



İSTANBUL MEDENİYET ÜNİVERSİTESİ
LİSANSÜSTÜ EĞİTİM ENSTİTÜSÜ
ULUSLARARASI İLİŞKİLER ANABİLİM DALI

**Uluslararası Sivil Hava Taşımacılığı Sektöründe ve Bir
Yumuşak Güç Unsuru Olarak Türk Dış Politikasında Türk
Hava Yolları: Afrika Örneği**

Yüksek Lisans Tezi
Gülendam Tıdim

Temmuz 2023



İSTANBUL MEDENİYET ÜNİVERSİTESİ
LİSANSÜSTÜ EĞİTİM ENSTİTÜSÜ
ULUSLARARASI İLİŞKİLER ANABİLİM DALI

**Uluslararası Sivil Hava Taşımacılığı Sektöründe ve Bir
Yumuşak Güç Unsuru Olarak Türk Dış Politikasında Türk
Hava Yolları: Afrika Örneği**

Yüksek Lisans Tezi

Gülendam Tidim

Danışman

Prof. Dr. İsmail Ermağan

Temmuz 2023

TEZ JÜRİSİ ONAYI

Gülendam Tidim tarafından hazırlanan "Uluslararası Sivil Hava Taşımacılığı Sektöründe ve Bir Yumuşak Güç Unsuru Olarak Türk Dış Politikasında Türk Hava Yolları: Afrika Örneği" başlıklı bu Yüksek Lisans Tezi, Uluslararası İlişkiler Anabilim Dalı'nda hazırlanmış ve jürimiz tarafından kabul edilmiştir.

JÜRİ ÜYELERİ

İMZA

Tez Danışmanı:

Prof. Dr. İsmail Ermağan
İstanbul Medeniyet Üniversitesi

Üyeler:

Dr. Öğr. Üyesi Meysune Yaşar
İstanbul Medeniyet Üniversitesi

Dr. Öğr. Üyesi Belma Engin Güder
Çanakkale Onsekiz Mart Üniversitesi

Tez Savunma Tarihi: 13/07/2023

BEYANLAR

Yazım ve Kaynak Gösterme Kılavuzu Beyanı

Danışmanlığımda yazılan bu tezin APA yazım ve kaynak gösterme kılavuzunda belirtilen kurallara uygun olarak yapılandırıldığı ve bu kılavuzun metin içi kaynak gösterme standartlarının bu tezde tutarlı olarak uygulandığı tarafımdan incelenerek teyit edilmiştir.

İmza

Prof. Dr. İsmail Ermağan

Etik İlkeler Sadakat Beyanı

Hazırladığım bu tezin tamamen kendi çalışmam olduğunu, akademik ve etik kuralları gözeterek çalıştığımı ve her alıntıya kaynak gösterdiğimi beyan ederim.

İmza

Gülendam Tidim

ÖNSÖZ

Uzun uğraşlar sonucunda ciddi bir emek ve özveri ile hazırladığım yüksek lisans tezimi tamamlamanın heyecan ve gururunu yaşamaktayım.

Bu çalışmanın gerçekleştirilmesindeki destek ve katkılarından dolayı danışmanım Sayın Prof. Dr. İsmail ERMAĞAN'a teşekkürlerimi sunarım.

Yüksek lisans eğitimi konusunda beni her zaman destekleyen, aile büyüğümüz rahmetli eski ağır ceza hâkimi İskender TEPEBAŞILI'ya sonsuz şükran ve minnetimi sunmayı borç bilirim.

Tez çalışmam süresince yanımda olan ve her koşulda beni destekleyen, cesaret ve ilham veren değerli annem, sevgili kardeşim, yaşam dolu yeğenim Serra ve babama; her aşamada yanımda olan, beni her zaman cesaretlendiren sevgili Tuğçe DUMAN ÖZKAN ve Mehmet Sinan GÜVENÇ'e değerli zamanları ve sabırlarından dolayı sonsuz minnetimi sunuyorum.

ÖZET

Uluslararası Sivil Hava Taşımacılığı Sektöründe ve Bir Yumuşak Güç Unsuru Olarak Türk Dış Politikasında Türk Hava Yolları: Afrika Örneği

Tidim, Gülendım

Yüksek Lisans Tezi, Uluslararası İlişkiler Anabilim Dalı

Danışman: Prof. Dr. İsmail Ermağan

Temmuz 2023

Günümüzde yaşanan siyasi, sosyo-ekonomik, kültürel, ticari ve teknolojik gelişmeler küreselleşmeyi daha da artırmış ve dünyayı birbiriyle daha fazla iletişim halinde olan topluluklar haline getirmiştir. Bu süreçte sivil hava taşımacılığı kritik bir faktör olarak öne çıkmış, etkileri-çıktıları ile uluslararası ilişkiler alanında da daha fazla araştırılmaya başlanmıştır. Bu tez çalışmasında sivil hava taşımacılığı, uluslararası ilişkiler literatüründe önemli bir yer edinen yumuşak güç kavramı bağlamında irdelenmiştir. Saha çalışması olarak Türkiye-Afrika ilişkileri ele alınmıştır. Türkiye-Afrika ilişkileri özelinde Türkiye'nin sivil havacılık sektöründe bayrak taşıyıcısı olan Türk Hava Yolları'nın (THY), sektördeki yeri analiz edilerek ilgili sektörde THY'nin performansı ve bunun yumuşak güç oluşturup oluşturmadığı analiz edilmiştir. Elde edilen bulgular göstermektedir ki THY, Afrika'ya ulaşım konusunda diğer rakiplerle karşılaştırıldığında alanında lider konumda bulunmakta ve Türkiye'nin Afrika ile ilişkilerinde kamu diplomasisi aracı olarak – bazı eksiklikleri ile birlikte – bir yumuşak güç olgusu oluşturmaktadır. Diğer bir ifadeyle bu tez çalışması THY'ye ve sivil havacılık sektörüne yapılan yatırımların uluslararası ilişkilerde olumlu bir dinamik olabileceğine dair kanıtlar sunmaktadır.

Anahtar Kelimeler: Yumuşak güç, Afrika, Türk Hava Yolları, Sivil havacılık

ABSTRACT

Turkish Airlines in International Civil Air Transport Sector and in Turkish Foreign Policy as a Soft Power Element: Case of Africa

Tidim, Gülendaml

Master's Thesis, Department of International Relations

Supervisor: Prof. Dr. İsmail Ermağaml

July 2023

The political, socio-economic, cultural, commercial and technological developments happening nowadays have further increased globalization and made the world more interconnected communities. In this process, civil air transport has come to the forefront as a critical factor and has started to be researched more in the field of international relations with its effects and outcomes. In this thesis, civil air transport is examined in the context of the soft power concept, which has gained an important place in international relations literature. As a field study, Turkey-Africa relations are discussed. In the scope of Turkey-Africa relations, the position of Turkish Airlines (THY), which is the flag carrier in the civil air transport sector of Turkey, has been analyzed and examined whether THY's performance creates a soft power or not in the relevant sector. The findings show that THY is in a leading position in the field of transportation to Africa compared to other competitors and that it constitutes a soft power phenomenon - albeit with some shortcomings - as a public diplomacy tool in Turkey's relations with Africa. In other words, this thesis presents evidence that investments in Turkish Airlines and the civil air transport sector can be a positive dynamic in international relations.

Keywords: Soft power, Africa, Turkish Airlines, Civil aviation

İÇİNDEKİLER

TEZ JÜRİSİ ONAYI	i
BEYANLAR.....	ii
ÖNSÖZ	iii
ÖZET	iv
ABSTRACT.....	v
İÇİNDEKİLER	vi
KISALTMALAR.....	ix
TABLolar LİSTESİ.....	xiii
GRAFİKLER LİSTESİ.....	xiv
GİRİŞ	1
BÖLÜM I: KURAMSAL VE KAVRAMSAL ÇERÇEVE	6
1.1. Güç Kavramı	6
1.1.1. Güç Kavramının Tarihsel Gelişimi.....	7
1.1.2. Güç Çeşitleri.....	9
1.1.2.1. Sert Güç	10
1.1.2.2. Yumuşak Güç.....	11
1.1.2.3. Akıllı Güç.....	11
1.1.2.4. Milli Güç.....	12
1.2. Uluslararası Teorilerin Güç Kavramına Yaklaşımı.....	12
1.2.1. Realizm (Gerçekçi Yaklaşım)	12
1.2.2. Liberalizm.....	14
1.2.3. Konstruktivizm	14
1.3. Yumuşak Güç Bağlamında Türkiye-Afrika İlişkileri.....	15
1.3.1. Türkiye'nin Afrika'daki Yumuşak Güç Unsurları	16
1.3.1.1. Kamu Diplomasisi	16
BÖLÜM II: ULUSLARARASI SİVİL HAVA TAŞIMACILIĞI VE TÜRKİYE.....	21
2.1. Sivil Havacılığın Fonksiyonu ve Önemi	21
2.2. Dünyada Sivil Havacılığın Gelişimi	22
2.3. Sivil Havacılığı Düzenleyen Uluslararası Kuruluşlar	23
2.3.1. Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatı (ICAO: International Civil Aviation Organization)	23
2.3.2. Uluslararası Hava Taşımacılığı Birliği (IATA: International Air Transport Association).....	24

2.3.3. Avrupa Sivil Havacılık Konferansı (ECAC: European Civil Aviation Conference)	25
2.3.4. Müşterek Havacılık Otoriteleri (JAA: Joint Aviation Authorities)	26
2.3.5. Avrupa Havacılık Emniyeti Ajansı (EASA: European Aviation Safety Agency)	26
2.3.6. Avrupa Hava Seyrüsefer Emniyeti Teşkilatı (EUROCONTROL).....	27
2.4. Türkiye’de Sivil Havacılığı Düzenleyen Kuruluşlar.....	28
2.5. Yer Hizmetleri.....	29
2.6. Türkiye’de Sivil Havacılık	31
2.6.1. Türkiye Sivil Havacılık Tarihi.....	31
2.6.2. Türkiye’de Etkinlik Gösteren Özel Havayolu Şirketleri	34
BÖLÜM III: TÜRK HAVA YOLLARI VE AFRIKA.....	38
3.1. Kuruluşundan Günümüze Türk Hava Yolları	38
3.2. Türk Hava Yolları’nın Markalaşması	44
3.3. Türk Hava Yolları’nın Diğer Şirketlerle Karşılaştırmalı Performans Analizi: Afrika Örneği.....	48
3.3.1. Angola	55
3.3.2. Benin.....	55
3.3.3. Burkina Faso.....	56
3.3.4. Cezayir.....	56
3.3.5. Cibuti	57
3.3.6. Çad.....	57
3.3.7. Eritre	57
3.3.8. Etiyopya.....	58
3.3.9. Fas.....	58
3.3.10. Fildişi Sahili.....	59
3.3.11. Gabon.....	59
3.3.12. Gambiya.....	60
3.3.13. Gana.....	60
3.3.14. Gine	61
3.3.15. Güney Afrika	61
3.3.16. Güney Sudan.....	62
3.3.17. Kamerun	62
3.3.18. Kenya.....	63
3.3.19. Kongo Demokratik Cumhuriyeti	63
3.3.20. Kongo Cumhuriyeti	64

3.3.21. Madagaskar.....	64
3.3.24. Mali.....	65
3.3.25. Morityus.....	65
3.3.26. Mısır.....	66
3.3.27. Moritanya.....	66
3.3.28. Mozambik.....	67
3.3.29. Nijer	67
3.3.30. Nijerya	67
3.3.31. Ruanda	68
3.3.32. Senegal.....	68
3.3.33. Sierra Leone.....	69
3.3.34. Somali.....	69
3.3.35. Sudan	70
3.3.36. Tanzanya.....	70
3.3.37. Tunus	71
3.3.38. Uganda.....	71
3.3.39. Zambiya	72
3.4. Afrika’da Bir Yumuşak Güç Unsuru Olarak Türk Hava Yolları	72
SONUÇ	79
KAYNAKÇA.....	85
ÖZGEÇMİŞ	95

KISALTMALAR

- AA:** Anadolu Ajansı
- AB:** Avrupa Birliği
- ABD:** Amerika Birleşik Devletleri
- ABJ:** Felix Houphouet Boigny Havaalanı
- ABV:** Nnamdi Azikiwe Havalimanı
- ACC:** Kotoka Uluslararası Havalimanı
- ADD:** Bole Uluslararası Havalimanı
- AFAD:** Başbakanlık Afet ve Acil Durum Yönetimi Başkanlığı
- AfB:** Afrika Birliği
- ALG:** Houari Boumediene Havalimanı
- ASM:** Asmara Uluslararası Havalimanı
- ATM:** Avrupa Hava Trafik Yönetim Sistemi
- BJL:** Banjul Uluslararası Havalimanı
- BKO:** Bamako-Senou Uluslararası Havalimanı
- BOAC:** İngiliz Denizaşırı Havayolları Şirketi
- CAI:** Kahire Uluslararası Havalimanı
- CKY:** Ahmed Sekou Toure Uluslararası Havaalanı
- CMN:** Muhammed V Uluslararası Havalimanı
- COO:** Cotonou Cadjehoun Uluslararası Havalimanı
- CPT:** Cape Town Uluslararası Havaalanı
- CZL:** Mohammed Boudiaf Uluslararası Havalimanı
- DAR:** Julius Nyerere Uluslararası Havaalanı
- DHMİ:** Devlet Hava Meydanları İşletmesi
- DHY:** Devlet Hava Yolları

DİB: Diyanet İşleri Başkanlığı

DLA: Douala Uluslararası Havalimanı

DLH: Demiryolları Limanlar ve Hava Meydanları İnşaatı Genel Müdürlüğü

DSS: Blaise Diagne Uluslararası Havalimanı

DUR: Durban King Shaka Uluslararası Havalimanı

EASA: Avrupa Havacılık Emniyeti Ajansı

EBB: Entebbe Uluslararası Havalimanı

EC: Avrupa Parlamentosu

ECAC: Avrupa Sivil Havacılık Konferansı

EUROCONTROL: Avrupa Hava Seyrüsefer Emniyeti Teşkilatı

FIH: Ndjili Uluslararası Havalimanı

FNA: Freetown Uluslararası Havalimanı

HABOM: Havacılık Bakım Onarım ve Modifikasyon

HAVAŞ: Havaalanları Yer Hizmetleri A.Ş.

HBE: Borg El Arab Havaalanı

HRG: Hurgada Uluslararası Havaalanı

IATA: Uluslararası Hava Taşımacılığı Birliği

ICAO: Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü

IOSA: Operasyonel Güvenlik Denetimi

JAA: Müşterek Havacılık Otoriteleri

JIB: Cibuti Ambouli Uluslararası Havalimanı

JNB: Johannesburg Uluslararası Havalimanı

JRO: Kilimanjaro Uluslararası Havalimanı

JUB: Cuba Uluslararası Havalimanı

KDC: Kongo Demokratik Cumhuriyeti

KDK: Kamu Diplomasisi Koordinatörlüğü

KGL: Kigali Uluslararası Havalimanı

KKTC: Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti

KTHY: Kıbrıs Türk Hava Yolları

KRT: Hartum Uluslararası Havaalanı

LAD: Quatro de Fevereiro Havalimanı

LBV: Libreville Leon M'ba Uluslararası Havalimanı

LOS: Murtala Muhammed Uluslararası Havalimanı

LUN: Kenneth Kaunda Uluslararası Havalimanı

M.Ö.: Milattan Önce

MFA: Dışişleri Bakanlığı

MGQ: Aden Adde Uluslararası Havalimanı

MPM: Maputo Uluslararası Havalimanı

MRU: Sir Seewoosagur Ramgoolam Uluslararası Havalimanı

NBO: Jomo Kenyatta Uluslararası Havalimanı

NDJ: Çad Encemine Havalimanı

NIM: Niamey Diori Hamani Uluslararası Havaalanı

NKC: Nuakşot-Oumtounsy Uluslararası Havalimanı

NSI: Yaounde Nsimalen Uluslararası Havalimanı

ORN: Oran Es Senia Havalimanı

OUA: Vagadugu Thomas Sankara Uluslararası Havalimanı

PNR: Agostino-Neto Havaalanı

RAK: Marakeş Menara Havalimanı

RBA: Rabat-Sale Havalimanı

SHGM: Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü

SSH: Şarm El-Şeyh Havaalanı

STOL: Kısa Mesafede İniş ve Kalkış Yapmak

TAWGC: Türk Hava Yolları Dünya Golf Kupası
T.C.: Türkiye Cumhuriyeti
TDK: Türk Dil Kurumu
TGS: Türk Yer Hizmetleri
THK: Türk Hava Kurumu
THY A.O.: Türk Hava Yolları Anonim Ortaklığı
TİKA: Türkiye İş Birliği ve Koordinasyon Ajansı Başkanlığı
TNG: Tanca Ibn Battouta Havalimanı
TNR: Ivato Uluslararası Havaalanı
TRT: Türkiye Radyo Televizyon Kurumu
TUN: Tunus Kartaca Havalimanı
UEFA: Avrupa Futbol Federasyonları Birliği
UNESCO: Birleşmiş Milletler Eğitim Bilim ve Kültür Örgütü
USAŞ: Uçak Servis Anonim Şirketi
vb.: Ve Benzeri
vd.: Ve Diğerleri
YEE: Yunus Emre Enstitüsü
YTB: Yurtdışı Türkler ve Akraba Topluluklar Başkanlığı
ZNZ: Abeid Amani Karume Uluslararası Havalimanı

TABLÖLAR LİSTESİ

Tablo 1: Kronolojik Olarak Türk Hava Yolları'nın Afrika'daki Uçuş Noktaları ve Uçuş Başlangıç Yılları

Tablo 2: Afrika'ya Uçuş Yapan Havayolu Şirketleri

Tablo 3: Havayolu Firmalarının Afrika Ülkelerine Haftalık Uçuş Frekansı

GRAFİKLER LİSTESİ

Grafik 1: Dünyada En Çok Ülkeye Uçan Havayolları

Grafik 2: THY Yolcu Sayısı ve Net Hasılatı

Grafik 3: Havacılık Pazarının Bölgelere Göre Dağılımı

Grafik 4: 2019-2022 Yılları Arası Afrika'ya Taşınan Yolcu ve Kargo-Posta (Ton) Sayısı

Grafik 5: Afrika'dan Türkiye'ye Gelen Kişi Sayısı ve Türkiye'den Afrika'ya Giden Kişi Sayısı (İkamet Yerine Göre)

GİRİŞ

1980 yılından itibaren küreselleşmeyle birlikte sivil hava taşımacılığının önemi de artmaya başlamıştır. Küreselleşme kavramı ülkeler arasındaki coğrafi sınırlamaların ortadan kalkarak ülkelerin ekonomik, siyasal, sosyokültürel açılardan birbirine daha da yakınlaşmalarını içermektedir. Global bir köy haline gelen dünyada insanlar, farklı ülkelere iş ve yatırım yapmaya, eğitim almaya başlamıştır; aynı zamanda farklı ülkelere tatile çıkmakta ve çeşitli nedenlerle seyahat etmektedir. Bu gelişmelerle birlikte teknolojiye oluşan ilerlemeler ulaşım sektöründe de hız, kapasite ve konfor gibi konularda gelişim kaydedilmesini sağlamıştır. Sivil havacılık sektörünün gelişimi, diğer ulaşım yollarıyla kıyaslandığında konfor, ulaşım hızı, ulaşım noktalarının sayısı gibi avantajlar sağlamasıyla çok önemli bir hale gelmiştir. Sivil havacılık sektöründe ticari uçuşların yanı sıra özel amaca yönelik uçuşlar da önemli bir yer tutmaktadır. Küreselleşen dünyada iki noktanın birbirine bağlanması diğer sektörlerin gelişmesinin de önünü açmaktadır. Turizm sektörü, eğitim ve uluslararası ilişkiler bunlardan en önemlileridir.

Yumuşak güç kavramı Uluslararası İlişkiler disiplininde yeni bir kavram olmakla birlikte etkisi çok önemlidir. Temel olarak yumuşak güç, bir devletin istediklerini karşı taraf üzerinde etki kurma yöntemiyle yaptırması olarak tanımlanabilir. Bir yumuşak güç unsuru olarak ülkelerin sahip olduğu kaynaklar, siyasi ve kültürel değerler dış politikasında önemli bir yer tutmaktadır (Özdemir, 2008, s.116).

Uluslararası ilişkilerde sivil havacılık yumuşak güç unsuru olarak önemlidir. Ülkelerin birbirlerine güç oluşturmaları ve üstünlük sağlamaları bakımından havacılık sektörü kıymetli bir unsurdur. Havayolu sektöründeki rekabet ve aynı zamanda havayolu taşımacılığının hem sosyokültürel hem de siyasi olarak ülkeleri birbirine bağlıyor konumda olması ülkelerin bu sektöre ilgisini ve yatırımını artırmaktadır. Devletler kamu diplomasisi bağlamında yumuşak güç üretmek için havacılık sektörünü bir aracı olarak görmektedir. Uçuş yapılmayan bir noktaya bir uçuş eklendiğinde bu bir devlet için önemli bir yumuşak güç unsuru olmaktadır. Bir ülkenin

daha fazla noktaya uçuş gerçekleştirmesi onu ulaşılabilir yapar (Bilkay & Yılmaz, 2017, s.134).

Sivil havacılık ekonomik olarak da ülkeler için çok önemli bir yere sahiptir. Turizm sektörüyle etkileşimine benzer olarak diğer sektörleri de beslemektedir. Bu yolla çok boyutlu bir ekonomi oluşturmaktadır. Havayolu şirketleri, merkezinin bulunduğu şehri bir kavşak haline getirmektedir. Bu yolla uçuş sayısı çok olan ve prestiji yüksek bir havayolu hem ülkeye prestij sağlamakta hem de devlet için bir yumuşak güç unsuru oluşturmaktadır.

Türk Hava Yolları (THY), Türkiye’de sivil havacılık denince akla gelen ilk kurum olarak, dünyanın pek çok noktasına uçuşları olan ve aynı zamanda çok sayıda iştirakleriyle, büyük bir havayolu şirkettir. Günümüzde Avrupa’nın en iyi havayolu konumunda olup dünyada en çok ülkeye uçan havayolu olarak lider durumdadır (Skytrax, 2023).

Afrika Kıtası dünyanın yüzölçümü ve nüfus yoğunluğu olarak en büyük ikinci kıtasıdır. Okyanuslar, Akdeniz ve Kızıldeniz ile çevreli olan kıta, çeşitli takımadaları da barındırmaktadır. 19. yüzyılda Avrupa ülkelerinin sömürüsü altında olan ülkeler, 20. yüzyılın ortalarında bağımsızlığına kavuşmaya başlamışlardır. Hem siyasi hem ekonomik sebeplerle büyük devletlerin dış politikada ilgi gösterdiği Afrika, ekonomi olarak giderek yükselen bir grafik çizmiştir. Türkiye’nin ilgisi de bu yönde giderek artmıştır (Sıradağ, 2022, s.3).

Bu tezde THY’nin, 21. yüzyılda dış politikada Türkiye’nin Afrika kıtası ile olan ilişkilerinde yumuşak bir güç unsuru oluşturup oluşturmadığı hususu irdelenecektir. Tezin amaçları şu şekilde sıralanabilir:

- Uluslararası ilişkiler disiplininde güç kavramının tanımlamasını yaparak güç çeşitlerini incelemek ve yumuşak güce odaklanmak;
- Uluslararası sivil hava taşımacılığına değinmek ve Türkiye’nin sivil havacılık sektöründeki konumunu değerlendirmek;
- THY’nin tarihine değinerek küresel havayolu rekabetinde Türkiye’nin THY vasıtasıyla Afrika’da bir yumuşak güç üretilip üretilmediğini ölçümlemektir.

Tezin araştırma soruları şu şekilde sıralanabilir:

- Uluslararası İlişkiler literatüründe devletler için güç kaynakları ve güç çeşitleri nelerdir?
- Türkiye-Afrika ilişkileri nasıldır?
- Dünyada ve Türkiye’de sivil hava taşımacılığının konumu nedir?
- THY sivil hava taşımacılığında ne konumdadır?
- THY Afrika’da yumuşak güç oluşturacak konumda mıdır?

Bu çalışmada test edilen ilk hipoteze göre, sivil hava taşımacılığı trafiği dünyada giderek artmaktadır ve devletler bu sektöre yatırım yapmaktadır. Türkiye de havayolu sektöründe gelişmek istemektedir ve devletler arasında bu sektöre daha fazla yatırım yapan devletler, öne geçecektir.

Diğer bir hipotez olarak, Türk Hava Yolları dünyada son yıllarda yükselmektedir ve markalaşma adına önemli adımlar atmaktadır. Küresel havayolu şirketleri ile kıyaslandığında negatif potansiyele sahip olduğu noktalar da bulunmakla birlikte son 20 yılda Türk Hava Yolları’nın gelişim kaydettiği noktalardan biri de Afrika’dır.

Çalışmanın yöntemi, nitel bir veri elde etme yöntemi olan doküman (belge) analizidir. “Doküman analizi, yazılı belgelerin içeriğini titizlikle ve sistematik olarak analiz etmek için kullanılan bir nitel araştırma yöntemidir. Doküman analizi, basılı ve elektronik materyaller olmak üzere tüm belgeleri incelemek ve değerlendirmek için kullanılan sistemli bir yöntemdir. Nitel araştırmada kullanılan diğer yöntemler gibi doküman analizi de anlam çıkarmak, ilgili konu hakkında bir anlayış oluşturmak, ampirik bilgi geliştirmek için verilerin incelenmesini ve yorumlanmasını gerektirmektedir.” (Kıral, 2020:174). Tezin hazırlanması sırasında uluslararası sivil hava taşımacılığına ve yumuşak güce değinen kaynaklara ulaşmak için konu ile ilgili İngilizce ve Türkçe literatür taraması yapılmıştır. Kitaplar, makaleler ve internet kaynakları kullanılarak elde edilen veriler ve dokümanlar analiz edilerek objektif bir bakış açısı ile sunulmuştur. Veri toplanması ve değerlendirilmesinde kullanılan internet kaynakları resmi makamlardan elde edilmiştir. Kurumlar hakkında bilgi

verilirken ilgili kurumun internet sitesi ve Türkiye Cumhuriyeti ilgili bakanlıklarının internet siteleri kullanılmıştır.

Konu ile ilgili yapılan literatür taramasında Ulusal Tez Merkezi'ne girilerek tez konusu hakkında daha önce yapılan tez çalışmaları incelenmiştir. Selçuk tarafından 2012'de yazılan “Türk Dış Politikası Çerçevesinde Bir Yumuşak Güç Aracı Olarak Türk Hava Yolları” isimli tez çalışmasında ve 2015 yılında Bilkay tarafından yapılan “Sivil Havacılığın, Yumuşak Güç Olarak Türk Dış Politikasındaki Yeri: THY Örneği” başlıklı tez çalışmasında THY ve Türk dış politikasındaki yakın ilişkinin gösterilmesi amaçlanmış olup, Afrika kıtasına olan açılımlar Türkiye-Afrika politikası çerçevesinde değerlendirilmiştir. Türkiye'nin Afrika'da yaptığı yatırımlar ve Türk dış politikası doğrultusunda insani yardımlar ele alınmıştır (Bilkay, 2015; Selçuk, 2012).

Aslan tarafından 2022 yılında yazılan “Sahra Altı Frankofon Afrika Ülkelerindeki Türk Kamu Diplomasisinin Türk Hava Yolları'nın Marka İmajına Etkisi: Bir Yumuşak Güç Unsuru Olarak Türk Hava Yolları Üzerine Nicel Bir Araştırma” isimli tez çalışması da hava yollarının devletler için yumuşak güç unsuru olarak ilişkisini ele almıştır (Aslan, 2022).

Atabay 2022 yılında yazdığı “Türk Hava Yolları'nın Türk Dış Politikasında Marka Diplomasisi Perspektifinden Değerlendirilmesi” isimli tez çalışmasında Türkiye'nin yumuşak güç unsuru olarak Türk Hava Yolları'nın Türk dış politikasındaki yerini marka diplomasisi açısından değerlendirmiştir (Atabay, 2022).

Literatürde Türk Hava Yolları'nın yumuşak güç unsuru olarak incelendiği çalışmaların yanı sıra, siyasi ilişkilerin Türk Hava Yolları'na etkisini inceleyen araştırmalar da mevcuttur. 2020 yılında yaptığı tez çalışmasında Özen, “İktisadi ve Siyasi İlişkilerin Türk Hava Yolları'nın Rota Kararlarına Etkisi” ni incelemiştir (Özen, 2020).

Bizim çalışmamızda literatürdeki çalışmalardan farklı olarak; Afrika kıtasına uçan diğer havayolu şirketleri ile karşılaştırmalı analiz yapılırken, Türk Hava Yolları'nın sektördeki yerinin Türkiye için bir yumuşak güç unsuru oluşturup oluşturmayacağı objektif bir şekilde incelenmektedir.

Tezin içeriğinde ilk olarak güç kavramı tanımlanarak uluslararası teorilerin güç kavramına yaklaşımları irdelenmiş ve gücün nitelikleri, unsurları ve çeşitleri

anlatılmıştır. Yumuşak güç tanımlaması yapılmış ve bu bağlamda Türkiye-Afrika ilişkilerine değinilerek Türkiye'nin Afrika üzerindeki yumuşak güç unsurları sıralanmıştır. Teorik araştırmanın diğer kısmı olan ikinci bölümde uluslararası sivil hava taşımacılığı ve Türkiye'de sivil havacılığın yeri açıklanmıştır. Bu bölümde sivil havacılığın tarihi ve önemi; sivil havacılığı düzenleyen kuruluşlar ve Türkiye'de sivil havacılık hakkında temel bilgiler verilmiştir. Tezin en temel gövdesi olan üçüncü bölümde ise Türk Hava Yolları'nın tarihine ve sektördeki yerine kısaca değinilerek Afrika ülkelerine yaptığı uçuş sayıları ve Afrika'da yumuşak güç oluşturma bağlamındaki etkisi analiz edilmiş ve analiz sonuçları objektif şekilde sunulmuştur. Sonuç kısmında ise tezin bir özeti sunularak analiz sonuçları değerlendirilip yorumlanmıştır.

BÖLÜM I: KURAMSAL VE KAVRAMSAL ÇERÇEVE

Uluslararası İlişkiler literatüründe sivil havacılık sektörü, devletlerin güç oluşturmaları ve birbirlerine karşı üstünlük sağlamaları açısından önemli bir parametre olarak görülmektedir. Havayolu sektöründeki rekabetin Afrika'daki yansımasının analiz edileceği bu tezde güç kavramı, kavramsal ve kuramsal olarak açıklanacak ve ardından Türkiye-Afrika ilişkileri genel olarak yansıtılacaktır.

1.1. Güç Kavramı

Uluslararası ilişkiler literatüründe farklı teoriler gücü farklı şekilde ele almıştır ve güce ait sabit bir tanımlama yapılamamıştır. Güç kavramının çok fazla boyutu olduğu ve sahip olduğu derinlik düşünüldüğünde, yanlış veya eksik bir tanımlama yapılması sağlıklı sonuçlar doğurabilir. Bu nedenle gücün tek bir tanımını yapmak mümkün olmayacaktır (Özdemir, 2008, s.135).

Türk Dil Kurumu'na göre "güç" kelimesinin 11 tane karşılığı bulunmaktadır. Bunlardan birinde gücün tanımlaması "bir ulus, bir ordu vb.nin ekonomik, endüstriyel ve askerî potansiyeli" şeklinde olmuştur (Türk Dil Kurumu TDK, 2023). Max Weber güç kavramını, "bir sosyal ilişki içinde, bir aktörün hangi temele dayanırsa dayansın, direnmeyle karşılaşsa bile istediğini yapabilme konumunda olma ihtimali" olarak tanımlar (Weber, 2011, s.40). Morgenthau ise güç kavramını "insanın insan üzerinde denetim kurmasını ve devam ettirmesini sağlayacak olan her şeyi kapsayabilecek bir kavram" olarak tanımlar (Morgenthau, 1970, s.10).

Güç kavramının tanımlamasını yaparken en sık olarak Robert A. Dahl'ın tanımlaması kullanılmaktadır. Dahl'a göre özetle A aktörünün B aktörü üzerine (aksi durumda yapmayacağı) bir şeyi yaptırabilme kapasitesi onun gücünü belirlemektedir (Dahl, 1957, s.202-203). Benzer şekilde "bir devletin diğeri üzerinde kontrol sağlaması veya en azından onlara veya olayların sonuçlarına etki edebilmesi" olarak tanımlanmıştır (Griffiths vd, 2008, s.258). Mearsheimer ise benzer şekilde güç kavramını "diğer devletlere etki ederek veya onlar üzerinde kontrol sağlayarak onları bir şeyler yapmaya zorlama yeteneği" olarak tanımlamıştır (Mearsheimer, 2001, s.55-70).

1.1.1. Güç Kavramının Tarihsel Gelişimi

Uluslararası ilişkiler tarihinde güç kavramına ilk kez milattan önce (M.Ö.) 5. yüzyılda Thukydides tarafından yazılmış olan Peloponnessos Savaşları adlı eserde rastlanmıştır (Thukydides, 2010). Söz konusu eserde Sparta ile Atina arasındaki savaşın ana sebebinin bir güç mücadelesi olduğu belirtilmiştir. Bu eser günümüzde sıkça kullanılmakta olan güçler dengesi, güç mücadelesi gibi kavramlara o dönemde değinmektedir. Güç politikasının kuralları ve ilkeleri eserdeki şekliyle önemini halen korumaktadır. Yani Thukydides'in güç olgusuna yaklaşımı günümüz uluslararası ilişkiler yaklaşımlarından çok farklı değildir (Arıboğan, 2001, s.35).

Thukydides'ten sonra politikada güç kavramına yer veren çeşitli isimler olmuştur. Kautilya, Arhaşastra isimli eseriyle gücün politikada önemine değinmiş ve uluslararası ilişkilerde sahip olduğu yeri göstermiştir (Kautilya, 1992, s.21). Kautilya'nın eseri Uluslararası İlişkiler literatüründe büyük bir yere sahip olan Niccolo Machiavelli'nin Hükümdar (De Principatibus) eseri ile pek çok yönden benzerlik göstermektedir (Boesche, 2003, s.51). Her iki eserde de devletin yönetimi ve kralın yetiştirilmesi gibi konularda benzerlikler vardır. Ancak gücün elde edilmesi konusunda Arhaşastra daha keskin ifadeler içermektedir. Bu yüzden Arhaşastra radikal Makyavelci olarak ifade edilir (Boesche, 2003, s.9).

Kautilya; devletlerin, gücünü maksimize etmek için uğraştığını söylemektedir. Uluslararası ilişkilerde ahlaki değerlerin etkisinin çok az olduğunu, bu sebeple rasyonel şartlar ile ahlaki değerler çatıştığında rasyonel şartların tercih edilmesi gerektiğini tavsiye eder (Say, 2011, s.360-361). Kautilya'ya göre kralın daha fazla güç sahibi olması gerekir ve bu onu diğer krallara karşı üstün kılar. Bu yaklaşım hâlâ önemini korumakla birlikte, güç sahibi olmanın fikirleri değiştireceği ve düşmanların düşüncelerinde hâkimiyet sağlayacağı öngörülmektedir (Boesche, 2003, s.15).

Güç kavramına yaklaşım konusunda katkıları bulunan bir diğer önemli isim de İbn Haldun'dur (1332-1406). Birçok farklı akademik sıfatı olmakla birlikte genellikle medeniyet kuramcısı olarak anılmaktadır (Erbaş, 2008, s.235). İbn Haldun'un eserlerinden Mukaddime adlı eserinin natüralist ve deneyci olması bakımından Thukydides'in Peloponnessos Savaşları isimli eseri ile benzerlik gösterdiği ortaya koyulmuştur (Goodman, 1972, s.250-270).

İbn Haldun'un eserlerinde salt gücün esas alınmasından çok din ve gücün bir araya getirilmesi gerektiği yaklaşımı bulunmaktadır. Aynı zamanda asabiyet kavramına da önem vermektedir ve asabi güç kavramını benimsemektedir (Kayapınar, 2006, s.83-114).

İbn Haldun'la aynı dönemlerde yaşamış olan Machiavelli birçok kişi tarafından ilk büyük güç kuramcısı olarak kabul edilmektedir (Arıboğan, 2001, s.99). Hükümdar adlı eserinde güç ile alakalı modern düşüncenin ilk temsilcisi olmuştur (Sadan, 2004, s.33). Bu eserde hükümdarların davranışları ile ilgili tavsiyelerde bulunmaktadır. Machiavelli'nin bu tavsiyelerinde merkeze gücü alan bir yaklaşım bulunmaktadır ve siyasi güç maksimum seviyede olmalıdır (Machiavelli, 1996, s.84). Bu yaklaşıma ahlaki değerlerin dışarda bırakıldığı söylenerek, yazıldığı dönemden günümüze kadar ağır tepki gösterenler olmuştur. Bununla birlikte birçok kişi tarafından destek görmüş ve Makyavelizm olarak bu düşünce günümüze kadar aktarılmıştır (Torjbon & Knutsen, 2006, s.73).

Machiavelli ile aynı dönemde yaşamış olan Guicciardini de İtalya Tarihi isimli eseri ile dönemin devletleri arasındaki güç ilişkisini tanımlamaya çalışmaktadır. Guicciardini, benzer bir yaklaşım göstermekle birlikte daha az tepki görmüştür (Torjbon & Knutsen, 2006, s.67).

Uluslararası ilişkiler bakımından önemli isimlerden biri olan Thomas Hobbes Leviathan isimli çalışmasında güç kavramını ve devleti ele almıştır. Leviathan devleti temsil etmektedir. Esere göre insanlığın doğal getirisi olan karmaşa ve güvensizlik ortamında insanlığı bu durumdan çıkarmanın yolu, tek egemen bir devleti kurmak ve onu korumaktır. Ancak uluslararası ilişkiler perspektifinden bakıldığında; ortak bir güç ve bir egemen kurmak mümkün olmadığı için sürekli bir savaş ve mücadele ortamı oluşacaktır. Bu ortamda da hak ve adalet kavramları anlamını yitirmektedir (Hobbes, 2013, s.133).

20. yüzyılın başlarında I. Dünya Savaşı'nın gerçekleşmesi ile birlikte uluslararası ilişkiler otonom bir disiplin olarak önem kazanmıştır. Amerika Birleşik Devletleri (AB) ve Britanya'da bu bağlamda kurulan kürsülerde uluslararası ilişkiler politikaları tartışılmıştır (Çalış & Özlük, 2007, s.226; Özlük, 2009, s.247). Başlangıçta

güç kavramına fazla değinilmemiş olmasına karşın 1929'da yaşanmış olan büyük ekonomik kriz sonucu bakış açısı değişmiştir (Burchill & Linklater, 2012, s.18).

Edward Hallet Carr, 1939'da basılan “Yirmi Yıl Krizi, 1919-1939 (The Twenty Years' Crisis (1919-1939: an Introduction to the Study of International Relations))” isimli eseri ile uluslararası ilişkiler merkezine güç kavramını “en temel unsur” olarak yerleştirmiştir (Bal, 2008; Carr, 2010, s.147-152). Carr'ın görüşleri, daha önce inanılan idealist yaklaşımla İkinci Dünya Savaşı'nın engellenememesi ile daha çok önem kazanmıştır. Böylece uluslararası ilişkilerde realist yaklaşım hâkim olmuş ve güç bu sistemin temel kavramı olarak kabul edilmiştir (Carr, 2010, s.150). Bu akımın oluşmasında önemli bir diğer isim de Hans Joachim Morgenthau'dur. Uluslar Arasında Politika (Politics Among Nations) adlı çalışması ile gücün uluslararası politika zeminine yerleşmesinde önemli katkıları olmuştur (Morgenthau, 1970). Özellikle Soğuk Savaş döneminde bu görüşleri çok etkili olmuştur ve Amerika'nın dış politikasını önemli ölçüde etkilemiştir (Çelikpala, 2007, s.65).

Carr ve Morgenthau'nun yaklaşımı 1960'lı yıllara kadar benimsenmiş; ancak daha sonra realizme gelen eleştirilerle uluslararası ilişkiler disiplinlerinde gücü, farklı teoriler farklı şekillerde değerlendirmiş ve geniş bir alana taşımışlardır (Sancak, 2015 s.20).

1.1.2. Güç Çeşitleri

Gücün tanımlaması yapılırken ilişki, etki ve kapasite kavramları sıklıkla kullanılmıştır. Burada bahsedilen kavramlara değinecek olursak, gücün varlığı için öncelikle iki aktör arasında bir ilişki bulunmalıdır (Ateş, 2009, s.26). Etki kavramı güç kavramı ile doğrudan bağlantılıdır ve önemli olanın, başkaları üzerinde etki bırakabilen bir güç olduğu savunulmaktadır. Davranışları etkilemeyen bir kontrolün, güç olarak nitelendirilmesi uygun değildir (Özdemir, 2008, s.125). Kapasite bir ülkenin sahip olduğu askeri ve ekonomik kaynaklar olarak tanımlanmaktadır. Ancak kapasitenin varlığı tek başına anlam taşımamakta; bunun güce dönüşebilir olması için etki oluşturması ve başka ülkelerle kıyaslanabilir olması gerekmektedir (Arı, 1997, s.167).

Güç unsurları analiz edilirken temel aktör devlet olarak düşünülmektedir. Devletler için güç unsurlarının çok fazla boyutu vardır. Bunlar; siyasi, ekonomik, askeri, demografik, teknolojik, coğrafi, bilimsel, kültürel ve psiko-sosyal güç olarak sıralanabilir. Devletlerin gücü analiz edilirken bu unsurlar ayrı ayrı değerlendirilmelidir.

Gücün uygulanması sırasında dört yöntem uygulanmaktadır. Bu yöntemler ikna, cezalandırma, ödüllendirme ve zor kullanmadır. Bunların dışında gücü uygulayan tarafın edilgen olduğu; bu yolla hedef ülkenin istenen tutumu sergilediği bir yöntem daha bulunmaktadır (Çelikkpala, 2007, s.67). Gücün kullanımı konusundaki bu farklı yöntemlerin ortaya çıkmasıyla güç, uygulanması bakımından sert güç ve yumuşak güç olarak ayrılmıştır.

1.1.2.1. Sert Güç

Sert güç kullanımında yukarıda da sözü edilen ikna, cezalandırma, ödüllendirme ve zor kullanma yöntemleri uygulanmaktadır. Bir aktör diğer aktörlere yönelik zorlama ve askeri güç kullanma benzeri yöntemlere başvurur. Uygulanan her türlü caydırma ve zor kullanma tedbirleri sert güç sınıflamasına dahildir. İlk akla gelen unsurlardan biri askeri güçtür. Askeri gücün son yıllarda etkinliği azalmış olmakla birlikte, hâlâ uluslararası ilişkiler disiplininde büyük önem taşımaktadır. Askeri gücün dışında diğer bir faktör de ekonomik güçtür. Sert gücün tanımındaki tehdit edici, caydırıcı ve zorlayıcılık iktisadi unsurlarla da sağlanabilir. Örneğin bir ülke diğer ülkenin belirli bir şekilde davranmasını sağlamak amacıyla ekonomik bir ambargo uygulayabilir. Bu durumda ambargo uygulanan devlet sert güce maruz kalmış olur. Bunun dışında da pek çok sert güç unsuru bulunmakla birlikte, bunları saptayabilmek için devletler arası güç ilişkisini incelemek gerekmektedir. Genel anlamda sert güç tanımlamasının kullanılabilmesi için doğrudan bir güç kullanımı mevcut olmalıdır (Bozdağlıoğlu & Özen, 2004, s.65; Nye & Welch, 2010, s.58).

Sert gücün en net görüldüğü olaylar savaşlar ve silahlı çatışmalardır. Günümüzde sert güç kullanımına daha az rastlanmaktadır. Bunun hem mali hem fiziksel birçok sebebi bulunmakla birlikte bu durum yeni güç arayışı olarak yumuşak güç kavramını ortaya çıkarmıştır.

1.1.2.2. Yumuşak Güç

Uluslararası İlişkiler disiplinde yeni sayılabilecek bir tanım olan yumuşak güç, karşı tarafın istenilen davranış biçimini kendiliğinden benimsemesini sağlayarak istenilen amaca ulaşmak olarak tanımlanmaktadır (Bozdağlıoğlu & Özen, 2004, s.65). Yumuşak güç kavramı ilk kez 1990 yılında Nye tarafından kullanılmıştır. Burada aktör karşı tarafa zor kullanmaz, tehdit etmez ve caydırıcı unsurlar kullanmaz. Yumuşak gücün etkisi hedef ülke ile sınırlı kalmamakla birlikte aynı zamanda sonuca ulaşılması uzun sürebilmektedir. Yumuşak gücün ortaya çıkmasında bir ülkenin sahip olduğu değerler sonucu o ülkenin bir çekim merkezi olması etkili olmaktadır. Bu değerler siyasi, kültürel değerler; dış politika gibi faktörlerden oluşmaktadır. Burada bir ikna durumu söz konusu olmamakla birlikte karşı tarafı sizin istediğiniz noktaya getirme söz konusudur (Nye & Welch, 2010, s.58).

Yumuşak güç kavramı ülkenin sahip olduğu kaynaklara bağlıdır. Ancak bunun dışında ülkelerin siyasi ve kültürel değerleri ve dış politikaları da büyük önem taşımaktadır (Nye, 2005, s.20). Kültürel değerlere bir örnek verilecek olunursa insan hakları gibi genellikle batı kültüründe değer gören kavramlar günümüzde politik amaçlar için kullanılmaktadır. Bu bir yumuşak güç örneği olarak kabul edilebilir.

Yumuşak güç unsurlarından biri de üniversiteler olarak kabul edilir. Üniversiteler aracılığı ile başka ülkelerin gelecekteki yöneticilerinin, belirleyici ülkenin değerleriyle yetişmesi sağlanabilir. Ülkesine dönen ve yönetici olan biri belirleyici ülkenin değerleriyle ülke yönettiğinde bu bir yumuşak güç stratejisi olarak adlandırılabilir. Başka ülkelerde okul açan ülkeler de yine yetiştirdiği kişileri kendi değerleriyle yetiştirebilir. Bu durum ev sahibi ülke ile çıkar çatışmasına neden olabilir.

1.1.2.3. Akıllı Güç

Devletlerin hedef politikalarına ulaşmaları için kullandıkları çok çeşitli güç unsurları vardır. Hem hedeflere ulaşırken hem de hedefe ulaşıldıktan sonraki adımlarda düşük maliyet sağlanmalıdır. Akıllı güç kavramı ile güç unsurlarının hepsi bir araya getirilerek daha gerekli olanı kullanılmakta ve farklı unsurlar bu şekilde bir arada kullanılmaktadır. Yani akılcı güç ile politik, ekonomik, diplomatik, askeri ve

hukuki değerler bir araya gelip hepsi aynı anda değerlendirilerek en uygun olanın seçilmesi sağlanır (Çamır, 2009, s.8).

1.1.2.4. Milli Güç

Devletlerin güç uygularken temel dayanaklarından biri milli güç yani diğer bir deyişle milli potansiyeldir. Milli güç, belirli bir millete ait ve o milletin özünde var olan tüm gücü kapsar (Erendil, 1989, s.353). Milli gücün unsurları da gücün diğer unsurlarından farklı olmamakla birlikte ekonomik, askeri, siyasi ve sosyolojik kapasiteyi içerir. Tüm bu unsurların sahip olduğu güç analiz edilerek devletlerin diğer devletler üzerinde sahip olduğu güç saptanır. Bununla ilgili matematiksel formüller geliştirilmiştir. Ray S. Cline tarafından geliştirilen formülle; nüfus ve toprak, ekonomik yeterlilik ve askeri yeterliliklerin toplamı ile stratejik amaç ve bu amaca ulaşılma isteğinin toplamı çarpılarak milli güç hesaplanır.

$$P_p = (C + E + M) \times (S + W)$$

P_p milli güç, C nüfus ve toprak, E ekonomik yeterlilik, M askeri yeterlilik, S stratejik amaçlar, W ise amaca ulaşılma isteğini ifade etmektedir (Ünal, 2005, s.12).

1.2. Uluslararası Teorilerin Güç Kavramına Yaklaşımı

Uluslararası İlişkilerde güç kavramının yerini anlayabilmek ve güç analizinin nasıl yapılacağını kavrayabilmek için farklı teorik kuramları incelemek gerekmektedir.

1.2.1. Realizm (Gerçekçi Yaklaşım)

Uluslararası İlişkiler literatürü incelendiğinde, güç kavramına ilk kez değinilen ve en çok önem gösterilen teori realizm olmuştur (Arıboğan, 2001, s.17). Realizm tanım olarak aynı zamanda güç siyaseti olarak da kullanılmıştır. Realizmin ortaya çıkışında; idealist yaklaşımın İkinci Dünya Savaşı'na gidişi engelleyememesinin etkisi olmuştur. Carr tarafından yazılan 20 Yıl Krizi (1919-1939) isimli eser bu teorinin en önemli temsilcilerinden biri olmuştur (Bozdağlıoğlu & Özen, 2004, s.60). Ancak daha sonra Soğuk Savaş döneminde yayımlanan Uluslararası Politika isimli eseri ile Morgenthau döneme damga vurarak “realizmin babası” olarak anılmıştır. Bu teorinin

pek çok takipçisi ve gelişmesine katkıda bulunan çok sayıda kişi bulunmaktadır (Aydın, 1996, s.46).

Realizmin güce yaklaşımına değinilecek olduğunda; teorinin merkezinde güç kavramının var olduğu açıkça görülmektedir (Mortgenthau, 1970, s.110). Uluslararası ilişkilerde sistemin işleyişinin gücün varlığı ile mümkün olduğunu kabul eder. Morgenthau'ya göre devletler birbirleri ile her zaman güç yarışından kaynaklı olarak karşı karşıya gelmişlerdir ve her ne kadar izledikleri politikaları hukukla veya ahlak kavramıyla açıklamayı deneseler de başarılı olamamışlardır (Mortgenthau, 1970, s.110). Realistlere göre devletler de bireyler gibi güce ulaşmayı arzular ve yalnızca kendilerini düşünürler (Aydın, 1996, s.38). Uluslararası sistemde bir karar verici organizasyon veya kişi bulunmadığı için bu ortamda güce ihtiyaç duyulur (Arı, 1997, s.190). Bu yolda zaman zaman geçici birlikler oluşsa bile temelde ulusal güç kavramı önemlidir (Uzer, 2008, s.59). Realizme göre ulusal gücün en önemli unsurları, ülkenin sahip olduğu askeri güç ve ekonomik kapasitedir (Cural, 2011, s.16). Bunun altında yatan sebep, ulusal güvenliğin onlara göre en önemli sorun olmasıdır. Askeri konuları yüksek politika olarak tanımlamışlardır (Arı, 1997, s.161). Realistlere göre bir devletin kendi gücünü maksimize ederken aynı zamanda düşman devletlerin güçlenmesini engellemesi gerekmektedir. Bu çerçevede savaşmanın mübah olduğunu savunmaktadırlar (Arı, 1997, s.163).

1950'li yıllardan itibaren realizme pek çok eleştiri gelmiştir. En önemli eleştirilerden biri realizmin devlet davranışlarını insan davranışları ile bağdaştırmasının bilimsel bir altyapısı bulunmamasıdır. Bir diğer önemli eleştiri ise ekonomik faktörlerin göz ardı edilmesi olarak özetlenebilir. Bu eleştiriler üzerine realizm teorisi, kendini yenilemiş ve literatürde neorealizm olarak yerini almıştır (Çomak, 2013, s.73-75; Demir & Varlık, 2003, s.80). Neoliberalizmin temellerinin atıldığı eser olan Kenneth Waltz'un Uluslararası Politika Teorisi isimli eserinde, güce ulaşma isteğinin insanın doğasından değil uluslararası ilişkiler sisteminin yapısından kaynaklandığına değinilmektedir (Bozdağlıoğlu & Özen, 2004, s.62). Realizme göre güç, ulaşılacak bir amaç olmasına karşın; neorealizmde güç, sadece bir araçtır. Aynı zamanda neorealistlere göre devletler gücünü sürekli maksimize etme çabasında olamazlar; aksi takdirde bu diğer devletlerin birleşmelerine ve silahlanmalarına neden

olacaktır. Bu nedenle öncelikli amaç güvenliğin sağlanması olmalıdır (Arı, 1997, s.238-239).

1.2.2. Liberalizm

Uzun yıllar boyunca realizm/neorealizm uluslararası sistemde kabul görmüş ve etkinliğini sürdürmüştür ancak zaman içerisinde farklı yaklaşımlar ortaya çıkmıştır. Bunlardan en güçlülerinden biri Liberalizm olmuştur.

Liberalizmin temeli I. Dünya Savaşı'ndan sonra yaptığı çalışmalarla ABD Başkanı Woodrow Wilson'a kadar dayanmaktadır. Liberal görüşe göre savaş bireylerin refahına zarar vermektedir ve bu sebeple savaşı engelleyecek refahın artırılmasının yolu işbirliğinden geçmektedir. Devletler arasında oluşturulacak bu işbirliğini sağlayan faktörler devletlerin yanı sıra çok uluslu şirketler ve uluslararası organizasyonlar olarak sıralanabilir (Yılmaz, 2008, s.10). İdealizm ve liberalizm benzer görüşleri benimsemişlerdir (Sandıklı & Kaya, 2013, s.62). Zamanla liberalizme gelen eleştirilerle neoliberalizm yaklaşımı ortaya çıkmıştır.

Neoliberal teoriye göre devletler özellikle ekonomik alanda işbirliği sağlayarak birbirlerine bağımlı hale geleceklerdir. Bu durum devletler arasında oluşacak güç dengesizliğini karşılayacaktır ve bir etki aracı olacaktır (Lebow, 2007, s.379). Neoliberallere göre güç; “başkalarının izlediği politikaların yarattığı maliyetlerden, değişen davranışlar yoluyla kurtularak kendi istediklerini yapabilmek” olarak tanımlanmaktadır (Özdemir, 2008, s.133). Bu yönüyle neorealistlerle neoliberallerin birbirinden ayrılmadığını görmekteyiz. Fakat gücün unsurları konusunda iki teori ayrılmaktadır. Neoliberallerde, askeri ve ekonomik unsurların oluşturduğu sert güç unsurlarından ziyade, yumuşak güç unsurları öne çıkmaktadır (Demir & Varlık, 2013, s.80). Sert güç unsurları reddedilmez ancak öncelikli olarak yumuşak güç unsurları benimsenir.

1.2.3. Konstruktivizm

Liberal veya Realist teorilerin Soğuk Savaş'ın bitişindeki faktörleri açıklayamaması sonucunda konstruktivist teori ortaya çıkmıştır. Aslında bu düşünce 1980'lerde gelişmeye başlamış olup; teorinin şekillenmesini sağlayan eser ise

Alexander Wendt'in Uluslararası Siyasetin Sosyal Teorisi olmuştur (Walt, 1998, s.41; Wendt, 1999, s.38). Bu teoriye göre ilerleyen zamanla birlikte sürekli değişen bir dünya düzeni ve aynı zamanda değişmekte olan çıkarlar göz önünde bulundurulmalı ve devamlı yenilenen bir düzen oluşturulmalıdır (Yılmaz, 2008, s.11). Devletlerin davranışlarını şekillendiren temel unsurlar fikirler ve çıkarlardır. Gerçekçi ve liberal yaklaşımdan farklı olarak bu yaklaşımda gücü oluşturan unsurlar eğer çıkarlar doğrultusunda kullanılırsa anlam kazanır (Wendt, 1999, s.25).

1.3. Yumuşak Güç Bağlamında Türkiye-Afrika İlişkileri

Türkiye'nin Afrika'ya açılım süreci 1998 senesinde 'Afrika Eylem Planı' ile başlamıştır (Ermağan & Tepeciklioğlu, 2021, s.1-24). Bu plan ile hem ekonomi ve kültür gibi alanlarda hem de siyaset ve güvenlik gibi alanlarda önemli mesafat edilmiştir. Türkiye'nin bu bölgedeki ülkelerle tarihi ve kültürel bağları göz önüne alındığında, bir yumuşak güç politikası izlemesi kaçınılmazdır (Habiyaemye & Oğuzlu, 2014, s.79).

Afrika Eylem Planı'nın üç sütunu bulunmaktadır. Bu sütunlardan biri siyasi ve diplomatik ilişkilerdir. Bu kapsamda Türkiye Cumhuriyeti devlet yöneticileri ile üst düzey ziyaretler ve temasların artırılması ve iş birliklerinin gerçekleştirilmesi gibi adımlar atılmıştır. Diğer bir sütun olan ekonomik ilişkilerin artırılması amacıyla ise ticari anlaşmalar, sağlık ve tarım gibi konularda atılımlar yapılmıştır. Afrika Kalkınma Birliği'ne üye olunmuş ve karşılıklı iş ziyaretlerinin artırılması amaçlanmıştır. Üçüncü sütun olan eğitim ve sosyokültürel ilişkilerde ise Türkiye'nin Afrika kıtasındaki etkisini artırmaya yönelik Afrikalı öğrencilere burs ve eğitim imkânı sağlanması, üniversiteler arasındaki iş birlikleri ve farklı etkinliklerin düzenlenmesi amaçlanmıştır.

Eylem planına rağmen Türkiye-Afrika ilişkilerinde başlangıçta büyük gelişmeler kaydedilememiştir. Türkiye'nin bölgedeki sorunlara tam hâkim olmaması, dünyada yaşanan ekonomik kriz, ülkedeki siyasi kaos ortamı ve Afrika'nın Türkiye'ye karşı politik bakışının olumlu olmaması bu konuda etkili olmuştur (Hazar, 2012, s.5). İlerleyen senelerde dış politikada yeni bir anlayış geliştirilmesi ile 2005 yılında Afrika Yılı ilân edilmiştir (Wheeler, 2011, s.48). Ardından aynı yıl Afrika Birliği (AfB)'nde gözlemci statüsü kazanılmış ve 2008'de AfB ile stratejik ortak olunmuştur. 2010 senesinde açılım süreci tamamlanmış ve Afrika Strateji Belgesi yürürlüğe girmiştir.

Bu süreç içerisinde bölgedeki ülkelerle gerek siyasi ilişkiler gerekse ticaret, yatırımlar, askeri işbirliği, kültürel projeler ve kalkınma projeleri gibi pek çok alanda ilerleme sağlanmıştır. 2013 yılından itibaren ise Afrika'ya açılım projesi yerini Afrika Ortaklık Politikasına bırakmıştır. Afrika'da açılan toplam büyükelçilik sayısı 44'e çıkarken, Afrika'nın Ankara'daki büyükelçilik sayısı 38 olmuştur (Çavuşoğlu, 2016; MFA, 2023a).

Afrika ile artan temasların ardından; Türkiye'den Afrika ülkelerine ulaşım olanaklarını artırmak, iş insanlarının karşılıklı temaslarını kolaylaştırmak ve Türkiye'nin Afrika'ya ulaşım konusunda Avrupa ile bir bağlantı noktası olarak konumlanması konusunda THY, önemli bir aracı rolü üstlenmiştir.

1.3.1. Türkiye'nin Afrika'daki Yumuşak Güç Unsurları

Türkiye'nin açılım sürecini tamamlamasında ve Afrika ile ilişkilerin geliştirilmesinde izlediği yumuşak güç politikası etkili olmuştur. Bu konuda pek çok etken sıralanabilir. Bunlar temel olarak kamu diplomasisi, sivil toplum kuruluşları gibi bağımsız etkenler ve popüler kültür unsurları olarak sayılabilir (Yılmaz ve Kılıçoğlu, 2018, s.478).

1.3.1.1. Kamu Diplomasisi

Kamu diplomasisi devlet ve devlet dışı faktörlerle diğer ülke halklarının ihtiyaçlarını, geleneklerini, toplumsal yapısını ve inançlarını anlama ve tanıma yoluyla ülkelerle ilişkilerin geliştirilmesini sağlamaktadır. Türk dış politikasında kamu diplomasisine katkı sağlayan birtakım kurumlar öne çıkmaktadır. Bu kurumlar aşağıda kısaca tanıtılmaktadır:

Kamu Diplomasisi Koordinatörlüğü (KDK): 2010 yılında kamu diplomasisini kurumsal seviyede yürütmek amacıyla kurulmuştur. Üniversite programları, medya tanıtımı, siyasal iletişim faaliyetleri ile ilgili çalışmalar yapmaktadır. 2013 yılında Kenyalı Profesör Ali Mazrui, Akil Adamlar Konferans Serisi'nde "Küresel Siyasette Adalet Arayışı ve Türkiye-Afrika İş birliği" başlıklı bir konuşma yapmıştır. Aynı zamanda 2013'te Türkiye ve Batı Afrika Gençlik Köprüsü Programı ile Nijer-Türkiye Gençlik Platformu ortaklığında düzenlenen konferansta Türkiye-Nijer ilişkileri değerlendirilmiştir. Yine 2013 yılında Moritanya'da "Türkiye ve Moritanya: Daha

Güçlü İlişkiler” başlıklı çalıştay gerçekleştirilmiştir. 2016 yılında Gazeteci Heyetleri Programı kapsamında Gabon, Kenya, Nijer ve Senegal’den 21 gazeteci Türkiye’ye gelerek çeşitli kurumları ziyaret etmiştir. KDK tarafından yürütülen bu siyasal iletişim faaliyetleri ve üniversite programları dışında çeşitli tanıtım faaliyetleri de gerçekleştirilmiştir (Tepeciklioğlu vd., 2018, s.605-611). Kardeş Eli belgeseli ve Somali Belgeseli bunlara birer örnek olarak gösterilebilir.

Türkiye İşbirliği ve Koordinasyon Ajansı Başkanlığı (TİKA): 1992 yılında kurulan resmi yardım kuruluşu olarak TİKA, Afrika’daki ilk ofisini Etiyopya’da 2005 yılında açmıştır. Afrika’da toplam 22 ofisi bulunan ve 54 ülkede faaliyet göstermekte olan kuruluş, son 5 yılda 1884 proje geliştirmiştir. Bu projelerde 228 tanesi sağlık alanında, 210 tanesi tarım, hayvancılık, balıkçılık ve ormancılık alanında, 267 tanesi eğitim alanındadır. Kalkınma amaçlı gıda yardımı ve gıda güvenliği alanında 144 proje, temiz suya yönelik 32 proje ve çevre korumaya yönelik ise 6 proje hayata geçirilmiştir (TİKA, 2022).

Yunus Emre Enstitüsü (YEE): Türkiye’yi dil, kültür, tarih ve sanat bakımından tanıtmak ve diğer ülkelerle işbirliğini geliştirmek amacıyla kurulmuştur. Yabancı ülkelerde dil eğitimi ve kültür etkileşimi yoluyla faaliyetlerini sürdürmektedir. Yurt dışında 85 merkezi vardır. Afrika’da Cezayir, Fas, Güney Afrika, Mısır, Nijerya, Ruanda, Senegal, Somali, Sudan, Tanzanya ve Tunus’ta merkezleri bulunmaktadır (YEE, 2023).

Türkiye Radyo Televizyon Kurumu (TRT): Türk kamu diplomasisinin etkisinde önemli unsurlardan biri olan TRT, yaptığı uluslararası yayınlarla Türkiye ile dünya ülkeleri arasında bağlantı kurmaktadır. Afrika’da yayın yapmakta olan TRT-El Arabiya ve TRT-Türk iki kıta arasında ortak bir anlayış oluşturmayı amaçlamaktadır. TRT, 2001 yılında Mısır’da ilk Afrika bürosunu açmıştır. TRT, El Arabiya kanalını 2010 yılında kurmuştur. Bu kanalda çeşitli programların yanı sıra Arapça dublajlı Türk dizileri yayınlanmaktadır (Kılıç, 2015, s.379). Ayrıca www.trtworld.com internet sayfasında Afrika için bölgeden haberlerin yer aldığı bir sayfa bulunmaktadır. Dış Yayınlar Dairesi Başkanlığı’nca Arapça, Fransızca ve İngilizce de dahil olmak üzere farklı dillerde yayın yapılmaktadır. Bu dillerden biri de Afrika’nın öne çıkan yerel dillerinden biri olan Hausa dilidir (TRT World, 2023).

Anadolu Ajansı (AA): 1920’de kurulan haber ajansının hedefleri arasında yer alan, Türkiye’yi yurtdışında temsil etme ve savunma amacını günümüzde sürdüren önemli bir yumuşak güç faktörüdür. AA, diğer kamu diplomasisi faktörlerinin faaliyetlerini duyurmayı ve sivil toplum kuruluşları benzeri Türkiye için olumlu imaj oluşturacak kurum ve kuruluşların haberlerini yayımlamayı amaçlamaktadır. Ortadoğu ve Afrika Bölge Direktörlüğü’ne bağlı olarak Nijerya, Sudan ve Tunus’ta ofisleri bulunmaktadır (Anadolu Ajansı, 2023).

T.C. Dışişleri Bakanlığı Afet ve Acil Durum Yönetimi Başkanlığı (AFAD): 2011’de Somali’de milyonlarca insanın öldüğü kuraklık felaketindeki faaliyetleriyle öne çıkan AFAD, bölgeye götürdüğü yardımların yanı sıra bölgede tedavi imkânı bulunmayan kişileri Türkiye’ye getirmektedir. AFAD, Çad ve Kamerun’daki mültecilere ve Cibuti’ye sığınan Yemenli mültecilere gıda ve ilaç yardımı gibi düzenli yardımlarda bulunmaktadır. Ebola ile mücadelede de Gine, Liberya ve Sierra Leone’ye ilaç ve malzeme yardımı yapılmıştır. 2013’te, 2016’da ve 2019’da Sudan’da meydana gelen sel felaketi sonrası malzeme yardımı yapılmıştır. Hâlâ AFAD organizasyonunda Somali yardım kampanyası ve Sudan yardım kampanyası sürmektedir (AFAD, 2023).

Yurtdışı Türkler ve Akraba Topluluklar Başkanlığı (YTB): Dünyanın çeşitli yerlerinde yaşayan Türklerle dayanışma köprüsü oluşturmak, bulundukları ülkelerdeki statülerini güçlendirmek ve onların aidiyetini korumak amacıyla kurulmuştur. Türkiye Bursları programı ile uluslararası öğrencilere eğitim, barınma ve burs imkanları verilmektedir. Yurtdışında yaşayan Türklere yönelik çalışmaların yanı sıra Türkiye’deki uluslararası öğrencilerle ülkemiz arasında bir köprü görevi görmektedir. Bu kapsamda birçok etkinlik yapılmıştır. Kültür ve Turizm Bakanlığı’na bağlı olarak faaliyetlerini sürdürmeye devam etmektedir (YTB, 2023).

Türk Kızılayı: İnsani yardım çalışmalarını tüm dünyada olduğu gibi Afrika’da da sürdüren Kızılay; Sudan, Somali gibi ülkelerde konut, okul, ibadethane, kamu tesisi gibi kalıcı tesis inşası ve geçim kaynağı temini için yatırımlar yapmıştır. Afrika’daki kıtlık sorunu için yardımlar toplayan Kızılay, kurban bağışlarını da Afrika’ya yönlendirmektedir (Kızılay, 2023).

Diyanet İşleri Başkanlığı (DİB): İnanç diplomasisi alanında faaliyetler gerçekleştiren DİB, uluslararası toplantı ve sempozyumlar, yabancı uyruklu

Müslümanların ülkemizde ağırlanması, kurban kesme organizasyonları, burslar, yurtdışında ibadethanelerin inşası gibi faaliyetleriyle yumuşak güç unsuru olarak etki etmektedir. Özellikle Müslüman Afrika ülkelerinde iftar programları ve kurban kesim organizasyonları öne çıkmaktadır. Ayrıca kardeş şehir projeleriyle ilişkiler kuvvetlendirilmiştir. Afrika Müslüman Ülke ve Toplulukları, Dini Liderler Zirveleri ile devlet liderleri ve temsilcilerini bir araya getirmektedir. Aynı zamanda Diyanet Vakfı ile koordine olarak pek çok öğrencinin eğitimini karşılamaktadır ve vakfa bağlı kurumlarda eğitim vermektedir (Örn. Mogadişu İmam Hatip Lisesi). Eğitim faaliyetlerinin yanı sıra insani yardım faaliyetleri de sürdürülmektedir. Bir Damla Hayat projesi ile Gana, Madagaskar, Burkina Faso, Somali gibi ülkelere su kuyusu yapılmaktadır. Bu destekler sağlık alanında da görülmektedir. 2022 senesinde Kenya’da 1500 kişiye katarakt ameliyatı yapılmıştır (TDV, 2023).

Türkiye Maarif Vakfı: Yurt dışında Türkiye Cumhuriyeti adına Milli Eğitim Bakanlığı dışında doğrudan eğitim kurumu açma yetkisine sahip tek kuruluştur. 2016’da kurulan vakıf, Fethullah Gülen ve örgütünün darbe girişiminden sonra, örgütün yurtdışındaki eğitim faaliyetlerini sürdüren kurumları devletin kontrolü altına alma amacı gütmüştür. Vakfın amacı kültür ve medeniyet etkileşimini sağlamak amacıyla eğitim hizmeti ve burs vermektir. 67 ülkede, 446 kurumla faaliyetlerini sürdürmektedir. Kamerun, Kongo, Cibuti, Etiyopya, Gabon, Gana, Gine, Madagaskar, Mali, Moritanya, Nijer, Filipinler, Senegal, Somali, Güney Afrika, Sudan, Tanzanya, Togo, Tunus ve Demokratik Kongo Cumhuriyeti Afrika’da faaliyetlerine devam etmektedir.

Türk Hava Yolları: Ülkelerin sahip olduğu markalar hem ekonomik açıdan sert güç unsuru, hem liberal güç unsuru olarak sayılabilirken, aynı zamanda bağlı oldukları ülkeye bir yumuşak güç unsuru oluşturmaktadır. Ulaşım sektörü ülkenin dünya çapında tanınmasına ve ülke imajına katkı sağlamaktadır. THY bu bağlamda Türkiye’nin en büyük havayolu şirketi ve bayrak taşıyıcısı olarak kaydadeğer bir yumuşak güç unsuru oluşturmaktadır (Yılmaz ve Kılıçoğlu, 2018, s.509). Tezin ilerleyen bölümlerinde THY’nin oluşturduğu yumuşak güç detaylı bir şekilde ele alınacaktır.

1.3.1.2. Popüler Kùltür Unsurları

Dizi ve filmler popüler kùltür ürünleri olarak Türkiye'nin yumuşak gücünün artmasında temel etkenlerden biri olmuştur. Oluşum aşamasında bir uluslararası politika aracı olmasalar da zaman içerisinde Türkiye imajını etkilemiş ve ekonomik getiriler sağlamıştır. Ancak tüm ÷lkelerde aynı etki olumlu olarak oluşmamış olabilir. İlk kez yurtdışına ihraç edilen Türk dizisi olan “Çalıkuşu” TRT kanalında yayınlanmıştır. Daha sonra “Deli Yürek” dizisi yaygınlaşmış ve etki bulmuştur. Afrika'da Türk dizilerinin en çok ilgi gördüğü yer olan Fas'ta “Aşk-ı Memnu”, “Kurtlar Vadisi”, “Fatmagöl'ün Suçu Ne” dizileri oldukça etki bırakmıştır. Gana ve Tanzanya'da izlenen “Ezel” dizisi ise daha sonra bu ÷lkelerden Türk dizilerine olan ilgiyi artırmıştır. Etiyopya da Türk dizi ve filmlerinin çok izlendiğı ÷lkeler arasındadır. Türk dizilerinin yayınlandığı diğer ÷lkeler Mısır, Cibuti, Tunus, Nijerya, Burkina Faso, Senegal, Madagaskar, Kamerun, Malidir (Çevik, 2015, s.396-419).

1.3.1.3. Sivil Toplum Kuruluşları

Kamu diplomasisi araçlarından TİKA, Kızılay vb. kuruluşların yanı sıra pek çok özel sivil toplum kuruluşu Afrika'da faaliyet göstermektedir. İnsan Hak ve Hürriyetleri (İHH) İnsani Yardım Vakfı, 1992 yılında kurulmuş ve kuruluşundan bu yana Afrika'da pek çok yardım girişiminde bulunmuştur. Hala devam etmekte olan su kuyusu yardım organizasyonları bulunmaktadır (İHH, 2023). 17 Ağustos Depremi'nden sonra harekete geçen bir grup gönüllü sağlık çalışanı tarafından kurulan Yeryüzü Doktorları, Afrika ÷lkelerinde sağlık yardımlarıyla önemli bir yumuşak güç unsuru oluşturmaktadır (Yeryüzü Doktorları, 2023). Umuda Koşanlar Derneğı, Şefkat Eli gibi çok sayıda yardım kuruluşları, halen Afrika'da faaliyetlerini sürdürerek, ÷lke adına önemli bir yumuşak güç unsuru oluşturmaktadır.

BÖLÜM II: ULUSLARARASI SİVİL HAVA TAŞIMACILIĞI VE TÜRKİYE

Uluslararası sivil hava taşımacılığının globalleşen dünyada özellikle 1980’lerden itibaren önemi artmıştır. Gelişen teknoloji ve sivil hava taşımacılığının bir yumuşak güç unsuru olmaya başlaması tüm dünya devletlerinin bu yöndeki ilgisini artırmıştır. Bu bölümde ilk olarak dünyada sivil havacılığın önemi ve tarihi anlatılacak, daha sonra sivil havacılığı düzenleyen kuruluşlar ve Türkiye’de sivil havacılığın tarihi ve havayolu şirketlerine değinilecektir.

2.1. Sivil Havacılığın Fonksiyonu ve Önemi

Sözlük anlamıyla havacılık, Latince “avis” kelimesinden (aviation) dilimize havacılık şeklinde çevrilmiş olup “hava aracının operasyonu ya da tasarımı, üretilmesi ve sürdürülmesi” anlamına gelmektedir (The Free Dictionary, 2023). Genel Havacılık, askeri olmayan ve tarifeli hava taşımacılığı operasyonları hariç uçuşları kapsamaktadır. Uçuş eğitimleri, hava fotoğrafçılığı, planör uçuşları, paraşüt atlayışları, zirai ilaçlama uçuşları, trafik denetleme uçuşları vb. birçok uçuş genel havacılık kapsamında örnek gösterilebilir. Sivil havacılık ise askeri olmayan, ticari veya özel; yani mal ve yolcu taşımak gibi amaçlar için uçakların kullanıldığı bir ulaşım türüdür (Cambridge Dictionary, 2023).

Sivil havacılık hem ekonomik açıdan hem sosyal fayda bakımından oldukça önemli bir hizmet alanıdır (Wittmer, 2011, s.2). Diğer taşımacılık sektörleri ile kıyaslandığında fayda sağladığı pek çok nokta bulunmaktadır. Bunlar; ulaşım hızı, konfor, ulaşım noktalarının fazla olması, turizm gibi diğer sektörlerle etkileşimi hem bireysel hem kurumsal hem de ulusal düzeyde güçlü bir gelir kaynağı oluşturması ve çok boyutlu ekonomik bir yapının oluşmasına yardımcı olmasıdır (Ünlü, 2009, s.50-53).

Sivil havacılık sistemi kendi içerisinde pek çok mekanizma barındırmaktadır. Bunlar havayolu şirketleri, havalimanları, teknik destektir (Öncü ve ark., 2013, s.77). Sivil havacılık sektöründeki faaliyetler ise şöyledir: Ticari taşımacılık (yük, yolcu,

posta vs.), özel amaca yönelik havacılık faaliyetleri, genel havacılık faaliyetleri (kategorize edilmemiş) (Sheenan, 2013, s.1).

2.2. Dünyada Sivil Havacılığın Gelişimi

Havacılık tarihi incelendiğinde insanların uçuşma isteğinin çok eskiye dayandığı görülmektedir. Tarih boyunca farklı şekillerde denenmiş olan bu eylem günümüzde bir hizmet sektörü olarak gerçekleştirilebildiği gibi askeri ve ticari pek çok kapsamı bulunmaktadır.

1500’lü yıllarda Leonardo Da Vinci kuşların uçuşlarından ilham alarak kanat yapısında insan gücüne dayalı makineler resmetmiştir. Resmetmiş olduğu makineler o dönem için başarısız olsa da bugün kullanılan helikopter ve benzeri hava araçlarının temelini oluşturmaktadır. Sonraki yüzyıllarda da denemeler devam etmiş ve Fransa’da 18. yüzyılda Montgolfier Kardeşler’in sıcak havayla doldurdukları balon başarılı bir şekilde uçurulmuştur. Akabinde zeplinle bir dönem yaygın olarak kullanılmıştır (Yalçın, 2016, s.186). 19. yüzyılda gerçekleşen savaşlarda balonların kullanıldığı ve askeri balonculuk sektörünün de geliştiği görülmektedir.

Uçaklarla ilgili en önemli gelişmeler ise 18. yüzyılın sonlarında başlamıştır. İlk başta kuşların kanat çırpışından ilham alınan tasarımlar yapılsa da daha sonra Sir George Cayley’in çalışmaları ile uçuş için kanatların yeterli olmadığı; kuvvete de ihtiyaç duyulduğu anlaşılmıştır (Kansu, 1997, s.76-77). Daha sonra havacılık sektöründe pek çok gelişme kademeli olarak yaşanmıştır. Ancak en önemli gelişme Amerikalı Wright Kardeşler’in 17 Aralık 1903’te “The Flyer” ismini verdikleri modelle yaptıkları başarılı deneme uçuşlarıdır (Kansu, 1997, s.90-92). Uçağın icadının ardından havacılık sektörü de gelişmeye başlamıştır. Uçak imalatı yapan fabrikalar açılmaya başlanmış ve farklı modeller üretilmiştir.

İlk uçağın icat edilmesinin ardından uçaklar I. ve II. Dünya Savaşları’nda askeri silah amaçlı kullanılmıştır. II. Dünya Savaşı öncesi dönemde Adolf Hitler’in seçim mitingleri sırasında ulaşım aracı olarak mitinglerine Pilot General Hans Baur’un kullandığı uçakla gittiği bilinmektedir (Kansu, 1997, s.106-110).

2.3. Sivil Havacılığı Düzenleyen Uluslararası Kuruluşlar

Dünyada sivil havacılık faaliyetlerinin belirli bir standart içerisinde sürdürülmesi ve denetlenmesi amacıyla kurulan uluslararası teşkilat ve birlikler bulunmaktadır. Bu organizasyonları düzenleyen ve dahil olan ülkelere uçuş gerçekleştirmenin şartı, organizasyonların denetimine tabii olmaktan geçer. Bu nedenle uluslararası sivil hava taşımacılığını daha iyi anlamak için bu organizasyonları da bilmek gereklidir.

2.3.1. Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatı (ICAO: International Civil Aviation Organization)

Uluslararası düzeyde sivil havacılığı düzenleyen ve denetleyen pek çok kuruluş vardır. Ancak bu konuda en büyük otorite ICAO olarak kabul edilmektedir. ICAO, ABD'nin öncülüğünde sivil havacılık faaliyetlerini düzenlemek ve denetlemek üzere Şikago'da 1944'te 52 devletin kabulüyle imzalanan Şikago Konvansiyonu ile kurulmuştur. Merkezi Montreal'de olan Birleşmiş Milletlere bağlı olarak faaliyet gösteren örgütün 192 üyesi bulunmaktadır. Türkiye de ICAO'ya 4749 sayılı kanunla 1945 yılında üye olmuştur (International Civil Aviation Organization [ICAO], 2023b). Temel amacı uçuş emniyeti ve güvenliğe ilişkin kurallar geliştirmek olan, tüm dünyada havacılık faaliyetlerinin düzenlenmesine yön veren teşkilatın hedefleri şunlardır:

- Sivil havacılığın uluslararası ve küresel ölçekte güvenli ve düzenli gelişimini sağlamak,
- Uçuş emniyetini geliştirmek,
- Uçuş ve havaalanı güvenliğinin sağlanmasına destek olmak,
- Hava araçların barışsever amaçlar için yapım ve işletimlerini desteklemek,
- Daha etkin uluslararası sivil havacılık için havayolları, havaalanları ve hava seyrüsefer tesislerinin gelişimini sağlamak,
- Güvenli, düzenli ve ekonomik hava taşımacılığının küresel gereksinimlerini karşılamak,

- Haksız rekabetin yol açacağı israfı önlemek,
- Taraf ülkelerin haklarını tam olarak korumak ve ülkelere uluslararası havayolu işletmeciliği konusunda fırsat eşitliği sağlamak,
- Uluslararası sivil havacılığı ilgilendiren tüm konuların gelişimi ve yenilenmesi için çaba göstermek (Ministry of Foreign Affairs [MFA], 2023).

ICAO, tüm üye ülkelerde uygulanacak olan ortak standartları belirler ve bunları dokümanlarla sınıflar. 18 farklı ek bulunmaktadır: Personel yeterlilik belgeleri, havacılık kuralları, uluslararası hava seyrüseferi için meteoroloji hizmetleri, havacılık haritaları, hava-yer haberleşmesinde kullanılan ölçü birimleri, hava aracı işletmeciliği, hava aracı tescil işareti ve milliyeti, hava araçları uçuşa elverişliliği, kolaylıklar, havacılık haberleşmeleri, hava trafik hizmetleri, arama ve kurtarma, hava aracı kazaları ve olay incelemesi, havaalanları, havacılık bilgi hizmetleri, çevre koruma, güvenlik, uluslararası sivil havacılığın kanun dışı eylemlerden korunması, tehlikeli maddelerin havayoluyla emniyetli taşınması (MFA, 2023b).

2.3.2. Uluslararası Hava Taşımacılığı Birliği (IATA: International Air Transport Association)

IATA 19 Nisan 1945'te çoğunluğun Avrupa ve Kuzey Amerika ülkelerinden oluşan 31 milletten 57 üye ile Küba'nın Havana şehrinde kurulmuştur. Bugün dünyanın her yerinden 120'den fazla milletten 280'den fazla havayolu üyesine sahiptir. IATA dünya hava trafiğinin %82'sini taşıyan dünyanın önde gelen yolcu ve kargo havayollarını içermektedir (IATA, 2023a).

ICAO ile birlikte çalışan kuruluş üye olmak için öncelikle ICAO'nun üyelik şartlarını yerine getirmek gerekmektedir. IATA'nın kuruluş amacı havayolu taşımacılığının standartlarını belirleyerek, havayolu şirketleri ve seyahat edenlere kaliteli hizmetler sunulmasını sağlamaktır. İlgi alanları bilet fiyatları, acente komisyon oranları vb. konulardır (IATA, 2023b).

2006 yılında dönemin Türk Hava Yolları Genel Müdürü olan Prof. Dr. Temel Kotil, IATA yönetim kuruluna seçilen ilk Türk yöneticidir (THY, 2023a, s.23).

Ülkemizde THY, Onur Air, Atlas Global Havayolları ve Pegasus Havayolları'nın ardından SunExpress Havayolları, IATA üyesi olmak için havayolu şirketlerinin yerine getirmesi gereken Operasyonel Güvenlik Denetimi (IOSA) tarafından belirlenmiş olan yaklaşık 900 kriteri başarıyla yerine getirmiş olup 2008 yılı itibariyle IATA üyesi olmuştur (Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü [SHGM], 2023a). Ayrıca, 2008 yılında THY ev sahipliğinde, IATA Genel Kurulu Türkiye'de ilk kez düzenlenmiştir (THY, 2023a, s.24).

2.3.3. Avrupa Sivil Havacılık Konferansı (ECAC: European Civil Aviation Conference)

ECAC, 1955 yılında kurulan, merkezi Paris'te bulunan, Türkiye'nin de üyesi olduğu bir kuruluştur. 44 üyesi bulunmaktadır (ECAC, 2023a). Avrupa Hava taşımacılığı sisteminin emniyetli, verimli ve sürdürülebilir olmasını amaçlayan ECAC, bunu yaparken, üye devletler arasında sivil havacılık politikalarının uyumlu halde işlenmesini için çalışır ve üye ülkeler ve dünyanın diğer bölgeleri arasında politik olarak iş birliğini teşvik eder. ECAC üyesi ülkeler ve endüstri ortakları, 60 yılı aşkın süredir mevcut rekabet piyasasındaki zorluklarla mücadele ederek Avrupa hava taşımacılığındaki gelişmeleri görüşmeye devam etmektedirler (ECAC, 2023b).

Avrupa Birliği (AB) ile iş birliği içinde faaliyetlerini sürdürmekte olan ECAC, Avrupa Konseyi ve ICAO ile de yakın ilişkiler geliştirip bölgesel amacının dışında uluslararası anlamda da faaliyet göstermektedir. Avrupa Sivil Havacılık Konferansı'nın her üç yılda bir düzenlediği genel kurulda ICAO üyesi olan üye ülkelerin sivil havacılık genel müdürleri, IATA ve diğer sivil havacılık kuruluşlarının temsilcileriyle havacılık politikalarını gözden geçirerek görüşür. Karar alma aşamasında Ulaştırma Bakanlığı'na başvuran ECAC'ın çalışma konuları Avrupa hava sahasının emniyetinin ve uçuş güvenliğinin geliştirilmesi amacıyla Avrupa hava sahasındaki trafik artışına ilişkin düzenlemeler, kazaların önlenmesi, kanun dışı eylemlerin önlenmesine ilişkin çalışmalar ve çevrenin korunmasına yönelik çalışmalarda bulunmaktadır. Toplantı faaliyetlerini yöneten koordinasyon komitesi üç yıl süre ile ECAC başkanı ve başkan yardımcıları ve sivil havacılık genel müdürlerinden oluşan yedi koordinasyon komitesi üyelerini seçmektedir (ECAC, 2023c; ECAC, 2023d). Şu anda Türk Hava Yolları Anonim Ortaklığı (THY A.O)

genel müdürü olan Bilal Ekşi, 2012-2015 ve 2015-2018 dönemlerinde Sivil Havacılık Genel Müdürü olarak üst üste iki kez seçilerek ECAC başkan yardımcılığı görevini üstlenmiştir.

2.3.4. Müşterek Havacılık Otoriteleri (JAA: Joint Aviation Authorities)

ECAC'ın alt kuruluşu olan JAA, 1970 yılında kurulmuştur. ECAC' a üye olan 44 üye, bu kuruluşun da üyesidir. Önceleri Avrupa sanayisinin ve Airbus gibi uluslararası şirketlerin ihtiyaçlarını karşılamak üzere motorlar için ortak sertifika kodları üretme amacıyla çalışan kuruluş, kısa sürede uçuş operasyonları, bakım, lisanslama, sertifikalandırma alanlarını da kapsayarak gelişmiştir. JAA'nın standartlarının zorunlu olmayışı AB'de emniyet ve güvenlik konularında yeni bir kurum ihtiyacı doğurmuştur. 2009'dan itibaren faaliyetlerini Avrupa Havacılık Emniyet Ajansı'na devreden kuruluş, Müşterek Havacılık Otoriteleri Eğitim Organizasyonu (JAA-TO) adıyla emniyetli bir havacılık operasyonunun gerçekleştirilmesi için gerekli olan eğitim ihtiyacını karşılayarak emniyet standartlarını uluslararası alanda geliştirme amacıyla çalışmalarını sürdürmektedir (Joint Aviation Authorities [JAA-TO], 2023).

2.3.5. Avrupa Havacılık Emniyeti Ajansı (EASA: European Aviation Safety Agency)

AB'de emniyet ve güvenlikle ilgili doğan kurumsal ihtiyacı karşılamak üzere 2002 yılında Avrupa Parlamentosu'nun 1592/2002 sayılı düzenlemesiyle EASA kurulmuştur. AB sivil havacılık güvenliği ve emniyeti sağlamak ve düzenlemek üzere 2010 tarihinden itibaren JAA'nın faaliyetlerini üstlenmektedir. Önceleri JAA tarafından verilen yetkilendirme belgeleri ve lisanslar, sivil havacılıkta standardı oluşturmayı amaçlayan EASA tarafından verilmektedir. Merkezi Almanya'nın Köln şehrinde olan kuruluş, üretim, uçuş, havacılığı kapsayan uçak çeşitleri, uçuş, etkinlik ve geçerli emniyet, güvenlik mevzuatlarının oluşturulması, takibi ve denetlenmesi çalışma alanlarındandır.

AB üyesi olup aynı zamanda EASA'ya üye olan ülkeler; Almanya, Avusturya, Belçika, Çekya, Bulgaristan, Hırvatistan, Hollanda, Danimarka, Estonya, Finlandiya, Fransa, İtalya, İspanya, İsveç, İrlanda, Kıbrıs (Güney), Macaristan, Malta, Litvanya,

Letonya, Lüksemburg, Polonya, Portekiz, Romanya, Slovakya, Slovenya, Yunanistan'dır. Avrupa Birliği üyesi olmayıp EASA üyesi olan ülkeler: İzlanda, Lihtenştayn, Norveç ve İsviçre'dir. Türkiye JAA üyesi olup Avrupa Birliği ya da EASA üyesi olmamakla birlikte EASA ile işbirliği içerisinde.

2.3.6. Avrupa Hava Seyrüsefer Emniyeti Teşkilatı (EUROCONTROL)

I. Dünya Savaşı'nın ardından havacılık alanındaki gelişmeler neticesinde uluslararası iş birliği anlayışı ile 1944'te Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatı'nın (ICAO) kurulmuştu. II. Dünya Savaşı sonrasında ise artan sivil havacılık faaliyetleri, Avrupa çapında uluslararası bir kuruluşu gerekli kılmaktaydı. Avrupa'da ICAO'yla iş birliği içinde ancak bölgesel olarak bütünleşme odaklı bir kuruluş olarak 1950'lerde artan hava trafiğinde standartları belirlemek amacıyla EUROCONTROL kurulmuştur. 1960 yılında sivil havacılık alanında karşılıklı bağımlılık yaratmak amacıyla Almanya, Fransa, Belçika, Lüksemburg, Hollanda ve Birleşik Krallık'ın imzaladığı anlaşma, 1963 yılında yürürlüğe girmiştir. Amacı Avrupa'daki havacılığa dair çalışmalarını organize ederek Tek Avrupa Hava Trafik Yönetim Sistemi (ATM) geliştirmek olan kuruluşun 2019 yılı itibarıyla 41 üye ülkesi ve iki kapsamlı anlaşma devleti bulunmaktadır (Eurocontrol, 2023a). Türkiye Yunanistan'dan sonra 02.12.1988 ve 3504 sayılı kanunla 10. üye olarak teşkilata katılmıştır (MFA, 2023c).

EUROCONTROL'un çalışma alanları:

- Hava trafik akışı ve kapasite yönetimi,
- Hava sahası yönetimi ve organizasyonu,
- Hava Trafik Yönetimi alanında çalışan personelin gerekli eğitimi ve performansını geliştirmek,
- Sivil ve askeri hava trafik yönetimi koordinasyonu,
- İletişim, navigasyon ve gözetim,
- Havacılık operasyonlarının ekonomik şekilde düzenlenmesi,
- Havacılık faaliyetlerini düzenlerken çevrenin korunması,

- Standart havacılık düzenlemeleriyle kazaların minimize edilerek operasyonların emniyetle gerçekleştirilmesi,
- Uçuş ekiplerine verilen simülasyonlar,
- Avrupa'daki hava trafiği eğilimleri ve gecikmelerle ilgili düzenli analizler, tahminler ve raporlar hazırlayarak hava taşımacılığı endüstrisindeki ilerlemeleri analiz etmek olarak bahsedilebilir (Eurocontrol, 2023b).

1986'dan beri Avrupa Sivil Havacılık Örgütü ile çalışmalarına devam eden örgüt AB bütünleşme sürecinde 1993 itibariyle "Tek Avrupa Hava Sahası" oluşturmak amacıyla faaliyetlerini sürdürmektedir. 2002 yılında AB'nin üye olmasıyla (Kılınç, 2011, s.87) siyasi güç elde eden EUROCONTROL, Tek Avrupa Hava Sahası'na yönelik çalışmalarını bu sayede düzenlemektedir.

Uluslararası hava sahası ve Avrupa açısından önemli bir transfer merkezi olan Türkiye, Avrupa'nın en önemli sivil havacılık kuruluşlarından olan EUROCONTROL üyeliğini sürdürerek gelişmeleri yakından takip etmekte ve önemli roller üstlenmektedir. Türkiye, 2014-2017 yılları arasında iki dönem üst üste seçilerek Geçici Konsey Başkanlığı görevini yürütmüştür. Ayrıca ülkemiz de Daimi Komisyon Çalışma Grubu'nda temsilci bulundurmaktadır (MFA, 2023c).

2.4. Türkiye'de Sivil Havacılığı Düzenleyen Kuruluşlar

Temel olarak ülkemizdeki sivil havacılık faaliyetlerinin gerçekleştirilmesi ve düzenlenmesi Ulaştırma Bakanlığı sorumluluğundadır. Bakanlık dışında yetki ve sorumlulukları bulunan diğer kuruluşlar şunlardır:

Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü (SHGM): Hava operasyonlarının güvenli ve düzenli şekilde gerçekleştirilmesinden; havacılık faaliyetlerinin planlanmasından, koordinasyon ve kontrolünden sorumludur.

Devlet Hava Meydanları İşletmesi (DHMI): Türkiye'de hava trafiğinin güvenli bir şekilde gerçekleştirilmesi ve kontrolünden sorumludur; aynı zamanda havalimanlarının işletme yetkisi de bu kurumdur.

Demiryolları Limanlar ve Hava Meydanları İnşaatı Genel Müdürlüğü (DLH): Havalimanlarının inşası konusundaki tüm prosedürlerden ve inşaat faaliyetlerinin yürütülmesinden sorumludur.

T.C. ÇEVRE, ŞEHİRCİLİK VE İKLİM DEĞİŞİKLİĞİ BAKANLIĞI Meteoroloji Genel Müdürlüğü: Çeşitli bölgelerde meteoroloji istasyonları kurar ve bu istasyonlardan elde edilen hava durumu bilgisini, havalimanları ve havayolu şirketleri gibi aktörler ile paylaşır.

Bunlara ek olarak bazı mesleki kuruluşlar da sivil havacılık sektöründe etkilidir: Hava İş Sendikası, Türkiye Havayolu Pilotları Derneği, Türkiye Özel Sektör Havacılık İşletmeleri Derneği, Türkiye Havayolu Pilotları Vakfı, Sivil Havacılık Mezunları Derneği, Pilotlar Derneği, Uçak Teknisyenleri Derneği vb. (Yazgan & Yiğit, 2013, s.431).

2.5. Yer Hizmetleri

Sivil havacılık sektöründe hava operasyonlarının dışında birçok farklı faaliyet bulunmaktadır. Yer hizmetleri de uçuş öncesi/uçuşlar arası ve uçuş sonrasında havalimanlarının farklı bölgelerinde yolculara sunulan çeşitli hizmetlerdir. Yer hizmetlerinin kapsamı yolcuların uçağa kabul edilmesinden karşılanmasına; uçakların yüklenmesinden boşaltılmasına kadar pek çok hizmeti içermektedir (Yılmaz, 2021, s.279). Bu hizmetler IATA tarafından ortaya konmuş olan Standart Yer Hizmetleri Sözleşmesi şartlarına uygun olarak gerçekleştirilir.

Literatüre bakıldığında yer hizmetleri konusunda en başarılı olan ve ön plana çıkan kuruluşlar genellikle terminal işletmeleri olmaktadır. Terminal işletmeleri, yolcular ve havayolu şirketleri ile direkt iletişim kurmaktadır; bu durum da verilen hizmetin kalitesini maksimize etmektedir (Varışlı, 2016, s.2).

Yer hizmetleri genellikle şunlardan oluşur:

- Kabin hizmetleri: Uçuş öncesi ve sonrası yolcuların konforunun en üst düzeyde olması için yapılan hazırlıkları kapsar. Gıda tüketimi, temizlik, eğlence gibi unsurlar bu hizmetlere dahildir.

- İkram hizmetleri: Uçuş süreci öncesi tüm yiyecek içecek unsurlarının hazırlanması ve sunulmasını içerir.
- Apron hizmetleri: Uçakların bir sonraki uçuşa hazırlanması ve apron içerisindeki park durumlarının ayarlanması gibi hizmetleri içermektedir.
- Yolcu hizmetleri: Uçuş öncesi ve sonrasında bilet, pasaport, bagaj vb. işlemleri kapsayan tüm teknik ve bürokratik işlemlerdir (Eski & Tasus, 2018, s.58-59).

Havalimanlarındaki yer hizmetleri, tedarikçi kuruluşlar tarafından sağlanabilmektedir. Kimi havalimanlarında tüm hizmetler tek bir yerden sağlanabileceği gibi farklı tedarikçilerden de sağlanabilir (Güngör, 2013, s.43-44).

Türkiye’de yer hizmetleri SHGM tarafından yayımlanan Havaalanı Yer Hizmetleri Yönetmeliği kapsamında gerçekleştirilir. Türkiye’deki yer hizmetleri şunlardır:

- TGS (Turkish Ground Services) Yer Hizmetleri A.Ş.: THY ortaklığı ile 2010 yılında kurulmuştur. İstanbul Havalimanı ve İstanbul Sabiha Gökçen Havalimanı dahil olmak üzere 9 lokasyonda hizmet vermektedir.
- Havaalanları Yer Hizmetleri A.Ş. (HAVAŞ): THY’nin kurulduğu ilk yıllardan itibaren havalimanlarına yolcu taşımacılığı hizmeti vermektedir. Ankara ve İzmir başta olmak üzere 20 havalimanında aktif olarak bulunmaktadır.
- Çelebi Hava Servisi A.Ş.: Türkiye’nin ilk özel yer hizmetleri şirkettir. Tüm yer hizmetleri, yolcuların havalimanı içinde biniş kapısına ulaşımı, yük kontrolü, uçak kalkış-iniş ve park hizmetleri gibi hizmetler sunmaktadır.
- Bunların dışında çok sayıda şirket Türkiye’de havalimanlarında yer hizmeti vermektedir (Oylumlu, 2016, s.46).

2.6. Türkiye’de Sivil Havacılık

Türkiye’de sivil havacılığın tarihine bakıldığında, ilk uçuş denemeleri Osmanlı Devleti’ne kadar dayanmaktadır. Bu bölümde Türkiye’de sivil havacılığın tarihine ve ülkede hizmet vermiş özel hava yolu şirketlerine değinilecektir.

2.6.1. Türkiye Sivil Havacılık Tarihi

Türk tarihine göz atıldığında uçmak için pek çok girişim olduğu görülmektedir. Tarihe bu alanda en çok damga vurmuş kişilerden biri olan Hezarfen Ahmet Çelebi, kendi yaptığı kanatlarla Galata kulesinden 3200 metre boyunca Üsküdar’a kadar uçmuştur. Bu olayın ardından IV. Murad’ın kızının doğum şenliğinde Lagari Hasan Çelebi bir rokete kendisini bağlamış ve roket ateşlendikten 300 metre kadar sonra kendi hazırladığı kanatlarla yere inmiştir. Bu uçuş denemelerinin ardından Osmanlı Devleti’nde de dünyadaki gelişmelere paralel olarak balonlu uçuşlara geçilmiştir (Kline, 2002, s.38-39).

Türkiye tarihindeki ilk balon uçuşu 1785’te Topkapı Sarayı-Bursa arasında gerçekleşmiştir. Daha sonra 1802’de Dolmabahçe ile Florya arasında, 1844’te Haydarpaşa-Yalova hattında da farklı kişilerce balon uçuşu gerçekleştirilmiştir (Kline, 2002, s.40).

Havacılık tarihinde bir Türk’e ait olduğu bilinen ilk eser “Balon yahud mütesaid el Heva”, Süleyman Pertev tarafından 1893 yılında yazılmıştır (Kline, 2002, s.41). Balon uçuşlarına II. Abdülhamid döneminde ara verilirken II. Meşrutiyetin ilanı ile tekrar başlanmıştır. Türkiye havacılık tarihindeki son balon uçuş ise Taksim Meydanı’ndan Bulgurlu’ya inen balonla 1909’da gerçekleşmiştir (Kline, 2002, s.42).

Türklerde havacılık tarihindeki çalışmalar Osmanlı döneminde askeri alana yönelmiştir. 1911-12 yıllarında Trablusgarp Savaşı’nda hava saldırısına uğradıktan sonra Osmanlı Devleti’nde ilk askeri havacılık çalışmaları başlamıştır. Ardından 1925 yılında Türk Hava Kurumu yani o zamanki adıyla Türk Tayyare Cemiyeti kurularak Türk havacılığının ilk adımları atılmıştır.

1933 yılında Türk Hava Postaları adı altında 5 uçaklık bir filo ile sivil hava taşımacılığı yürütölmeye başlanmıştır. Millî Savunma Bakanlığı’na bağlı olarak

Havayolları Devlet İdare İşletmesi kurulmuştur. Bu kurumun amacı ve yetkileri sivil havayolu işletmeleri kurmak, bu havayollarıyla taşıma yapmaktır. Bu kurum bugün var olan THY A.O.'nun da yapı taşlarını oluşturmuştur (Bolayır, 2000, s.8). THY, bir diğer bölümde yumuşak güç bağlamında Afrika odağında daha uzun olarak irdelenecektir.

Bu dönemde özel girişimler de başlamış ve 1935 yılında Nuri Demirağ tarafından İstanbul'da uçak fabrikası ve havaalanı ve gök okulu, Sivas'ta da uçak ve motor fabrikası ile gök okulu kurulmuştur. 1940'lı yıllarda Türkiye; Avrupa'nın üçüncü büyük hava endüstrisine sahip olmuştur. Türk Hava Kurumu (THK) Kayseri ve Etimesgut/Ankara fabrikalarında uçak ve motor üretirken, aynı zamanda Nuri Demirağ ilk Türk tipi yolcu uçağını tamamen yerli mühendis ve işçilerle yapmıştır. 1938 yılında Nu/D-38 tipi madeni yolcu uçağı "Avrupa A Klası" yolcu uçakları kategorisinde birinci seçilmiştir (Saldıraner, 1992, s.33).

Türkiye'de sivil havacılığın asıl gelişimi II. Dünya Savaşı'ndan sonra başlamıştır. Bu süreçte hem uçaklar modernleştirilmiş hem de yeni havalimanlarının yapımına önem verilmiştir. 1949 yılında Hava Meydanları Bürosu kurulmuştur. 1956 yılında çıkarılan bir yasa ile DHMİ kurulmuş ve havalimanlarının işletilmesi ve uçuş güvenliğinin sağlanması bu kuruluşa bırakılmıştır (Sezgin, 1991, s.3). 1954 yılında, Türkiye'de sivil havacılığın düzenlenmesi, denetlenmesi ve aynı zamanda uluslararası havacılık kurallarına uymak amacıyla Sivil Havacılık Dairesi Başkanlığı kurulmuştur. 1956 yılında yeniden yapılanan THY ülkenin bu alandaki tek ticari gücü olarak aktivitesine devam etmiştir (Saldıraner, 1992, s.33).

1948-1952 yılları arasında ABD hükümetinin Türkiye'ye (ekonomik yardım aracı olarak) uçak ve motor vermesi ile THK'nın uçak ve motor fabrikalarındaki üretim faaliyetleri sekteye uğratmıştır. Motor fabrikası 1955 yılında traktör üretimi yapmaya başlamış ve bugünkü haliyle Türk Traktör Fabrikası olarak faaliyetlerine devam etmiştir. Uçak fabrikasında ise üretim 1959 yılında durdurulmuş ve 1965 yılına kadar yalnızca bakım ve tamir işlerine devam edilmiş, 1964'ten sonra ise traktör üretimi yapılmıştır (Korul & Küçükönel, 2003, s.24-38).

1958-1983 yılları arasında ülkedeki tek havayolu taşıyıcısı olarak THY, hizmetine devam etmiştir. THY uçakları incelendiğinde F-27, Viscount, DC-9, DC-

10, B707, B727 tipi uçaklardan oluştuğu gözlemlenmektedir (THY, 2023b). Ardından 1958 yılında devlet tarafından hem THY hem de yabancı havayolu işletmelerine yer hizmetleri vermesi amacıyla HAVAŞ kurulmuştur. Aynı yıl özel teşebbüs tarafından Çelebi Hava Servisi A.Ş. kurulmuştur. HAVAŞ'a ait ikram bölümü 1987 yılında USAŞ adı altında ayrılarak özelleştirilmiştir (SHGM, 2023b).

Havayolu ulaştırması sektöründe 14.10.1983 tarihinde 2920 sayılı Sivil Havacılık Kanunu yürürlüğe girmiştir. Bu kanun ile, havacılık sektöründe gelişmeler yaşanmıştır. Bu dönemde THY filosunu geliştirmeye başlamış, hizmet standartlarını yükseltmeye çalışmış ve ekonomik olarak daha avantajlı olduğu için yurtdışı hatlara yönelmiştir. 2920 sayılı kanun ile Türk havacılık sektöründe özel havayolu şirketlerinin faaliyet göstermesinin önü açılmıştır. Bu kanun ile özel sektördeki havayolları da sektörden pay almaya başlamıştır. Ancak özel hava yollarının bir kısmı çeşitli sebeplerle iflas etmiş ve faaliyetlerine son vermişlerdir. Bu sebeplerden en önemlileri bakım-onarım ve diğer alt yapı olanaklarındaki yetersizlik, işletme sermayesi sıkıntısı, nitelikli personele ulaşmaktaki güçlük ve sektörün desteklenmemesidir.

80'li yıllardan sonra var olan standartları geliştirmeye ve trafik kontrol, haberleşme, seyrüsefer hizmetleri ve yer hizmetlerinde kalitenin artırılmasına uğraşmıştır. 1980'lerin sonunda çeşitli yerlerde mahalli idarelerin de katkılarıyla STOL (Short Distance Take-off and Landing) tip küçük havaalanları yapılmaya başlanmış (Korul ve Küçükönel, 2003, s.24-38) ve Genel Kurmay Başkanlığı ile Ulaştırma Bakanlığı arasında 19 Kasım 1986 tarihinde imzalanan bir protokol ile bazı askeri havaalanları sivil hava ulaşımına da açılmıştır (T.C. Ulaştırma Bakanlığı, t.y.).

2 Ağustos 1990 tarihinde meydana gelen Körfez Krizi ve ardından gelen sıcak savaş nedeniyle sektördeki gelişmeler olumsuz yönde etkilenmiştir. Özellikle sıcak savaş ile sigorta primleri yükselmiş, rezervasyon ve sefer iptalleri önemli derecede artmıştır. 1992 yılında ise havayolu sektörü yeniden canlanmış ve sektörün gelişimi 1997 yılına kadar devam etmiştir (Devlet Planlama Teşkilatı, 2001, s.43).

1998 yılında, Uzak Doğu ülkelerindeki ekonomik krizden Türkiye'deki hava taşımacılığı sektörü de olumsuz yönde etkilenmiştir. Sektörde yaşanan bu olumsuzlukların telafi edilmesi için havayolu işletmeleri çeşitli önlemler almıştır. Bu

önlemler filoların yeniden planlanması, havacılık faaliyetlerinin düzenlenmesi ve personel çıkarma olmuştur. Bu süreçte THY'nin özelleştirilmesi de gündeme gelmiş, ancak özelleştirme çalışmaları bir sonuca ulaştırılamamıştır.

2000'li yıllarda sektör, tam toparlanmaya başlamışken yaşanan ekonomik kriz ve 2001 yılında ABD'de yaşanan terör eylemleri ile tekrar dar boğaza girmiştir. Önceki kriz döneminde olduğu gibi yine filoların küçültülmesi, personel çıkarma ve uçuşların azaltılması gibi yollara başvurulmuştur. Irak Savaşı, SARS, ekonomik kriz ve petrol fiyatlarında yaşanan artış, tüm dünya havayolu sektörünü etkilediği gibi Türk havacılık sektörünü de etkilemiştir (IATA Annual Report, 2002, s.3). Diğer yandan 2016 yılında ülkemizde meydana gelen Atatürk Havalimanı'na yapılan terör saldırısı ve 15 Temmuz darbe girişimi de Türkiye'de havacılığı olumsuz etkileyen olaylardandır.

2.6.2. Türkiye'de Etkinlik Gösteren Özel Havayolu Şirketleri

Türkiye'nin ilk ticari havayolu ilişkisi Fransa ile 1922 yılında kurulmuştur. Bu sayede İstanbul'a ilk hava kuryesi seferi gerçekleşmiş ve Avrupa ile ilk havayolu bağlantısı kurulmuştur (Kline, 2002, s.125). Yurt içinde gerçekleştirilen ilk tarifeli uçak postası 1924'te bir Macar pilot tarafından İstanbul'dan Ankara'ya olmuştur. Bir buçuk ay sonra ise ilk resmi Paris-Ankara uçuşu gerçekleşmiştir.

Türkiye'de ilk sivil uçuş izni alan şirket 1925 yılında "Junkers Luftverkehr GmbH" olmuştur. Bu havayolu ile İstanbul-Ankara uçuşları gerçekleştirilmiştir. II. Dünya Savaşı'ndan sonra gündeme gelen Kabotaj Hakkı bu yıllarda aktif değildir. Yabancı havayolu şirketleri Türk hava sahasında rahatlıkla yurt içi uçuş gerçekleştirebilmekteydi. 1926 yılında "Aero Espresso Italiano" isimli bir şirket İstanbul-Atina-Rodos hattında deniz uçağı seferine başlamıştır. Ardından "Lufthansa" İstanbul-Berlin arası uçuşlar ile Türkiye'de faaliyet göstermeye başlamıştır. Daha sonra THY olarak etkinlik gösterecek olan Hava Yolları İşletme Dairesi'nin kurulmasıyla Türk hükümeti tarafından Aero Espresso Italiano şirketinden imtiyazlar alınmış ve devletleştirme furyası başlamıştır (Kline, 2002, s.143).

Türkiye’de uzun yıllar THY etkinlik göstermiş olsa da zaman zaman özel hava yolları da kurulmuştur. Bunların kimi halen etkinlik gösterirken kimi şu an faaliyette değildir.

- Kıbrıs Türk Hava Yolları: 1974 yılında Kıbrıs Harekâtı sonucunda Türk Cemaat Meclisi Konsolide Fonu ile THY ortaklığında KTHY kurulmuştur. İlk tarifeli uçuş 1975’te gerçekleştirilmiştir. Lefkoşa’dan Türkiye, İngiltere ve Almanya’ya uçuşları olan şirketin uçuş hakları 2010 yılında SHGM tarafından askıya alınmıştır. Merkez binası şu anda Araç Kayıt ve Ruhsatlandırma Şubesi olarak kullanılmaktadır (Nergiz, 2008, s.67).

- Bursa Hava Yolları: Müstafî Hava Kurmay Albay Mustafa Kemal Tunusluoğlu ve THY Yönetim Kurulu eski Başkanı tarafından 1977’de kurulmuştur. İstanbul-Bursa seferleri yaparak başlamıştır. 1981 yılında faaliyetlerine son vermiştir (Nergiz, 2008, s.69).

- Boğaziçi Hava Taşımacılığı: 1986 yılında kargo taşımacılığı yapmak amacıyla kurulmuştur. Kuruluş amacı sektöre dinamizm kazandırmaktır. THY tarafından desteklenmesine rağmen 1989’da faaliyetleri durdurulmuştur (Nergiz, 2008, s.70).

- Türk Hava Taşımacılığı: Türk Hava Kurumu tarafından 1990 senesinde kurulmuştur. Bölgesel hava yolu olarak tasarlanmıştır ancak ömrü 3 sene olmuş ve 1993’te THY bünyesine katılmıştır (Nergiz, 2008, s.71).

- İstanbul Hava Yolları: 1985 yılında tek uçakla faaliyete geçmiştir. THY ile rekabet edebilen ilk özel havayolu şirketidir. Uluslararası uçuşlarda aktif olan İstanbul Hava Yolları, 24 adet uçağa kadar çıktıktan sonra 1999 Marmara Depremi sonrası yaşanan ekonomik sorunlarla birlikte 2000 yazında faaliyetlerini durdurmuştur (Nergiz, 2008, s.73).

- SunExpress: 1989 yılında Lufthansa ve THY ortak girişimi ile Antalya merkezli olarak kurulmuştur. Avrupa ile Türkiye arasında çok sayıda uçuş gerçekleştirmektedir. 1995 yılında Lufthansa’ya ait hisseler Condor/Thomas Cook Havayolları’na devredilmiş ve 2007 yılında geri verilmiştir. 2006 yılından beri Türkiye iç hat uçuşları da gerçekleştirmektedir.

2014 yılında 50 adet Boeing-737 uçak alarak filosunu genişletmiştir. Tatil bölgelerine aktarmasız uçuş yapılmasını sağlayan havayolu 2022 yılında dünyanın en iyi tatil hava yolu seçilmiştir (SunExpress, 2023).

- AtlasGlobal: 2001 yılında Öger Holding A.Ş. tarafından kurulmuştur. İç-dış hat yük ve yolcu taşımacılığı yapmak üzere 1 Haziran 2001’de ilk uçuşunu gerçekleştirmiştir. Atlasjet adıyla kurulduktan sonra 2015’te adını değiştirmiştir. 26 Kasım 2019 tarihinde şirketten yapılan açıklamayla 21 Aralık 2019 tarihine kadar geçici süreyle operasyonlarına ara verdiği bildirilmiştir. Daha sonra operasyonlarına yeniden başlayan şirket 14 Şubat 2020 tarihinde SHGM tarafından yapılan açıklamaya göre bu tarihten itibaren tüm uçuşlarını durdurarak iflasını istemiştir (Vikipedi, 2023).

- Fly Air: İstanbul merkezli bir havayolu şirketidir. 2002 yılında kurulduğu tarihten itibaren yurtiçinde 7 yurtdışında 5 noktaya uçmuştur. 2007’de faaliyetleri durdurulmuştur (Fly Air, 2023).

- Onur Air: 1992 yılında kurulmuştur. 20 ülkede toplam 80 noktaya; iç hatlarda ise 12 noktaya uçuş gerçekleştirmektedir. Merkezi İstanbul Atatürk Havalimanıdır. Düşük maliyetli hava taşımacılığı yapmak amacıyla kurulmuştur. 29 uçaklık filosu bulunmaktadır. Haziran 2021’de iflasını ilan ettikten sonra Temmuz 2021’de tekrar uçuşlara başlamış; 2022 Nisan ayında iflasını açıklamıştır (Onur Air Web Arşivi, 2023).

- Pegasus Hava Yolları: 1990 yılında Aer Lingus, Silkar Yatırım ve Net Holding’in ortak girişimiyle İstanbul’da kurulan Pegasus Hava Yolları (Pegasus Hava Taşımacılığı A.Ş.), İstanbul merkezli düşük maliyetli bir havayolu şirketidir. Kısa ve orta menzilli hatlarda, uygun ücretle ulaşım imkânı sunmak amacıyla kurulmuştur. 1994 yılında Yapı Kredi Bankası tarafından satın alınmış, 2005 yılında Yapı Kredi Bankası’na ait hisselerinin tamamı Esas Holding A.Ş. tarafından satın alınmıştır. Aynı yıl aralık ayında iç hat seferlerine başlamış ve Türkiye’de faaliyet gösteren 4. tarifeli havayolu olmuştur. Bugün itibarıyla toplam 91 uçaklık filosuyla operasyonlarını sürdürmektedir. 47 ülkede 125 noktaya tarifeli seferler gerçekleştirmektedir. Paylarının yüzde 34,5’lik kısmını halka arz ederek 26

Nisan 2013 tarihinde Borsa İstanbul'da "PGSUS" kodu ile işlem görmeye başlamış ilk özel havayoludur (Pegasus, 2023).

- Corendon Airlines: 2004 yılında Corendon Turizm Grubu bünyesinde kurulmuştur. İlk uçuşunu Sabiha Gökçen Havaalanı'ndan Amsterdam'a gerçekleştirmiştir. 2011 yılında Hollanda tescilli Corendon Dutch Airlines, 2017 yılında Corendon Airlines Europe olmak üzere iki kardeş şirketi kurulmuştur. Biri Türkiye, ikisi Avrupa bayraklı olmak üzere 3 hava yolu şirketiyle yılda yaklaşık 6 milyon turist taşımaktadır. 40'tan fazla ülkede 145 havalimanından uçuşlar düzenlemektedir (Corendon Airlines, 2023).

- AnadoluJet: Nisan 2008 tarihinde daha çok kişiye ulaşabilmek amacıyla THY tarafından farklı bir marka olarak kurulmuştur. Kuruluşuyla Ankara'nın Anadolu şehirlerine bağlanması ve ekonomik düzenlemelerle bilet ücretlerinin düşürülmesi amaçlanmıştır. 5 uçakla operasyonlarına başlayan firma, şu anda 63 uçakla 45 noktaya uçmaktadır. "Uçmayan Kalmasın" sloganı ile sektöre giriş yapan firma 2020 yılından beri Sabiha Gökçen Havalimanı'ndan dış hat seferleri düzenlemeye başlamıştır. Tüm koltukları ekonomi sınıfıdır. Uçuşlarının çoğunu 189 yolcu kapasiteli Boeing 737-800 numaralı uçaklarla gerçekleştirmektedir (AnadoluJet, 2023).

- Türkiye'de ayrıca kargo havayolları olarak Air Anka Airlines, MNG Hava Yolları, Turkish Cargo, MyCargo Airlines, ULS Hava Yolları ve Carter havayolları olarak Freebird Hava Yolları ve Tailwind Havayolları faaliyet sürdürmektedir (Nergiz, 2008, s.75).

BÖLÜM III: TÜRK HAVA YOLLARI VE AFRİKA

Türk Hava Yolları hem Türkiye’de hem dünyada sivil havacılık konusunda en çok tercih edilen havayolu şirketlerindendir. Bu bölümde Afrika’ya karşı yumuşak güç oluşturmak konusunda önemli bir aracı olarak düşündüğümüz THY’nin tarihçesine değindikten sonra, THY’nin markalaşma göstergeleri anlatılacak ve son olarak Afrika’daki uçuş noktaları belirlenerek, dünyanın en çok tercih edilen diğer havayolları ile karşılaştırmalı performans analizi sunulacaktır.

3.1. Kuruluşundan Günümüze Türk Hava Yolları

Türkiye Cumhuriyeti’nin 10. yıldönümünde, Avrupa’da askeri havacılığın yanında aynı zamanda sivil havacılık konusunda da gelişmeler görülmüştür. Türkiye de bu gelişmelerin gerisinde kalmamak adına adımlar atmıştır. Türkiye Cumhuriyeti’nin kurucusu Mustafa Kemal Atatürk’ün havacılık sanayisinin geliştirilmesine yönelik çalışmaları olmuştur (Yalçın, 2016, s.113). Nitekim ABD’den King-Bird tipi iki uçak satın alınarak, daha önce Almanya’dan alınan Junkers tipi iki küçük yolcu uçağı ile dört uçaklık ilk filo oluşturulmuştur. Bu hedeflere yönelik olarak 20 Mayıs 1933’te, Millî Savunma Bakanlığı’na bağlı Hava Yolları Devlet İşletmesi İdaresi’nin hizmete başlaması kararıyla birlikte Türk Hava Yolları resmen kurulmuştur. O yıllarda Türk Hava Postaları adı altında faaliyet gösteren kurumun merkezi Ankara, ilk müdürü Fesa Enversev’di. Fesa Enversev Galatasaray Lisesi’ni ve ardından Harp Okulu’nu bitirmiştir. 1911 yılında pilotluk eğitimi almıştır (THY, 2023b).

İlk ticari havalimanı olarak, Ankara’da bugün Güvercinlik olarak anılan alan kullanılmıştır (THY, 2023b). Kurulduğu dönemde; dört uçaklık filoya bir tane de Tupolev ATN-9 tipinde uçak eklenmesiyle toplamda beş adet uçak, yirmi sekiz adet koltuk, yirmi dört adet personel bulunmaktaydı (THY, 1983, s.24). 1934 yılında toplam 59 bin km uçuş mesafesi kat edilmiştir (THY, 2009, s.59).

THY, 1935 yılında çıkan 2744 sayılı kanunla önce Bayındırlık Bakanlığı’na bağlanmıştır. Ardından ismi Devlet Hava Yolları Umum Müdürlüğü olarak değiştirilerek 1938 yılında Ulaştırma Bakanlığı’na bağlanmıştır. Kuruluşunun ilk

yıllarında sadece iç hatlarda faaliyet göstermiş olup Ankara, Eskişehir, İstanbul, İzmir, Elâzığ ve Erzurum gibi yerlere uçuşlar gerçekleşmiştir (THY, 2009, s.60).

1940'lı yıllarda kapasitesini artırmaya yönelik çalışmaları bulunan THY, 1942 yılında 14 uçak ve 100 koltuk kapasitesine sahipti. Ardından 1943 yılında 6 adet, 1944 yılında 1 adet, 1945 yılında 5 adet uçak ekleyerek toplam yolcu kapasitesini 185'e çıkarmıştır. II. Dünya Savaşı sonrası Amerika'dan alınan uçaklarla THY Ortadoğu'nun en büyük kapasiteli havayolu şirketi olmuştur (Kozlu, 2013, s.50; Ata, 2013, s.1).

1946 yılında taşınan yolcu sayısı ve kargo adedi 2 katına çıkarken pilot sayısı 3 katına çıkmış, toplam personel sayısı ise %30 artmıştır (THY, 1983, s.55). Filodaki büyüme ile 1947'de ilk uluslararası uçuş İstanbul'dan Atina'ya yapılmaya başlanmıştır. 1951'de 33 uçaktan oluşan filo ile Lefkoşa, Beyrut ve Kahire gibi yeni noktalara uçuşlar başlamıştır (THY, 2023b). Devlet Hava Yolları adı ile hizmet veren THY'nin ilk rakibi 1954 yılında Vecihi Hürkuş tarafından kurulmuş olup, faaliyetlerini 5 sene sürdürebilmiştir (Hürkuş, 2016, s.387).

1950 yılında yaşanan hükümet değişimiyle, DHY yapılandırılmasıyla ilgili çalışmalar başlatılmıştır. 1954 yılında çıkarılan "Yabancı Sermayeyi Teşvik Kanunu" ile devlet elindeki işletmelerin özelleştirilmesinin önü açılmıştır (Avcıoğlu, 1969, s.453). 21 Mayıs 1955 yılı itibarıyla de Türk Hava Yolları Anonim Ortaklığı kurulmuştur (THY, 2009, s.68). İlk ortaklık İngiltere merkezli BOAC (British Overseas Airway Corporation) ile %6,5 hisse ortaklığı ile gerçekleşmiştir. Bu ortaklık neticesinde THY filosunu genişletmiş ve viscount tipi uçakların alınmasıyla da tepkili motor kullanımına geçmiştir (THY, 2009, s.87).

THY'nin gelişimine paralel olarak Yeşilköy (1953), Ankara-Esenboğa (1955), Trabzon (1956), Konya (1956) havaalanları kurulmuştur.

Jet teknolojisine geçilmesi ve ekonomide yaşanan gelişmeler THY üzerinde de etkisini göstermiştir. Viscount uçaklar kısa süre içinde etkisini yitirmiş ve Boeing uçakları yaygınlaşmıştır. THY'de de bu değişime adapte olunabilmesi ve rekabet gücünün artırılması için 1966 yılında jet uçakları sipariş edilmiştir. 1967 yılında DC1-B, DC7, DC9 tipi uçaklar filoya katılmıştır. 1969'da iki adet, 1970'te dört adet jet uçak filoya katılmıştır (THY, 2009, s.109-118).

Avrupa’da Türk nüfusunun artması ile THY uluslararası etkinliği artmıştır. 1961 yılında Viyana ve Frankfurt, 1965 yılında Brüksel ve Münih ve yine 1965 yılında Amsterdam ve Belgrad hatlarında uçuşlar başlamıştır (THY, 2014, s.110). Ayrıca Avrupa dışında birçok noktaya da uçuşlar başlamıştır. Tel Aviv (1964), Tebriz (1965), Zürih, Budapeşte, Cenevre (1967), Köln (1969), Düsseldorf, Stuttgart (1971), Hannover, Hamburg (1972), Kopenhag, Berlin, Nürnberg (1973) uçuşların başladığı noktalardır.

Yurtdışı hatların artması ve rekabetin yoğunlaşması ile pazarlama ve promosyon faaliyetlerine başlanmıştır. Özellikle rekabetin ve uçuşların en yoğun olduğu Almanya için pek çok girişimde bulunulmuş ve Almanya pazar payı 1975 yılına kadar giderek artmıştır. Ancak Kıbrıs Barış Harekâtı sonrası bir zarar dönemi başlamış ve 1979 yılına kadar bu durum devam etmiştir (THY, 2009, s.124). 1980 yılında gerçekleşen Türk siyasi tarihindeki askeri darbe de THY’yi olumsuz etkilemiştir.

Darbe sonrası gerileme sürecinden sonra THY’nin, işçi ve hac uçuşları yapan bir görünümünden Avrupalı, ABD’li, Uzakdoğulu havayolu şirketlerine benzer bir dönüşümü sağlanmıştır. Bu amaçla geniş gövdeli uçaklar filoya eklenmiş ve geniş pazar araştırmaları yapılmıştır. 1982 yılı itibariyle THY uluslararası bir havayolu olurken hem Avrupa’da büyümeye devam etmiş hem de Ortadoğu, Uzakdoğu, Kuzey Afrika ve Atlantik ötesinde yeni hatlar kurulmuştur. 1988 yılında New York hattı açılarak Atlantik ötesi ilk hat uçuşa başlamıştır (THY, 2009, s.186; THY, 2023b).

THY’deki ilerleme ve gelişmelere rağmen 1980-1990 yılları arasında Almanya’da Lufthansa, İngiltere’de British Airways, Fransa’da Air France, İsviçre’de Swissair, Avrupa pazarındaki rekabette THY’yi hem finansal açıdan hem de kabin personeli ve ikram hizmetleri konusunda geride bırakmıştır (Kozlu, 2009, s.58). Bu kapsamda 1988 yılında yaşanan genel müdür değişikliği ile Avrupalı havayolları model alınarak yeni bir dönem başlamıştır (Kozlu, 2009, s.43-44).

1980’li yılların sonunda başlayan yenilenme 1990’lı yıllarda da etkisini göstermeye devam etmiştir. 1991 yılından itibaren Boeing 737 tipi uçaklar, 1993’te de Airbus 340 tipi uçaklar filoya eklenmiştir (THY, 2009, s.205).

1990 yılındaki Körfez Krizi ile THY yolcu sayıları oldukça düşmüş; yakıt giderleri ise giderek artmıştır. Gelişmeler üzerine kurulan kriz merkezi ile bu sorunlara çözüm aranmıştır. 1990 yılında THY %1,5 halka arz edilerek Kamu Ortaklığı İdaresi kapsamına alınmıştır. 1998 yılında yaşanan krizlerle birlikte tarife sisteminde reform yapılmıştır. Aynı zamanda arka arkaya yaşanan Kosova Savaşı ve Marmara Depremi de düşüşü daha da hızlandırmıştır. Bu dönemde ağırlık kargo taşımacılığına verilmiştir (THY, 2009, s.215). 90'lı yıllardan itibaren pek çok havayolu ile kurulan ittifaklar (Swissair, All Nippon Airways vb.) ve iş birlikleri öne çıkmaya başlamıştır.

THY, 2000 yılında Sidney Olimpiyat Oyunları sebebiyle olimpiyata katılacak sporcuları Avustralya'ya taşımıştır. 2003 yılında iç hatlarda serbestleşme girişimleri THY'yi de olumlu etkilemiştir. Aynı zamanda 2004 senesinde bilet fiyatlarındaki vergi yükü azaltılması da büyümeyi olumlu etkilemiştir. 2003 senesinden itibaren THY küresel bir markaya dönüşüm süreci geçirmiştir. Bu bağlamda uçuş noktaları genişletilmiş, farklı müşteri gruplarının yer aldığı pazarlara yönelim gerçekleştirilmiştir. Türk Cumhuriyetleri, Balkanlar, Amerika, Avrupa ve Uzak Doğu'yu birbirine bağlayan uçuşlar gerçekleştirilmiş ve İstanbul önemli bir uçuş merkezi haline getirilmiştir. İç hatlarda da benzer şekilde Ankara-İstanbul merkezli uçuşların yanı sıra; merkezi bölgeleri birbirine bağlayan seferler de koyulmaya başlanmıştır (THY, 2003, s.23).

2006 yılında THY, uçuş ağlarını genişletmek için dünyanın farklı yerlerindeki uçuş firmalarının kurduğu "Star Alliance" ittifakına katılmaya karar vermiştir. Bu ittifaka katılım; uçuş ağlarını genişletmenin yanı sıra gelir artışı, bilgi, teknoloji ve tecrübe paylaşımı, maliyet azaltımı gibi hedefler de içermiştir (THY, 2007, s.59). 2008 yılında bu ittifaka katılım sağlanmıştır. İttifak içerisinde çeşitli havayollarıyla özel anlaşmalar imzalanmıştır. Örneğin, United Airlines ile kod anlaşması imzalanmış; Lufthansa ile yapılan anlaşma ile uçuş noktası sayısı 131'den 231'e çıkarılmıştır.

2009 yılından itibaren "Feel Like A Star" sloganını kullanılarak THY'de reklam çalışmalarına büyük bir bütçe ayrılmıştır. Aynı zamanda çağrı merkezine yatırım yapılmış ve marka imajı üzerine ciddi bir çalışma yürütülmüştür. 2008 yılında THY'ye bağlı olarak kurulan Ankara merkezli Anadolu Jet, "Uçmayan kalmasın"

sloganıyla Türkiye'nin dört bir yanına, daha uygun fiyatlarla hizmet vermeyi amaçlamıştır.

2011 yılında Japonya'da meydana gelen tsunami ve depremin etkisi bazı uçuşları sekteye uğratmış ve bu bölgelerde gelir kayıpları yaşanmıştır. Orta Doğu ve Kuzey Afrika'daki siyasi gelişmeler ve petrol fiyatlarının artışı belirtilen bölgelerdeki kâr oranını da düşürmüştür. Bu bölgeler dışında kalan bölgelerde kapasite artışına gidilerek sorunun önüne geçilmeye çalışılmıştır. Bu amaçla US Airways ile ve Air Canada ile anlaşmalar imzalanmıştır (THY 2012, s.27; THY 2011, s.27).

2015 yılına dek gelirleri sürekli artan THY, 2015 yılında Rus savaş uçağının düşürülmesi ve 2016 yılında 15 Temmuz darbe girişimi sonucu ülkelerin Türkiye ile ilgili seyahat uyarısından olumsuz etkilenmiştir. 2017 senesinde devlete ait hisseleri Türkiye Varlık Fonu'na devredilmiştir. 2017'den itibaren tekrar gelirleri artmaktayken 2020 yılında yaşanan Covid-19 pandemisi ve ülkelerin uçuş yasakları küresel uçuşları sekteye uğratmış ve gelirleri oldukça düşürmüştür. 2019 ve 2020 yılında THY filosuna B787 ve A350 uçakları dahil edilmiştir. Bu uçaklar ile Atlantik ötesine ve Uzak Doğu'ya uçuşlar artmıştır. 2019 yılında 74,3 milyon yolcu taşınırken, bu sayı 2020'de 28 milyon, 2021'de 44,8 milyon, 2022'de 71,8 milyondur (THY, 2023b).

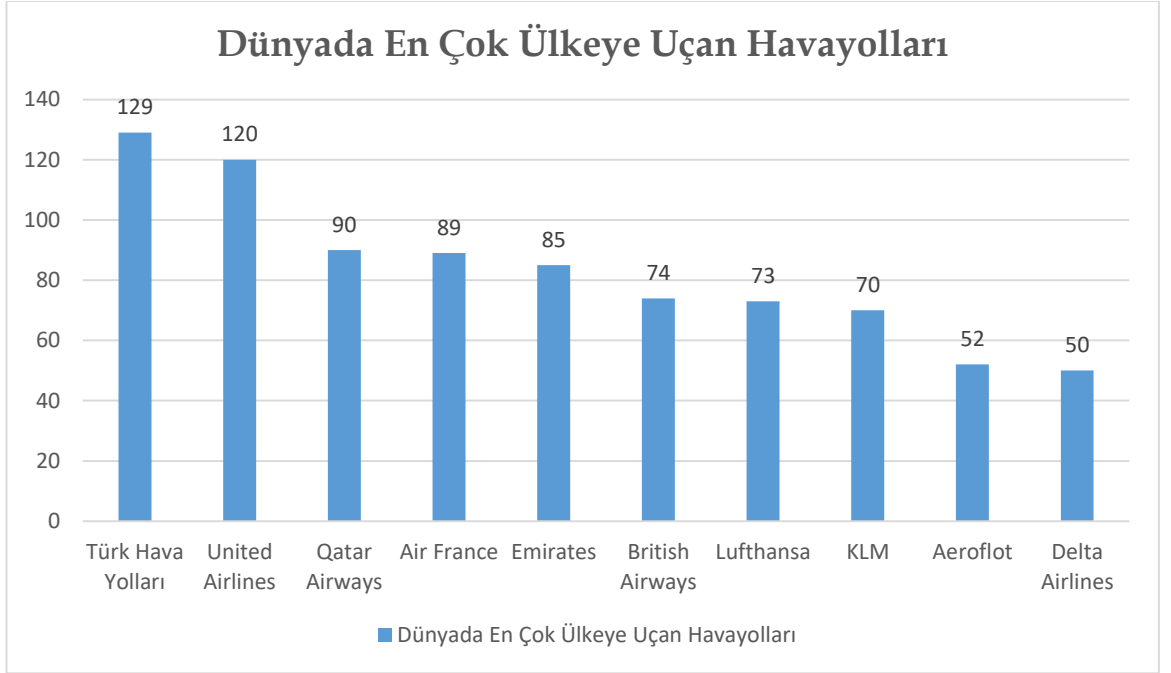
THY, 2023 yılında eklenen Palermo ve Krakow ile, bugün Türkiye'nin 50 şehrinde 52 havalimanına; dünyada 129 ülkede, toplam 344 havalimanına uçmaktadır. Bu sayılarla dünyanın en geniş uçuş ağına sahip havayolu firmasıdır.

Günümüzde dünyanın her yerinden çeşitli havayollarıyla yaklaşık 200 ülkeye seyahat etmek mümkündür. Avrupa, Asya ve Afrika'nın ortasında olan stratejik konumuyla, Türkiye'nin bayrak taşıyıcısı olan THY, dünya ülkelerinin %62'sine uçuş gerçekleştirerek en üst sırada yer almaktadır.

Aşağıdaki grafikte dünyada en çok ülkeye uçan havayolları listesi yer almaktadır. Grafikte açıkça görüldüğü üzere uluslararası sivil havacılığın önde gelen firmalarından olan havayolları arasında, uçuğu ülke sayısı bakımından THY lider konumdadır. Grafik hazırlanırken havayolu şirketlerinin kendi internet sitelerinden faydalanılmıştır. Haziran 2023 itibariyle güncel olarak uçuş yapılan ülke sayıları referans alınmıştır.

Grafik 1

Dünyada En Çok Ülkeye Uçan Havayolları

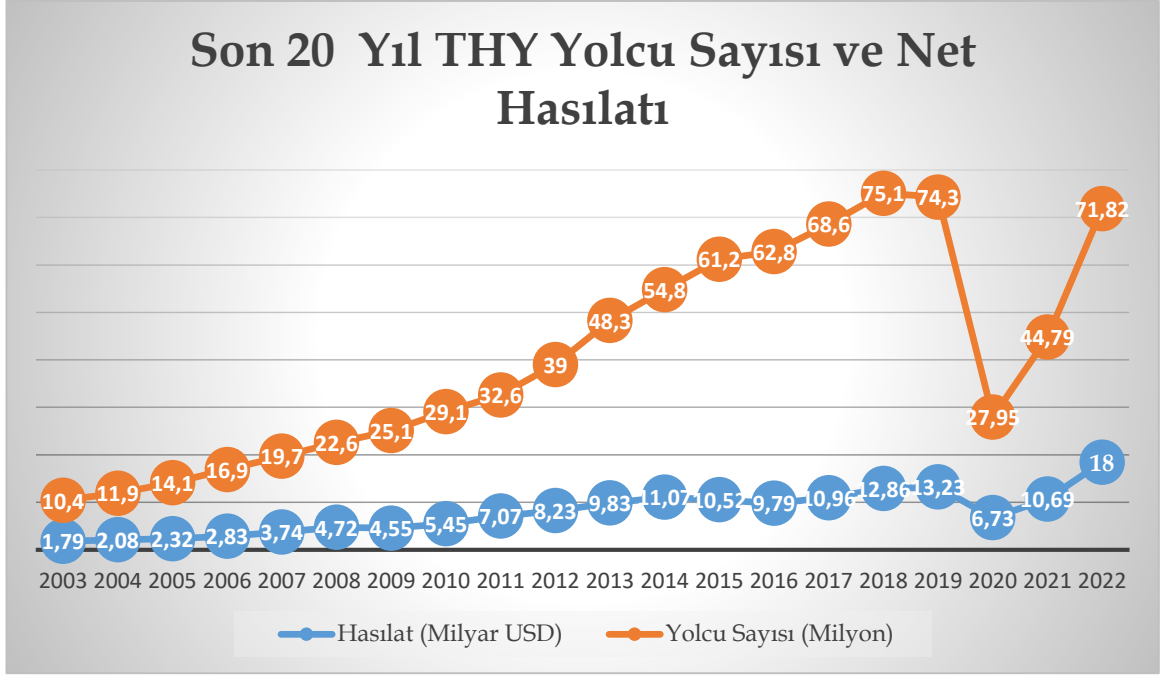


Kaynak: Yazar tarafından oluşturuldu.

Aşağıdaki grafikte son 20 yılda THY'nin toplam hasılatı ve taşıdığı yolcu sayısı gösterilmiştir. Veriler THY'nin faaliyet raporlarından edinilmiştir. Bu grafik göstermektedir ki THY yıllar içinde yolcu sayısını ve gelirini yükseltmiş, pandemi döneminde yaşanan uçuş yasaklarından kaynaklı olan düşüş 2022 itibariyle tamamen bertaraf edilmiş ve pandemi öncesi verilere tekrar erişilmiştir.

Grafik 2

THY yolcu sayısı ve net hasılatı



Kaynak: Yazar tarafından oluşturuldu.

3.2. Türk Hava Yolları'nın Markalaşması

Marka, Türk Dil Kurumu'na göre “bir ticari malı, herhangi bir nesneyi tanıtmaya, benzerinden ayırmaya yarayan özel ad ve işaret” olarak tanımlanmaktadır (TDK, 2023). Ürün veya hizmeti ifade etmesinin yanı sıra, onu diğerlerinden ayıran karakteristik özellikleri de ifade etmektedir (Knapp, 2000, s.84). Bir markanın marka değerini artıran öğeler ise marka imajı olarak tanımlanmaktadır (Tengilimoğlu & Öztürk, 2011, s.222). Bir markanın yer aldığı pazarda kendini farklılaştırıp ön plana çıkarabilmesi için marka imajı önem taşımaktadır (Budak, 2014, s.154).

THY tarihçesine baktığımızda, ilk markalaşmaya başladığı sürecin 1960'lı yıllara dayandığı görülmektedir. Avrupa'daki Türk nüfusunun artması ile Avrupa'ya uçuşların artışı gerçekleşirken aynı zamanda yurtdışı rekabetinin yoğun olması ile THY pazarlama ve promosyon faaliyetlerine başlamıştır. Bu kapsamda yolcu anketleri yapılmış, müşteri profilleri belirlenmeye çalışılmış ve buna yönelik reklam faaliyetleri gerçekleştirilmiştir. Almanya'daki işçilere yönelik tanıtım ve indirim faaliyetleri geliştirilmiştir.

THY'nin küresel bir marka olmasının hedeflendiği yıllar darbe sonrası 1980'li yıllara dayanmaktadır. Bu dönemde firmanın uçuş ağı, hizmet kalitesi ve filo

bakımından ABD ve Avrupa'daki havayollarına benzeyecek şekilde yapılandırılması sağlanmıştır. Ancak bu ilerleme ve gelişmelere rağmen 1980-1990 yılları arasında Avrupa pazarındaki rekabette THY rakiplerinden geri kalması, THY'nin rekabetten geri kalmamak adına filo, kalkış-varış zamanlaması, personel sayısı, pazarlama hizmetleri, kurumsal imaj gibi konularda iyileştirilmesi gerekliliğini göstermiştir. Bu bağlamda 1988 yılında bir genel müdür değişikliği yaşanmıştır (Kozlu, 2009, s.43-44-58).

1989 yılında Lufthansa ile ortak bir girişim olarak SunExpress Havayolları kurulmuştur. Bu havayolunun kurulmasında amaç, THY'nin Antalya Havalimanı'nın yolcu kapasitesine yetmemesidir. Bu havayolunun kurulması ile THY'nin turizm pazarından daha fazla kâr elde etmesi hedeflenmiştir (Kozlu, 2009, s.43-44).

1990 yılında THY'nin %1,5 hissesi halka arz edilmiştir. 90'lı yılların başında öncelikle Swissair ile işbirliği, ardından da Japon ve Avusturya Havayollarından kapasite kiralama anlaşması yapılmıştır. İstanbul-Tokyo seferlerinin İpek Yolu güzergâhında yapılabilmesi için All Nippon Airways ile destek anlaşması yapılmıştır (Kozlu, 2009, s.146). 1998 yılında THY, Swissair öncülüğünde kurulmuş olan Qualiflyer ile işbirliği içerisinde yer almıştır (THY, 2014, s.2). Fakat bu işbirliği bir süre sonra çökmüştür. Bu ittifaktan ayrıldıktan sonra THY yolcu programı Miles&Smiles kurulmuştur.

2000 yılına girildiğinde hem yurtiçindeki lider konumu korumak hem de küreselleşmeyi sürdürmek amacıyla bir uyum programı geliştirilmiştir (THY, 2009, s.264). 2003 yılı ise küreselleşme açısından kritik sürece girilen bir senedir. Biletlerdeki vergi yükü azalmış, çok sayıda uçuş noktası eklenmiş, İstanbul bir uçuş merkezi haline getirilmiştir (THY, 2003, s.23).

2008 yılında markalaşmanın en önemli adımlarından biri olan “Star Alliance” ittifakına giriş gerçekleşmiştir. Bu ittifak içerisinde United Airlines ile kod anlaşması imzalanmış; Lufthansa ile yapılan anlaşma ile uçuş noktası sayısı 131'den 231'e çıkarılmıştır.

Oluşturulan ittifakların yanı sıra, küreselleşme adına atılması gereken adımlardan biri de THY'nin iştiraklerden oluşan bir grup haline getirilmesi, teknikten yer hizmetlerine kadar olan konularda kendi personellerini kullanmak yerine dışardan

hizmet alınması olarak görülmekteydi. Bu kapsamda birçok alanda şirketleşmeye gidilmiştir. Yer hizmetleri için Turkish Ground Services (TGS), ikram hizmetleri için Do&Co, uçak içi koltuk üretilmesi için Uçak Koltuk Üretimi San.ve Tic.A.Ş., uçak motoru bakım ve onarımı için Goodrich THY Teknik Servis Merkezi Limited Şirketi kurulmuştur.

THY'nin büyümesi ile kendi filosunun bakımını yapmak ve yabancı uçaklardan gelen bakım talebini karşılamak amacıyla Havacılık Bakım Onarım ve Modifikasyon (HABOM) projesi geliştirilmiştir. HABOM Sabiha Gökçen Havalimanı'nda, THY Teknik İstanbul Havalimanı'nda faaliyetini sürdürmektedir.

THY başta olmak üzere sivil havacılık sektöründeki diğer firmalar ile diğer kişi, kurum ve kuruluşlara eğitim ve danışmanlık hizmeti vermek amacıyla Türk Hava Yolları Havacılık Akademisi kurulmuştur. Akademi, yılda yaklaşık 12 bin kişiye sınıf eğitimi ve 50 bini aşkın kişiye e-learning eğitimi veren, havacılık sektörünün önde gelen eğitim merkezlerinden biri olmuştur.

2008 yılında Bosna Hersek Havayolları'nın %49 hissesi satın alınarak ortaklık gerçekleştirilmiştir. Aynı zamanda bölgesel taşımacılık yapan bir havayolu kurulması da gündeme gelmiştir. THY bununla ilgili ortaklık kurmak için birçok görüşme yapmış ancak uçuş merkezini Ankara olarak düşündüğü için ortaklık bulamamıştır. THY'nin Ankara merkezli yaptığı uçuş denemelerinde doluluk oranları çok yüksek olmuş ve bu yüzden herhangi bir ortak olmadan 2008 yılında Ankara merkezli olarak Anadolu Jet firması "Uçmayan kalmasın" sloganıyla kurulmuştur. Türkiye'nin her yerine, daha uygun fiyatlarla hizmet vermeyi amaçlamıştır. 2012 yılında maliyetleri düşürmek için SunExpress ile ortaklık anlaşması imzalanmış, bu anlaşma 2022 yılında bitmiştir. Anadolu Jet, 11 Haziran 2020 itibariyle yurtdışı uçuşlarına başlamıştır.

2009 yılından itibaren çağrı merkezine yatırım yapılmış ve marka imajı üzerine ciddi bir çalışma yürütülmüştür. Bu çalışmalardan biri de sponsorluklar ve reklam anlaşmalarıdır. "Feel Like A Star" sloganı kullanılarak reklam çalışmalarına büyük bir bütçe ayrılmıştır. 2009 yılında aktör Kevin Costner'ın rol aldığı "Feel like a star" temalı reklam filmi 70 ülkede yayınlanmış ve çok büyük ses getirmiştir. Bunun dışında reklam filmlerinde Kobe Bryant, Lionel Messi, Caroline Wozniacki, Youssou N'Dour, Kıvanç Tatlıtuğ gibi isimler de yer almıştır. 2012'de "Legends on Board" temasıyla

çekilen reklamda Lionel Messi ve efsane basketbolcu Kobe Bryant arasındaki seyahat rekabeti, Youtube'un 2016 verilerine göre 110 milyon kez izlenmiştir. Bu reklamın ardından çekilen "The Selfie Shootout" videosu ise 140 milyonu aşan izlenmeyle YouTube tarihinin en çok izlenen reklam videosu olmuştur.

THY'nin hem Türkiye'de hem dünyada çok fazla sponsorluk anlaşması bulunmaktadır. THY, 2008 yılından beri Türkiye Futbol Federasyonu'nun ve Türkiye A Milli Takımının sponsorudur. Aynı zamanda spor kulüplerinden Fenerbahçe, Beşiktaş JK, Galatasaray, Trabzonspor, Bursaspor, FK Sarajevo gibi kulüplere de sponsorluk desteği verilmektedir.

Yerli ve yabancı birçok spor kulübünün içinde THY'nin en çok ses getiren sponsorlukları ise Manchester United, Barcelona, Borussia Dortmund ve Shaktar Donetsk sponsorluklarıdır. Barcelona ile 2009 yılında üç yıllık anlaşmaya varılmıştır. Bu anlaşma ile THY Barcelona'nın Nike ve Audi'den sonra üçüncü yabancı sponsoru olmayı başarmıştır. 2010'da reklamlarla hafızalara kazınan "Globally yours" sloganı, Barcelona futbol takımı yıldızlarının rol aldığı reklam filmiyle ilk kez kullanılmış ve bu söz öbeği ve melodisi dönemin "en bulaşıcı tema şarkısı" seçilmiştir.

Manchester United ile 2010 senesinde 3,5 yıl süren bir anlaşma yapılmış ve bir reklam filmi çekilmiştir. Wayne Rooney, Luis Nani, Fabio da Silva gibi birçok yıldız oyuncu bu reklam filminde oynamıştır. 2013 yılında Manchester United ile anlaşması biten THY, aynı sene şampiyonlar liginde Real Madrid'i eleyen Borussia Dortmund ile üç yıllık anlaşmaya imza atmıştır. Bu anlaşmayla Dortmund, UEFA Şampiyonlar Ligi finaline, kendi renklerini taşıyan Boeing 737-800 model THY uçağı ile gitmiştir.

2010 yılında EuroLeague'in Paris'te düzenlenen Final Four organizasyonuna isim sponsorluğu yapıldıktan sonra tüm EuroLeague isim sponsorluğu alınmıştır. Bu anlaşma ile Turkish Airlines EuroLeague isim sponsorluğu 2025'e kadar devam etmektedir.

THY'nin isim sponsoru olduğu diğer organizasyonlardan biri Turkish Airlines Open, 2013 yılından beri Antalya Belek'te organize edilmektedir. Golf alanında dünya yıldızlarının yarıştığı turnuva, Race to Dubai final serisinin en önemli etaplarından biridir. Bir diğer golf turnuvası olan Turkish Airlines Ladies Open da 30 ülkeden 130 profesyonel kadın golfçünün katılımıyla gerçekleştirilmektedir. Bunun yanı sıra

Turkish Airlines World Golf Cup (TAWGC) ve Turkish Airlines Challenge da isim sponsorluğu bulunan organizasyonlardır.

THY spor alanında yaptığı sponsorluklardan bazıları şunlardır: Türkiye A Milli Basketbol Takımı, Indy Eleven, Avrupa Rugby Şampiyonlar Ligi ve Challenge Cup, IFK Helsinki-HIFK, Cumhurbaşkanlığı Türkiye Bisiklet Turu, İstanbul Maratonu, İtalya Basketbol Ligi, River Plate.

THY, tüm bu sponsorluk ve reklamlarla birlikte, ticari havayolları araştırmalarında en prestijli servis olan ve havacılık oscarı olarak anılan Skytrax Dünya Havayolları Ödülleri tarafından 2016 yılından beri art arda yedinci kez olmak üzere, 2022 yılında da Avrupa'nın en iyi havayolu seçilmiştir. Skytrax 2022 ödülleri göre dünyadaki en iyi havayolları şu şekildedir (worldairlineawards.com, 2023):

1. Katar Airways (toplam 9 adet ödül)
2. Singapur Havayolları (toplam 9 adet ödül)
3. Emirates (toplam 5 adet ödül)
4. ANA All Nippon Havayolları (toplam 5 adet ödül)
5. Qantas Airways (toplam 5 adet ödül)
6. Japonya Havayolları (toplam 1 adet ödül)
7. Türk Hava Yolları (toplam 4 adet ödül)
8. Air France (toplam 2 adet ödül)
9. Korean Air
10. Swissair (toplam 2 adet ödül)

3.3. Türk Hava Yolları'nın Diğer Şirketlerle Karşılaştırmalı Performans

Analizi: Afrika Örneği

16. yüzyıldan itibaren Avrupa ülkeleri tarafından sömürülmeye başlanan Afrika kıtasının ülkeleri 1884-1885 yıllarında gerçekleşen Berlin Konferansı'nda kâğıt üzerinde paylaşılmıştır. II. Dünya Savaşı ile bağımsızlıklarını kazanmaya başlayan Afrika ülkelerinin Türkiye ile ilişkisi de inişli çıkışlı bir seyir izlemiştir. Osmanlı Devleti'nin hâkim olduğu belirli bölgelerle ilişkilerinde bir süreklilik bulunmasına

karşın, Türkiye Cumhuriyeti Devleti ile 1990'lı yıllara kadar Afrika ilişkileri en alt düzeyde seyretmiştir. Dokuz bölgeden oluşan, bağımsız 54, sınırlı tanınmış ise üç adet devlet barındıran Afrika kıtasına ancak, 1990'ların başında yıllardır süregelen doğu-batı kutuplaşmasının son bulmasıyla açılmak Türkiye için kaçınılmaz olmuştur.

1998 senesinde Başbakan Mesut Yılmaz'ın talimatı ve Dışişleri Bakanı İsmail Cem'in organizasyonu ile gerçekleştirilen "Afrika Eylem Planı" projesi ile Türkiye-Afrika ilişkilerinde "Afrika'ya Açılım" sürecine girilmiştir (Şengül, 2015, s.80). Eylem planı kapsamında 16 maddelik bir liste hazırlanmıştır. Bu listede Afrika'da yeni büyükelçiliklerin açılmasından ulaşımın geliştirilmesine kadar pek çok eylem yer almıştır.

THY, 1996 ve 1997 senesinde Güney Afrika'ya seferler düzenlemiş ancak hatta zarar edilmesi ve başka birçok sebepten dolayı uçuşlar 2003'te durdurulmuştur. 2006 yılından itibaren Afrika'daki seferler tekrar başlatılmıştır. İlk uçuş noktaları Etiyopya, Sudan, Nijerya olarak belirlenmiştir. Tablo 1'de THY'nin Afrika'da uçuş yaptığı noktalar listelenmiştir.

Tablo 1

Kronolojik olarak Türk Hava Yolları'nın Afrika'daki uçuş noktaları ve uçuş başlangıç yılları

Yıl	Uçuş noktaları
2006	Etiyopya: Addis Ababa, Sudan: Hartum, Nijerya: Lagos
2007	Güney Afrika: Johannesburg ve Capetown
2008	Senegal: Dakar
2009	Kenya: Nairobi
2010	Tanzanya: Darüsselam, Uganda: Entebbe, Gana: Akra
2012	Kenya: Mombasa, Tanzanya: Kilimenjaro, Somali: Mogadişu, Ruanda: Kigali, Fildişi Sahili: Abidjan, Kongo Demokratik Cumhuriyeti: Kinşasa, Cibuti, Moritanya: Nuakşot, Burkina Faso: Vagadugu, Nijer: Niamey, Kamerun: Douala ve Yaounde
2013	Nijerya: Kano, Gabon: Libreville, Çad: Encemine
2014	Benin: Kotonu, Eritre: Asmara

2015	Güney Afrika: Durban, Nijerya: Abuja, Mali: Bamako, Mozambik: Maputo, Morityus: Port Louis, Madagaskar: Antananarivo
2016	Tanzanya: Zanzibar, Seyşeller: Victoria
2017	Gine: Konakri
2018	Komorlar: Moroni, Sierra Leone: Freetown, Gambia: Banjul, Zambiya: Lusaka
2019	Nijerya: Port Harcourt, Kongo: Pointe Noire, Mısır: Luksor, Fas: Marakeş
2020	Ekvator Ginesi: Malabo
2021	Angola: Luanda
2022	Güney Sudan: Cuba

Yukarıdaki tabloda THY'nin Afrika'daki uçuş noktaları verilmiştir. Asuan (Mısır), Hargeisa (Somali), Port Sudan (Sudan), Brazavil (Kongo Cumhuriyeti), Monrovia (Liberya) şehirleri ise, Afrika'da açılması planlanan uçuş noktalarıdır (THY, 2023c, s.13).

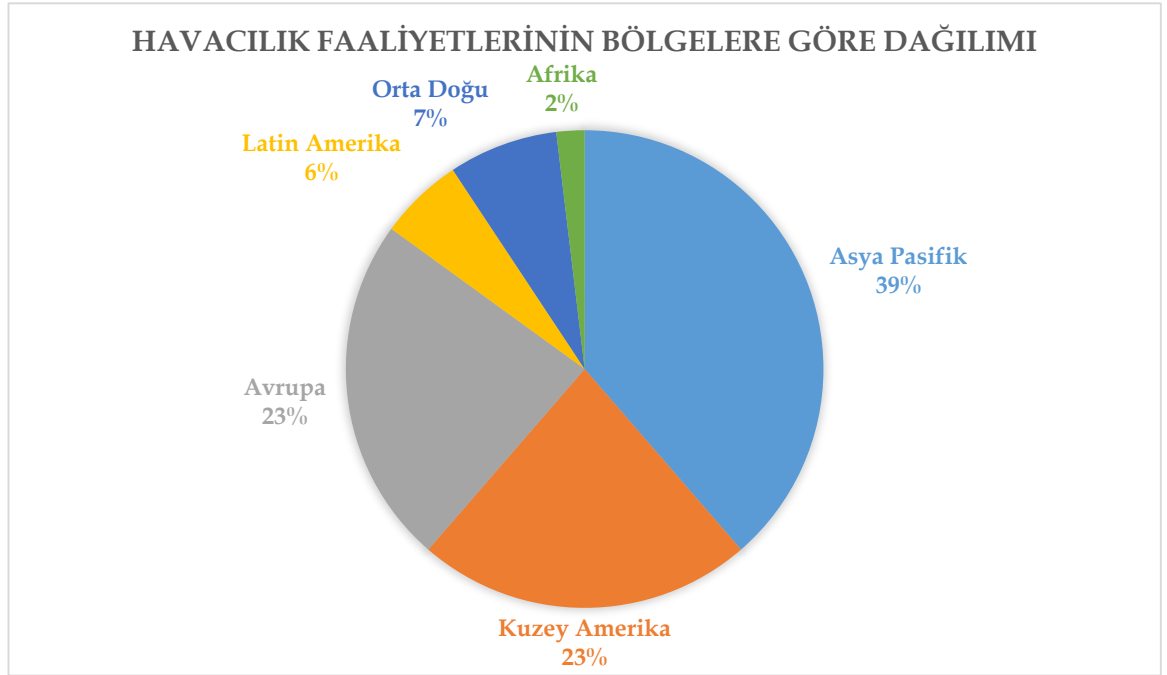
Dünya nüfusunun %18'ini oluşturan Afrika kıtası, havacılık sektöründe büyük potansiyele sahip bir bölge olarak öne çıkmaktadır. Yüzölçümü ve nüfus yoğunluğu bakımından dünyadaki en büyük ikinci kıta konumunda olan Afrika'nın, dünya nüfusunun bir milyardan fazlasına ev sahipliği yapmasına rağmen, havacılık sektöründeki varlığı sınırlı kalmakta ve küresel havayolu yolcularının yaklaşık olarak %2'sini oluşturmaktadır (IATA, 2023, s.9). Dünya genelinde Afrika, hızlı bir şekilde büyüyen bir pazar olarak öne çıkmakta ve çeşitli fırsatlar sunmaktadır. Havayolu şirketleri bu potansiyeli değerlendirerek pazardaki büyümeyi yakalamak amacıyla Afrika'ya yatırım faaliyetleri gerçekleştirmektedirler. Kıtadaki potansiyele rağmen havayolu pazarının tam gelişmemiş olması, bölgeye yatırım yapacak ülkeler arası rekabeti artırarak havayolu şirketlerine, oluşturulacak yeni rotalarda pazarda öne çıkma fırsatları sunabilir.

Dünya geneline bakıldığında Asya Pasifik bölgesinin havacılık faaliyetlerinin en çok gerçekleştiği bölge olarak öne çıktığı görülmektedir. Kuzey Amerika ve Avrupa

bölgesi de havacılık faaliyetlerinin önemli rol oynadığı bölgeler olarak öne çıkmaktadır. Afrika bölgesi ise potansiyeline rağmen yaklaşık %2'lik oran ile havacılık faaliyetlerinin en az gerçekleştiği bölgedir. Grafik 2'de havacılık faaliyetlerinin bölgelere göre dağılımı verilmiştir (IATA, 2023b).

Grafik 3

Havacılık Faaliyetlerinin Bölgelere Göre Dağılımı



Kaynak: IATA, 2023b

Afrika hava sahasında bulunan yaklaşık 230 havayolu, dünyadaki ticari yolcu ve yük uçaklarının sadece %2'sini işletmektedir. Buna ek olarak, küresel filo ortalaması dünya genelinde 13 yıl iken Afrika havayolları filosunun ortalama yaşı tüm dünya bölgeleri arasında 17 yıl olarak en yaşlı olanıdır. Mevcut demografik eğilimler devam ettiği takdirde Afrika kıtasındaki nüfusun 2025 yılında 1,4 milyar, 2050 yılında ise 1,9 milyar olması öngörülmektedir. Kıtanın çok uzak mesafelere sahip olması ve gelişmiş bir karayolu ve demiryolu sistemine sahip olmaması hava yoluyla ulaşımını, yük, iş, eğlence ve turizm için güçlü bir seçenek gibi öne çıkarmaktadır. Hükümetlerin kıtadaki havacılık faaliyetlerini desteklemeleri ve işbirlikleri geliştirmeleri bölgenin kalkınması için önem arz etmektedir (Robinson, 2015).

IATA'ya göre, Afrika'nın hava yolcu trafiğinin 2037 yılına kadar iki katından fazla artması beklenmektedir. Bu durum, artan talebi karşılamak için yeni uçaklara yatırım yapan ve rota ağlarını genişleten Afrikalı havayolları için önemli bir fırsat sunmaktadır. Hava yolculuğuna yönelik artan talebe ek olarak, Afrika havacılığının geleceği altyapı ve teknolojideki gelişmelerle şekillenebilmektedir. Artan talebe ayak uydurabilmek için kıta genelinde hükümetler havalimanlarının modernizasyonu ve genişletilmesi için yatırım yapmaktadırlar. Bu yatırımlar arasında yeni terminallerin inşası ve mevcut tesislerin iyileştirilmesinin yanı sıra dijital platformlar ve veri analitiği gibi yeni teknolojilerin kullanılması da önem arz etmektedir. Afrika havacılığının karşı karşıya olduğu zorluklardan biri de kıtanın birçok yerinde yeterli altyapının bulunmamasıdır. Birçok havalimanının ise yenilenmeye ihtiyacı vardır. Bu sorunları ele almak ve sektörün büyümesini desteklemek için hükümetler ve özel sektör şirketleri yeni havalimanlarının geliştirilmesi ve mevcut olanların genişletilmesi için yatırım yapmaktadır. Kıtadaki havayolu taşımacılığına yönelik eksikliklere rağmen Afrika havacılığının geleceği parlaktır ve önümüzdeki yıllarda büyüme ve gelişme için önemli bir potansiyele sahiptir. Hava yolculuğuna yönelik artan talep, altyapı ve teknolojideki gelişmeler ve sürdürülebilirliğe odaklanma, önümüzdeki yıllarda sektörün şekillenmesinde rol oynayacaktır. Kıta genelinde giderek daha fazla insan hava yolculuğuna yönelirken, Afrikalı havayolları ve havalimanları sadece bu talebi karşılamakla kalmayıp, aynı zamanda küresel ölçekte havacılığın geleceğini şekillendirmede öncü bir rol oynama fırsatına sahip olacaktır (Airspace Africa, 2022). Afrika ülkeleri arasında mevcut sistemde havacılığın gelişmesi yönünde atılan adımlar henüz istenen düzeye ulaşamamış ve yeterli düzeyde değildir. Ülkeler her ne kadar işbirliği çerçevesinde maliyetleri düşürmek ve havayolu sektörünün gelişimi amacıyla Tek Afrika Hava Taşımacılığı Pazarı'na imza atmış olsa da, bunun uygulanmasının uzun yıllar alacağı öngörülmektedir. Diğer yandan Afrika kıtasına uçak bileti fiyatlarının ucuzlaması ülkelerin ve bölgedeki havayollarının işbirliği ile mümkün olabilecektir (Kesby, 2023).

Afrika'ya uçan çok sayıda havayolu şirketi bulunmaktadır. Afrika'nın en büyük havayollarından biri olan Etiyopya Havayolları, kıta genelinde toplamda 44 ülkeye uçmaktadır. Skytrax tarafından 2022'de Afrika'nın en iyi havayolu seçilmiştir. Afrika kıtası içinde sıralamada ikinci ve üçüncü olarak Güney Afrika Havayolları ve

Kenya Havayolları da bulunmaktadır. Bölgesel olarak ise Fas Kraliyet Havayolları, Morityus Havayolları, Seyşeller Havayolları, Ruanda Havayolları, FlySafair, FastJet ve Mısır Havayolları bulunmaktadır. THY'nin bölgenin önemli taşıyıcıları olan Etiyopya Hava Yolları, Cezayir Havayolları, Seyşeller Havayolları, Mısır Havayolları, Fas Kraliyet Havayolları, Ruanda Havayolları ile tek bir biletleme yöntemiyle daha fazla uçuş imkânı sunan ortak uçuş (codeshare) anlaşması vardır.

Global olarak ise Skytrax 2022 ödülleri göre en iyi havayollarından ilk 10'da olup, Afrika'ya uçuşlar gerçekleştiren havayolu şirketleri Katar Havayolları, THY, Air France ve Emirates'tir. Bunların dışında dünyada United Havayolları, Atlanta merkezli Delta Havayolları, Star Alliance üyesi olan Brüksel Havayolları ve Emirates alt kuruluşu olan FlyDubai Afrika'ya uçan diğer havayolu şirketleridir. Tablo 2'de Skytrax'e göre 2022 yılında dünyanın en iyi 10 hava yolu seçilen havayolu firmalarından, Afrika'ya en çok uçuş yapan firmalar seçilerek bu firmaların ülke ve uçuş noktaları listelenmiştir.

Tablo 2

Skytrax'e göre Afrika'ya uçuş yapan diğer havayolu şirketleri ve uçuş noktaları

Havayolu firması	Uçuş noktaları
Air France	Cezayir (Cezayir, Konstantin ve Oran), Angola (Luanda), Benin (Kotonu), Burkina Faso (Vagadugu), Kamerun (Douala ve Yaounde), Çad (Encemine), Kongo Demokratik Cumhuriyeti (Kinşasa), Cibuti (Cibuti), Mısır (Kahire), Ekvator Ginesi (Malabo), Gabon (Libreville), Gambiya (Banjul), Gana (Akra), Gine (Konakri), Fildişi Sahili (Abidjan), Kenya (Nairobi), Liberya (Monrovia), Madagaskar (Antananarivo), Moritanya (Nuakşot), Morityus (Port Louis), Fas (Kazablanka, Marakeş, Rabat, Tangier) Mozambik (Maputo), Nijer (Niamey) Nijerya (Abuja, Lagos, Port Harcourt), Kongo (Brazaville, Pointe-Noire), Ruanda (Kigali), Senegal (Dakar), Sierra Leone (Freetown), Güney Afrika (Cape Town, Johannesburg), Tanzanya (Zanzibar), Togo (Lome), Tunus (Tunus)

Emirates	Cezayir (Cezayir), Angola (Luanda), Fildişi Sahili (Abidjan), Etiyopya (Addis Ababa), Gana (Akra), Gine (Konakri), Kenya (Nairobi), Morityus (Port Louis), Fas (Kazablanka), Nijerya (Abuja ve Lagos), Senegal (Dakar), Güney Afrika (Cape Town, Johannesburg, Durban), Tanzanya (Darüsselam), Sudan (Hartum), Tunus (Tunus), Uganda (Entebbe), Zambiya (Lusaka), Zimbabwe (Harare)
Katar Havayolları	Cezayir (Cezayir), Angola (Luanda), Fildişi Sahili (Abidjan), Cibuti (Cibuti), Mısır (İskenderiye, Kahire), Etiyopya (Addis Ababa), Gana (Akra), Kenya (Nairobi), Fas (Kazablanka, Marakeş, Rabat), Mozambik (Maputo), Nijerya (Abuja ve Lagos), Ruanda (Kigali), Seyşeller (Mahe), Somali (Mogadişu), Sudan (Hartum), Güney Afrika (Cape Town, Durban, Johanessburg), Tanzanya (Darüsselam, Kilimanjaro, Zanzibar), Tunus (Tunus), Uganda (Entebbe), Zambiya (Lusaka), Zimbabwe (Haare)
Singapur Havayolları	Güney Afrika (Cape Town ve Johannesburg)
Swissair	Güney Afrika (Johannesburg), Mısır (Kahire)

Kaynak: Yazar tarafından oluşturulmuştur.

Çalışmanın bu bölümünde Afrika'ya uçan diğer havayolu şirketleri ile THY'nin karşılaştırmalı analizi yapılmıştır. Analiz kapsamına 2022 Skytrax ödüllerine göre dünyanın en iyi 10 havayolu şirketlerinden olan Katar, Emirates, Air France Havayolları dahil edilmiştir. Singapur Havayolları ve Swissair uçtuğu ülke sayısı az olması ve diğer havayolu şirketlerinin ise Afrika'ya direkt uçuşları bulunmaması nedeniyle çalışmaya dahil edilmemiştir. Afrika'daki her bir ülke için havayolu şirketlerinin direkt uçuş frekansları belirtilmiştir. Firmaların yakıt ikmali yapmak ve yolcu indirmek için duraklama yaptıkları duraklamalı uçuşlar da aktarmasız olduğundan direkt uçuş kapsamında değerlendirilmektedir. Uçuş frekansları belirlenirken havayolu şirketlerinin internet siteleri ve flightroutes.com kaynak olarak kullanılmıştır. Ülkelerin seçilmesi ve ülkeler hakkındaki bilgilerde ise T.C. Dışişleri

Bakanlığı internet sitesi mfa.gov.tr kaynak olarak kullanılmıştır (T.C. Dışışleri Bakanlığı, t.y.a; T.C. Dışışleri Bakanlığı, t.y.b.; Flightroutes, t.y.).

THY'nin sefer yapmadığı ülkeler Burundi, Botswana, Ekvator Gine'si, Fas Rabat ve Tanca, Estavini, Gine Bissau, Lesotho, Liberya, Libya, Malavi, Namibya, Orta Afrika Cumhuriyeti, Sao Tome, Togo, Yeşil Burun (Cabo Verde), Zimbabwe'dir. Komorlar ve Seyşeller'e sezonluk uçuşlar bulunmaktadır. Bunlardan Togo'ya, Orta Afrika'ya, Rabat ve Tanca'ya, Ekvator Ginesi'ne sadece Air France'ın direkt uçuşu bulunmaktadır.

3.3.1. Angola

Afrika'nın güneybatısında bulunan Angola'nın, 34,8 milyon nüfusu olduğu düşünülmektedir. Resmi dili Portekizce, yerel dili ise Bantu'dur. Başkenti Luanda'dır. Geniş petrol rezervine sahiptir. En önemli ihracat ürünü kahvedir. 2011'de Ankara'da Angola Büyükelçiliği açılmıştır. Ardından ise 2021'de gerçekleşen karşılıklı üst düzey ziyaretlerin de sonucuyla aynı yıl içinde THY'nin Luanda'ya direkt seferleri başlamış olup, 2022'de İstanbul'da Angola Konsolosluğu açılmıştır. Başkent Luanda'da bulunan Quatro de Fevereiro Havalimanı'na (LAD) THY'nin haftada iki gün İstanbul Havalimanı'ndan aktarmasız uçuşu bulunmaktadır. Air France'ın Paris'ten haftada 2, Emirates'in Dubai'den haftada 6, Katar Havayolları'nın Doha'dan haftada 3 frekans uçuşu bulunmaktadır.

3.3.2. Benin

Batı Afrika'da bulunan Benin, 11,3 milyon nüfusa sahiptir. Resmi dil Fransızca olup yerel diller de konuşulmaktadır. 1960 yılında Fransa sömürgesinden kurtulmuştur. En kalabalık şehri Kotonu, başkenti Porto-Novo'dur. Ülkenin dış borcu yüksek olup kahve, hurma, yer fıstığı en önemli tarım ürünleridir. Türkiye ise Benin'den pamuk ithal etmektedir. 2014'te Kotonu'da Türkiye Büyükelçiliği açılması ve ardından direkt uçuşlarının başlamasıyla birlikte iki ülke arasında özellikle ticari ilişkiler hızla gelişmiştir. 2022 yılında Benin'deki dış ticaret hacmi 177 milyon dolar olarak gerçekleşmiştir. Kotonu Cadjehoun Uluslararası Havalimanı'na (COO) THY'nin haftada 5 frekans, Air France'ın haftada 7 frekans direkt uçuşu bulunmaktadır. Katar ve Emirates'in direkt uçuşu bulunmamaktadır.

3.3.3. Burkina Faso

Burkina Faso, Batı Afrika’da yer almaktadır. Nüfusu 19.7 milyondur. Anadili Fransızca olup yerel diller konuşma dilinde kullanılmaktadır. Dünyanın en fakir ve en az gelişmiş ülkelerinden biri olan Burkina Faso’da darı, mısır, sorgum ve pirinç üretilmektedir. Zengin altın madenleri bulunmaktadır. 2012’de Vagadugu’da Büyük Elçiliğimizin açılmasıyla birlikte THY Vagadugu’ya direkt seferlerine başlamıştır. Karşılıklı üst düzey ziyaretler neticesinde iki ülke arasında ticaret hacmi artan bir ivme göstermiştir. Başkent Vagadugu’da Vagadugu Thomas Sankara Uluslararası Havalimanı (OUA), uluslararası uçuşlarda kullanılmaktadır. THY haftada 6 frekans, Air France ise 2 frekans olarak uçuş gerçekleştirmektedir. Katar ve Emirates’in direkt seferleri bulunmamaktadır.

3.3.4. Cezayir

Resmi adıyla Cezayir Demokratik Halk Cumhuriyeti, Kuzey Afrika’da 44 milyonluk nüfusu ile kalabalık bir ülkedir. Resmi dili Arapça ve halkı Müslüman’dır. Bölgede 300 yıldan fazla süren Osmanlı Devleti hâkimiyeti sonrası başlayan Fransız sömürgesi 1962 yılında sona ermiştir. 2006 yılında imzalanan “Dostluk ve İşbirliği Anlaşması”yla birlikte üst düzey temaslar artmış ve bununla birlikte iki ülke arasındaki siyasi ve ticari ilişkilerde yıllar içerisinde olumlu gelişmeler olmuştur. Ülkenin Müslüman nüfusa sahip olması ve bölgede yapılan cami ve vakıf faaliyetleri Türkiye-Cezayir ilişkileri açısından önemli bir noktadadır. Cezayir, Afrika kıtasının en zengin ülkelerindendir. Petrol ve doğalgaz gelirleri bunda en önemli yere sahiptir. En büyük şehri Cezayir’deki Houari Boumediene Havalimanı’na (ALG) THY ve Air France haftada 21 frekans, Katar ve Emirates haftada 7 frekans uçuş gerçekleştirmektedir.

Konstantin’deki Mohammed Boudiaf Uluslararası Havalimanı’na (CZL) THY’nin haftada 7 frekans, Air France’ın ise haftada 3 frekans uçuşu bulunmaktadır. Diğer havayollarının direkt uçuşu yoktur.

Vahran’daki Oran Es Senia Havalimanı’na (ORN) THY haftada 7 frekans, Air France haftada 3 frekans uçuş gerçekleştirmektedir. Katar ve Emirates’in direkt uçuşu bulunmamaktadır.

3.3.5. Cibuti

Cibuti Doğu Afrika'da yer almaktadır. Başkenti Cibuti, resmi dili Arapça ve Fransızcadır, Somalice de yaygın olarak konuşulmaktadır ve halkın %95'i Müslümandır. Ülkenin çoğunluğu Somalililerden oluşmaktadır. Nüfusu 920 bindir. 1977 yılında Fransa sömürgesinden kurtulmasıyla başlayan Türkiye Cibuti ilişkileri 2012'de Cibuti'nin Ankara'da büyükelçiliğinin açılması ve THY'nin direkt seferlerinin başlamasının sonucunda siyasi, ekonomik ve ticari açıdan gelişme göstermiştir. Cibuti, ekonomik getirisinin önemli kısmını doğalgaz ihracatından sağlamaktadır. Başkent Cibuti Ambouli Uluslararası Havalimanı'ndan (JIB) THY'nin haftada 4 frekans, Air France'ın haftada 1 frekans, Katar'ın haftada 3 frekans uçuşu bulunmaktadır. Emirates'in direkt uçuşu bulunmamaktadır.

3.3.6. Çad

Orta Afrika ülkelerinden Çad Cumhuriyeti'nin, resmi dilleri Arapça ve Fransızcadır. Başkenti N'Djamena ve nüfusu 18 milyondur. 1960 yılında bağımsızlığı ilân edilmiştir. 2013'te Encemine Büyük Elçiliği'nin faaliyete geçmesiyle aynı yıl THY'nin de direkt seferleri başlamıştır. Son yıllarda karşılıklı ziyaretlerin artmasıyla ve iki ülke arasında imzalanan anlaşmalarla ticari ilişkiler gelişme göstermektedir. Ekonomisi petrol, hayvancılık ve tarıma dayanmaktadır. En önemli ihracat kaynakları petrol, canlı hayvan, pamuk ve susamdır. Çad Encemine Havalimanı'na (NDJ) THY ve Air France haftada 2 frekans uçuş gerçekleştirmektedir. Emirates ve Katar'ın direkt uçuşu yoktur.

3.3.7. Eritre

Bir Doğu Afrika ülkesi olan Eritre'de resmi olarak Arapça, Tigrinyaca ve İngilizce konuşulmaktadır. 6 milyon nüfusu bulunmaktadır. 1970 yılından beri bağımsız olan Eritre halkı, tarım ve hayvancılıkla geçim sürdürmektedir. 2013 yılında Asmara Büyükelçiliğimiz açılmış ve ardından 2014 yılında THY'nin direkt seferleri başlamıştır. İki ülke arasında siyasi ilişkiler 2016 yılına dayanmaktadır. Türkiye'den Eritre'ye gıda maddeleri, elektrikli ev eşyaları ve hazır giyim ihraç edilmektedir.

Asmara Uluslararası Havalimanı'na (ASM) THY'nin haftada 4 frekans uçuşu bulunmaktadır. Diğer havayollarının direkt uçuşu yoktur.

3.3.8. Etiyopya

Etiyopya Federal Demokratik Cumhuriyeti, Doğu Afrika'da 109,2 milyon nüfuslu bir ülkedir. Başkenti Addis Ababa'dır. Resmi dili Amharcadır. Yaygın olarak İngilizce konuşulmaktadır. Dış ticarete önemli bir gelir kaynağı kahve olmakla birlikte, tahıl, mısır, arpa ve darı da önemli tarım gelirleridir. Aynı zamanda hayvancılık, sanayi, madencilik gibi önemli gelir kaynakları vardır. Hiç sömürge olmamış tek Afrika ülkesidir. Türkiye'nin Etiyopya ile temasları Osmanlı Devleti'ne dayanmaktadır. Sahraaltı Afrika'daki ilk büyükelçiliğimiz 1926 yılında Addis Ababa'da açılmıştır. Ülke ile hem ticari hem sosyokültürel ilişkiler uzun yıllardan beri süregelmektedir. Bölgede pek çok Türk firması bulunmakla birlikte bu firmalarda yaklaşık 20 bin yerel personele istihdam sağlanmaktadır.

Addis Ababa'da bulunan Bole Uluslararası Havalimanı'na (ADD) THY'nin, Air France'ın ve Emirates'in haftada 7 frekans, Katar'ın ise haftada 3 frekans uçuşu gerçekleşmektedir.

3.3.9. Fas

Afrika'nın kuzeyinde 37 milyon nüfusa sahip bir ülkedir. Resmi dini İslam, resmi dili Arapça ve Berbericedir. Yıllarca Fransa ve İspanya sömürgesinde kaldıktan sonra 1956'da bağımsızlığına kavuşmuştur. 17. yüzyılda Osmanlı İmparatorluğu-Fas Sultanlığı arasındaki ilişkiler, Türkiye-Fas arasındaki diplomatik ilişkilerin de temelini teşkil etmektedir. Her iki ülke de "Akdeniz için Birlik Projesi"nin üyesidir. Başkenti Rabat olan ülkenin en önemli geçim kaynakları tarım, kimya ve gübre sanayisidir. Arpa, buğday ve diğer hububat ürünleri en önemli tarım ürünleridir. Türkiye de Fas'tan birçok tarım ürünü ithal etmektedir. Çöl turizmi ile Afrika'nın en çok ziyaret edilen ülkelerindendir. En kalabalık şehri Kazablanka'dır. Kazablanka'da yer alan Muhammed V Uluslararası Havalimanı'na (CMN) THY'nin İstanbul'dan haftada 7, Air France'ın Paris'ten haftada 21, Emirates'in Dubai'den haftada 7 frekans uçuşu bulunmaktadır. Katar'ın direkt uçuşu bulunmamaktadır. 11 Eylül itibari ile seferlere başlanması öngörülmektedir.

Fas'ın diğ er bir büyük şehri olan Marakeş'teki Menara Havalimanı'na (RAK) THY'nin haftada 9, Air France'ın haftada 21 uçuşu bulunmaktadır. Emirates ve Katar'ın direkt uçuşu bulunmamaktadır.

Fas'ın Rabat şehrindeki Rabat-Sale Havalimanı'na (RBA) THY'nin Emirates'in ve Katar'ın direkt uçuşu bulunmamaktadır. Air France'ın ise haftada 21 frekans uçuşu bulunmaktadır.

Fas'ın diğ er bir büyük şehri olan Tanca Ibn Battouta Havalimanı'na (TNG) THY'nin Emirates'in ve Katar'ın direkt uçuşu bulunmamaktadır. Air France'ın ise haftada 14 frekans uçuşu bulunmaktadır.

3.3.10. Fildişi Sahili

Başkenti Yamoussoukro, en büyük şehri Abidjan olan ve 26,3 milyon nüfusa sahip Batı Afrika'da bulunan bir ülkedir. Resmi dili Fransızcadır. Dünyanın en önemli kakao üreticilerinden olup ekonomisinin önemli bir kısmını kakao, kahve, muz, mısır, palmiye çekirdeği, pirinç, şeker ve pamuk ihracatından sağlamaktadır. Aynı zamanda petrol ve doğalgaz rezervi olarak da zengin durumdadır. 1960 yılından itibaren bağımsızlığını elde etmiştir. Türkiye'nin Abidjan Büyükelçiliği 2009 yılında faaliyete geçmiştir. THY'nin direkt seferlerinin başladığı 2012 senesinden sonra 2013'te Fildişi Sahili'nin ilk yurtdışı büyükelçiliği olan Ankara Büyükelçiliği açılmıştır. İki  lke arasında ekonomik ve ticari ilişkilerin temelini "Ekonomik ve Teknik İşbirliği Anlaşması" oluşturmaktadır. Sahraaltı Afrika'daki Fransızca konuşulan en büyük ticaret ortağımızdır.  lke, Abidjan Limanı ile Batı Afrika'nın en büyük limanına sahiptir.

Abidjan'daki Felix Houphouet Boigny Havaalanı'na (ABJ) THY'nin haftada 4, Air France'ın haftada 14 frekans uçuşu bulunmaktadır. Emirates ve Katar'ın direkt uçuşu bulunmamaktadır.

3.3.11. Gabon

Afrika kıtasının tam ortasında yer alan ülkenin başkenti Libreville, nüfusu 2,1 milyon, resmi dili Fransızcadır. 1960 yılında bağımsızlığına kavuşan ülkenin çok sayıda yeraltı zenginlikleri bulunmaktadır. Bu kaynaklarla Sahraaltı Afrika'nın en

zengin ülkelerindendir. Kereste ihracatının yanı sıra kakao, kahve, pamuk gibi bölgesel tarım ürünlerini de ihraç etmektedir. Türkiye'nin Gabon ile ilişkileri ticaret ve eğitim faaliyetleri üzerine yoğunlaşmıştır.

Libreville Leon M'ba Uluslararası Havalimanı'na (LBV) THY'nin haftada 2, Air France'ın haftada 6 frekans uçuşu bulunmaktadır. Emirates ve Katar'ın direkt uçuşu bulunmamaktadır.

3.3.12. Gambiya

Batı Afrika'da bulunan ülkenin başkenti Banjul, nüfusu 2,1 milyondur. Resmi dili İngilizcedir. Portekiz, Fransa ve en son Büyük Britanya sömürgesinde kaldıktan sonra 1967'de bağımsızlığına kavuşmuştur. Ülkenin %90'ı Müslüman'dır. Önemli bir liman şehri olan Gambiya'nın Türkiye ile ilişkileri, bağımsızlığını ilân ettiği tarihten bu yana artan bir grafikte seyretmiştir. Askeri, eğitim ve lojistik yardım faaliyetleri çerçevesinde başlayan ikili ilişkiler, günümüzde çeşitli alanlarda yoğun işbirliklerine dönüşmüştür.

Banjul Uluslararası Havalimanı'na (BJL) THY'nin 1'i duraklamalı olmak üzere haftada 3 frekans uçuşu bulunmaktadır. Air France, Emirates ve Katar'ın direkt uçuşu bulunmamaktadır. Air France'ın Ekim ayından itibaren uçuşlara başlaması öngörülmektedir.

3.3.13. Gana

Afrika'nın batısında yer alan ve 31 milyon nüfusu olan ülkenin başkenti Akra'dır. 1957'de bağımsızlığına kavuşan ülkede resmi dil İngilizcedir. Ülke nüfusunun büyük bir kısmı balıkçılık ve tarım ile uğraşmaktadır. Yer altı zenginlikleri ve özellikle altın rezervine rağmen dünyanın en fakir ülkelerinden biridir. Turistik bölge olarak UNESCO Dünya Mirası anıtları arasında bulunan bölgeleri vardır. Türkiye'nin Gana ile ilişkileri hem turistik hem ekonomik kapsamda önemli düzeydedir. Gana'da başta enerji sektörü olmak üzere çeşitli alanlarda iş yapan Türk şirketleri ülkeye ekonomik katkı sağlamakla birlikte, önemli bir istihdam alanı da oluşturmaktadır. Akra'da yer alan Kotoka Uluslararası Havalimanı (ACC), bir Türk şirketi tarafından inşa edilmiş ve Batı Afrika'nın en iyi havalimanı seçilmiştir.

THY'nin bu havalimanına haftada 7, Air France'ın haftada 3, Emirates'in haftada 7, Katar'ın haftada 4 frekans uçuşu bulunmaktadır.

3.3.14. Gine

Batı Afrika'da yer alan, başkenti Konakri olan 13,2 milyon nüfuslu bir ülke olan Gine'nin resmi dili Fransızcadır. 1958 yılında Fransa sömürgesinden bağımsızlığını ilân etmiştir. Tarımsal kaynakları ülkenin kendi kullanımını karşılayacak kadar olduğundan ekonomide en önemli geçim kaynağı madenciliktir. Son yıllarda şelaleleri ile turizm açısından da ilgi çekmektedir. 2012'de büyükelçiliğimizin açılması ve 2013'te direkt seferlerin başlamasıyla iki ülke arasındaki temaslar yoğunlaşmış ve üst düzey ziyaretler artmıştır.

Konakri'deki Ahmed Sekou Toure Uluslararası Havaalanı'na (CKY) THY'nin haftada 2, Air France'ın haftada 5 frekans uçuşu bulunmaktadır. Emirates ve Katar'ın direkt uçuşu bulunmamaktadır.

3.3.15. Güney Afrika

Afrika'nın güneyinde yer alan Güney Afrika Cumhuriyeti'nin yasama başkenti Cape Town, yürütme başkenti Pretoria, yargı başkenti Bloemfontein, en büyük şehri ise Johannesburg'tur. Resmi olarak 11 ulusal dil bulunmaktadır. Dönem dönem çeşitli sömürge yönetimlerinden sonra bir dönem Apartheid politikalarla yönetilmiştir. 1960'lı yıllarda atan isyanlarla yasa değişikliği yapılmış ve 1994'ten itibaren demokratik bir yönetim anlayışına geçilmiştir. Aynı sene Pretorya Büyükelçiliğimizin açılmasıyla THY direkt seferlerine başlamıştır. Ülkede bulunan farklı kolonilerin mağduriyet yaşamaması adına üç adet başkenti bulunmaktadır. Ülkenin yer altı madenleri en önemli gelir kaynağıdır. Aynı zamanda mısır ve buğday başta olmak üzere tarım ihracatı da yapılmaktadır. Sahraaltı Afrika ülkeleri içerisinde Türkiye'nin en önemli ticaret ortağı Güney Afrika Cumhuriyeti'dir. Bölgede pek çok Türk yatırımı bulunmaktadır. Yatırımlarımız ağırlıklı olarak madencilik ve tekstil sektöründedir. Ülkede pek çok turistik bölge bulunmaktadır.

En büyük iki havaalanından biri olan Cape Town Uluslararası Havaalanı'na (CPT) THY'nin haftada 5, Emirates'in haftada 14, Katar'ın haftada 9 frekans uçuşu bulunmaktadır. Air France'ın direkt uçuşu bulunmamaktadır.

Diğer önemli havaalanı olan Johannesburg Uluslararası Havalimanı'na (JNB) ise THY'nin haftada 7, Air France'ın haftada 7, Emirates'in haftada 21, Katar'ın haftada 17 frekans uçuşu bulunmaktadır.

Durban King Shaka Uluslararası Havalimanı'na (DUR), THY'nin haftada 3, Emirates'in haftada 7 frekans uçuşu bulunmaktadır. Katar ve Air France'ın direkt uçuşu bulunmamaktadır.

3.3.16. Güney Sudan

Doğu Afrika'da yer alan ülke, 2011'de Sudan'dan ayrılarak bağımsızlığını ilân etmiştir. Başkenti Cuba'dır. Yerel diller konuşulmakla birlikte resmi dili İngilizcedir. Yaklaşık 12,8 milyon nüfusu vardır. Bağımsızlığını ilân etmesiyle birlikte Türkiye tarafından Cuba Büyükelçiliği açılmıştır. İki ülke arasında Nisan 2017'de "Ticaret ve Ekonomik İşbirliği Anlaşması" imzalanmıştır. Ekonomik ve ticari ilişkiler gelişmeye açık bir potansiyel barındırmaktadır. THY'nin direkt seferlerinin başlaması 2022 yılını bulmuştur.

Başkentteki Cuba Uluslararası Havalimanı'na (JUB) THY'nin haftada 2 frekans uçuşu bulunmaktadır. Air France, Katar ve Emirates'in direkt uçuşu bulunmamaktadır.

3.3.17. Kamerun

Afrika'nın ortasında yer alan ülkenin başkenti Yaounde'dir. Resmi dilleri Fransızca ve İngilizce olan ülkenin nüfusu 26,5 milyondur. UNESCO Dünya Mirasları listesinde bulunan turistik bölgeleri bulunmaktadır. Petrol, çeşitli yer altı zenginlikleri, kahve, muz, kauçuk bulunmaktadır. 1960 yılında bağımsız olmuştur. Türkiye'nin Yaounde Büyükelçiliği 2010 yılında faaliyete geçmiş ve THY'nin seferleri ise 2012 yılında başlamıştır. 2018 yılında Ankara'da Kamerun Büyükelçiliği açılmasıyla birlikte iki ülke arasında eğitim, sağlık, turizm ve ticaret kapsamında ilişkiler gözle

görülür oranda artış göstermiştir. Türk firmaları Kamerun’da çeşitli projeler gerçekleştirmektedir.

Douala Uluslararası Havalimanı’na (DLA) THY’nin haftada 4, Air France’ın haftada 6 frekans uçuşu bulunmaktadır.

Yaounde Nsimalen Uluslararası Havalimanı’na (NSI) ise THY’nin haftada 3, Air France’ın haftada 2 frekans uçuşu bulunmaktadır. Emirates ve Katar’ın direkt uçuşu bulunmamaktadır.

3.3.18. Kenya

Doğu Afrika’da yer alan ülkenin başkenti Nairobi’dir. Resmi dilleri Svahili ve İngilizcedir. 55 milyona yakın nüfusu bulunmaktadır. 1963’te Birleşik Krallık sömürgesinden kurtularak bağımsızlığını ilân etmiştir. Kahve ihracatı ve diğer tarımsal ürünler açısından ve ayrıca turizm bakımından önemli bir bölgedir. 2009 yılında iki ülke arasında gerçekleşen üst düzey ziyaretler vesilesiyle THY’nin Nairobi’ye direkt seferleri başlamıştır. Türkiye ve Kenya arasında pek çok ürün ithalat ve ihracatı gerçekleşmektedir. Bunun yanı sıra güvenlik, eğitim ve sağlık konularında çeşitli projeler yürütülmektedir.

Nairobi’de bulunan Jomo Kenyatta Uluslararası Havalimanı’na (NBO) THY’nin haftada 7, Air France’ın haftada 4, Emirates’in ve Katar’ın haftada 14 frekans uçuşu bulunmaktadır.

Bir diğer büyük şehir olan Mombasa’ya ise şu anda bahsettiğimiz havayollarının direkt seferi bulunmamakla birlikte, geçtiğimiz dönemde düzenli seferleri bulunan THY’nin 29 Ekim 2023’te yeniden seferlerine başlaması planlanmaktadır.

3.3.19. Kongo Demokratik Cumhuriyeti

Orta Afrika’da yer alan ülkenin, resmi dili Fransızca, başkenti Kinşasa’dır. 101,8 milyon nüfusu ile dünyanın en kalabalık ülkelerinden biridir. 1960’tan beri bağımsız olan KDC, dünyanın en fakir ülkelerinden biridir. Maden zenginlikleri çok fazla olan ülkede bu zenginlikler yeterince kullanılamamaktadır. Petrol ve Doğalgaz kaynakları açısından da oldukça zengindir. 2011 yılında Türkiye’de KDC

Büyükelçiliği açılmasıyla başlayan ilişkiler, günümüze kadar artan üst düzey ziyaretlerle süregelmiştir. Ticari ilişkilerin yanı sıra 2022 yılında iki ülke arasında “Savunma Sanayii İşbirliği Anlaşması”, “Askeri Çerçeve Anlaşması” ve “Nakdi Yardım Uygulama Protokolü” imzalanmıştır. Ülkemizde çok sayıda KDC’li öğrenciye burs imkânı sağlanmaktadır.

Ülkenin en büyük havalimanı Kinşasa’daki Ndjili Uluslararası Havalimanı’dır (FIH). THY’nin haftada 5 frekans, Air France’ın haftada 3 frekans uçuşu bulunmaktadır. Emirates ve Katar’ın direkt uçuşu bulunmamaktadır.

3.3.20. Kongo Cumhuriyeti

Orta Afrika’da yer alan ülkenin başkenti Brazzaville’dir. Resmi dil Fransızcadır. Kongo Demokratik Cumhuriyeti ile komşudur. 1960 senesinden beri bağımsız olan ülkenin nüfusu yaklaşık olarak 5,2 milyondur. Ülke toprakları yeraltı madenleri konusunda zengindir. Buna karşın dış borcu çok yüksektir. Petrol, kahve, kakao ve şeker kamışı ihracat ürünleridir.

Türkiye-Kongo ilişkileri son yıllarda ticaretin yanı sıra Kongo’da gerçekleştirilen önemli inşaat projeleriyle ivme kazanmıştır. Bu kapsamda bir Türk firmamız tarafından Brazavil’de Kintele Uluslararası Konferans Merkezi inşa edilmiştir.

Pointe-Noire’deki Agostino-Neto Havaalanı’na (PNR) THY’nin haftada 4 frekans, Air France’ın haftada 3 frekans uçuşu bulunmaktadır. Emirates ve Katar’ın direkt uçuşu bulunmamaktadır.

3.3.21. Madagaskar

Afrika kıtasına bağlı bir ada ülkesi olan Madagaskar, 26,2 milyon nüfusu ile dünyanın en büyük adalarından biridir. Başkenti Antananarivo’dur. Resmi dili Malgaşça ve Fransızcadır. 1960 yılında bağımsızlığını ilân etmiştir. En önemli gelir kaynakları kakao, vanilya, şeker, deniz ürünleri ve petroldür.

İki ülke arasındaki ticaret ilişkilerine ek olarak Sağlık Bakanlığımız ve TİKA aracılığıyla Madagaskar’a yönelik insani ve teknik yardımlarımız sürmektedir.

Antananarivo'daki Ivato Uluslararası Havaalanı'na (TNR) Air France'ın haftada 5 frekans direkt uçuşu bulunurken THY'nin duraklamalı olarak haftada 5 uçuşu bulunmaktadır. Emirates ve Katar'ın direkt uçuşu bulunmamaktadır.

3.3.24. Mali

Batı Afrika'da yer alan ülkenin başkenti Bamako, nüfusu 25,2 milyondur. Çoğunluğu Müslüman olan ülkenin Jenne Büyük Cami'si UNESCO Dünya Miras Listesindedir. Bu yönüyle turizm açısından da dikkat çekici bir ülkedir. Resmi dili Fransızcadır. Fransa sömürgesinden 1960 senesinde kurtulmuştur. Altın, uranyum ve tuz başlıca doğal kaynaklarıdır. Türkiye-Mali ilişkilerini ekonomik ve insani yardım faaliyetleri oluşturmaktadır. Özellikle THY'nin direkt seferlerinin başladığı 2015 yılı, bu ilişkiler bakımından önemli bir dönüm noktası olmuştur.

Bamako-Senou Uluslararası Havalimanı'na (BKO) THY'nin haftada 6, Air France'ın haftada 7 frekans uçuşu bulunmaktadır. Emirates ve Katar'ın direkt uçuşu bulunmamaktadır.

3.3.25. Morityus

Morityus Cumhuriyeti, Afrika'nın güneydoğusunda bir ada ülkesidir. Başkenti Port Louis'dir. 1968 yılında bağımsız olup 1992 yılında cumhuriyeti ilân etmiştir. Bölgede 1,2 milyon insanın yaşadığı tahmin edilmektedir. Resmi bir dil tanımlanmamakla birlikte İngilizce ve Fransızca tanınan dillerdir. En önemli ihracat ürünleri şeker, çiçek, pekmez ve balıktır. En önemli gelir kaynağı turizmdir. 2015 yılında THY'nin direkt seferlerinin başlamasıyla iki ülke arasındaki ilişkilerde son derece önemli gelişmeler olmuştur. Ticaret anlaşmaları, eğitim programları ve turizm potansiyeli bu ilişkilerin temelini oluşturmaktadır.

Port Louis'teki Sir Seewoosagur Ramgoolam Uluslararası Havalimanı'na (MRU) THY'nin haftada 5, Air France'ın 3, Emirates'in 14 frekans uçuşu bulunmaktadır. Katar'ın direkt uçuşu yoktur.

3.3.26. Mısır

Afrika ve Asya kıtalarını birbirine bağlayan Mısır, 104,2 milyonluk nüfusuyla Kuzey Afrika'nın en büyük ülkesidir. Başkenti ve en kalabalık şehri Kahire, resmi dili Arapça, resmi dini ise İslam'dır. 1922'den beri bağımsızdır ve 1953'ten beri cumhuriyet rejimiyle yönetilmektedir. Turizmden büyük bir gelir sağlamaktadır. Tekstil ürünleri ihracatından da önemli gelirler sağlanmaktadır.

1925'ten beri süregelen Türkiye-Mısır ilişkileri Soğuk Savaş döneminde durağanlaşmış olup 1990'larda tekrar olumlu bir seyir kazanmıştır. İki ülke arasındaki ilişkiler hem diplomatik hem de turizm temeline dayanmaktadır. Mısır, THY'nin en eski uçuş noktalarından biri olmasının yanında önemli turizm bölgelerini barındırmakta ve artan uçuş frekanslarıyla dikkat çekmektedir.

Kahire Uluslararası Havalimanı'na (CAI) THY'nin haftada 21, Air France'ın 7, Emirates'in 21, Katar'ın 28 frekans uçuşu bulunmaktadır.

İskenderiye'deki Borg El Arab Havaalanı'na (HBE) THY'nin haftada 9 frekans, Katar'ın haftada 7 frekans uçuşu bulunmaktadır. Emirates ve Air France'ın direkt uçuşu bulunmamaktadır.

Hurgada Uluslararası Havaalanı'na (HRG) THY'nin haftada 10, Air France'ın haftada 3 frekans uçuşu bulunmaktadır. Katar ve Emirates'in direkt uçuşu bulunmamaktadır.

Şarm El-Şeyh Havaalanı'na ise (SSH) THY'nin haftada 10, Air France'ın haftada 3 frekans uçuşu bulunmaktadır. Katar ve Emirates'in direkt uçuşu bulunmamaktadır.

3.3.27. Moritanya

Afrika'nın batısında yer alan ülkenin başkenti Nuakşot, resmi dili Arapçadır. 1960 senesinde bağımsızlığını ilân eden ülkenin 4,4 milyon nüfusu vardır. Tarıma elverişli bir yer olmamakla birlikte çölleşme yaygındır ve dünyanın en fakir ülkelerinden biridir. Buna rağmen Türkiye'nin yüksek bir ticaret hacmi bulunmaktadır. Balıkçılık, demir, bakır ve altın başlıca gelir kaynağıdır. Ülkemizden de son yıllarda balıkçılık alanında ülkeye yatırımlar artmaktadır.

Nuakşot-Oumtounsy Uluslararası Havalimanı'na (NKC) THY'nin bazıları duraklamalı olarak haftada 6 frekans, Air France'ın haftada 2 frekans uçuşu bulunmaktadır. Emirates ve Katar'ın direkt uçuşu bulunmamaktadır.

3.3.28. Mozambik

Afrika'nın güneydoğusunda yer alan ülkenin nüfusu 30,3 milyon, başkenti Maputo, resmi dili Portekizcedir. 1975 yılında bağımsız olmuştur. Başlıca gelir kaynakları pamuk, kaju, şeker, çay, hindistan cevizidir. Aynı zamanda yer altı açısından da zengin bir ülkedir. Turizm açısından da her sene potansiyeli artmaktadır.

İki ülke arasında artan ticaret hacminin yanı sıra Türk firmalarının bölgede her geçen gün sayısı artmaktadır. Bu firmaların çoğu inşaat sektöründe faaliyet göstermektedir.

Maputo Uluslararası Havalimanı'na (MPM) THY'nin duraklamalı olarak haftada 2 seferi, Katar'ın ise haftada 5 seferi bulunmaktadır. Emirates ve Air France'ın direkt uçuşu bulunmamaktadır.

3.3.29. Nijer

Afrika'nın batısında yer alan Nijer, çoğunluğu Müslüman olan 25,8 milyonluk nüfusa sahip bir ülkedir. Resmi dili Fransızca, başkenti Niamey'dir. 1960'tan beri bağımsız olan ülkenin ekonomisinde en önemli kısmı madenler oluşturmaktadır. Uranyum, petrol ve altın bu kaynakların başında gelmektedir. Nijer ile Türkiye arasındaki ilişkileri ağırlıklı olarak insani yardım projeleri oluşturmaktadır. İki ülke arasında üst düzey ziyaretler yıllar içerisinde artmış olup, ticaret alanında da karşılıklı anlaşmalar bulunmaktadır.

Niamey Diori Hamani Uluslararası Havaalanı'na (NIM) THY'nin 2'si duraklamalı olmak üzere haftada 3, Air France'ın haftada 4 frekans uçuşu bulunmaktadır. Emirates ve Katar'ın ise direkt uçuşu bulunmamaktadır.

3.3.30. Nijerya

Batı Afrika'da yer alan Nijerya, 216,8 milyon nüfusu ile Afrika'nın en büyük ülkesi konumundadır. Başkenti Abuja, resmi dili İngilizcedir. 1960 yılında

bağımsızlığı, 1963 yılında cumhuriyeti ilân etmişlerdir. Petrol konusunda dünyanın en büyük 8. rezervine sahiptir. Aynı zamanda doğalgaz konusunda da dünyanın 9. büyük rezervine sahiptir. Ülke ekonomisinin büyük bir kısmını petrol ve doğalgaz ihracatı kalmaktadır. Nijerya, Türkiye'nin cumhurbaşkanı düzeyinde yapılan ilk ziyaret bölgesi olma özelliğini taşımaktadır. İki ülke arasındaki ticari ilişkiler her geçen yıl artmakla birlikte enerji, eğitim, güvenlik, bilim ve teknolojik çalışmalar, savunma sanayii ve kültür alanında çok sayıda projeler gerçekleştirilmektedir. Türkiye çok sayıda Nijeryalı öğrenciye ülkemizde ve KKTC'de burs imkânı sağlamaktadır.

Abuja'daki Nnamdi Azikiwe Havalimanı'na (ABV) THY'nin haftada 4, Air France'ın 2, Katar'ın 7 frekans uçuşu bulunmaktadır.

Nijerya'nın diğer bir büyük şehri olan Lagos'taki Murtala Muhammed Uluslararası Havalimanı'na (LOS) THY'nin haftada 5, Air France'ın 7, Katar'ın 14 frekans uçuşu bulunmaktadır. Emirates'in ise Nijerya'ya direkt uçuşu bulunmamaktadır.

3.3.31. Ruanda

Orta Afrika'da yer alan Ruanda'nın nüfusu 12,3 milyon, başkenti Kigali'dir. Uzun yıllar Belçika sömürgesinde kaldıktan sonra 1962'de bağımsızlığını ilân etmiştir. Resmi diller İngilizce, Fransızca ve Ruandacadır. Ekonomik olarak gelişmekte zorlanan ülkenin en önemli ekonomik faaliyetleri tarımsal faaliyetlerdir. Kahve, çay, tatlı patates, bezelye, soya, muz, mısır bu ürünlerden bazılarıdır.

Bölgeye THY'nin seferleri 2012'de başlamış ve sonrasında karşılıklı büyükelçiliklerin açılmasıyla iki ülke arasındaki ilişkiler artarak devam etmiştir. Türk şirketlerinin son yıllarda ülkede yaptığı yatırımlar artmaktadır.

Kigali Uluslararası Havalimanı'na (KGL) THY'nin haftada 7 frekans uçuşu bulunmaktadır. Diğer havayollarının direkt uçuşu bulunmamaktadır.

3.3.32. Senegal

Batı Afrika'da bulunan Senegal'in resmi dili Fransızcadır. Nüfusu 17,7 milyon olan ülkenin başkenti Dakar'dır. 1960 yılında bağımsızlığına kavuşmuştur. Ekonomik olarak kaynakları zayıf olan ülkede petrol ve doğalgazın keşfinin ardından 2023

yılından itibaren olumlu etkiler beklenmektedir. Türkiye-Senegal ilişkileri yıllar içerisinde artan bir grafikte seyretmiş ve Türkiye'nin batı Afrika'daki ticaret hacminin önemli bir kısmını oluşturmuştur. Bunun yanı sıra ülkede pek çok Türk şirketi, Türk okulları ve küçük işletmeler bulunmaktadır. TİKA'nın Batı Afrika'daki ilk ofisinin bulunduğu Senegal'de, Türkiye'nin gerek yardım faaliyetleri gerekse eğitim alanında önemli bir yeri bulunmaktadır.

Dakar'daki Blaise Diagne Uluslararası Havalimanı'na (DSS) THY'nin ve Air France'ın haftada 7'şer frekans uçuş bulunmaktadır. Emirates ve Katar'ın direkt uçuşu bulunmamaktadır.

3.3.33. Sierra Leone

Afrika'nın batısında yer alan, 8,4 milyon nüfuslu, başkenti Freetown olan ülkedir. 1961 yılında bağımsızlığını, 1971 yılında cumhuriyeti ilân etmişlerdir. En az gelişmiş ülkelerden biri olan Sierra Leone, ekonomisini büyük ölçüde yeraltı kaynaklarından kalmaktadır. En önemli kaynaklar demir cevheri, elmas ve rutildir. 2018 yılında büyükelçiliklerin açılması ve THY'nin direkt uçuşlarına başlamasıyla iki ülke arasındaki ticari ve yardım faaliyetleri giderek artış göstermiştir.

Freetown Uluslararası Havalimanı'na (FNA) THY'nin duraklamalı olarak haftada 3 ve Air France'ın haftada 3 frekans direkt uçuşu bulunmaktadır. Emirates ve Katar'ın direkt uçuşu bulunmamaktadır.

3.3.34. Somali

Doğu Afrika'da bulunan 15,4 milyon nüfuslu ülkenin başkenti Mogadişu'dur. Resmi dilleri Somalice ve Arapçadır. Yeraltı zenginliklerine sahip olmasına rağmen dünyanın en fakir ülkelerinden biridir.

Osmanlı İmparatorluğu dönemine dayanan Türkiye-Somali ilişkileri 1991 yılında büyükelçiliğimizin kapatılmasıyla duraksama dönemine girmiş; 2011'de ise tekrar büyükelçiliğimizin açılmasıyla yeniden ilerlemeye başlamıştır. Türkiye'nin bölgede eğitim, sağlık, ulaştırma ve güvenlik alanlarında yardım faaliyetleri bulunmaktadır. Ülkede ordu ve polis güçlerinin yapılandırılmasını amaçlayan güvenlik çalışmalarına Türkiye destek vermiştir. Somali'de faaliyet gösteren çok

sayıda Türk firması bulunmaktadır. Mogadişu Aden Adde Uluslararası Havalimanı ve Mogadişu Limanı halen Türk firmaları tarafından işletilmektedir.

Mogadişu'da bulunan Aden Adde Uluslararası Havalimanı'na (MGQ) THY'nin haftada 7 frekans, Katar'ın haftada 4 frekans uçuşu bulunmaktadır. Emirates ve Air France'ın ise direkt uçuşu bulunmamaktadır.

3.3.35. Sudan

Kuzey Doğu Afrika'da bulunan, başkenti Hartum olan ülkenin nüfusu 42,8 milyon, resmi dilleri Arapça ve İngilizcedir. 1956 yılında bağımsızlığı kazanan ülkede temel geçim kaynağı petrol, altın, pamuk, susam ve yer fıstığıdır. Şu an dünyanın ekonomik olarak en sıkıntılı ülkelerinden biridir. Bu kapsamda Türkiye'nin bölgeye TİKA ve sivil toplum kuruluşları aracılığıyla çok sayıda yardım faaliyetleri bulunmaktadır. Sudan, Afrika'da en kapsamlı ilişki ve işbirliğinde olduğumuz ülkelerdendir. Bölgede birçok Türk firması bulunmaktadır.

Hartum Uluslararası Havaalanı'na (KRT) THY'nin ve Emirates'in haftada 7, Katar'ın haftada 10 frekans uçuşu bulunmaktadır. Air France'ın ise direkt uçuşu bulunmamaktadır.

3.3.36. Tanzanya

Doğu Afrika'da bulunan ülkenin başkenti Dodoma, en büyük şehri Darüsselam'dır. Nüfusu 58 milyon, resmi dili Svahili ve İngilizcedir. 1961 yılında bağımsız olmuş, 1962'de cumhuriyeti ilân etmiştir. En önemli ekonomik gelirleri turizm ve madenciliktir.

2008 yılında başlayan Türkiye-Tanzanya ilişkileri son dönemde özellikle THY'nin Zanzibar'a direkt uçuşlarının başladığı 2016 senesinden sonra artış göstermiştir.

Ülkede 3 tane uluslararası havalimanı bulunmaktadır. Darüsselam'daki Julius Nyerere Uluslararası Havaalanı'na (DAR) THY'nin haftada 7, Air France'ın Zanzibar duraklamalı 3, Emirates'in 7, Katar'ın 3 frekans uçuşu bulunmaktadır.

Zanzibar’da bulunan Abeid Amani Karume Uluslararası Havalimanı’na (ZNZ) THY’nin haftada 6, Air France’ın 3, Katar’ın 7 frekans uçuşu bulunmaktadır. Emirates’in uçuşu bulunmamaktadır.

Kilimanjaro Uluslararası Havalimanı’na (JRO) ise THY’nin haftada 4, Katar’ın haftada 7 frekans uçuşu bulunmaktadır. Air France ve Emirates’in direkt uçuşu bulunmamaktadır.

3.3.37. Tunus

Kuzey Afrika’da bulunan ve Akdeniz’e kıyısı olan bir ülke olan Tunus’un nüfusu 12 milyon, başkenti Tunus’tur. 1956’da bağımsızlığını 1957’de cumhuriyeti ilân etmiştir. Resmi dilleri Arapça ve Fransızca, ülkenin tamamına yakını Müslümandır. Yüzyıllardır süregelen kültürel bağlarımızın olduğu Tunus ile özellikle bağımsızlığın ilânının ardından ilişkilerimiz olumlu yönde gelişmiştir. İki ülke arasında çok sayıda ticari ve stratejik anlaşma imzalanmıştır. Hafif sanayinin de gelişmiş olduğu ülkede son yıllarda turizm gelirleri de artmıştır.

Tunus Kartaca Havalimanı’na (TUN), THY’nin haftada 18, Air France’ın 25, Emirates ve Katar’ın 7 frekans uçuşu bulunmaktadır.

3.3.38. Uganda

Afrika’nın doğusunda yer alan ülkelere biri olan Uganda’nın nüfusu 44,2 milyondur. Başkenti Kampala, resmi dili İngilizce ve Svahilicedir. 1962 yılında bağımsızlığını ilân etmiştir. Ülkenin büyük bir kısmı tarımda istihdam edilmektedir. Aynı zamanda yeraltı kaynakları da bulunmaktadır. Türkiye ve Uganda arasındaki ikili ilişkiler diplomatik gelişmelere paralel olarak büyükelçiliklerin açılması ve aynı yıl THY’nin seferlere başlamasıyla gelişme göstermiştir. En önemli ihracat ürünleri kahve, çay, yağlı tohumlar, pamuk ve meyvedir.

Entebbe Uluslararası Havalimanı’na (EBB) THY’nin 6’sı Ruanda aktarmalı olmak üzere haftada 7, Emirates’in 6, Katar’ın 5 frekans uçuşu bulunmaktadır. Air France’ın direkt uçuşu bulunmamaktadır.

3.3.39. Zambiya

Güney Afrika'da bulunan ülkenin başkenti Lusaka; nüfusu 18 milyondur. İngilizce resmi dili olup bağımsızlığına 1964'te kavuşmuştur. Bakır ihracatında önde gelen ülkelerden bir tanesi konumundadır. Ancak buna rağmen dünyanın en az gelişmiş ülkelerindendir. Bunun yanı sıra tütün, çiçek ve pamuk da önemli tarım ürünleridir. Türkiye, Zambiya ile tarım, turizm, sağlık, eğitim, enerji, madencilik ve altyapı alanlarında işbirliği ilişkilerini geliştirmek üzere çalışmalar yürütmektedir. Bu alanlarda iki ülke arasında bugüne kadar 25 anlaşma imzalanmıştır.

Lusaka'da bulunan Kenneth Kaunda Uluslararası Havaalanı'na (LUN) THY'nin haftada 2, Emirates'in 7, Katar'ın 5 frekans uçuşu bulunmaktadır. Air France'ın direkt uçuşu yoktur.

3.4. Afrika'da Bir Yumuşak Güç Unsuru Olarak Türk Hava Yolları

Ülkelerin sahip olduğu markalar, yarattıkları yumuşak gücü doğrudan etkilemektedir. THY devlet ortaklığı olan bir kuruluş olarak, Türkiye'nin Afrika'ya açılımı ile ilgili adımlarda önemli bir yer tutmuştur. Ülkeler arasında kurulacak siyasi ve sosyokültürel bağların sağlanmasında ulaşım sorununun yaşanmaması çok önemli bir parametredir. Mevcut durumda THY, Afrika'da 42 ülkede toplam 62 noktaya uçuş yapmaktadır. Bu sayı ile bölgede lider konuma geçmiş olan THY, artan uçuşları ile İstanbul'u Afrika için bir aktarma merkezi olarak konumlandırmıştır.

THY'nin uçuş sayısının yanı sıra Afrika'daki havayolları ile olan iş birlikleri de Türkiye-Afrika ilişkileri için bir yumuşak güç unsuru oluşturabilir. Afrika ülkeleriyle gerçekleştirilen sivil havacılık anlaşmaları sayesinde uçuş ağına katılan ülkeler ve uçuş noktaları artış göstermekte ve karşılıklı işbirliği hedeflenmektedir. THY bu şirketlere hem uçak bakımı, havalimanı lojistik ve yer hizmetleri gibi konularda teknik destek vermekte hem de eğitim programları ve operasyonel danışmanlık alanlarında gelişimlerine katkı sağlamaktadır.

THY'nin yumuşak güç unsuru olarak etki ettiği bir diğer durum ise kamu diplomasisi araçlarının THY aracılığıyla uygulanmasıdır. TİKA, Türk Kızılayı, AFAD gibi kuruluşların çoğu Afrika ülkesine THY aracılığıyla direkt olarak

ulaşabilmektedir. Bu kuruluşların faaliyetlerini sürdürmesini kolaylaştırmak da bir yumuşak güç unsuru olarak sayılabilir.

Afrika ülkeleri ile Türkiye arasındaki ilişkiler incelendiğinde, THY'nin uçuşlarının, bölgede elçiliklerin açılması ile paralel olduğu görülmüştür. Angola, Benin, Burkina Faso, Cezayir, Çad, Eritre, Gine, Kamerun vb. ülkelerde önce üst düzey diplomatik ziyaretler gerçekleşmiş ve büyükelçilikler açılmış; daha sonra ise THY direkt seferleri başlamıştır. Benzer şekilde Kenya, Ruanda gibi ülkelerde THY direkt seferleri başladıktan sonra büyükelçilikler açılmış ve iki ülke arasındaki ilişkiler ivme kazanmıştır. Bu yönüyle THY'nin politik ilişkiler noktasında önemli bir güç unsuru olduğu açıktır.

THY aynı zamanda Afrika'daki çeşitli ülkelere kabin memuru alımı yapmaktadır. Bu da hem Afrika uçuşlarında yerli bir personel bulunması bakımından hem de bölge halkına iş imkânı sunması bakımından önemli bir yumuşak güç unsuru olabilir.

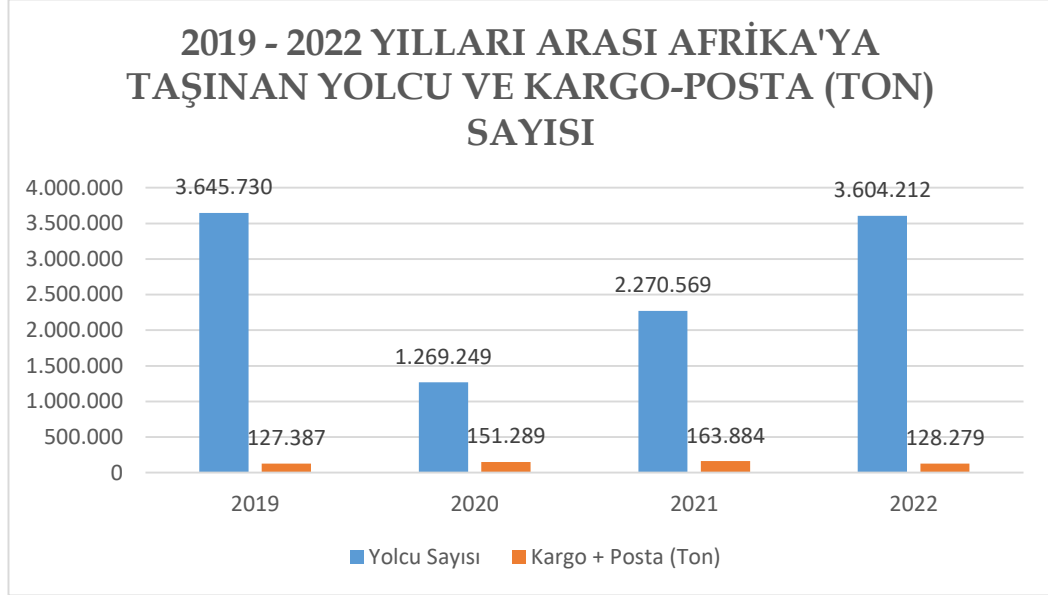
İyiliğe Uçanlar Platformu ile THY bünyesinde çalışan personellerin yapmış olduğu yardım organizasyonları da Afrika için bir yumuşak güç unsuru olarak kabul edilebilir. Örneğin 2019 senesinde Tanzanya'nın Darüsselam şehrindeki Aşure Vakfı Yetimhanesi ve çevre mahallelerde yaşayan çocuklara yardım etkinliği gerçekleştirildi (İhlas Haber Ajansı, 2019). THY çalışanları tarafından yapılan benzer yardım organizasyonları da hem THY hem de Türkiye için önemli bir etkiye sahiptir.

Ulusal havayolu şirketlerinin dünya sıralamasında yükselmesi hem siyasi anlamda hem de ticari anlamda ülke imajında olumlu etkilere sebep olur. THY'nin İstanbul'u bir havayolu merkezi olarak konumlandırması hem turizm hem de iş potansiyeli açısından ülkemizi olumlu etkiler. Bu anlamda önemli bir yumuşak güç aracı olarak görülebilir.

Türkiye'nin Afrika açılımında önemli bir araç olan THY, bu etkiyi hem uçuş sayısı hem kargo operasyonları hem de insani yardımların ulaştırılması aracılığıyla gerçekleştirmektedir. THY'nin bölgede bir uçuş başlatmasıyla o ülke ile iş seyahatleri, sivil toplum kuruluşlarının aktiviteleri gibi etkileşimler artmaktadır. Bu bağlamda İstanbul'dan direkt uçuşlar Afrika-Türkiye ilişkileri için önemli bir basamak oluşturmaktadır.

Grafik 4

2019-2022 Yılları Arası Afrika'ya Taşınan Yolcu ve Kargo-Posta (Ton) Sayısı



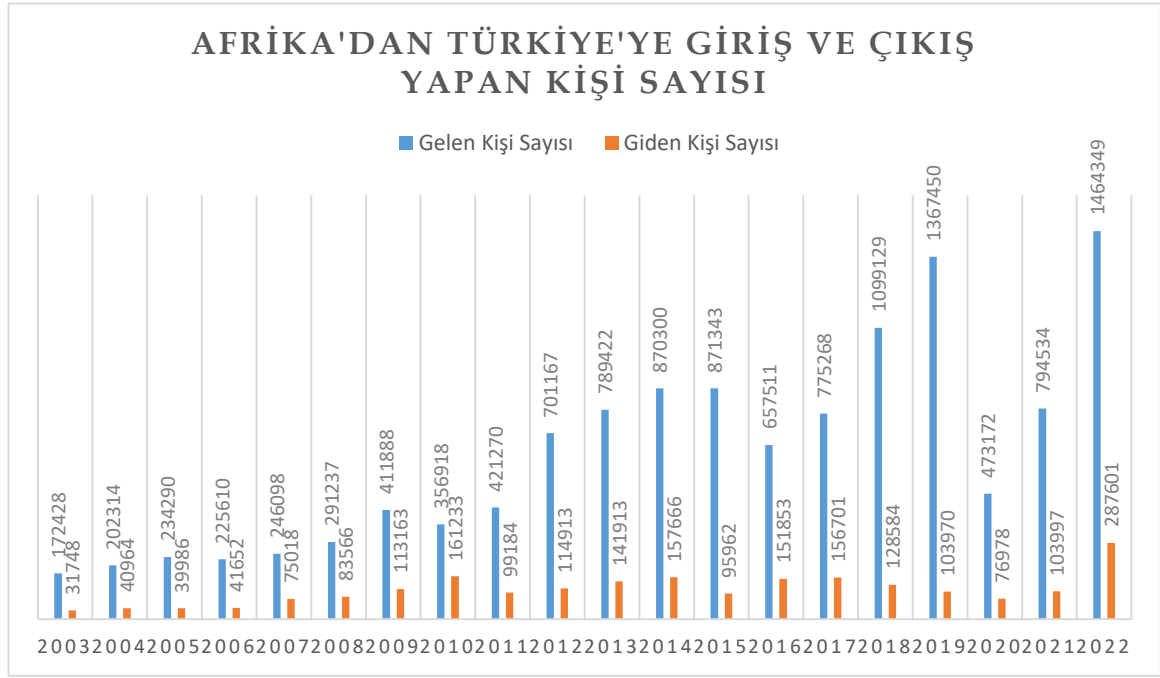
Kaynak: THY 2022 Trafik Raporu

Yukarıdaki grafikte THY'nin Afrika kıtasına taşıdığı yolcu ve kargo-posta verileri yer almaktadır. 2019 yılında taşınan yıllık yolcu sayısı 3.645.730 iken, 127.387 ton da kargo-posta taşınmıştır. 2020 yılının başında tüm dünyaya yayılan Covid-19 salgını, havacılık sektörünü de derinden etkilemiştir. Grafikte de açıkça görüldüğü üzere 2020 yılında yolcu sayısında iki milyondan fazla azalma olmasına rağmen, taşınan kargo-posta miktarı artmıştır. 2021 yılında ise pandeminin etkilerinin azalmasıyla birlikte taşınan yolcu ve kargo-posta sayısı artışa geçmiştir. 2022 yılının kapanış rakamlarına bakıldığında ise, pandemi öncesindeki verilere yaklaşıldığı görülmektedir.

Aşağıdaki grafikte ise Afrika'dan Türkiye'ye giriş yapan kişi sayısı ve Türkiye'den Afrika'ya giden kişi sayısı yıllara göre gösterilmiştir. Grafikten de görülmektedir ki THY'nin artan seferleri, iki ülke arasındaki etkileşimi giderek artırmıştır.

Grafik 5

Afrika'dan Türkiye'ye gelen kişi sayısı ve Türkiye'den Afrika'ya giden kişi sayısı (ikamet yerine göre)



Kaynak: TÜİK

Dört havayolu şirketi arasında yapılan araştırma sonucuna göre; Afrika'ya THY'nin İstanbul'dan toplam haftada 295 frekans; Air France'ın Paris'ten toplam haftada 270 frekans, Emirates'in Dubai'den toplam haftada 159 frekans ve Katar'ın Doha'dan toplam haftada 155 frekans uçuşu bulunmaktadır. Bu sayılarla THY sektörde Afrika için lider konumda denebilir. Bu uçuş noktalarından Eritre Asmara, Gambiya Banjul, Güney Sudan Cuba ve Ruanda Kigali'ye, sadece THY direkt uçuş gerçekleştirmektedir. Ayrıca Burkina Faso, Cezayir (Konstantin ve Vahran), Cibuti, Kamerun (Yaounde), Kongo Cumhuriyeti, Kongo Demokratik Cumhuriyeti, Mısır (İskenderiye, Hurgada ve Şarm El-Şeyh), Moritanya, Somali ve Uganda'da en yüksek frekanslarda uçuş ile sektörün lideri konumundadır. Tablo 3'te tüm ülkelerin uçuş frekansları hafta bazında toplu olarak verilmiştir.

Tablo 3

Havayolu firmalarının Afrika Ülkelerine Haftalık Uçuş Frekansı

Ülke	Şehir	THY	Air France	Katar	Emirates
------	-------	-----	------------	-------	----------

Angola	Luanda (LAD)	2	2	3	6
Benin	Kotonu (COO)	5	7	0	0
Burkina Faso	Vagadugu (OUA)	6	2	0	0
Cezayir	Cezayir (ALG)	21	21	7	7
	Konstantin (CZL)	7	3	0	0
	Vahran (ORN)	7	3	0	0
Cibuti	Cibuti (JIB)	4	1	3	0
Çad	Encemine(NDJ)	2	2	0	0
Ekvator Ginesi	Malabo (SSG)	0	7	0	0
Eritre	Asmara (ASM)	4	0	0	0
Etiyopya	Addis Ababa (ADD)	7	7	3	7
Fas	Kazablanka (CMN)	7	21	0	7
	Marakeş (RAK)	9	21	0	0
	Rabat (RBA)	0	21	0	0
	Tanca(TNG)	0	14	0	0
Fildişi Sahili	Abidjan (ABJ)	4	14	0	0
Gabon	Libreville (LBV)	2	6	0	0
Gambiya	Banjul (BJL)	3	0	0	0
Gana	Kotoka (ACC)	7	3	4	7
Gine	Konakri (CKY)	2	5	0	0
Güney Afrika	Cape Town (CPT)	5	0	9	14
	Johannesburg (NJB)	7	7	17	21
	Durban (DUR)	3	0	0	7
Güney Sudan	Cuba (JUB)	2	0	0	0
Kamerun	Yaounde (NSI)	3	2	0	0
	Douala (DLA)	4	6	0	0
Kenya	Nairobi (NBO)	7	4	14	14
Kongo	Pointe Noire(PNR)	4	3	0	0
Kongo Demokratik C.	Kinşasa (FIH)	5	3	0	0
Madagaskar	Antananarivo (TNR)	5	5	0	0
Mali	Bamako (BKO)	6	7	0	0
Morityus	Port Louis (MRU)	5	3	0	14
Mısır	Kahire (CAI)	21	7	28	21
	İskenderiye (HBE)	9	0	7	0
	Hurgada (HRG)	10	3	0	0
	Şarm El-Şeyh (SSH)	10	2	0	0
Moritanya	Nuakşot (NKC)	6	2	0	0
Mozambik	Maputo (MPM)	2	0	5	0

Nijer	Niamey (NIM)	3	4	0	0
Nijerya	Abuja (ABV)	4	2	7	0
Orta Afrika C.	Bangui (BGF)	0	2	0	0
Ruanda	Kigali (KGL)	7	0	0	0
Senegal	Dakar (DSS)	7	7	0	0
Sierra Leone	Freetown (FNA)	3	3	0	0
Somali	Mogadişu (MGQ)	7	0	4	0
Sudan	Hartum (KRT)	7	0	10	7
Tanzanya	Zanzibar (ZNZ)	6	3	7	0
	Darüsselam (DAR)	7	3	3	7
	Kilimanjaro (JRO)	4	0	7	0
Togo	Lome (LFW)	0	7	0	0
Tunus	Tunus (TUN)	18	25	7	7
Uganda	Entebbe (EBB)	7	0	5	6
Zambiya	Lusaka (LUN)	2	0	5	7

Kaynak: Yazar tarafından oluşturulmuştur.

Tabloda da görülmektedir ki THY Afrika'daki pek çok ülkeye en çok direkt uçuş yapan havayolu konumundadır. Bu sayede hem Afrika'ya olan hem de Afrika'dan gerçekleşecek uçuşlarda İstanbul, bir aktarma merkezi olabilir. İstanbul'dan aktarmalı uçuş yapan dış hat yolcularına THY'nin "Touristanbul" adında bir yolcu programı bulunmaktadır. 6 ile 24 saat arasında aktarma süresi bulunan, devam noktası da dış hatlar olan yolcular ücretsiz İstanbul turundan yararlanabilmektedir (THY, 2023d). Aktarma süresi 20 saati geçtiğinde ise Touristanbul programının yanı sıra "Stopover" programı da bir fırsat olarak sunulmaktadır. Bu kapsamda dış hat yolcularının İstanbul'da ücretsiz konaklama hakkı bulunmaktadır. Yolcular aktarma süresi 20 saati geçtiğinde iki programdan istediği birini tercih edebilir (THY, 2023e). Bu fırsatlar gerek Afrika'dan dünyanın çeşitli bölgelerine gerekse bu ülkelerden Afrika'ya aktarmalı uçuş için THY'yi bir tercih önceliği konumuna getirmektedir. Bu durum da hem THY'nin sektördeki yerini sağlamlaştırıp hem de İstanbul'un bir cazibe merkezi olmasını sağlayarak Türkiye ekonomisine katkı sağlamaktadır. Böylece THY'nin İstanbul'u aktarma merkezi yapmasının, bir yumuşak güç unsuru olduğundan söz etmek mümkündür. THY'nin İstanbul'u bir aktarma noktası haline getirmesinin ve gerek iş insanları gerek turistler için Türkiye'yi direkt ve kolay ulaşılabilir bir nokta yapmasının yanı sıra marka imajı da yumuşak güç etkisi üzerinde önemli bir role sahiptir. Aslan tarafından yapılan

Çalışmada THY'nin Afrika lkelerindeki imajı ile Türkiye imajı arasındaki ilişki incelenmiş ve bunlar ilişkili bulunmuştur. Bu sonuca göre THY'nin olumlu etkileri Türkiye-Afrika ilişkilerini olumlu etkiliyor sonucuna da varılabilir. Benzer şekilde Türkiye-Afrika ilişkilerindeki iyileşme THY'nin imajını da olumlu etkileyebilmektedir (Aslan, 2022, s.99).

SONUÇ

Bu tez çalışmasında ilk olarak uluslararası ilişkilerde en temel kavramlardan biri olan güç kavramı tarihsel olarak incelenmiş, uluslararası teorilerin güce yaklaşımı tanımlanmış, güç çeşitleri açıklanmış ve yumuşak güç bağlamında Türkiye-Afrika ilişkileri özetlenmiştir. Türkiye'nin Afrika'daki yumuşak güç unsurları da bu bağlamda incelenmiştir. Ardından dünyada sivil havacılık tarihi ve sivil havacılığı düzenleyen uluslararası kuruluşlar anlatılmıştır. Türkiye'de sivil havacılığı düzenleyen kuruluşlar ve Türk Sivil Havacılık tarihinden de kısaca bahsedildikten sonra tezin en önemli bölümü olan THY ile ilgili analizlere geçilmiştir. İlk olarak THY'nin tarihçesi ve markalaşmasına değinildikten sonra diğer şirketlerle karşılaştırmalı olarak Afrika'da performans analizi yapılmıştır. THY'nin sitesinde yayımlanan senelik faaliyet raporları ve diğer havayolu şirketlerinin sitelerinden elde edilen tüm veriler analiz edilmiş ve değerlendirme sonuçları paylaşılmıştır.

Havacılık; pazarlara, yatırımlara, teknolojiye ve yeteneklere bir köprü olmanın yanı sıra, Afrika ekonomilerini karşılıklı kazanç için bir araya getirecek olan önemli bir sektördür. Afrika'nın yükselmesi için havacılık sektörüne ihtiyaç duyulmaktadır.

Bu tezin temel konusu uluslararası sivil hava taşımacılığı ve Afrika'da THY'nin yumuşak güç oluşturup oluşturmadığını incelemektir. İlk bölümde uluslararası ilişkilerde güç kavramının kuramsal açıklaması yapılmış ve Türkiye-Afrika ilişkileri yansıtılmıştır. Güç kavramı çok boyutlu bir kavram olup tek bir tanımlaması bulunmamaktadır. Uluslararası İlişkiler disiplininde güç kavramı bir devletin diğer devletler üzerinde etki oluşturarak bir şeyi yaptırabilme kapasitesidir. Bu kavramın tarihi çok eskiye dayanmaktadır. Güç kavramına rastlanan ilk eserin M.Ö. 5. yüzyılda Thukydides tarafından yazılmasından itibaren tarihin tüm dönemlerinde çeşitli kuramlarda güç, farklı şekillerde tanımlanmıştır. Tarih boyunca devletler birbirine çeşitli şekillerde güç uygulamışlardır. Gücün uygulanmasında zamanla oluşan farklı yöntemler, gücün sınıflandırılmasına neden olmuştur. İlk zamanlarda ikna, cezalandırma, ödüllendirme ve zor kullanma yöntemleri uygulanarak kullanılan güç, sert güç olarak tanımlanmıştır. Sert gücün en önemli örneği askeri güçtür. Aynı zamanda bir devletin diğeri üzerinde iktisadi gücünü caydırıcı veya

zorlayıcı olarak kullanması da sert güç örneğidir. Devletlerin güç unsurlarının tamamının içinden farklı unsurları bir araya getirip uygun olanı kullanması ise akılcı güç olarak tanımlanmaktadır. Bir millete ait özelliklerin güç uygularken kullanılması durumunda devreye milli güç girmektedir. Bu çalışmanın konusu olan yumuşak güç kavramı ise çok boyutlu ve görece yeni bir kavramdır. Joseph Nye tarafından kullanılan yumuşak güç, daha uzun sürede sonuca ulaşılabilen ancak oluştuğu noktada ise ülkeyi çekim merkezi haline getiren bir olgudur. Bir ülkenin yumuşak güç oluşturma potansiyeli o ülkenin sahip olduğu kaynaklara bağlıdır. Örneğin Türkiye’de üniversitede okuyan bir yabancı, kendi ülkesine döndüğünde Türkiye’deki değerlerle mesleğini sürdürecektir. Yani özetlemek gerekirse yumuşak güç kaba kuvvet olmaksızın, daha çok sosyokültürel bağlamda karşı tarafı etkilemek olarak düşünülebilir. Uluslararası teorilerden realizm, teorinin merkezine güç kavramını koymuştur. Realizme göre gücün merkezi askeri ve ekonomik güçtür. Liberalizmde ve neoliberalizmde ise sert güç unsurları reddedilmemekle birlikte yumuşak güç unsurları benimsenir. Konstrüktivizme göre gücü oluşturan unsurlar, çıkarlar doğrultusunda kullanılmalıdır.

Türkiye-Afrika ilişkilerinde ilk adım “Afrika Eylem Planı” ile atılmıştır. Ancak zaman içerisinde yaşanan pek çok olay, planlanan eylemlerin uygulamaya geçirilmesini yavaşlatmıştır. Ancak 2005 senesinde Afrika Birliği’ne üye olunması ve “Afrika Yılı” ilân edilmesi ile açılım süreci hızlanmış ve bu yönde adımlar atılmıştır. THY’nin de bu süreçte Afrika’ya uçuşları artmıştır. THY ile diplomasi arasında çift yönlü bir etkileşim bulunmaktadır.

Tezin diğer bölümünde sivil havacılık konusu ele alınmıştır. Sivil havacılık denildiğinde yük ve yolcu taşımacılığının yapıldığı uçuşlar akla gelmelidir. Sivil havacılığın gelişimi ekonomik ve toplumsal açıdan önemli faydalar sağlamıştır. Dünyada sivil havacılığı denetleyen çok sayıda organizasyon bulunmaktadır. ICAO tüm dünyada havacılık faaliyetlerini düzenleyen, bu alandaki en büyük otoritedir. Havayolu firmalarının üye olduğu en büyük birlik ise IATA’dır. Avrupa’da ise EASA ve EUROCONTROL gibi sivil havacılık faaliyetlerini düzenleyen kuruluşlar bulunmaktadır. Türkiye’de ise havacılık faaliyetleri temel olarak SHGM ve DHMİ tarafından denetlenmektedir.

Türkiye’de ilk kez 1933 senesinde Türk Hava Postaları kurulmuştur. Bu kurum THY’nin yapı taşlarını oluşturmuştur. THY dışında Türkiye’de SunExpress, AnadoluJet, Pegasus Havayolları, Corendon Havayolları, sivil hava taşımacılığı faaliyetlerini sürdüren havayolu şirketleridir. Bunların dışında kargo şirketleri de bulunmaktadır.

THY, bu tezin ana konusunu oluşturmaktadır. 1933’te kuruluşundan itibaren iniş çıkışlar yaşayan THY, II. Dünya Savaşı’ndan sonra Ortadoğu’daki en önemli havayolu şirketi olmuştur. İlerleyen yıllarda iniş çıkışlar yaşayan firmanın gelirleri, 2008 yılında “Star Alliance” ittifakına katılması ve 2009 yılından itibaren marka imajı üzerinde yapılan çalışmalarla birlikte giderek artış göstermiştir. 2015 yılında Rus savaş uçağının düşürülmesi ve 2016’da Türkiye’de yaşanan darbe girişimi olumsuz etkilemiş ancak 2020 yılında yaşanan pandemi ile gelirler oldukça düşmüştür. THY günümüzde en çok ülkeye uçan havayolu konumundadır. 2022 senesi itibariyle yolcu sayısını da pandemi öncesindeki seviyeye çekmeyi başarmıştır. Özellikle spor kulüpleri ve sporcularla olan anlaşmaları ile küresel bir güç haline gelen şirket, Skytrax’e göre Avrupa’nın en iyi, dünyanın ise en iyi 7. havayoludur.

Dünya’nın yüzölçümü ve nüfus olarak en büyük 2. kıtası olan Afrika’ya olan uçuşlar incelendiğinde, en çok noktaya uçuş yapan havayolu firmasının THY olduğu görülmüştür. 42 noktadan toplam 62 noktaya uçmaktadır. Bu sayılarla bölgede lider konumdadır. Bu durum aynı zamanda İstanbul’u bir aktarma merkezi yapmaktadır. Afrika’dan Türkiye’ye olan direkt uçuşların artması hem Afrika’dan Türkiye’ye gelen turist, iş insanı ve öğrenci sayısını artırmakta; hem de Avrupa’ya ve Amerika’ya gidenler için İstanbul’u aktarma olarak kullanırmaktadır. Bu amaçla gelen kişilerin turistik amaçla İstanbul’u ziyaret etmeleri ve İstanbul’daki havalimanında yer hizmetlerinden faydalanmaları sağlanarak da bir ekonomik gelir kapısı açılmaktadır. Böylece THY, Afrika’da önemli bir yumuşak güç aracı olarak görülebilir.

Bu tezin amacı THY’nin Afrika’da bir yumuşak güç unsuru olup olmadığıdır. Dolayısıyla değerlendirmeler THY odağında yapılmıştır. Türkiye’nin bölgedeki diğer yumuşak güç unsurlarının yeterince değerlendirilmemesi tezin sınırlılıkları kapsamında gösterilebilir. Diğer yandan Skytrax 2022 verilerine göre dünyanın en iyisi seçilen 10 havayolu arasında Afrika ülkelerine uçan havayolu firmaları çalışmaya

dahil edilmiş olup, kıtaya uçuş yapan diğer havayolu firmaları çalışmaya dahil edilmemiş ve firmalara yönelik bilgi verilmemiştir. Bunun nedeni Dolayısıyla tezin kısıtlılıklarından biri de belirtilen durumla ilişkilidir. Özetle THY, Katar Havayolları, Emirates ve Air France'ın Afrika'ya gerçekleştirdiği uçuşlara odaklanılmakta olduğu için, ayrıca Afrika'dan dünyanın diğer kıtalarına uluslararası uçuş gerçekleştiren havayollarıyla ilgili değerlendirmeler yapılamamıştır.

Afrika'ya direkt uçuş frekansları incelenirken çalışmamıza THY'nin bölgedeki en güçlü rakibi olan ve Skytrax'e göre 2022'de dünyanın en iyi 8. havayolu seçilen Air France, yine ilk 10 havayolu içinde bulunan şirketler içinden Afrika'ya en çok uçuş noktası bulunan Katar Havayolları ve Emirates dahil edilmiştir. Paris merkezli olan Air France'ın, Paris'ten Afrika ülkelerine toplam 270 frekans uçuşu olduğunu saptadık. En çok uçuş frekansı olan noktalar Cezayir, Fas, Fildişi Sahili ve Tunus'tu. Bu dört havayolu şirketi içinde sadece Air France'ın direkt uçuşu olan noktalar ise Ekvator Ginesi, Rabat, Tanca, Orta Afrika ve Togo'dur. Bu noktaların tarihine bakıldığında Fransız sömürgeciliği dikkat çekmektedir. THY'nin en yakın rakibi olarak Air France'ın ağırlıklı olarak sömürgecilikten kalma iktisadi ve sosyokültürel bağlarıyla THY'ye yaklaştığı, ancak buna rağmen en çok uçuş frekansına THY'nin sahip olduğu görülmektedir. Ayrıca tam 4 noktaya sadece THY'nin uçuşu bulunmaktadır ve 13 noktada da THY lider konumda bulunmaktadır. Bu ülkeleri incelediğimizde ağırlıklı olarak bir özellik göze çarpmamakla birlikte; Osmanlı Devleti'nin toprakları olan [Orta Afrika hariç] Somali, Cibuti, Eritre, Etiyopya, Sudan, Uganda, Güney Sudan, Orta Afrika Cumhuriyeti, Çad, Nijer, Mısır, Libya, Tunus ve Cezayir'in tamamında THY'nin uçuşları bulunmakta ve THY, bunların çoğunda lider konumda bulunmaktadır. Bu durum ülkelerle geçmişten gelen kültürel bağlar olduğunu düşündürmektedir. Aynı zamanda Müslüman Afrika ülkelerinde de (Moritanya, Cezayir, Cibuti, Fas, Komorlar, Libya, Mısır, Somali, Tunus, Burkina Faso, Çad, Gambiya, Gine, Nijer, Nijerya, Mali, Senegal, Sierra Leone, Sudan) çoğunlukla THY hâkimiyeti görülmektedir.

Tüm bu sonuçlar bize göstermektedir ki THY Afrika'yı İstanbul'a direkt bağlayarak hem iş ve turizm amaçlı ziyaretler hem de aktarma yoluyla ülkeye gelen nüfusun artmasını sağlamaktadır. Bu durum THY'nin Afrika'da bir yumuşak güç oluşturduğunu bize gösterebilir.

Afrika, zengin toprakları ve taşıdığı potansiyel bakımından diğer aktörlerin de ilgisini çeken bir bölge olarak öne çıkmaktadır. Türkiye'nin ve dolayısıyla THY'nin bölgede kalıcı olabilmesi için istikrarlı bir şekilde faaliyetlerini sürdürmesi ve yükselen bir ivmede yumuşak bir güç olarak ilerlemesi önem arz etmektedir.

Afrika'da son dönemde gerçekleştirilen diplomatik görüşmeler ve ticari işbirlikleri neticesinde kıtaya yönelik atılan adımlar sonuç vermiş ve Türkiye gerek bölgeye yatırım yapan Türk şirketler gerekse etkin bir kamu diplomasisi aracısı olarak THY aracılığıyla etkin bir aktör konumuna gelmiştir.

Afrika'ya yapılan uçuşlar incelendiğinde THY'den sonra Air France, en çok uçuş gerçekleştiren hava yolu olarak öne çıkmaktadır. Bölgede uzun yıllar liderliğini sürdüren Air France'ın, hava ulaşımında yerini son yıllarda Türkiye'nin konstruktivist yaklaşımı neticesinde Türk Hava Yolları'na bıraktığı araştırmamız sonucunda açıkça görülmektedir. Kıtadaki fırsatları değerlendiren THY, kıtada gidilmeyen ve potansiyel barındıran bölgelere gerçekleştirdiği uçuşlarla yatırımcılar tarafından ve global pazarda tercih edilerek öne geçmeyi başarmış ve adından söz ettirebilmiştir. THY'nin bu başarısını koruması ve devam ettirebilmesi kamu diplomasisi aracı olduğu için de önem arz etmektedir. Ülkeler arasındaki anlaşmaların etkin bir şekilde sürdürülmesi, karşılıklı diplomasi çerçevesinde büyükelçiliklerin artması ve Afrika ülkelerinin ticaret hacimlerinin de artması THY'nin bu başarıyı elde etmesinin göstergeleri arasında sayılabilir. Türkiye de bölgede çeşitli işbirlikleri, yardım ve yatırım faaliyetleriyle adından söz ettirmiş ve başarı sağlamıştır.

Havacılığın gelişmesi bakımından Afrika ülkelerinin birbirleriyle ilişkileri henüz istenen düzeye ulaşamamıştır. Bu sebeple uluslararası işbirlikleri önem arz etmektedir. Afrika kıtasında gelişmiş bir kara ya da deniz yolu ulaşımı bulunmamaktadır. Kıta, yüzölçümünün büyük olması sebebiyle havayolu taşımacılığı için önemli ve gelişmeye açık durumdadır. 2050'ye kadar artması öngörülen havayolu trafiğine gelişim sağlanabilmesi için hükümetlerin işbirliği içerisinde bölge altyapısına yatırım yapmaları beklenmektedir.

THY'nin bölgedeki etkisi yumuşak güç oluşturma'nın yanı sıra çeşitli yaklaşımlarla sert ve akılcı güç unsurları da oluşturmaktadır. Gambiya, Kongo Demokratik Cumhuriyeti, Nijerya, Somali gibi ülkelerle ikili ilişkiler incelendiğinde

ordu ve polis gücü yapılanması ve güvenlik çalışmaları gibi konular öne çıkmaktadır. Bu ülkelerle ilişkilerimiz incelendiğinde Türkiye'nin yumuşak güç politikasının yanı sıra realist bir politika da izlediği varsayılabilir. Dolayısıyla THY'nin bu ülkelere olan uçuşlarında, devlet politikalarına paralel olarak konstruktivist yaklaşımın yanı sıra arka planda realizmin de etkili olduğundan söz edilebilir.

Afrika Birliği ve bölgedeki ülkeler ile son yıllarda artan ticari ve ekonomik işbirliği anlaşmaları neticesinde kıtada pek çok Türk firması hizmet vermekte ve yatırım yapmaktadır. Fildişi Sahili, Fas, Nijerya, Kenya, Mısır, Tanzanya, Mozambik, Cibuti, Güney Afrika, Senegal gibi önemli liman şehirlerini barındıran bu ülkelerle önemli ekonomik ve ticari işbirliği anlaşmaları bulunmakta ve bölgeye gerçekleştirilen uçuşlar Türkiye ve Afrika ilişkileri açısından önem arz etmektedir. Dolayısıyla burada konstruktivizm etkisinden bahsedilebilir. Ticari ilişkiler ve THY'nin bölgeye olan uçuşları bu yaklaşıma paralel olarak Türkiye'nin çıkarlarıyla örtüşmektedir. Bu noktada yumuşak gücün yanı sıra akılcı güç unsuru olarak da THY etkisinden bahsedilebilir.

Çalışmamızın ilk hipotezi Türkiye'nin havayolu sektörüne yaptığı yatırımların onu öne geçireceğiydi. Yaptığımız araştırmaların sonucu bu hipotezi doğrular niteliktedir. THY'ye yapılan yatırımlar ve Afrika'daki yolcu ve uçuş sayısı ile Afrika-Türkiye ilişkileri paralel yönde artmıştır. Bu da havacılık sektörüne yapılan yatırımın yumuşak güç oluşturmada etkili olabileceğini göstermiştir. Kıtanın genel olarak ulaşım sorunu bulunması, etkin bir karayolu ve deniz yolu ulaşım ağının oluşmamış olması, havayolu ulaşımının önemini ve geliştirilmesi gerektiğini ortaya koymaktadır. Bu sebeple bilet fiyatları kıta genelinde Avrupa bölgesindeki ülkelerin birbirlerine olan uçuşlarıyla kıyaslandığında daha pahalı olmaktadır. THY bölgeye uçuş gerçekleştiren diğer uluslararası havayolu firmalarını takip ederek fırsatları değerlendirmelidir.

Diğer hipotezimiz ise THY'nin Afrika'da gelişim gösterdiği idi. Yaptığımız araştırmalar yıllar içinde THY'nin Afrika'da artan bir güç olduğunu göstermiştir. Çalışmamızın sonucunu Uluslararası İlişkiler disiplinde değerlendirdiğimizde, THY'nin önemli bir kamu diplomasisi aracı olduğunu ve yumuşak güç unsuru olarak Afrika'da önem arz ettiğini vurgulamaktayız.

KAYNAKÇA

- AFAD. (2023). *Yardım Kampanyaları* <https://www.afad.gov.tr/yardim-kampanyalari> (09.04.2023).
- Airspace Africa. (2022). *What does the future hold for Africa's aviation industry?*. <https://airspace-africa.com/2022/12/31/what-does-the-future-hold-for-africas-aviation-industry/?amp> (20.07.2023)
- Anadolu Ajansı. (2023). *Yurtdışı Bürolar* <https://www.aa.com.tr/tr/p/yurt-disi-burolar> (11.03.2023).
- Anadolujet (2023). *Hakkımızda* <https://www.anadolujet.com/tr/kurumsal/hakkimizda> (12.04.2023).
- Arı, T. (1997), *Uluslararası İlişkiler*. Alfa Yayınları.
- Arıboğan, D. Ü. (2001). *Globalleşme Senaryosunun Aktörleri, Uluslararası İlişkilerde Güç Mücadelesi*. Der Yayınları.
- Aslan, E. (2022). *The Effects Of Turkish Public Diplomacy In Sub Saharan Francophone African Countries On The Brand Image Of Turkish Airlines: A Quantitative Research About Turkish Airlines As A Soft Power Tool* [Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi]. İbn Haldun Üniversitesi.
- Ata, G. (2013). Pervaneli Yıllar. *Skyline*, (363), 130-135.
- Atabay, Ç. (2022). *Türk Hava Yolları'nın Türk dış Politikasında Marka Diplomasisi Perspektifinden Değerlendirilmesi* [Yayımlanmamış Doktora Tezi]. Marmara Üniversitesi.
- Ateş, D. (2009). 2002-2008 Döneminde Türkiye'nin Güç Arayışı. *Uluslararası Hukuk ve Politika*, 5(17), 23-53.
- Aydın, M (1996). Uluslararası İlişkilerde Yaklaşım, Teori ve Analiz. *Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi*, 51 (1), 71-114.
- Aydın Kılıç, E. (2015). Bir Kamu Diplomasisi Aracı Olarak TRT Kurumu. İçinde (M. ŞAHİN & B. S. ÇEVİK (ed.), *Türk Dış Politikası ve Kamu Diplomasisi* (s.379). Nobel Akademik Yayıncılık.
- Aydın Koyuncu, Ç. (2012). Feminist Uluslararası İlişkiler Yaklaşımları Açısından Güvenlik Konusunun Analizi. *Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi*, 67(1), 111-139.

- Bal, İ. (2006). *Değişen Dünyada Uluslararası İlişkiler*. Lalezar Kitapevi
- Bilkay, S. & Yılmaz, M. K. (2017). The place of civil aviation in Turkish Foreign Policy as a soft power: Sample of Turkish airlines. İçinde Ö. Kalkan Küçüksolak (ed.), *Current Debates in International Relations & Law, Current Debates* (s.133-158). IJOPEC Publication.
- Bolayırılı, Y. (2000). *Kayseri 3. Havacılık Sempozyumu Kitapçığı*. Erciyes Üniversitesi.
- Boesche, R. (2003). Kautilya's Arthashastra on War and Diplomacy in Ancient India. *The Journal of Military History*, 67(1), 9-37.
- Bozdağlıoğlu, Y. & Özen, Ç. (2004). Liberalizmden Neoliberalizme Güç Olgusu ve Sistemik Bağımlılık. *Uluslararası İlişkiler Dergisi*, 1(4), 59-79.
- Burchill, S. & Linklater, A. (2012). Giriş. İçinde A. Aslan & M. A. Ağcan (ed.), *Uluslararası İlişkiler Teorileri* (s.11-53). Küre Yayınları.
- Budak, G. & Budak, G. (2014). *İmaj Mühendisliği Vizyonundan Halkla İlişkiler*. Nobel Yayınları.
- Cambridge Dictionary. (2023) <https://dictionary.cambridge.org/us/dictionary/english/civil?q=civil-> (12.04.2023).
- Carr, E. H. (2010). *Yirmi Yıl Krizi 1919-1939*. (C. Cemgil, Çev.). İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları.
- Corendon Airlines. (2023). <https://www.corendonairlines.com> (12.04.2023).
- Cural, A. (2011). *Bush Doktrini ve Askeri Gücün Önalıcı ve Önleyici Savaş Kapsamında Kullanılması* [Yayınlanmamış Doktora Tezi]. Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.
- Çalış, Ş. & Özlük, E. (2007). Uluslararası İlişkiler Tarihinin Yapısökümü: İdealizm-Realizm Tartışması. *Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü*, 17, 225-243.
- Çamır, M. (2009). *Yumuşak güç kavramı ve Türk dış politikasında yumuşak güç* [Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi]. T.C. Genelkurmay Başkanlığı Harp Akademileri Komutanlığı Stratejik Araştırmalar Enstitüsü Müdürlüğü.
- Çavuşoğlu, M. (2016). *2017 Yılına Girerken Dış Politikamız, Dışişleri Bakanlığı'nın 2017 Mali Yılı Bütçe Tasarısının TBMM Genel Kurulu'na Sunulması*

- Vesilesiyle Hazırlanan Kitapçık www.mfa.gov.tr/site_media/html/2017-yili-basinda-dis-politikamiz.pdf (03.06.2023).
- Çelikkpala, M. (2007). *Güç*. İçinde H. Çakmak (ed.), *Uluslararası İlişkiler, Giriş, Kavram ve Teoriler* (s.64). Platin Yayınları.
- Çevik, B.S. (2015). Kültürel Diplomaside Devlet Dışı Aktörler: Türk Sineması ve Diziler. İçinde M. Şahin & B. S. Çevik (ed.), *Türk Dış Politikası ve Kamu Diplomasisi*. Nobel Akademik Yayıncılık.
- Dahl, R. A. (1957). The Concept of Power. *Behavioral Science*, 2(3).
- Demir, S. & Varlık, A. B. (2013). Realist ve Liberal Teorilerde "Güç" Anlayışı". İçinde H. Çomak ve C. Sancaktar (Ed.). *Uluslararası İlişkilerde Teorik Tartışmalar*. Beta Basım Yayın.
- Devlet Planlama Teşkilatı. (2001). 8. Beş Yıllık Kalkınma Planı. *Havayolu Ulaştırması Özel İhtisas Komisyonu Raporu* <https://www.sbb.gov.tr/wp-content/uploads/2022/08/Sekizinci-Bes-Yillik-Kalkinma-Plani-Ulastirma-OIK-Raporu-Havayolu-Ulastirmasi-Alt-Komisyon-Raporu.pdf> (12.04.2023).
- ECAC. (2023a). *Member States* <https://www.ecac-ceac.org/about-ecac/member-states> (12.04.2023).
- ECAC. (2023b). *Coordinating Committee* <https://www.ecac-ceac.org/co-ordinating-committee> (12.04.2023).
- ECAC. (2023c). *Documents* <https://www.ecac-ceac.org/documents/10202/74122/2015-No2-e.pdf/d261dac9-9346-4e09-817a-5834285e303d> (12.04.2023).
- ECAC. (2023). *Mission* <https://www.ecac-ceac.org/mission> (12.04.2023).
- Emirates, (2023). *Flights from Dubai (DXB) to Africa* <https://www.emirates.com/english/destinations/flights-from-dubai-to-africa.aspx> (02.04.2023).
- Erbaş, Y. (2008). İbn Haldun'un Bilgi Kuramı ve Disiplinlerarasılığı Düşünmek. *Akademik İncelemeler Dergisi*, 3(1), 233-246.
- Erendil, M. (1989). Atatürkçü Uygulamada Millî Güç. *Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi*, 14(5). <https://www.atam.gov.tr/atam-dergisi/ataturk-arastirma-merkezi-dergisi-cilt-v-mart-1989-sayi-14> (02.04.2023).

- Ermağan, İ. & Tepeciklioğlu, E.E.(2021). Türkiye-Afrika İlişkileri: Nasıl ve Nereye? İçinde İ. Ermağan & E. E. Tepeciklioğlu (2021). *Dünya Siyasetinde Afrika 7: Türkiye'nin Afrika Ülkeleri ile İlişkileri Süreç-Kısıtlar-Olası Çözümler* (s.1-24). Nobel Yayınları.
- Eski, S. & Tasus, H. S. (2018). Havaalanlarında Sunulan Yer Hizmetlerinin Avrupa Ekonomisine Etkisi: Türkiye, Almanya ve İngiltere Uygulamaları. *Kastamonu Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 20(1), 56-83.
- EUROCONTROL. (2023a). About us <https://www.eurocontrol.int/about-us> (12.04.2023).
- EUROCONTROL. (2023). Our Areas Expertise <https://www.eurocontrol.int/articles/our-areas-expertise> (12.04.2023).
- Fly Air. (2023). <http://www.flyair.com.tr/fly-air-2/> (12.04.2023).
- Flightroutes. (t.y.). <https://www.flightroutes.com/> (11.07.2023).
- Free Dictionary. (2023). <https://www.thefreedictionary.com/aviation> (12.04.2023).
- Goodman, L. E. (1972). Ibn Khaldun and Thucydides. *American Oriental Society Dergisi*, 92(2), 250-270.
- Griffiths, M., Roach, S.C. & Salamon, S. (Ed.) (2011). *Uluslararası İlişkilerde Temel Düşünürler ve Teoriler* (Cesran, çev.). Nobel Yayınları.
- Güngör, S. (2013). *Havacılık Yer Hizmetleri Yönetiminde İnsan Kaynakları Yönetimi Uygulamalarının Yeri ve Önemi: Konya Havalimanı Örneği* [Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi]. Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.
- Habiyaremye, A. & Oğuzlu, T. (2014). Engagement with Africa: Making Sense of Turkey's Approach in the Context of Growing East-West Rivalry. *Uluslararası İlişkiler*, 11 (41).
- Hazar, N. (2012). Türkiye Afrika'da: Eylem Planının Uygulanması ve Değerlendirme On Beş Yıl Sonra. *Middle Eastern Analysis/Ortadoğu Analiz*, 4(46).
- Wheeler, T. (2011). Ankara to Africa: Turkey's Outreach Since 2005. *South African Journal of International Affairs*, 18 (1).

- Hobbes, T. (2013). *Leviathan veya Bir Din ve Dünya Devletinin İçeriği, Biçimi ve Kudreti* (Semih Lim, çev.). Yapı Kredi Yayınları.
- Hürkuş, V. (2016). *Bir Tayyarecinin Anıları*. Yapı Kredi Yayınları.
- IATA. (2023). *History* <https://www.iata.org/en/about/history/> (12.04.2023).
- IATA. (2023b). *Focus Africa Media Briefing* https://www.iata.org/contentassets/898a4919cc0b463a9cbba1a79d61e742/focus-africa-presentation_final.pdf (16.06.2023).
- ICAO. (2023). *About ICAO* <https://www.icao.int/about-icao/Pages/default.aspx> (12.04.2023).
- İHH (2023). <https://ihh.org.tr/hakkimizda> (21.07.2023)
- İhlas Haber Ajansı (İHA). *Türk Havayolları Ailesi Afrika'ya İyiliğe Uçtu* <https://www.ihha.com.tr/haber-turk-hava-yollari-ailesi-afrikaya-iyilige-uctu-811975/> (22.06.2023).
- JAA-TO (2023). *About JAA-TO* <https://jaato.com/about-jaa-to/> (12.04.2023).
- Kansu, Y., Sermet, Ş. & Yılmaz, Ö. (1997). *Havacılık Tarihinde Türkler (Cilt 2)*. Hava Kuvvetleri Basım ve Neşriyat Müdürlüğü.
- Kautilya, V. (1992). *The Arthashastra* (L.N. Rangarajan (Ed.& Çev.). Penguin Books.
- Katar Havayolları. (2023). <https://www.qatarairways.com/en/discover/africa.html> (24.04.2023).
- Kayapınar, A. (2006). İbn Haldun'un Asabiyet Kavramı: Siyaset Teorisinde Yeni Bir Açılım. *İslam Araştırmaları Dergisi*, 15, 83-114.
- Kesby, R. (2023). *Air travel in Africa: Costly flights hold the continent back*. <https://www.bbc.com/news/world-africa-65845829.amp> (20.07.2023)
- Kılınç, S. U. (2011). *Avrupa Birliği-EUROCONTROL: Sivil Havacılık Düzenlemeleri ve Türkiye*. On İki Levha Yayıncılık.
- Kıral, B. (2020). NİTEL BİR VERİ ANALİZİ YÖNTEMİ OLARAK DOKÜMAN ANALİZİ. *Siirt Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 8 (15), 170-189 Retrieved from <https://dergipark.org.tr/tr/pub/susbid/issue/54983/727462> (13.07.2023).
- Kızılay. (2023). <https://www.kizilay.org.tr/Bagis/BagisYap/273/afrika-kitlik-yardimi> (02.06.2023).

- Kline, S. (2002). *Türk Havacılık Kronolojisi*. Dönence
- Knapp, D. E. (2000). *Marka Aklı* (Azra Tuna Akartuna, çev.). Mediacat.
- Knutsen, T. L. (2006). *Uluslararası İlişkiler Teorisi Tarihi* (Mehmet Özay, çev.). Açılım Kitap.
- Korul, V. & Küçükönel, H. (2003). Türk sivil havacılık sisteminin yapısal analizi. *Ege Academic Review*, 3(1), 24-38.
- Kozlu, C. (2009). *Bulutların Üstüne Tırmanırken: THY, Bir Dönüşüm Öyküsü*. İstanbul: Remzi Kitabevi.
- Lebow, R. N. (2007). *Coercion, Cooperation, and Ethics in International Relations*. Routledge.
- Machiavelli, N. (1996). *Hükümdar* (Yusuf Türk, çev.). Düşünen Adam Yayınları.
- Mearsheimer, J. J. (2001). *The Tragedy Of Great Power Politics*. W. Norton & Company.
- MFA. (2023a). <https://www.mfa.gov.tr/turkiye-afrika-iliskileri.tr.mfa> (03.06.2023).
- MFA. (2023b). <https://www.mfa.gov.tr/uluslararasi-sivil-havacilik-orgutu-icao.tr.mfa> (12.04.2023).
- MFA. (2023c). <http://www.mfa.gov.tr/eurocontrol.tr.mfa> (12.04.2023).
- Morgenthau, H. J. (1970). *Uluslararası Politika* (Cilt.1-2) (B. Oran ve Ü. Oskay, çev.). Sevinç Matbaası.
- Nergiz, A. (2008). *Türkiye’de Sivil Havacılığın Gelişimi ve THY* (Doktora tezi, Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü
- Nye, J. S. & Welch, D. A. (2010). *Küresel Çatışmayı ve İşbirliğini Anlamak*. (Renan Akman, çev.). Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları.
- Onur Air web arşivi. (2023). <https://web.archive.org/web/20120121091224/http://www.onurair.com.tr/hakkimizda.aspx> (12.04.2023).
- Oylumlu, A. K. (2016). *Havacılık İşletmelerinde Yer Hizmetleri Alanında Muhasebe ve Vergi Uygulamaları* [Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi]. Okan Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.
- Öncü, M. A., Çömlekçi, İ., Coşkun, E. (2013). Havayolu Yolcu Taşıma İşletmelerinin Finansal Etkinliklerinin Ölçümüne İlişkin Bir Araştırma. *Uluslararası Alanya İşletme Fakültesi Dergisi*, 5(2), 77-86.

- Özdemir, H. (2008). Uluslararası İlişkilerde Güç: Çok Boyutlu Bir Değerlendirme. *Ankara Üniversitesi SBF Dergisi*, 63(3), 113-144.
- Özen, A. B. (2020). *The Effect Of Economic And Political Relations on Turkish Airlines' Route Decisions* [Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi]. İbn Haldun Üniversitesi Lisansüstü Eğitim Enstitüsü.
- Özlük, E. (2009). Gelenekselcilik-Davranışsalcılık Tartışmasını Bağlamında Anlamak. *Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi*, 64(3), 197-220.
- Özlük, E. (2009). Uluslararası İlişkiler Disiplininin Soy Kütüğü. *Selçuk Üniversitesi İİBF Sosyal ve Ekonomik Araştırmalar Dergisi*, 9(17), 237-260.
- Pegasus, (2023). <https://www.flypgs.com/pegasus-hakkinda/genel-bakis> (12.04.2023).
- Robinson, A. (2015). *Africa – Is it a major untapped market for the airline industry?*. <https://www.nortonrosefulbright.com/en/knowledge/publications/250cfc0e/africa---is-it-a-major-untapped-market-for-the-airline-industry> (20.07.2023)
- Sadan, E. (2004) *Empowerment And Community Planning* (Richard Flantz, çev.). E-Book.
- Saldıraner, Y. (1992). *Sivil Havacılık Faaliyetleri ve Türk Sivil Havacılık Otoritesi İçin Organizasyon Yapısı Önerisi*. Anadolu Üniversitesi SHMYO Yayınları.
- Sancak, K. (2015). *Dış Politikada Bir Etki Aracı Olarak Yumuşak Güç: Türkiye'nin Yumuşak Gücünün Analizi ve Azerbaycan Üzerindeki Yumuşak Güç Kapasitesinin Değerlendirilmesi* [Yayımlanmamış Doktora Tezi] Karadeniz Teknik Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.
- Sandıklı, A. & Kaya, E. (2013). Barış Kavramına Teorik Yaklaşımlar ve Küresel Yönetişim. *İstanbul Ticaret Üniversitesi Sosyal Bilimleri Dergisi*, 12 (23), 59- 79.
- Say, S. (2011). *İbn Haldun'un Düşünce Sistemi ve Uluslararası İlişkiler Kuramı*. İlk Harf Yayınevi.
- Selçuk, O. (2012). *Turkish Airlines As a Soft Power Tool in The Context Of Turkish Foreign Policy* [Yayımlanmamış Doktora Tezi]. Boğaziçi University Atatürk Institute of Modern Turkish History.
- Sezgin, H. (1991). *Havacılık Tarihi* [Yayımlanmamış Ders Notları]. SHMYO.

- Sheenan, J. J. (2013). *Business and Corporate Aviation Management*. McGraw-Hill Education.
- Sıradağ, A. (2022). The Rise of Turkey's Soft Power in Africa: Reasons, Dynamics, and Constraints. *Uluslararası Politik Araştırmalar Dergisi*, 8(2), 1-14.
- SHGM. (2023a). <https://web.shgm.gov.tr/tr/haberler/835-tarifeli-tasiyicilarimizin-hepsi-iata-uyesi-oldu> (12.04.2023).
- SHGM. (2023b). <http://web.shgm.gov.tr/tr/manset-haber/4790-turkiye-avrupa-sivil-havacilik-organizasyonu-ecac> (14.04.2023).
- Skybrary. (2023). <https://www.skybrary.aero/index.php/JAA> (10.04.2023).
- Skytrax. (2023). <https://www.worldairlineawards.com> (07.06.2023).
- SunExpress. (2023). <https://30years.sunexpress.com/tr/sunexpress-tarihi/> (12.04.2023).
- Şekerli, E. B. (2021). Kuruluştan Günümüze Türk Hava Yolları'nın Dönüşümüne Yönelik Bir İnceleme. *İnsan ve Toplum Bilimleri Araştırmaları Dergisi*, 10(1), 849-876.
- Şengül, B. (2015). *21.Yüzyılda Afrika ve Türkiye-Afrika İlişkileri (2005-2015)* [Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi] İstanbul Ticaret Üniversitesi.
- Tanrısever, O. F. (2006). *Güç. İçinde A. Eralp (Ed.), Devlet ve Ötesi, Uluslararası İlişkilerde Temel Kavramlar* (2. Baskı). İletişim Yayınları.
- T.C. Dışişleri Bakanlığı. (t.y.a). Sahraaltı Afrika <https://www.mfa.gov.tr/sub.tr.mfa?12d61ad6-534f-4961-a432-f8b94b5c2cef> (6.08.2023).
- T.C. Dışişleri Bakanlığı. (t.y.b.). Orta Doğu ve Kuzey Afrika <https://www.mfa.gov.tr/sub.tr.mfa?ff1be5b3-51d9-4c0a-99f5-291c33c39414> (6.08.2023).
- T.C. Ulaştırma Bakanlığı. (t.y.). <https://www.uab.gov.tr/tarihce> (12.04.2023).
- TDV. (2023). <https://tdv.org/tr-TR/?s=afrika> (08.06.2023).
- Tengilimoğlu, D. & Öztürk, Y. (2011), *İşletmelerde Halkla İlişkiler*. Seçkin Yayıncılık.
- Tepeciklioğlu, E. E., Tepeciklioğlu, A. O., & Ünal, B. A. (2018). Türkiye'nin sahra-altı Afrika'da yürüttüğü kamu diplomasisi faaliyetleri. *Ege Academic Review*, 18(4), 605-618.

- TİKA. (2023). https://www.tika.gov.tr/tr/haber/tika_afrika_da_son_5_yilda_1884_projeyi_hayata_gecirdi-70009 (03.06.2023):
- Thukydides (2010). *Peloponnessos Savaşları* (F. Akderin, çev.). Belge Yayınları.
- TRT World. (2023). <https://www.trtworld.com/africa/libya-court-jails-dozens-of-traffickers-over-migrant-deaths-13990778> (10.07.2023).
- Türk Hava Yolları. (1983). *Dünden Bugüne Türk Hava Yolları (1933-1983)*. Cem Offset.
- Türk Hava Yolları. (2023a). *Yatırımcı İlişkileri, 2023* https://investor.turkishairlines.com/documents/yillikraporlar/butikten_zirveye_20yil_2003_2023.pdf (14.06.2023).
- Türk Hava Yolları. (2023b). <https://www.turkishairlines.com/tr-int/basin-odasi/hakkimizda/hikayemiz/> (12.04.2023).
- Türk Hava Yolları. (2023c). *IÇ'23 Sonuç Özeti, 2023* https://investor.turkishairlines.com/documents/sunumlar/ir-presentation-1q_23tr.pdf (15.06.2023).
- Türk Hava Yolları. (2023d) <https://www.turkishairlines.com/en-int/flights/fly-different/touristanbul/> (22.06.2023).
- Türk Hava Yolları. (2023e). <https://www.turkishairlines.com/tr-int/ucak-bileti/stopover/> (22.06.2023)
- Uzer, U. (2008). Uluslararası İlişkiler Teorileri. İçinde İdris Bal (Ed.). *Değişen Dünyada Uluslararası İlişkiler. Uluslararası Siyaset Uluslararası Hukuk ve Temel Sorunlar*. Lalezar Kitabevi.
- Ünal, A.N. (2005). *Stratejik Karar Verme Modelleri* [Yayımlanmamış Doktora Tezi]. İstanbul Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü.
- Ünlü, S. (2009). *11 Eylül Olaylarının Uluslararası Sivil Havacılık Güvenliğine Etkileri* [Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi]. Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.
- Walt, S. M. (1998). International Relations: One World, Many Theories. *Foreign Policy*, 110, 29-32 & 34-46.
- Weber, M. (2011). *Bürokrasi ve Otorite* (Bahadır Akın, çev.). Adres Yayınları.

- Wendt, A. (1999). *Social Theory of International Politics*. Cambridge University Press.
- Wittmer, A. (2011). *Aviation Systems: Management Summary. Aviation Systems: Management of the Integrated Aviation Value Chain* (Wittmer, A., Bieger, T., Müller, R. Ed.). Springer Science & Business Media, 1-3.
- Varışlı, A. (2016). Havalimanı Yer Hizmetleri Çalışanlarının İş Tatmin Düzeylerinin Belirlenmesine Yönelik Bir Araştırma. *Journal of Recreation and Tourism Research*, 3(1), 1-9.
- Vikipedi: Özgür ansiklopedi. (2023). AtlasGlobal. <https://tr.wikipedia.org/wiki/Atlasglobal> (12.04.2023).
- Yalçın, O. (2016). Havacılık, Hava Gücünün Doğuşu ve Birinci Dünya Savaşı'na Etkisi. *Atatürk Yolu Dergisi*, 15 (59).
- Yazgan, A. E. & Yiğit, S. (2013). Türk Sivil Havacılık Sektörünün Uluslararası Rekabetçilik Düzeyinin Analizi. *Selçuk Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Sosyal ve Ekonomik Araştırmalar Dergisi*, 13(25), 421-445.
- Yeryüzü Doktorları. (2023). <https://www.yyd.org.tr/tr/hakkimizda/biz-kimiz> (21.07.2023)
- Yılmaz, S. (2008). *Güç ve Politika*. Alfa Basım Yayım.
- Yılmaz, M. K. (2021). Havacılık Sektöründe Yer Hizmetleri Eğitimlerinin Standardizasyonuna Yönelik Bir Çalışma: Üniversite-Sektör İşbirliği Mümkün mü?. *Pearson Journal of Social Sciences-Humanities*, 6(15), 277-287.
- Yılmaz, A. N., Kılıçoğlu, G. (2018). Türkiye'nin Afrika'daki Yumuşak Gücü ve Kıtadaki Artan Etkisinin Analizi. İçinde İ. Ermağan (Ed.), *Dünya Siyasetinde Afrika: 4* (s. 478). Nobel Akademik Yayıncılık.
- YTB. (2023). <https://ytb.gov.tr/dijikup> (03.06.2023).
- Yunus Emre Enstitüsü. (2023). <https://www.yee.org.tr/tr/kurumsal/yunus-emre-enstitusu> (03.06.2023).

ÖZGEÇMİŞ

KİŞİSEL BİLGİLER

Adı Soyadı: Gülendam TİDİM

Uyruğu: T.C.

Doğum Tarihi ve Yeri:

Elektronik Posta:

EĞİTİM

Derece	Kurum	Mezuniyet
Lisans	Trakya Üniversitesi, Eğitim Fakültesi, Almanca Öğretmenliği Bölümü	2012

İŞ TECRÜBESİ

Tarih	Kurum	Görev
2012-2015	Turkish Ground Services	Yolcu Hizmetleri Memuru
2015-2016	Turkish DO&CO	Uçan Servis Şefi
2017-2017	İstanbul Valiliği	Proje Koordinatör Yard.
2017-	THY A.O.	Kabin Memuru

YABANCI DİLLER

İleri düzeyde Almanca ve İngilizce, orta düzeyde İspanyolca