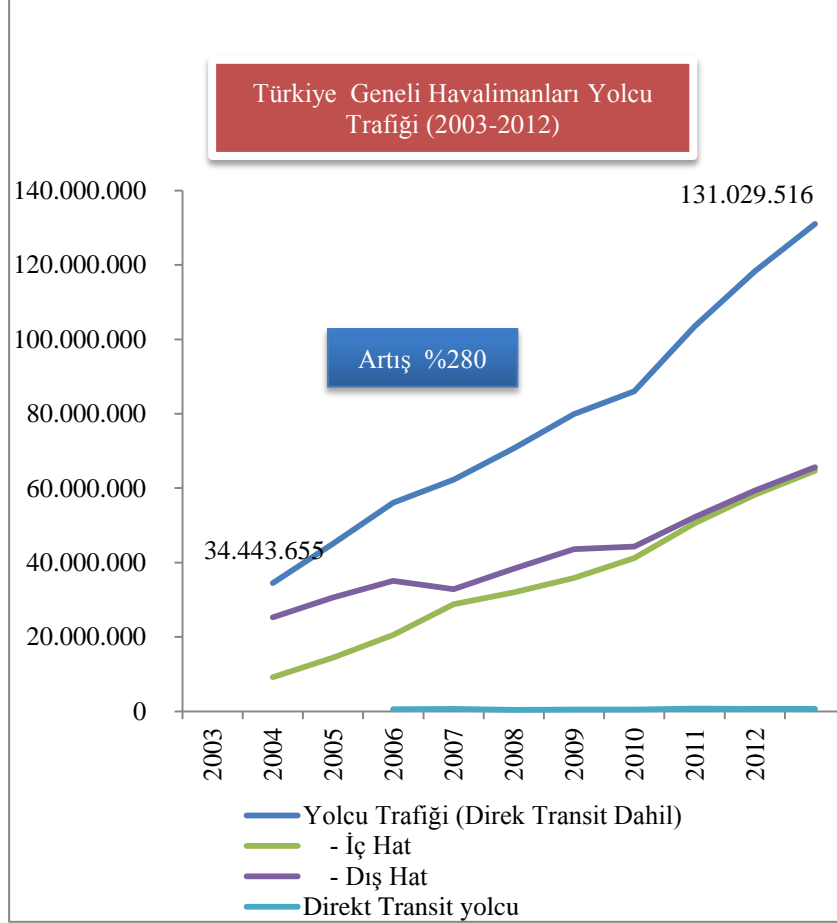
Bileşenleri arasında uluslararası finansal piyasalar, sınır ötesi bir ekonomi, küresel işgücü olan küreselleşmenin (Stryker, 1998: s. 2) en önemli ayağını ekonomik küreselleşme oluşturmaktadır. 1980’li yıllarda başlayan

Türk ekonomisinin ve Türk girişimcilerinin dünya pazarlarına açılma çabası öncelikle mal piyasaları ile başlamış ve ithalat rejimi serbest hale getirilmiştir. Sanayinin ihracata yönlendirilmesinde döviz kuru yüksek devalüasyonun esnekleştirilmesi ve dolaylı teşvikler kullanılmıştır. Ayrıca neoliberal politikalar çerçevesinde uluslararası finans merkezlerinin desteğiyle ulusal mali piyasaların serbestleştirilmesi ile ülke ekonomisi dışa açık bir ekonomi haline getirilmiştir (Yeldan, 2001: s. 25).

Ülke ekonomisinin dışa açık bir hale gelmesinde ulaşım sektörünün hiç şüphesiz büyük katkıları bulunmaktadır. Bunlar içerisinde havacılık sektörü ulaşımın en kolay alternatifi olması nedeniyle öncü durumdadır. Dünya hava taşımacılığında meydana gelen gelişim Türk hava taşımacılık sektöründe de kendini hissettirmiştir. Türkiye’de 2003 yılında başlatılan bölgesel havacılık politikaları bunu daha önemli hale getirmiştir. Ulaşım sistemleri içerisinde Türkiye’de hava yolu taşımacılığı 1980’li yıllara kadar küçük bir paya sahipken 2003 yılı sonrasında ise bu sektörde ciddi bir büyümenin meydana geldiği görülmektedir (DHMI, <http://www.dhmi.gov.tr/istatistik.aspx> (Erişim Tarihi: 20.11.2013)).

**Grafik 3. 2004-2012 Yılları Türkiye Geneli Havalimanları Yolcu**

**Trafiği**



**Kaynak:** DHMİ, <http://www.dhmi.gov.tr/istatistik.aspx> (Erişim Tarihi: 20.11.2013).

(1) 2003-2004-2005-2006 Yılları Türkiye Geneli Havalimanları istatistiklerinde; DHMİ Genel Müdürlüğünce işletilen Havalimanları ile İstanbul Sabiha Gökçen ve Batman Havalimanları trafikleri dâhildir.

(2) 2007 Yılı Türkiye Geneli Havalimanları istatistiklerinde; DHMİ Genel Müdürlüğünce işletilen Havalimanları ile İstanbul Sabiha Gökçen, Eskişehir Anadolu Üniversitesi, Batman ve Zonguldak Çaycuma Havalimanları trafikleri dâhildir.

(3) 2008-2009 Yılları Türkiye Geneli Havalimanları istatistiklerinde; DHMİ Genel Müdürlüğünce işletilen Havalimanları ile İstanbul Sabiha Gökçen, Eskişehir Anadolu Üniversitesi, Antalya Gazipaşa, Batman ve Zonguldak Çaycuma Havalimanları trafikleri dâhildir. (4) 29.08.2010 tarihinden itibaren Batman Havalimanı DHMİ Genel Müdürlüğü tarafından işletilmeye

başlanmıştır.2010-2012 Yılları Türkiye Geneli Havalimanları istatistiklerinde; DHMİ Genel Müdürlüğünce işletilen 44 Havalimanı ile İstanbul Sabiha Gökçen, Eskişehir Anadolu Üniversitesi, Antalya Gazipaşa, Zonguldak- Çaycuma ve Zafer Bölgesel Havalimanları (5 Adet ) trafikleri dâhildir.

Açıklama 1: İstanbul Sabiha Gökçen Havalimanı, Savunma Sanayi Müsteşarlığı denetiminde özel şirket tarafından işletilmektedir.

Zonguldak Çaycuma ve Antalya Gazipaşa, Zafer Havalimanları, DHMİ denetimli özel şirket tarafından işletilmektedir.

Eskişehir Anadolu Üniversitesi Havalimanı, Eskişehir Anadolu Üniversitesi Sivil Havacılık Yüksek Okulu tarafından işletilmektedir.

Açıklama 2: Türkiye Geneli Direkt Transit Yolcu serisi 2010 yılından itibaren. Önceki Yıllar DHMİ işletimindeki havalimanlarını kapsamaktadır.

Türkiye’de 2003 yılı sonrasında ekonominin istikrarlı hale gelmesi, enflasyon rakamlarının düşüşü ile birlikte ekonomik kalkınmanın istenen noktaya ulaşması ve demokratik reformlar gibi bir dizi faktör havacılık sektörünü de doğrudan etkilemiştir. Bu bağlamda 2003-2012 döneminde yolcu trafiğinde %280’lik bir artış meydana gelmiş, havalimanlarındaki yolcu sayısı 34 milyondan 131 milyona çıkmıştır. Bu açıdan ulaşımın kolaylaşmasıyla birlikte ülkeler arasındaki mesafeler kısalmış, kültürel, ekonomik ve siyasal bir bütünleşme yaşanmıştır. Ayrıca ulaşımın kolay hale gelmesi küreselleşmenin de ivme kazanmasına neden olmuştur.

Şüphesiz havacılığın gelişimiyle bir malın bir yerden başka bir yere daha kısa sürede ve güvenli bir şekilde gidişi de kolaylaşmıştır. Dış hatlarda taşınan yüklerin 2002 yılında 698 935 tondan 2012 yılında 1 616 057 tona ulaşması ulaştırma sektörünün aynı zamanda küresel ekonominin oluşuna verdiği katkıyı göstermesi bakımından önemlidir. Aynı yıllar arasında havalimanlarında toplam yük sayısı ise 880 133 tondan 2 249 133 tona ulaşmıştır (www.tüik.gov.tr (Erişim Tarihi: 20.11.2013) ve Devlet Hava Meydanları İşletmesi, Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü). Keza, küreselleşme eğiliminin uluslararası ticaret ve sermaye hareketlilikleri ile ilintili olduğu dikkate alınırsa bu kavramın ekonomik ilişkileri de arttırdığından bahsedilebilir (Tokol, 2011: ss. 103, 104). Bir ülkenin sahip olduğu uçak filosunun büyüklüğü de küreselleşmeye olumlu düzeyde katkı sağlamaktadır.

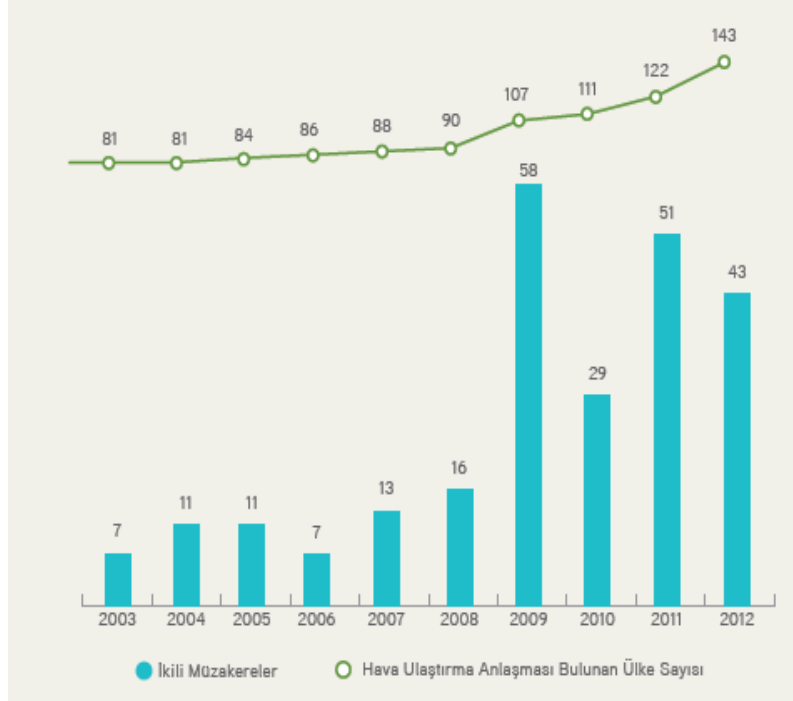
**Tablo 3. Türkiye’de Havayolu Şirketleri İle İlgili Genel Bilgi**

| TC Havayolu Şirketleri         | Kuruluş Yılı | Yolcu Uçağı | Koltuk Kapasitesi | Kargo Uçağı | Yük Kapasitesi (kg) | Toplam Uçak |
|--------------------------------|--------------|-------------|-------------------|-------------|---------------------|-------------|
| <b>Türk Hava Yolları (THY)</b> | 1933         | 186         | 34.708            | 5           | 252.000             | 191         |
| <b>Onur Air</b>                | 1992         | 32          | 7.583             | -           | -                   | 32          |
| <b>Pegasus</b>                 | 1990         | 40          | 7.522             | -           | -                   | 40          |
| <b>Güneş (SUN) Express</b>     | 1989         | 32          | 5.814             | -           | -                   | 32          |
| <b>Atlas Jet</b>               | 2001         | 15          | 2.994             | -           | -                   | 15          |
| <b>SIK-HAY-HT</b>              | 2001         | 8           | 1.272<br>1.491    | -           | -                   | 8           |
| <b>TURISTIK HT (CORENDON)</b>  | 2004         | 8           | 1.429             | -           | -                   | 8           |
| <b>HÜRKUŞ (FREE BIRD)</b>      | 2001         | 7           | 1.340             | -           | -                   | 7           |
| <b>IZAIR</b>                   | 2005         | 3           | 558               | -           | -                   | 3           |
| <b>TAILWIND</b>                | 2009         | 5           | 840               | -           | -                   | 5           |
| <b>SAGA</b>                    | 2004         | 3           | 585               | -           | -                   | 3           |
| <b>BORA JET</b>                | 2008         | 6           | 344               | -           | -                   | 6           |
| <b>MNG (KARGO)</b>             | 1996         | -           | -                 | 7           | 315.902             | 7           |
| <b>ACT (KARGO)</b>             | 2004/2011    | 1           | -                 | 6           | 330.536             | 7           |
| <b>ULS (KARGO)</b>             | 2004/2009    | -           | -                 | 6           | 253.575             | 6           |
| <b>Toplam</b>                  |              | 346         | 65.208            | 24          | 1.152.013           | 370         |

**Kaynak:** Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü, 2012 Yılı Faaliyet Raporu, s. 28.

Yalnızca yolcu taşımacılığında değil aynı zamanda yük taşımacılığı, bakım, yer ve destek hizmetlerinden oluşan sivil havacılık sektöründe Türkiye, sürdürülebilir bir şekilde büyümekte ve bu sektörde büyümenin önümüzdeki yıllarda da aynı şekilde devam edeceği öngörülmektedir (Yazgan ve Yiğit, 2013: s. 422). Sivil Havacılık Genel Müdürlüğünün 2012 yılı faaliyet raporuna göre Türkiye’de 15 farklı havayolu şirketi bulunmaktadır. Bu şirketler içerisinde en büyük olanı 186 yolcu ve 5 kargo uçağı ile Türk havacılık sektörünün dinamiği konumundaki Türk Hava Yolları’dır. Ayrıca özel teşebbüsle kurulan havayollarının sayısı da azımsanamayacak düzeydedir. Tüm şirketlerin sahip oldukları toplam koltuk kapasitesi 65.208, yük kapasiteleri 1.152.013, toplam uçak sayıları ise 370 dolaylarındadır. Bu rakamlar iç ve dış hatlardaki yolcular dikkate alınarak değerlendirildiğinde ülkemizde hava yolu taşımacılığının kayda değer bir ilerleme kat ettiğinin ve Türk sivil havacılık hizmetlerindeki niceliksel ve niteliksel artışa paralel olarak tercih edilirlüklerinin arttığının göstergesidir.

**Grafik 4. Hava Ulaştırma Antlaşması Bulunan Ülke Sayıları ve Yürütülen İkili Müzakereler**



**Kaynak:** Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü, 2012 Yılı Faaliyet Raporu, s. 33.

Türk sivil havacılık sektöründeki gelişmeler sadece uçak ve şirket sayısındaki artışlarla da sınırlı değildir. Bir tarafta hava taşımacılığında ülke içindeki şartlar iyileştirilmeye çalışırken bir taraftan da sektörde uluslararası etkinliği artırma çabası sürdürülmektedir. Bu anlamda Türkiye, Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatı (ICAO), Avrupa Sivil Havacılık Konferansı (ECAC), Avrupa Hava Seyrüseferi Emniyeti Teşkilatı (EUROCONTROL) üyeliklerine de sahiptir. Bu kuruluşlarla gerek bölgesel gerek uluslararası ölçekte ortak çalışma içinde yer alınmaktadır. Diğer taraftan grafikte de belirtildiği üzere ülkeler arasında karşılıklı sefer yapılmasına olanak tanıyan ikili hava ulaşım antlaşmalarının sayısında bir hayli artış gerçekleşmiştir. Hava ulaşım antlaşması bulunan ülke sayıları 2003 yılında 7 iken 2012 yılında 43'e yükselmiş, ikili müzakerelerde de aynı oranda bir artış gerçekleşmiştir. Bu üyeliklerin güncellenmesi ve yenilerinin yapılması Türk havayolu şirketlerinin daha çok noktaya sefer yapmalarına olanak tanımaktadır (Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü, 2012 Yılı Faaliyet Raporu: s. 32, 33).

#### **SONUÇ**

Küreselleşme, farklı disiplinler tarafından üzerinde uzun süredir tartışma yapılan konulardan bir tanesidir. Başlangıçta iktisadi ve ticari gelişmelerle şekillenen sonrasında ise ülkeler arasında fiziki sınırların kalkarak, karşılıklı ilişkilerin geliştiği, bağımlılığın arttığı, ben algısının yerini biz algısına bıraktığı süreç küreselleşme olarak tanımlanmaktadır.



Kavram kuramsal olarak incelendiğinde geçmişinin çok öncelere gittiği anlaşılmaktadır. Öncelikle gemi ticareti ve keşiflerle başlayan süreç sanayileşmenin neden olduğu serbest ekonomi ve ticaret ortamının oluşumuyla çok farklı bir yapıya bürünmüştür. Sanayileşmeyle birlikte deniz aşırı ticaret daha da önem kazanmış, uluslararası ticaret ağları oluşturulmuştur. O bakımdan gelişen ticaret beraberinde siyasi, kültürel ve sosyal ilişkilerin gelişimine de zemin hazırlamıştır. Pamuğun fabrikada işlenmesiyle başlayan sanayileşme, demir çelik fabrikalarının kurulmasıyla ekonomik etkinliğini arttırmış, son olarak ulaştırma konusunda yaşanan gelişmelerle dünya üzerindeki etkinliğini arttırmıştır. Burada da görüldüğü üzere ulaştırma sektöründeki gelişmeler küresel ekonomik, sosyal ve kültürel ilişkilerin temel anahtarı niteliğinde olduğu çok açıktır.

Küreselleşmenin son aşamasını bilişimde yaşanan gelişmeler oluşturmaktadır. Yeni oluşan bu sosyal yapı bilgi toplumu olarak adlandırılmış, ülkeler ve bireyler arasındaki ilişkilerin yapısal özellikleri büyük bir değişime uğramıştır. İnternet, bilgisayar, uydu gibi araçlara paralel olarak gelişen ve dijital devrim olarak adlandırılan bu dönemde bilginin paylaşım hızı artmış, herkesin her şeyden haberdar olduğu yeni bir dünya düzeni ortaya çıkmıştır.

Çalışmanın genelinde dünyada ve Türkiye’de küreselleşmenin tarihi arka planından hareketle sivil havacılık sektöründe meydana gelen gelişmelerin bu sürece ne ölçüde katkı sağladığı üzerinde durulmuştur. Bilgi çağının bir uzantısı olan havacılık sektöründe meydana gelen gelişmeler Türkiye’de iç ve dış hat yolcu sayılarındaki astronomik artışlar ülkenin dünyayla entegre olduğunun veya başka bir ifadeyle küreselleşmeye verdiği katkıların göstergesidir. Gerek yolcu gerek yük ve kargo taşımacılığındaki artışlar Türkiye’nin bölgesinde bir cazibe merkezi olduğunun bir kanıtı, küresel bir oyuncu olmaya başladığının izdüşümleridir. Nitekim uluslararası ilişkilerin gelişiminin ülkelerin birbirlerini tanıyarak aralarındaki ön yargıları yıkmaları ile doğru orantılı olduğu unutulmamalıdır.

## KAYNAKÇA

AKTEL M. (2001), “Küreselleşme Süreci ve Etki Alanları”, **Süleyman Demirel Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi**, Cilt 6, Sayı 2, ss. 193-202.

BALAY R. (2004), “Küreselleşme, Bilgi Toplumu ve Eğitim”, **Ankara Üniversitesi Eğitim Bilimleri Fakültesi Dergisi**, Cilt 37- Sayı 2, ss. 61-82. Devlet Hava Meydanları İşletmesi.

DHMI , <http://www.dhmi.gov.tr/istatistik.aspx> (Erişim Tarihi: 20.11.2013).

EKİN N. (1989), **Endüstri İlişkileri**, Beşinci Baskı, İşletme Fakültesi Yayın No 208, İstanbul.

ERVIN J. ve SMITH Z. A. (2008), **Globalization**, Contemporary World Issues, ABC, Clio Incorporation.

GIDDENS A.(1991), **Modernity and Self-Identity, Polity, Self And Society In The Late Modern Age**, Cambridge University Press.

HAMILTON S. M. (2009), **Globalization**, ABDO Publishing Company, Minnesota, USA.

HARGREAVES A. (2003), **Teaching In The Knowledge Society Education In The Age of Insecurity**, Published by Teachers College Press, New York, USA.

HOUSEL D. J. (2008), **Industrial Revolution**, Teacher Created Materials Publishing, California, USA.

<http://blog.milliyet.com.tr/sosyolojik-olarak-kuresellesme-nedir--/Blog/?BlogNo=421305> (Erişim Tarihi: 19.08.2013).

<http://www.icao.int/sustainability/Pages/FactsFigures.aspx> (Erişim Tarihi: 20.11.2013).

MCLUHAN M. (1962), **The Gutenberg Galaxy: The Making of Typographic Man**, University of Toronto Press, Toronto.

OLGUN, H. (2006), “Küreselleşme Kavramı ve İçeriğine Genel Bir Bakış, **Sosyoekonomi**, ss. 141-152.

ORAN B. (2000), **Küreselleşme ve Azınlıklar**, İmaj Yayınevi, Ankara.

ÖNCÜ M. A., ÇÖMLEKÇİ İ. ve COŞKUN E. (2013), “Havayolu Yolcu Taşıma İşletmelerinin Finansal Etkinliklerinin Ölçümüne İlişkin Bir Araştırma”, **Uluslararası Alanya İşletme Fakültesi Dergisi**, Cilt 5, Sayı 2, ss. 77-86.

PEARSON R. ve RICHARDSON D. (2001), “Business Networking in The Industrial Revolution”, **The Economic History Review**, Vol 54, No 4, ss. 657-679.

PERI G. (2005), “Determinants of Knowledge Flows and Their Effect on Innovation”, **The Review of Economics and Statistics**, Vol 87, No 2, ss. 308-322.

RITZER G. (2010), **Globalization A Basic Text**, Wiley Blackwell Publication, Malden, USA.

SCHOLTE J. A. (2005), **Globalization A Critical Introduction**, Second Edition, Palgrave Macmillan Publication, New York, USA.

SHUEY R. (2001), "Globalization: Implications of U.S. National Security", Ed. WELLS G. J., SHUEY R., KIELY R., **Globalization**, Nova Science Publication, New York, USA, ss. 37-51.

Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü (2012), 2012 Yılı Faaliyet Raporu.

Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü 2013-2017 Stratejik Planı (2012), Strateji Geliştirme Daire Başkanlığı.

Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü.

STEGER M. B. (2009), **Globalization A Bried Insight**, Sterling Publishing Company, New York, USA.

STRYKER R. (1998), "Globalization and The Welfare State", **International Journal of Sociology and Social Policy**, Volume 18, Number 2,3, ss. 1-49.

ŞENKAL A. (2011), **Küreselleşme Sürecinde Sosyal Politika**, 3. Baskı, Alfa Yayıncılık.

TOKOL A.(2011), **Endüstri İlişkileri ve Yeni Gelişmeler**, 3. Baskı, Dora Yayıncılık, Bursa, 2011.

Türkiye Sivil Havacılık Meclisi Sektör Raporu 2011 (2012), Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği Yayınları, Ankara.

Uluslararası Sivil Havacılık (ICAO).

WEINSTEIN M. M. (2005), **Globalization What's New?**, Colombia University Press, New York, USA.

www.emrekongar.org "Üçüncü Küreselleşme Ne Getirecek Adlı Yazı" (Erişim Tarihi:19.08.2013).

www.tük.gov.tr (Erişim Tarihi: 20.11.2013).

YAYLA A.(2006), "Küreselleşme ve Folklor", **Folklor ve Edebiyat Dergisi**, Vol 12, No 45, ss. 11-19.

YAZGAN A. E. ve YİĞİT S. (2013), "Türk Sivil Havacılık Sektörünün Uluslararası Rekabetçilik Düzeyinin Analizi", **Selçuk Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Sosyal ve Ekonomik Araştırmalar Dergisi**, Sayı 25, ss. 419-443.

YELDAN E. (2001), **Küreselleşme Sürecinde Türkiye Ekonomisi, Bölüşüm, Birikim ve Büyüme**, 3. Baskı, İletişim Yayınları, İstanbul.

ZANDEN J. L. V. (2009), **The Long Road To The Industrial Revolution  
The European Economy in A Global Perspective**, 1000-1800, Hotei  
Publishing, The Netherlands.