

T.C.
MARMARA ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
İKTİSAT ANABİLİM DALI
İKTİSAT TEORİSİ BİLİM DALI

**EKONOMİK KRİZLER VE HAVA TAŞIMACILIĞINA
ETKİLERİ: TÜRK HAVA TAŞIMACILIĞI ÖRNEĞİ**

Doktora Tezi

Taner ERİM

İstanbul, 2012

T.C.
MARMARA ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
İKTİSAT ANABİLİM DALI
İKTİSAT TEORİSİ BİLİM DALI

**EKONOMİK KRİZLER VE HAVA TAŞIMACILIĞINA
ETKİLERİ: TÜRK HAVA TAŞIMACILIĞI ÖRNEĞİ**

Doktora Tezi

Taner ERİM

Danışman: PROF. DR. RONA TURANLI

İstanbul, 2012

MARMARA ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ MÜDÜRLÜĞÜ

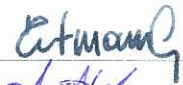
TEZ ONAY BELGESİ

İKTİSAT Anabilim Dalı İKTİSAT TEORİSİ Bilim Dalı DOKTORA öğrencisi
TANER ERİM'nin EKONOMİK KRİZLER VE HAVA TAŞIMACILIĞINA
ETKİLERİ: TÜRK HAVA TAŞIMACILIĞI ÖRNEĞİ adlı tez çalışması, Enstitümüz Yönetim
Kurulunun 17.10.2012 tarih ve 2012-31/14 sayılı kararıyla oluşturulan jüri tarafından oy birliği /
~~oy çokluğu~~ ile Doktora Tezi olarak kabul edilmiştir.

Tez Savunma Tarihi 06 / 12 / 2012

Öğretim Üyesi Adı Soyadı

İmzası

1.	Tez Danışmanı	Prof. Dr. RONA TURANLI	
2.	Jüri Üyesi	Prof. Dr. GÜLSÜM AKALIN	
3.	Jüri Üyesi	Prof. Dr. KEREM ALKİN	
4.	Jüri Üyesi	Prof. Dr. SUAT OKTAR	
5.	Jüri Üyesi	Prof. Dr. SERDAR ONGAN	

ÖZET

Bu çalışma, ekonomik krizler ve özellikle 2008 yılında ABD finans sektöründe baş gösteren ve ilerleyen süre zarfında sadece ABD'nin değil, tüm dünyanın problemi haline gelen 2008 küresel ekonomik krizinin her iş sektörüne olduğu gibi dünya havacılık sektörüne etkilerini, Türk havacılık sektörü özelinde araştırmaktadır. Tezde, ekonomik krizin yarattığı bunalım ortamı, bu durumun petrol fiyatlarını olumsuz etkilemesi ile başlayarak havacılık sektörüne ne denli etki yaptığı ve sektörün bu duruma nasıl tepki verdiği mercek altına alınmıştır. Ekonomik krizin ne olduğu, tarihsel süreçte nasıl geliştiği ve son yaşanan 2008 küresel ekonomik krizin ne şartlar ortaya çıkırttığı ile bu ekonomik kriz sürecinin genel olarak dünya havacılık sektörüne olan yansımaları sonucunda yürütülen politikaların değerlendirilmesi de bu çalışmanın konusudur. Bu tez çalışması, Türk havacılık sektörünün özeline inerek, ekonomik kriz döneminde Türk havacılık sektörünün ne tür tepkiler verdiğini çeşitli örneklerle incelemiş ve içeriğine almıştır. Bu amaca ulaşabilmek adına da ekonomik kriz ve havacılık sektörü ile olan bağlantısı konusunda var olan literatür taranmış ve tezin amacına uygun yayın ve çalışmalar incelenmiştir. Ekonomik kriz sürecinde farklı havayolu şirketlerinin ne tür politikalarla süreci yaşadıklarına örneklerle yer verilmiş ve bunların aldıkları kararlara değinilmiştir. Bunların dışında belirli bir Türk havayolu şirketi üzerinde yoğunlaşarak, bu şirketin mevcut durumu ve ekonomik krizin bu şirket politikalarına olumlu-olumsuz yansımaları hususlarına yer verilmiştir. Bu tezde ayrıca, Türkiye'deki havayolu şirketlerinin, ekonomik kriz öncesi ve sonrasında uyguladıkları politikalarla, kurumlarını ayakta tutabilmek adına, diğer birçok ülkedeki küresel ve yerel havayolu şirketlerine göre daha olumlu bir tablo çizdikleri görülmüştür. Aynı zamanda bu tez, Türk havacılık sektöründe olan olumlu görüntüyü ortaya koyarak çözümün ne olabileceğine dair konuya ışık tutmaya çalışmıştır. Tez, ekonomik krizin başlıca nedenleri arasında mali piyasalar ile devlet politikaları arasındaki kopukluğun varlığını tespit etmiş, bu nedenle havacılık sektörünün ortak olarak çalıştığı tüm piyasa öğelerinin yaşadıkları mali kayıplar yüzünden havacılık sektörünü de duraklama noktasına getirmiş olduğu sonucuna varmıştır. Bu çalışma, var olan ekonomik krizin havacılık sektörü üzerindeki olumsuz etkisi sürecinde yapılması gerekenlerin sadece kesintilere gitmek olmadığını, aksine, uygulanabilecek cesaretli devamlılık kararları ile sektörün ayakta kalabileceğini göz önüne getirmeye çalışmıştır.

Anahtar Sözcükler: Ekonomi, ekonomik kriz, hava yolu taşımacılığı, havacılık.

ABSTRACT

This thesis investigates the effects of the economical crisis especially the last global economical crisis which started in the US during the last period of 2008 on world economic system and on world airline sector in the basis of Turkish airline sector. Thesis worked on economic depression, its negative effects on petroleum markets, petroleum prices and the reaction of the airline sector in the world against global economic crisis. The meaning of economic crisis, its historical development, birth of last 2008 economic crisis with various reasons and assessment on the airline sector's policies against economical crisis are also one of the basic issues of this working. This thesis working examined and included Turkish airline sector's situation and reactions against economical crisis by deepening Turkish airline sector's current situation. The literature which is related the airline sector was scanned and the papers and the articles which work for reliability of the issue to reach the main purpose of thesis. This thesis mentioned what policies world airline sector applied to the practice by using examples and their decisions were investigated. Except these workings, this thesis focused on a specific Turkish airline company and that company's current situation and positive-negative reflections of economic crisis on that company's policies were mentioned. It was also seen on this thesis that Turkish airline companies had applied more positive applications than their rivals all around the world after and before economic crisis to keep their companies standing. At the same time, this thesis tried to light what the solution is by using the positive applications of Turkish airline companies. This working determined the disconnection between the policies of states and economic markets as a reason of global economical crisis. On the other hand, this thesis reached the result that disconnection between the sides constrained airline sector to stop its applications. This thesis working envisions that there was no reason for interruption in airline companies to find a solution; in contrast, this thesis working tries to consider that brave decisions for continuity in airline sector will keep companies and investors standing.

Keywords: Economy, economical crisis, air transportation, aviation.

ÖNSÖZ

Bu tez, ekonomik krizleri ve özellikle 2008 yılında ABD’de baş gösterip, tüm dünyadaki finansal piyasaları etkiledikten sonra havacılık sektörünü de olumsuz yönde etkileyen dinamikleri irdelemektedir. Bu dinamikler, zaman içerisinde diğer, geçmişte yaşanan birçok küresel ekonomik kriz dinamiklerinden daha etkili olmuş ve her sektörü olduğu gibi havacılık sektörünün de literatüründe kendine fazlası ile yer bulmuştur. Bu çalışma, Türk havacılık sektörü özelinde, ekonomik krize karşı uygulanan ve ayakta kalmak adına benimsenen politikaları ve Türk havacılık şirketlerinin genel durumunu, diğer küresel rakiplerinin ekonomik kriz sonrasındaki durumlarına göre analiz etmiştir. Tezde, Türkiye başta olmak üzere farklı ülkelerdeki havayolu şirketlerinin bu krizlerden nasıl etkilendiği incelenerek sonuçlara ulaşılmaya çalışılmıştır. Bu çalışma, havacılık sektörü yapılanması ve yatırımı hususlarında, ekonomik kriz sonrası süreçte Türkiye’deki hamlelerin, rakiplerine oranla daha olumlu yönde seyrettiği sonucuna varmıştır.

Tez çalışması sürecinin her safhasında değerli görüşlerini esirgemeyen danışman hocam Sayın Prof. Dr. Rona TURANLI’ya, çalışmanın önemli aşamalarında manevi yardımını ve desteğini esirgemeyen, her zaman yanımda olarak bana moral veren sevgili eşim Sevil ERİM’e ve kızım Melike ERİM’e ve yine ismini yazamadığım tüm yakınlarıma katkılarından ötürü teşekkürü bir borç bilir, yardımlarından dolayı minnettarlığımı sunarım. Bu tezin, konu ile ilgilenenlere yararlı bir kaynak oluşturmasını temenni ederim.

İstanbul 2012

Taner ERİM

İÇİNDEKİLER

	Sayfa No.
ÖZET	i
ABSTRACT	ii
ÖNSÖZ	iii
İÇİNDEKİLER	iv
TABLO LİSTESİ	viii
ŞEKİL LİSTESİ	ix
KISALTMALAR	xi
1. GİRİŞ	1
2. EKONOMİK KRİZ TANIMI VE KISA TARİHÇESİ	4
2.1. Ekonomik Kriz Nedir, Nasıl Gelişir: Tanıma	
Genel Bakış	4
2.2. Tarihsel Süreçte Ekonomik Krizler	12
2.2.1. 1929 Ekonomik Krizi	12
2.2.2. Petrol Krizi (1973-1978)	19
2.2.3. 1990'lı Yıllar: Küresel Ekonomik	
Krizler Dönemi	24
2.2.4. 1994-95 Meksika Krizi	25

2.2.5. 1997 Uzakdoğu Krizi	27
2.2.6. 1998 Rusya ve Brezilya Krizleri	32
2.2.7. 2001: Türkiye'nin Çöküşü	35
2.2.8. 1980'li ve 1990'lı Yıllarda Yaşanan Ekonomik	
Krizlerin Ortaya Çıkışında Etkili Olan Faktörler	37
2.3. 2008 Küresel Ekonomik Krizi	40
2.3.1. Ekonomik Krizin Başlangıcı	40
2.3.2. Ekonomik Krize Yol Açan Nedenler	42
2.3.3. Ekonomik Krizin Kapsam Alanı	61
2.3.4. Ekonomik Krizin Derinleşmesinin Nedenleri	63
2.3.5. Ekonomik Kriz Sonrası Durum	65
2.4. 1929 ve 2008 Ekonomik Krizleri Arasındaki Farklar	66
2.5. 2008 Küresel Ekonomik Krizin Türkiye Üzerine	
Etkileri	67
2.5.1. Küresel Ekonomik Krizde Türkiye Ekonomisi	67
2.5.2. Türkiye'nin Ekonomik Kriz Karşısında Durumu	69
2.5.3. Küresel Ekonomik Krizin Türkiye Ekonomisi	
Üzerine Etkileri	69

3. TÜRK HAVA TAŞIMACILIĞI VE EKONOMİK KRİZ

OLGUSU: THY ÖRNEĞİ TEMELİNDE BİR

DEĞERLENDİRME 71

3.1. Türk Hava Taşımacılığına Kısa Bir Bakış 71

3.2. 2008 Küresel Ekonomik Krizi ve Dünya Havacılık Sektörüne

Etkileri, Türk Hava Taşımacılığının Genel Görünümü 72

3.2.1. 2008 Küresel Ekonomik Krizi ve Dünya

Havacılık Sektörüne Etkileri 72

3.2.2. Havacılık Sektörü ve Üretim 80

3.2.3. Havaalanı İşletmeciliği ve Ekonomik Kriz 81

3.2.4. Türk Hava Taşımacılığının Genel

Görünümü 83

3.2.5. Havacılık Sektörünün Türkiye Ekonomisindeki

Yeri 93

3.3. THY, Ortaya Çıkışı, Bugünü ve Geleceği 95

3.3.1. THY'nin Kurulması 95

3.3.2. Tarihi Gelişimleri 95

3.3.3. Misyon-Vizyonları ve Yönetim Yapısı 98

3.3.4. THY Üzerine Bir SWOT (GZFT)	
Analizi	100
3.3.5. Mali Tabloları	106
3.3.6. İnsan Kaynakları Politikaları	107
3.3.7. Trafik Sonuçları	109
3.3.8. THY’nin Gücünü Arttıran Etken: Ortaklıklar	
ve İştirakler	112
4. SONUÇ	113
KAYNAKÇA	122

TABLO LİSTESİ

Sayfa No.

Tablo 1. ABD’de 1929 Krizi Sonrasında GSMH’nın Düşüşü	15
Tablo 2. 1991-1997 Arası Asya Ülkelerinin Gayrisafi Yurtiçi Hasıllarındaki Büyüme	31
Tablo 3. 1990-1997 Arası Asya Ülkelerinde Bütçe Açıklarının GSYİH’ya Oranı (%)	32
Tablo 4. Mortgage Kredi Krizinin Likidite Krizine Dönüşüm Süreci	48
Tablo 5. Çeşitli Ülkelerde Bazı Finansal Kuruluş İflasları 2008-2009	62
Tablo 6. Kurtarma Paketlerinin Maliyetleri (Şubat 2009)	64
Tablo 7. Mortgage Sisteminde Türkiye İçin Fırsatlar-Tehditler / Güçlerimiz-Zayıflıklarımız	68
Tablo 8. Yönetim Yapısı	99
Tablo 9. THY A.O. Havayolu Sektörü Gelir/Gider Durumu	106
Tablo 10. İnsan Kaynakları İçerikleri	107
Tablo 11. Trafik Sonuçları	109

ŞEKİL LİSTESİ

Sayfa No.

Şekil 1.	: Yükselen Ekonomilerde Finansal İstikrarsızlığın Yayılması	39
Şekil 2.	: Mortgage Sisteminin Genel İşleyiş Modeli	41
Şekil 3.	: Mortgage İpoteklerine Dayalı Menkul Kıymetleştirme : Sürecinin İşleyişi	42
Şekil 4.	: Krize Geliş Ortamı.....	43
Şekil 5.	: 30 Yıl Vadeli Mortgage Kredi Faizleri ile Efektif Federal Fon Faiz oranları Ocak 1990- Haziran 2000 Serisi	44
Şekil 6.	: ABD için Ev Sahipliği Oranları (1965-2005).....	44
Şekil 7.	: ABD için Konut Ödenebilirlik Endeksi (Ocak 2003- Ağustos 2007)	45
Şekil 8.	: ABD’de Konut Fiyatları-Kiralar Oranı (Ocak 2000- Ağustos 2007) (2000=100)	45
Şekil 9.	: Krizin Nedenleri	46
Şekil 10.	: Temerrüde Düşen ve İcra Yoluyla Satışa Çıkarılan Mortgage Kredileri	49
Şekil 11.	: Mortgage Kredilerinin 30,60,90 Günlük Gecikme Grafikleri.....	50
Şekil 12.	: Subprime Mortgage Kredilerinde Borçların Ödenmeme Oranları	50
Şekil 13.	: Ev İnşaatı ve Boş Ev Oranları	52
Şekil 14.	: Krizin Özeti	54
Şekil 15.	: 2011 Yılı Dünya Toplam Hava Ulaşımı Hareketi: Dünyada İlk 30 Ülke	75
Şekil 16.	: 2011 Yılı Dünya Toplam Dış Hat Yolcu Hareketi: Dünyada İlk 30 Ülke	77
Şekil 17.	: 2011 Yılı Kargo Miktarı: Dünyada İlk 30 Ülke	80

Şekil 18.	: Son 7 Yıllık Süreçte THY’nin Artan Yolcu Transfer Oranları	89
Şekil 19.	: THY’nin 2012 yılı sonu itibari ile dünya pazarında bulunmayı planladığı yer	92
Şekil 20.	: THY Uçuş Hatları.....	98
Şekil 21.	: THY Organizasyon Şeması.	100
Şekil 22.	: 2011 yılı sonu itibari ile THY’nin iç ve dış hatlarda artan yolcu sayısı ve iç ve dış hatlarda büyümesi	111
Şekil 23.	: THY Ortaklık ve İştirakleri.	112

KISALTMALAR LİSTESİ

<i>AB</i>	Avrupa Birliği
<i>ABD</i>	Amerika Birleşik Devletleri
<i>AKP</i>	Adalet ve Kalkınma Partisi
<i>DHMI</i>	Devlet Hava Meydanları İşletmesi
<i>FAA</i>	Federal Aviation Administration-ABD Federal Havacılık Kurulu
<i>FED</i>	Federal Reserve System – Amerikan Merkez Bankası
<i>GSMH</i>	Gayrisafi Milli Hasıla
<i>GSYİH</i>	Gayrisafi Yurtiçi Hasıla
<i>IATA</i>	International Air Transport Association – Uluslararası Hava Taşımacılığı Birliği
<i>IMF</i>	International Monetary Fund – Uluslararası Para Fonu
<i>İMKB</i>	İstanbul Menkul Kıymetler Borsası
<i>MB</i>	Türkiye Cumhuriyeti Merkez Bankası
<i>NBA</i>	National Basketball Association- Amerikan Profesyonel Basketbol Ligi
<i>OAPEC</i>	Organization of Arap Petroleum Exporting Countries – Arap Petrol İhraç Eden Ülkeler Örgütü
<i>OPEC</i>	Petrol İhraç Eden Ülkeler Örgütü
<i>SSCB</i>	Sovyet Sosyalist Cumhuriyetler Birliği
<i>THY</i>	Türk Hava Yolları
<i>TL</i>	Türk Lirası
<i>USD</i>	United States Dollar – Amerikan Doları

1. GİRİŞ

Bu tez çalışması, ekonomi ve ona bağlı olarak hayatını sürdüren havacılık sektörünün ilişkisini temel alan bir araştırmayı içermektedir. Bugün, 1990'dan sonrasında gelişen küreselleşmenin kaçınılmaz bir olgu olması dolayısı ile ülkeler birbirlerine daha fazla yakınlaşmıştır. Bu, her anlamda gerçekleşmiştir; politika, ekonomi ve sosyo-kültürel olgular. Ancak aralarında hiçbir, ekonomi kadar hızlı bir etki yaratma gücüne sahip değildir. Bunun en basit örneği, bugün birçoklarının büyük bir dikkatle takip ettiği borsa piyasalarıdır. Dünyanın bir ucunda olan anlık bir değişim, dakikası dakikasına, dünyanın başka bir yerindeki piyasayı ve piyasayı takip edenleri hızlıca etkilemektedir. Üzerinde son yıllarda çok yoğunlaştığımız kriz de böyle bir olgudur.

Bu noktada krizlerin çıkış nedenlerinden ziyade, krizlerin neden oldukları depresyonların derecesini değerlendirmekte fayda vardır. Krizler büyük ölçüde işsiz insanlar, batan şirketler ve umutsuz yarınlar yaratır. Ancak işin üzücü yanı, krizi sadece bir ülke yaşasa bile, bu krizin dünyada uğramadık ülke ekonomisi bırakmamasıdır. 2008 ve öncesinde yaşanan tüm küresel ve yerel krizler sonucunda ortaya çıkan tablo budur. 2008 yılında ABD'de başlayan süreç de dünyayı böyle bir noktaya getirmiştir. Tek tek sektörleri ele almaktansa, genel olarak dünya ekonomisine bakıldığında “artı” nitelikte bir ekonomi yapısı görülmemiştir. Geçmiş yıllarda kimse krizden “az da olsa” etkilenmemiştir; herkes krizden bir şekilde darbe yemiş ve ekonomisi bir noktasından sarsılmıştır. Bugüne değin bu durumun istisnası yaşanmamıştır. Bu açıdan 1929 yılındaki “Büyük Buhran” ile 2008 yılında yaşanan krizler, tüm dünyayı etkilemesi açısından birbirine benzemektedir.

Bu tez çalışmasının konu başlığı olarak belirlenen, krizin hava taşımacılığı üzerindeki etkisi de, işte bu etkilenme yaşanan ekonomi noktalarından biridir. Dünya da hiçbir havayolu şirketi yoktur ki 2008 sonrasında hiçbir yara almadan bu süreci atlatsın. Tüm şirketler, bir şekilde krizin getirdiği olumsuzluklardan nasibini almıştır. Fakat öte yandan, krizin Çince “fırsat” anlamına geldiğini unutmayı bu süreci az da olsa kendi lehine çevirmeye çalışanlar da olmuştur. Krizin hava taşımacılığına en ciddi vurduğu darbe petrol fiyatları olmuştur. Petrolün varil fiyatındaki artış, birçok havayolu şirketini

ya iflasa ya da küçülmeye zorlamıştır. Diğer bir taraftan insanların alım gücündeki azalma, yolcu sayısında gözle görülür bir düşüşe neden olmuştur. Bu açıdan küresel ekonomik krizin en ciddi vurduğu iş sektörlerinden birinin hava taşımacılığı olduğunu söylemek yanlış olmayacaktır.

Günümüzde havayolu şirketleri için sadece yolcu taşımak ve onlara uçuş sırasında belirli hizmetler vermek son derece sıradan görülmektedir. Son on yıllık süreçte, bilhassa Ortadoğu kökenli havayolu şirketleri, havayolu taşımacılığını ve hizmet anlayışını başka bir noktaya taşıyarak rekabetin seviyesini arttırdılar. Bu durum, havayolu şirketlerinin arasındaki farkın giderek açılmasına neden oldu. Yaşanan 2000 küresel ekonomik krizi de rekabetin gerisinde kalan şirketler açısından bir sonun başlangıcı oldu. Ancak iyi strateji ve yatırım yapan şirketler ayakta kalmayı başaramadı. Bu tezin başlığında yer alan ve ilerleyen bölümlerde değinilecek olan Türk hava taşımacılığı sistemi de bu kriz sonrası ayakta kalmayı başaramayan şirketlerden oluşmaktadır. Küresel anlamda olmasa bile, ülke içerisinde halen varlığını sürdüren ve krizin getirdiklerine rağmen hizmet kalitesini arttırmak adına mücadele eden Türk havayolu şirketleri, krizin az etkilediği şirketler olarak görülmektedir. THY'nın başarısı ve ilerlemesi ise Türk hava taşımacılık sektörünün kriz karşısındaki direnişinin, dünyadaki diğer örnekleri gibi bir göstergesidir.

Krizlerin genel olarak dünyada neler yaptığını özet şeklinde bakmaya çalışılan şu noktada, tezin diğer bir konusu olan havacılık sektörünün bu krizle olan bağı önemli bir yer teşkil etmektedir. Genel olarak tezin ilerleyen bölümlerinde, konunun ayrıntılarına girilecektir. Krizlerin ne olduğu, nasıl oluştuğu, ekonomi üzerindeki çeşitli etkileri açıklanacaktır. Çeşitli sektörlerdeki etkileri tartışılacak, bu kapsamda Türk hava taşımacılığı üzerindeki etkilerine değinilecektir.

Bu tez çalışmasında ekonomik krizlerin dünyada ve Türkiye'de ekonomi ve sektörler üzerindeki etkileri incelenecektir. Çeşitli sektörlerin krizlerden nasıl etkilendikleri gözler önüne serilecektir. Bu konuda yapılabilecekler tartışılacak, çözüm önerilerinde bulunulacaktır. Bu kapsamda hava taşımacılık sektörünün krizlerden nasıl, ne oranda etkilendiği gözler önüne serilecek, çeşitli saptamalarda bulunulacak ve önerilerde bulunulacaktır.

Tezin Adı: Ekonomik Krizler ve Hava Taşımacılığına Etkileri: Türk Hava Taşımacılığı Örneği

Amaç ve Hedefler: Bu Tez çalışmasından amaç, ekonomik krizlerin sektörlere etkilerini incelemek ve Türk hava taşımacılığı özelinde bu etkileri ele almaktır. Tez çalışması sonunda konu ile ilgili çeşitli önerilerde bulunulacaktır. Bunlar herhangi bir kriz varlığında, Türk hava taşımacılık sektöründe yapılması gereken düzenlemeler ve çeşitli kriz yönetim stratejilerini ihtiva edecektir.

Kapsam ve İçeriği: Tez çalışmasının kapsamını dünyada ve özelde Türkiye’de krizlerin etkilerini incelemek, bu kapsamda Türk havacılık sektörünün krizlerden nasıl etkilendiğini gözler önüne sermektir. Tez çalışması boyunca çeşitli kaynaklardan yararlanılacaktır. Bunlar; kitap kaynakları, çeşitli makaleler, periyodikler ve online kaynaklar olacaktır. Tez çalışması boyunca hem nitel hem de nicel veriler kullanılacak ve sunulacaktır.

Tezden Beklenen Fayda: Bu tez çalışmasından amaç, ekonomik krizlerin dünyada ve Türkiye’de ekonomi üzerindeki çeşitli etkilerini ortaya koymak, sektörlere etkilerini tartışmak ve hava taşımacılığı özelinde etkileri analiz etmektir. Tez çalışmasında ekonomik krizlerin Türk hava taşımacılığı üzerindeki etkileri ayrıca ele alınacak, etkiler gözler önüne serilecek, bu konuda saptamalarda bulunulacak ve çeşitli öneriler geliştirilecektir. Bu tez çalışması ile Türk hava taşımacılığının krizler karşısındaki durumu gözler önüne serilmek ve ileride bu konuda araştırma yapacaklara faydalı olunmak amaçlanmaktadır.

Çalışma Yöntemi – Planı: Tez çalışmasında genelden özele doğru bir çalışma yöntemi benimsenecektir. Önce krizlerin dünyadaki etkileri ele alınacak, sonra bunların Türkiye’deki etkileri incelenecek, en sonunda da Türk hava taşımacılığı özelinde etkiler gözler önüne serilecektir.

2. EKONOMİK KRİZ TANIMI VE KISA TARİHÇESİ

2.1. Ekonomik Kriz Nedir, Nasıl Gelişir: Tanıma Genel Bakış

Ekonomik kriz, bir ülkede kimi zaman politik temelli, çoğunlukla da ekonomik nedenlerle meydana gelen ve o ülkenin temel ekonomik sistemini olumsuz yönde etkileyen olaydır; ekonomik kriz, güncel hali ile, ülke içi ve dışı ekonomik faktörlerinin değişimindeki değerlere, ülke içi müdahalelerin ve direnmenin yetersiz kalmasıdır¹. Ekonomik kriz dendiğinde, iki kavramdan daha bahsetmek gerekir. Bunlardan ilki, “resesyon” yani durgunluktur. Resesyon yaşanan bir ekonomide gelişim ve kazanç süreci dalgalıdır. Çoğunlukla sıkı düzeyde bir ekonomik faaliyet ortamı söz konusudur. Bir diğer kavram ise “depresyon” yani bunalımdır. Dünya ekonomilerinde zaman zaman yaşanan bu süreç, ülke ekonomilerini iflasa kadar sürükleyebilmektedir. Depresyonun ortaya çıkışı, üretim ve tüketim arasındaki dengenin tamamı ile ortadan kalkması ve üretimin devamlılığının sağlanamamasıdır².

Ekonomik krizler çeşitli nedenlerle ortaya çıkarlar. Sebepler biliniyor olsa da ekonomik krizler ortaya çıkmaya ve tüm dünya ekonomilerini etkilemeye devam etmektedir. Ekonomik krizlerin tekrar tekrar ortaya çıkmalarının başlıca nedeni kötü ekonomik politikalar. Küreselleşme ile birlikte krizler de küresel hale gelmiştir. Artık krizler bir ülkenin makro-ekonomik şartlarında meydana gelseler de tüm dünya ülkelerini kısa zamanda etkilemektedirler. Bu küreselleşmenin bir getirisi. Gelişmekte olan ülkeler krize yakalanmaya daha mütemayildirler. Çünkü bunların ekonomik yapısı kırılgandır. Kırılgan bir ekonomik yapı krize davetiye çıkarır.

Her kriz kendine özgü özellikler arz eder. Ortaya çıktığı ülkenin ekonomik koşulları burada belirleyici olur. Krizler kendine özgü özellikler arz ettiklerinden bunları önceden tahmin etmek zordur. Krizler meydana geldiklerinde ise sosyo-ekonomik ve finansal yapıyı çok yönlü ve derinden etkilerler. Ekonomik krizlerin ortak özelliği bunların hepsinde de olağandışı gelişmeler ve değişimler yaşanmasıdır. Krizler bazı sektörleri olumsuz etkilerken, diğer bazıları için fırsat teşkil edebilmektedir. Ekonomik krizlerin meydana gelmesinin sebepleri çeşitlidir. Aşırı borçlanma,

¹ Mustafa Sönmez (2009). **Küresel Kriz ve Türkiye**. İstanbul: Alan Yayınları, s. 11.

² Fatih Özatay (2009). **Finansal Krizler ve Türkiye**. İstanbul: Doğan A.Ş., s. 37.

uluslararası sermaye hareketleri, enflasyon, döviz kuru politikaları sebepler arasında sayılabilir. Kamu harcamalarına dayalı maliye politikaları ekonomik krizlerin önemli nedenlerinden birisini oluşturmaktadır. Kamunun aşırı borçlanması o ülkeye yapılacak olan yatırımların riskini artırmakta, bu beraberinde geleceğe dönük belirsizlikleri getirmektedir. Aşırı borçlanma borçları ödeyebilmek için yeniden borçlanmayı beraberinde getirmektedir. Bu işleri daha içinden çıkılmaz hale getirmektedir. Borçların verimli yatırımlarda kullanılmaması, bütçenin yükünü daha da ağırlaştırmaktadır. Kısır bir döngü böylece sürüp gitmektedir.

Ekonomik krizlerde önemli bir başka faktörü uluslararası sermaye hareketleri oluşturmaktadır. Küreselleşme ile birlikte uluslararası sermaye hareketleri ivme kazanmıştır. Finansal serbestleşmenin hızlanmasıyla uluslararası sermaye dünyada serbestçe dolaşma imkânı bulmuştur. Bundan sonra ekonomik krizlerin arttığı görülmüştür. Uluslararası sermaye hareketleri iki bölüme ayrılmaktadır; doğrudan yabancı yatırımlar ve portföy yatırımları. Doğrudan yabancı yatırımlar, bir ülkeden başka bir ülkeye sermaye geçişini ve bu sermayenin o ülkede yatırıma dönüşmesini ifade etmektedir. Doğrudan yabancı sermaye yatırımları gelişmekte olan ülkeler için yatırımlarını finanse edebilecekleri önemli bir dış kaynağı oluşturmaktadır. Portföy yatırımları ise yatırımcıların faiz veya kar payı sağlamak amacıyla tahvil, bono, hisse senedi vb. kıymetleri uluslararası sermaye piyasalarından satın almalarından oluşmaktadır. Portföy yatırımları sıcak para olarak da isimlendirilmekte ve gelişmekte olan ülkelerin sıcak para ihtiyacını karşılamaktadır³. Dışarıdan gelen bu sıcak para döviz fiyatını düşürmekte, böylece ithalat kolaylaşmakta, sonuçta ithalata dayalı büyüme gösteren gelişmekte olan ülkelerin büyüme oranları artmaktadır. Ancak portföy yatırımları, herhangi bir istikrarsızlık veya spekülasyon varlığında ülkeyi terk edebilmekte, bu gelişmekte olan ve ekonomik kırılganlığı yüksek ülke için yıkım olabilmektedir. Bir anda ülkeyi terk eden büyük miktarda sıcak para döviz fiyatını tırmandırmaktadır⁴. Merkez bankaları olaya müdahale ettiklerinde ise bunların döviz rezervleri erimektedir. Cari işlemler açıkları büyümekte ve risk seviyesine yükselmektedir.

³ Richard Duncan, **The New Depression: The Breakdown of the Paper Money Economy**, San Francisco, ABD: Wiley, 2012, s. 63.

⁴ John Mauldin ve T. Jonathan, **Endgame: The End of the Debt Supercycle and How It Changes Everything**, San Francisco, ABD: Wiley, 2011, s. 49.

Yüksek enflasyon da ekonomik krizlerin nedenleri arasında gösterilmektedir. Enflasyon en genel anlamda fiyatlar genel seviyesinin artması olarak tarif edilmektedir. Fiyatlar genel seviyesinin istikrarlı olmaması, ekonomilerin istikrarlı olmadığına göstergesidir. Paranın değerinin azalması enflasyonun bir sonucudur. Yüksek enflasyon bilhassa da hiperenflasyon ekonomik krizlerin habercisidir. Enflasyonun önüne geçilebilmesi için kararlı politikalar üretilmesi gerekmektedir. Bu politikalar kısa vadeli değil de uzun vadeli çözümler üretiyor olmalıdır. Kısa vadeli çözümler enflasyonu geçici olarak engellemekte, ancak çözüm olamamaktadırlar. Bunun yerine uzun vadeli çözümler sorunun üstesinden gelebilmek için daha yapıcı çözümleri içermektedir. Uzun vadeli yatırımlar üretim miktarının artırılmasını içlerinde barındırmaktadırlar. Uzun vadede üretimin artırılması ile enflasyonun önüne geçilebilmektedir⁵. Bunun için kamu ve özel yatırımlarının teşvik edilmesi gerekmektedir. Enflasyonla mücadelede istikrar sağlanmalı ve sürdürülebilir politikalar izlenmelidir.

Döviz kurları da krizlerde büyük rol oynamaktadır. Döviz kurlarındaki istikrarsızlıklar krizleri tetiklemekte veya var olan krizlerin daha da şiddetlenmesine yol açmaktadır. Döviz kurunun sabit olması ya da olması gereken gerçek değerinin altında sürekli baskılanması ekonomiyi olası kriz tehlikelerine karşı açık ve kırılgan hale getirmektedir.

Ekonomik krizlerin daha önceden tahmin edilebilmesine yardımcı olacak bazı göstergeler mevcuttur. Bu göstergeler finansal sektör ve reel sektöre ait veriler gözden geçirilmek suretiyle belirlenmektedir⁶. Bu sektörlerden elde edilen veriler zaafların belirlenmesine yardımcı olmakta, böylece krize varmadan çözümler üretilebilmektedir. Bu veriler zaafların görülebilmesi açısından çok önemlidir ve değerlendirilmeleri gerekir. Bu verilerin kriz tahminlerinde bulunmada büyük katkıları olmaktadır.

Mali açıklar, kamu harcamaları ve bankacılık kesimi kamu kredileri temel kriz sorunlarını oluşturmaktadır. Dış ekonomik faktörler de krizi tetiklemektedir. Dış ekonomik faktörler denilince bu cari işlemler açığı, reel döviz kuru, iç ve dış faiz hadlerindeki farklılıklar ve yabancı sermaye akımlarının vadesi gibi faktörleri içine

⁵ Ramazan Kurtoğlu, **Küresel Ekonomik Kriz ve Yeni Dünya Düzeni**. Ankara: Sinemis Yayınları, 2011, s. 88

⁶ Mauldin ve Jonathan, s. 71.

almaktadır. Ülkedeki mevcut döviz rezervlerini yüksek tutmak ekonomik krizlerden korunmada önemli rol oynamaktadır. Aşırı değerli yerli para da krize neden olmaktadır. Bankaların, diğer banka dışı finansal kuruluşların ve reel sektörde yer alan işletmelerin döviz pozisyonlarında ortaya çıkan açıklıklar nedeniyle bankacılık krizlerine yol açmaktadır. Aşırı değerlenen yerli para neticesinde bozulan ödemeler dengesi, uluslararası piyasalarda faiz oranlarının yükselmesi gibi çeşitli tetikleyici nedenlerle sermaye akımları bir anda tersine dönmekte ve bu döviz kurunda ani ve büyük sıçramalara neden olmaktadır. Ülkedeki mevcut rezervlerin yüksekliği finansal bir krize karşı en önemli savunma aracını oluşturmaktadır. Çünkü döviz üzerinden oluşturulacak ataklara karşı mevcut rezervler kullanılarak müdahale imkânı bulunmaktadır. Öte yanda cari açığın oluşabilecek bir krizin en önemli göstergesi olduğu belirtilmektedir. Bununla birlikte cari açık tek başına bir kriz nedeni değildir. Cari açıkların GSMH'ya oranı bir ülkenin krize girme riskini belirleyen önemli faktörlerden birini oluşturmaktadır⁷.

Çeşitli ekonomik kriz türleri bulunmaktadır. Para, döviz, ödemeler dengesi krizleri ve bankacılık krizleri örnekler olarak verilebilir. Ekonomik krizler üzerine yapılan çalışmalar neticesinde bu konuda çeşitli modeller de ortaya konulmuştur. Birinci nesil kriz modelleri, ikinci nesil kriz modelleri, üçüncü nesil kriz modelleri ve ikiz kriz modelleri bu yöndeki çalışmaların birer ürünüdürler. Birinci nesil yani “kanonik” krizleri Latin Amerika krizi örneği oluşturmaktadır⁸. İkinci nesil krizlerin ve biraz daha geliştirilmiş olan üçüncü nesil krizlerin içine Asya krizi girmektedir. Her yeni nesil kriz modeli bir öncekinin eksiğini görüp üzerine yeni değişkenler yeni bilgiler eklenmek suretiyle ortaya çıkmıştır. Bununla birlikte her yeni kriz, yeni bir model olmaya da adaydır. Çünkü her krizin ortaya çıkış nedenleri ve gerekli müdahale şekli birbirinden farklılık göstermektedir. Krizler birçok değişkene bağlı olarak meydana gelmektedirler ve her biri de yeni bir nesil açma eğilimindedirler. Birinci nesil kriz modelleri 1994 Meksika krizi ve benzeri krizleri açıklayabilmişlerdir. 1997 yılında patlak veren Asya Krizini açıklamakta birinci nesil kriz modelleri yeterli gelmemiştir. Birinci nesil kriz modelleriyle birlikte İkinci nesil kriz modelleri de bu krizin başlangıcını öngörmeye, sorunları çözmeye ve krizi açıklamaya yetmemiştir. Böylece yeni bir tane kriz modeli Üçüncü nesil kriz modeli geliştirilmiştir.

⁷ Mauldin ve T. Jonathan, s. 124.

⁸ Duncan, s. 176.

Krizlerin bulaşıcı olması, ülkeler arasındaki ilişkilerle açıklanmaktadır. Ülkeler arasındaki ilişkiler arttıkça, krizlerin bulaşıcı etkisi de artmaktadır. Krizlerin bulaşıcılığı küreselleşme süreci ile birlikte artmıştır. Çünkü küreselleşme ile birlikte uluslar arasındaki sınırlar kalkmış, ticaret sınır taşımaz bir hal almıştır.

Krizler içinde bankacılık krizleri önemli bir yer tutmaktadır. Bir ülkede bankacılık sistemi ne kadar kırılgansa o ülkenin krize yakalanma riski o kadar artmaktadır. Bankacılık sistemine güven azaldığında kriz kapıya gelmiş demektir⁹. Bankacılık sektöründe güven çok önemlidir. Sektöre güven kaybolduğunda bunun çok olumsuz yansımaları olmaktadır. Bankacılık krizleri etki alanları çok geniş krizlerdir. Bir ülkede meydana gelseler de çevre ülkeleri hatta tüm dünyayı kolayca etkileri altına alabilmektedirler. Burada etkinin büyüklüğünü ülkenin bankacılık sisteminin dış bağlantı derecesi belirlemektedir. Bankacılık krizleri genelde gelişmekte olan ülkelerde ortaya çıkmaktadır. Bankacılık krizlerinin nedenleri olarak en çok makroekonomik durum, finansal serbestleşme, yasal sistem, tesadüfî çekme riski, kredilerde genişleme ve kambiyo kuru sistemleri üzerinde durulmaktadır¹⁰. Makroekonomik yapının bankacılık krizleri üzerinde çok güçlü bir etkisi bulunmaktadır. Yüksek enflasyon, nominal faiz oranlarını arttırmakta ve bu da bankaların vade yapısını bozmaktadır. Akabinde gelecek olan sıkı para politikaları ise ani faiz artışlarına neden olabilmekte, bu durumda yüksek faizler de bankacılık krizlerinin çıkmasına neden olabilmektedir. Şayet makroekonomik istikrar olmazsa bankacılık krizi kaçınılmaz olabilecektir.

Finansal serbestleşme bankalara yeni riskler yükler. Bu nedenle finansal serbestleşme sağlanırken bazı hususlara dikkat etmek gerekmektedir. Eğer yeterli önlem alınmazsa finansal serbestleşme bankacılık krizine yol açabilmektedir. Zira finansal serbestleşmeden sonra ekonominin kırılganlığı daha da artmakta, ekonomi daha da zayıflamaktadır¹¹. Yeterli olmayan önlemler, yetersiz politikalar ve düzensiz denetim bazı düşük sermayeye sahip finansal kuruluşları risk pozisyonlarını artırmaları konusunda cesaretlendirebilmekte ve ahlaki risk artabilmektedir. Sistemdeki kaçaklar ekonomideki sorunları daha da artırabilmektedir. Bu durumda ekonomi bankacılık

⁹ Duncan, s. 88.

¹⁰ Kurtoğlu, s. 109.

¹¹ Mauldin ve Jonathan, s. 97.

krizine itilmektedir. Bankalara duyulan güvensizlik de krizi tetiklemektedir¹². Çünkü güven eksikliğinde mevduat sahipleri paralarını bankalardan çekmektedir. Bu ani para çekilmeleri bankaları iflasa kadar sürüklemektedir.

Yeterli yasal düzenlemeler mevcut değilse bu da sistemde çeşitli sorunların ortaya çıkmasına neden olacaktır. Yeterli düzenleme ve denetim olduğunda piyasalara olan güven de otomatikman artacaktır.

“İkiz kriz para” krizinin bankacılık krizi ile aynı anda olması durumudur. Bir para krizi bir bankacılık krizine yol açabileceği gibi bir bankacılık krizi de bir para krizine yol açabilmektedir. Faiz oranlarındaki artış, banka bilançolarının bozulması, borsanın düşüşü ve belirsizliğin artması gibi faktörlerin varlığında krize girilmektedir. Bu faktörlerden birkaçı bir arada olduğunda krizin şiddeti de artmaktadır.

Küresel kriz sonrasında dünya ekonomisi bir yeniden yapılanma dönemine girmiştir. Dünya ekonomisi yeniden düzelmeye, ekonomide yeniden olumlu bir hava esmeye başlamıştır. Ancak küresel krizin tahribatları büyük olduğu için yaraların sarılması bir müddet almıştır.

En son ki küresel krizden ülkeler çeşitli dersler çıkarmışlardır. Bir kez daha anlaşılmıştır ki gerçekçi olmayan hayali büyüme senaryoları ile yola devam etmek mümkün değildir. Bir gün önünüze muhakkak bir engel çıkacak ve yolda duracaksınız. Ancak gerçekçi büyüme politikaları ile gelişmek ve büyümek mümkündür. Bunun yolu dengeli bir ekonomiye sahip olmaktan geçmektedir. Dengeli bir ekonomiye sahip olmadan, ekonomide istikrar sağlanmadan sürdürülebilir bir gelişme tesis etmek olanaksızdır. Bundan böyle devletler daha gerçekçi ekonomi politikaları üreteceklerdir¹³. Çünkü son krizde süttan ağızları yanmıştır. Tüm devletler iyice anlamışlardır ki ekonomi dengeye oturmadığında ekonomik krizlerle tekrar tekrar karşılaşılacaktır. Son krizde büyük kan kaybeden dünya devletleri artık bunu göz önüne alamayacaklardır. ABD de artık daha dengeli bir ekonomi politikasına imza atacaktır. Gerektiğinde kemerleri sıkacak, gerektiğinde gevşetecektir. Öyle ya da böyle devletler

¹² Abdulkadir Dursunoğlu, **Teori ve İlişkileri İle Global Ekonomik Kriz**. İstanbul: Çizgi Kitabevi, 2009, s. 21

¹³ Dursunoğlu, s. 89.

bu noktadan sonra daha gerçekçi ekonomi politikaları üreteceklerdir. Bu bir ihtiyaç olarak kendini belirtmiş bulunmaktadır. Devletler yanlış ya da eksik ekonomi politikaları üretmekten, ekonomi ile ilgili kararlar almaktan sakınacaklardır. Çünkü son 2008 Küresel krizinin tahribatları ülkelere çok büyük olmuştur.

Dünya yeniden bir ekonomik krizle karşı karşıya kalmak istemiyorsa bunun için gerekli önlemleri bir an önce almak zorundadır. Bunun yolu geçmişteki krizleri ve son Küresel krizi iyi anlamaktan geçmektedir. Tüm bu krizlerin nedenleri tam olarak anlaşıldığında, nerelerden bu krizlere varıldığı çözümlendiğinde, krizlere karşı önlemler daha sağlıklı alınabilecektir. Bu noktada insanoğlunun hafıza kaybından da bahsetmek gerekir. Devletler geçmişteki kötü olaylardan dersler çıkartmak suretiyle geleceklerini inşa etmelidirler. Geçmişten ders çıkarılmayan bir yönetim anlayışıyla geleceğimizi inşa etmemiz mümkün değildir. Geçmişten dersler çıkarabilmeliyiz ki geleceğimizi sağlıklı inşa edebilelim. Bu noktada görev tüm yönetimlere düşmektedir. Hafıza erozyon problemimize bir an önce bir çözüm bulmalıyız. Çünkü modern yönetimler buna ihtiyaç duymaktadır.

Krizlerin nedenleri çok iyi anlaşılması, değerlendirilmeli ve aynı hatalara düşmemek için önlemler ivedilikle alınmalıdır. Her bir krizden çıkarılan dersler bir müddet sonra unutuluyor ki, yeni bir krizin içinde kendimizi buluyoruz. Gerçekte bir sonraki kriz, bir önceki kriz için alınan önlemlerin gevşetilmesi sonucunda patlak vermektedir. Dolayısıyla alınan önlemlerin kararlı bir şekilde uygulanmasına ihtiyaç vardır. Bu yapıldığında dünyamız yeni bir krizle karşı karşıya kalmayacaktır, aksi takdirde yeni krizler kapının eşiğindedir.

Yatırım bankalarına aşırı risk alma ve bu sayede ciddi kazançlar elde etme imkânları sağlanması son Küresel krizi tetiklemiştir. Çöküşte temel faktörü; yapılan yasal düzenlemelerle yatırım bankalarına aşırı hareket serbestisi sağlanması ve spekülative balonların büyümesi oluşturmuştur¹⁴. Yatırım bankalarının aşırı serbestleşmesi ve başkalarının paralarıyla büyük kazançlar elde etme hırsları bunların sonunu getirmiştir. Bununla da kalmamış, dünyamız Küresel bir krize girmiştir.

¹⁴ Duncan, s. 227.

Krizin etkileri çok geçmeden Türkiye’de de hissedilmeye başlanmıştır. Türkiye’de de işyerleri kapanmaya başlamış, işsizlerimizin sayısında artışlar olmuştur. Ekonomide büyük bir durgunluk oluşmuştur. Mübadele azalmış, ekonomik aktiviteler durma noktasına gelmiştir. Türkiye’de sektörler son krizden farklı etkilenmişlerdir. Örneğin Türk gayrimenkul sektörü krizden etkilenmemiştir. Çünkü o dönem Türkiye’de ABD’deki mortgage sistemi gibi bir sistem henüz kurulmamış, kurulma aşamasındaydı. Dolayısıyla mortgage sistemi kökenli bir dalgalanmadan Türkiye nasibini almayacaktı. Diğer bazı sektörlerde ise krizin etkileri yoğun hissedilecekti. İnşaat ve tekstil sektörleri bunlara örnek olarak gösterilebilir. Bu sektörlerde kriz akabinde Türkiye’de büyük bir durgunluk yaşanmıştır. Bu sektörlerde faaliyet gösteren birçok şirket kapanma noktasına gelmiştir. Krizle birlikte Türkiye’de finansal piyasalarda tedirginlik başlamıştır. İMKB’de büyük düşüşler yaşanmıştır. TL değer kaybetmiştir. Krizle birlikte yabancı sermaye Türkiye’yi terk etmeye başlamış, bu yüksek cari açık sorunu olan Türkiye için büyük bir tehlike arz etmiştir¹⁵. Küresel krizle birlikte Türkiye ekonomisinde büyük bir durgunluk yaşanmaya başlamıştır. Krizle birlikte ülkede şirket kapanmaları artmış, toplu işten çıkartmalar olmuş, işçi ücretlerinde düşüşlere başvurulduğu görülmüştür. O dönem Türkiye’inde pek çok şirket iflas noktasına gelmiştir.

Türkiye Cumhuriyeti hükümetinin o dönem kriz karşısındaki başlıca stratejisi ülkede ılımlı bir havayı yansıtmak oluşturmaktaydı. Türkiye, krizden en az etkilenen ülkelerden birisi olacaktı. Oysa ekonomik göstergeler bunu söylememekteydi. Mevcut hükümetin stratejisi belliydi; ülkenin krizden en az etkileneceğini deklare ederek, ülke ekonomisi ve kuruluşlarının krizden en az zarar görmesini sağlamak, böylece krizden en az zararı görerek çıkmaktı. Strateji bir yere kadar işe yaramıştır. Ancak krizin etkileri Türkiye üzerinde de büyük olmuştur. Fakat yaratılmak istenen olumlu havanın amacına ulaştığının da belirtilmesi gerekir. Aksi halde Türkiye’de piyasalarda yaşanan durgunluk büyüyecek, oluşan panik havası tahribatın büyümesine neden olacaktı¹⁶.

Mevcut hükümet, krizin etkilerini en aza indirmek için ülke ekonomisinin krizden en az zararı göreceği şeklinde olumlu bir havayı oluşturmaya ve yaymaya

¹⁵ Özatay, s. 49.

¹⁶ Sönmez, s. 23

çalışmış, bir noktaya kadar başarılı da olmuştur. İktidar partisinin amacı ülkede finansal piyasalarda oluşan tedirginliği azaltmak ve ekonominin işlerliğini sağlamaya devam etmektir. Amaç krizden en az zararı görmektir, ancak beklenen başa gelecek ve Türkiye de krizden nasibini alacaktı. Ülke piyasalarında büyük bir durgunluk yaşanacak, mübadeleler azalacak, insanlar ellerindeki paralarını yastık altına gizleyecek ve mal almaktan kaçınacaklardı. Böylece piyasalarda büyük bir durgunluk yaşanacaktı. İnsanlar mal almadıkları için pek çok şirket o dönemde kapanmanın eşiğine gelecek, bunlardan bir kısmı da iflas ilan edecekti. İşyerleri kapanınca binlerce insan da işsiz kalacaktı. İşli olanlara da daha düşük ücretlerle çalışma teklif edilecekti. İnsanlar ya işlerinden çıkarılmakta ya da düşük ücretlere talim etmeye zorlanmaktaydı. Bu krizin ülke çalışanlarına bir getirisiydi.

Türkiye, kriz karşısında pek çözüm üretememiştir. Olumlu bir ekonomiyi yaymaya çalışmak dışında. Bu yaklaşım tabiidir ki krizin zararlarını azaltamayacaktı. Türkiye krizin zararlarını ancak, önce ABD’de sonra diğer devletlerde açıklanan önlem ve kurtarma paketlerinin etkileriyle hafifletebilecekti. Batıda alınan önlemlerle birlikte, Türkiye’de durgunluktan çıkacaktı. Ancak açıklanan önlem ve kurtarma paketleri ertesinde Türkiye’de piyasalar yeniden dengeye kavuşacak, piyasalarda canlanma olacak ve yatırımlarda artış görülecekti.

2.2. Tarihsel Süreçte Ekonomik Krizler: 2008’e Giden Yol

2.2.1. 1929 Ekonomik Krizi

Dünya ekonomi tarihinde 1929-1933 yılları büyük depresyon (durgunluk) dönemi olarak kabul edilmektedir. Bu dönemde işsizlik artmış ve büyük sefalet yaşanmıştır.¹⁷

1920’li yıllar boyunca uygulanan yanlış ekonomik politikalar, 1929 ekonomik krizini hazırlamıştır. Bu yıllarda ekonomide aşırı büyüme görülmüştür. Mal talebindeki artış, ekonomide aşırı büyümeye yol açmıştır. Yapılan büyük alımlar zaten çok az olan stokları tamamen eritmiş ve fiyatların yükselmesine sebep olmuştur. Banka kredileri ve spekülasyonlar da ekonomideki aşırı büyümeyi beslemiştir. 1929 Krizi binlerce kişinin

¹⁷ Arzu İmren ve Vedat Akman, **Türkiye’de ve Dünyada Enflasyon –Enflasyon Olgusuna Genel Bir Bakış-**, 1.Baskı, İstanbul: Era Yayıncılık, Doğan Ofset, 1994, s. 116.

işsiz kalmasına neden olmuş, insanlar temel ihtiyaçlarını karşılayamaz hale gelmişlerdir. Ekonomi tam anlamıyla felç olmuştur.

1929 Krizinin yaşanmasında birçok faktör etkili olmuştur. Birinci Dünya Savaşı'nın ülkelere faturası bu faktörlerden biridir. Birinci Dünya Savaşı'nın sebep olduğu yıkım, Avrupa ekonomilerini derinden etkilemişti. Ülkelerin altın stokları erimiş, diğer yanda tedavüldeki para şişkinliği fiyatları arttırmıştı. Ülkeler enflasyonla boğuşmaya başlamışlardı. Çünkü paraya şiddetle ihtiyaç duyduklarından sürekli karşılıksız para basmaktaydılar.¹⁸ Krizin oluşmasında etkili olacak diğer bazı etkenleri de devalüasyon, hükümetlerin radikal para politikaları, dış ticaret dengesizlikleri, giderek artan iç ve dış borçlar vb. etkenler oluşturacaktı.¹⁹

Savaşın erittiği stokların yerine konması çabalarıyla ülke ekonomilerinde canlanmalar görüldü, ancak bu yeni krizleri beraberinde getirdi. Krizle birlikte fiyatlarda hızlı düşüşler yaşandı. Ekonomik faaliyetler ve mübadeleler yavaşladı. Düşen fiyatlarla birlikte işçi ücretlerinde de önemli düşüşler oldu. Sendikalar buna tepki gösterdi ve geniş grevler başladı. Grevler, ülke ekonomilerini daha da kötü duruma getirdi. Bütün bunlar 1929 Krizinin oluşumu üzerinde etkilerde bulundu.

1929 Krizi öncesinde dünya normal bir ekonomik hayata dönmüş gibi görünmekteydi. Ama bu durum yanıltıcıydı. Güven verici bu dış görünümün altında büyük dengesizlikler yatmaktaydı. Piyasalarda aldatici yükselişler olmaktaydı. Ülkeler ekonomik sıkıntılarla boğuşmaktaydı. Nitekim Kriz öncesinde oluşan olumlu ekonomik hava, bir felaketin habercisi olacaktı. Böylece 1929 Krizine girilecekti.

1929 Krizinin en önemli nedenleri şunlardı: (1) ABD'de üretimin sayılı holdingin elinde toplanmış olması, bunlardan birkaç tanesinin bunalıma girmesi halinde genel bir krize girilebilecek olması, (2) Bankalarla ilgili bugünkü gibi kapsamlı kurallar, denetim mekanizmaları ve mevduat sigortası sisteminin mevcut olmaması, (3) Ekonomi politikasının Klasik ekonomi politikası doğrultusunda yürütülmesi ve dolayısıyla

¹⁸ Mahfi Eğilmez, **Küresel Finans Krizi -Piyasa Sisteminin Eleştirisi-**, 4.Baskı, İstanbul: Remzi Kitabevi, 2009, s. 57.

¹⁹ Sudi Apak ve Ayhan Aytaç, **Küresel Krizler -Kronolojik Değerlendirme ve Analiz-**, İstanbul: Avcıol Basım Yayın, Avcı Ofset Matbaacılık, 2009, s.3.

ekonomiye devlet müdahalesinin kabul edilmemesi (ekonomideki bozulmaya karşın altın standardına ve para basmamaya dayalı bir politika sürdürülmesi).²⁰

1929 Krizine yol açan diğer bazı nedenleri de şunlar oluşturmaktaydı:

- Bu dönemde başka alternatif finansal enstrüman olmadığı için hisse senetlerine talebin artması.
- Şirket birleşmelerinin artması.
- Holding şirketlerinin sayısının artması.
- Bazı holdinglerin sermaye artırımı için ek hisse senetleri çıkararak yeni aktifler edinmeleri.
- Banka holding şirketlerinin konsolidasyon kanunlarının engelleri yüzünden fazla büyüyememeleri.
- Yatırım şirketleri kurulması ile şirket varlıkları kadar şirket değerinin oluşması anlayışının ortadan kalkması.
- Yatırım şirketlerinin kendi istedikleri şirketlere yatırım yapmaları ve fon yöneticilerinin yatırımları yönlendirecek yatırım holdingleri oluşturmaları.
- Yatırım şirketlerine firmalar tarafından sponsor olunmaya başlanması.
- Yeni bir yöntem olarak yatırım şirketlerinin kişilerden aylık birikim toplayıp daha iyi gelir vaat etmeleri.
- Hisse senetlerinin daha çok borsada işlem gören hisseler ile değerlendirilmesi. Yatırım şirketlerinin sermaye yetersizlikleri varlığında ya kendi hisselerini almaları ya da başka yatırım şirketleri ile birleşerek hisselerin fiyatlarını artırmaları.
- Çeşitli sebeplerle borsada büyük düşüşler yaşanması.
- Borsaya müdahalede bulunulmaması.²¹

²⁰ Eğilmez, s. 58.

1929 Krizinden içlerinde Türkiye de olmak üzere birçok ülke nasibini almıştır. Kriz, tüm dünyada hızla yayılmıştır. 1929 Krizi öncesinde Türkiye az gelişmiş bir ekonomiye sahipti. Krizin Türkiye'ye etkisi büyük oldu. 1929 krizi sonunda Türkiye yabancılara olan borçlarını ödeyemez hale geldi, moratoryum ilan edildi ve ülkenin dış itibarı bozuldu. Ülke ekonomisinde tüketim göstergeleri itibarıyla 1929-1933 arasında şiddetli bir gerileme oldu. Ülkenin ihracat gelirleri azaldı, yapılan spekülasyon ithalatlar sonucunda dünya fiyatlarında düşüşle beraber iflaslar oldu.²²

Krizin ülke ekonomilerine etkisi piyasalarda büyük bir durgunluk, mübadelelerin azalması, GSMH'da düşüş ve sanayide üretimin azalması olmuştur.

Tablo 1. ABD'de 1929 Krizi Sonrasında GSMH'nın Düşüşü.

Yıl	GSMH (cari fiyatlarla) (milyar USD)	Yıl	GSMH (cari fiyatlarla) (milyar USD)
1928	98,7	1935	76,5
1929	104,6	1936	83,1
1930	91,2	1937	91,2
1931	78,5	1938	85,4
1932	58,6	1939	91,2
1933	56,1	1940	100,5
1934	65,5	1941	124,7

Kaynak: Mahfi Eğilmez, **Küresel Finans Krizi -Piyasa Sisteminin Eleştirisi-**, 4.Baskı, Remzi Kitabevi, İstanbul, Şubat 2009, s.59.

1929 dünya ekonomik krizi sonucunda milyonlarca insan işini kaybetmiş, ülkelerin milli gelirleri gerilemiş, ekonomiler küçülmüş, karşılıklı ticaret büyük ölçüde sekteye uğramıştır. Pek çok ülke altın ve döviz rezervlerini koruyabilmek için ithalat kısıtlamalarına gitmiş ve paralarını devalüe etmeye yönelmişlerdir. Bazı ülkeler yabancı

²¹ Apak ve Aytaç, s. 5-7.

²² Gülten Kazgan, **Türkiye Ekonomisinde Krizler (1929-2001) -"Ekonomi Politik" Açısından Bir İrdeleme-**, 2.Baskı, İstanbul: İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları, Sena Ofset, 2008., s.57-59.

parayla işlem yapılmasını dahi yasaklamışlardır. Sonuç olarak uluslararası ticaret hızla daralmış, istihdam ve yaşam standartları düşmeye başlamıştır.²³

1929 krizi kapitalizmin o zamana kadar yaşadığı en büyük bunalımdı. Bu yüzden kriz Büyük Dünya Bunalımı olarak tarihe geçmiştir. 1929 krizinin New York borsasında çöküşün patlattığı krizi izlediği kabul edilmektedir.²⁴ “ABD’de 1920 li yılların sonu ekonomik boom yıllarıydı. Yeni çok büyük boyutta yeni konut ve bina yapılmış, birçok yeni firma kurulmuş ve ABD’nin sermaye stoku artmıştır. 1929 yılı başında ABD Reel GSYH si potansiyel GSYH sın aşmış ve eksik istihdam %3.2 ye gerilemiştir. Bu ortamda birden ekonomik zayıflık sinyalleri ortaya çıkmaya başladı ve Ekim’de borsada düşüş başladı.”²⁵

Büyük Depresyon, eleştiri oklarının Klasik Okul’a yönelmesine neden olmuştur. Klasik Okul’un “Bırakınız Yapsınlar” (Laissez-faire) felsefesinin bu buhrana sebebiyet verdiği savunulmuştur.²⁶

1929 yılında ABD’de başlayan ve hızla yayılan büyük bunalımda ücretler geçimlik düzeyin altına düştüğü halde o zamana kadar görülmemiş boyutlara ulaşan işsizlik önlenememiştir. Büyük bunalım klasik iktisatçıların ekonominin işleyişine yönelik düşüncelerini büyük ölçüde geçersiz hale getirmiştir. Klasik iktisatçıların ekonomideki durgunluğu ücretlerde düşüşle sağlama düşünceleri, durgunluğa çare olamayacaktı.

Klasik Okul’un kurucusu Adam Smith’dir. Klasik Okul’un “bırakınız yapsınlar, bırakınız geçsinler” ilkesi devletin serbest piyasa mekanizmasına mümkün olduğunca az müdahale etmesini, böylece rekabet unsurundan mümkün olduğunca fazla istifade edilmesini içeriyordu. Klasik Okul, makroekonomide aktif hükümet müdahalesine gerek olmadığını savunmaktaydı. Onlara göre piyasalar kendiliğinden bir denge noktasına ulaşmaktaydı. Klasik Okul’da devletin rolü oldukça sınırlıydı.²⁷ Klasik Okula

²³ Eğilmez, s. 58-60.

²⁴ Kazgan, s. 43.

²⁵ İlker Parasız, **Makro Ekonomi Teori ve Politika**, Bursa: Ezgi Kitabevi Yayınları, 2006, s. 305.

²⁶ İmren ve Akman, s. 116-117.

²⁷ James F. Ragan ve Lloyd B. Thomas, **Principles of Economics**, Harcourt Brace Jovanovich Inc., New York, ABD: Academic Press, New York, 1990, s.413-414.

göre fiyat mekanizması aracılığı ile ekonomide tüm üretim faktörlerinin istihdam edildiği, milli gelirin en yüksek seviyede olduğu bir doğal düzen vardı ve görünmeyen bir el (invisible hand) bu düzeni sağlamaktaydı.²⁸

Klasik Okul, ekonominin her zaman dengede olacağını, dışarıdan herhangi bir müdahalenin yapılmasına gerek olmadığını, bu nedenle devletin ekonomik politikalarının lüzumsuz olduğunu söylerken gelişmeler söylenenlerden farklı olacak, ABD ekonomisi Büyük Depresyondan büyük bir yara alacaktı.

Klasik Okul'un Büyük Depresyonla yara alması, yeni iktisat okullarının ortaya çıkmasını sağlamıştır. 1936 yılında böylesi yeni bir ekonomik politika John Maynard Keynes tarafından ortaya konmuştur. Keynes'in "Genel İstihdam Teorisi, faiz ve para" (The General Theory of Employment, Interest, and Money) isimli eseri kendisinin ekonomi politikasına temel oluşturmuştur.²⁹ Keynes'e göre harcamaları arttırmak yolu ile efektif talep yaratmak ve böylece işsizliğe son vermek mümkündü. Böylece Klasik Okul'un bırakınız yapsınlar felsefesi yerini yaptırtma yani "Le faire-aller" felsefesine bırakacaktı. Bu felsefeye göre devletin harcamaları arttırarak, yatırımları desteklemesi ile işsizliğin giderilmesi mümkündü.³⁰ Yani Keynes, Klasik Okul'un aksine devleti işe koyuyor, ona sorumluluklar yüklüyordu.³¹ Böylece Keynes makroekonomik döngüde devletin uygun rolüne çağdaş bir tanım getiriyordu.³² Keynes, Klasiklerin aksine ekonominin otomatik olarak dengeye gelmeyebileceğini, ekonomiye devletin müdahalesinin gerekli olduğunu ileri sürüyordu.³³

Keynesgil ekonomi, 1930'lu yıllarda yaşanan Büyük Ekonomik Depresyonun etkisiyle geliştirilmiştir ve böyle bir depresyondan çıkış yollarını göstermiştir.³⁴ Klasiklerin aksine Keynesyen düşüncede ekonomilerdeki durgunluğun ücretlerdeki düşme ile giderilemeyeceği, tam tersine ücret düşüşlerinin gelirlerin ve toplam talebin

²⁸ Cihan Bulut, **Kamu Açıkları -Enflasyon, Faiz Oranı ve Döviz Kuru İlişkileri-**, İstanbul: Der Yayınları, Kardeşler Matbaası, 2002, s.8.

²⁹ <http://homepage.newschool.edu/het/profiles/keynes.htm>

³⁰ İmren ve Akman, s. 117.

³¹ Bulut, s. 10.

³² Lord, *John Maynard Keynes (1883-1946)*,
<http://www.blupete.com/Literature/Biographies/Philosophy/Keynes.htm>

³³ Hamdi Bağcı, **Kamu Borçları Yönetimi ve Türkiye İçin Bir Değerlendirme**, 1.Baskı, Ankara: Sermaye Piyasası Kurulu, TŞOF Plaka Matbaacılık, 2001, s.25.

³⁴ Parasız, s. 3.

azalmasına neden olarak, bunalımı derinleştireceği savunulmaktaydı. Ekonomik istikrarsızlığın kaynağı özel yatırımların istikrarsızlığı olduğuna göre, ekonomilerin durgunluktan çıkabilmeleri için toplam talep arttırılmalı ve böylece yatırımlar teşvik edilmeliydi. Keynesyen görüş, ekonomik istikrarsızlıkların piyasa güçlerinin kendiliğinden işleyişinin yetersizlikleri sonucu ortaya çıktığı ve devlet müdahaleleriyle önleneyeceği düşüncesine dayanmaktaydı.

Piyasa güçlerinin kendiliğinden işleyişi ile gerçekleştirilebilecek olandan farklı bir yapının oluşturulmasına yönelik olan Keynesyen politikalarla kapitalist ekonomilere özgü dalgalanmaların kontrol altına alınacağı, krizlerin önleneyeceği düşünülmekteydi.

Yirminci yüzyıl boyunca büyük ekonomik buhranlar yaşanmıştır. Örneğin 1914-1918 Birinci Dünya Savaşı dünya ülkelerinin ekonomilerine büyük yükler yüklemiştir. Savaşın etkileri uzun yıllar hissedilmiştir. Daha savaşın yaraları sarılmadan 1929'da Büyük Depresyon yaşanmış, üretim azalmış, işsizlik had safhaya ulaşmış, birçok kuruluş kapanmıştır.³⁵

Yirminci yüzyılda sadece Büyük Depresyon sancısı yaşanmamış, bundan başka irili ufaklı krizler, iki dünya savaşı, 1956-1959 Liberal Dönem enflasyonu yaşanmış, 1971'den sonra da sürekli bir enflasyon gerçeği ile karşı karşıya kalınmıştır.³⁶

1929 yılında patlak veren kriz yaşandığı dönem açısından ele alındığında, krizin iki dünya savaşı arası dönemde, kendi, kimliğini ve yolunu bulmayan çalışan dünya toplumu açısından büyük bir yıkım olmuştur. Özellikle 1918 sonrasında ekonomik anlamda hiçbir şey üretemeyen, ama büyük savaş tazminatları ile uğraşmak zorunda kalan Avrupa için Büyük Buhran çok büyük de bir çöküşün belki de ilk safhasını oluşturmuştur. Avrupa'nın zaten yerle bir olmuş olan üretim gücü için Büyük Buhran telafisi olmayacak diğer başka çöküntülerin de varlığını beraberinde getirmiştir. Belki dünya üzerinde çeşitli krizler daha önceki süreçte yaşanmıştır, ancak Büyük Buhran diğerlerinden çok farklı olmuş ve dünyanın aslında nasıl birbirine bağlı bir yapıda olduğunu gözler önüne sermiştir. Öte yandan 1929 krizi sadece ekonomik sınırların içerisinde kalan bir kriz olgusu olarak kalmamıştır; ötesinde 1929 krizi politik ve

³⁵ Bulut, s. 9-10.

³⁶ İmren ve Akman, s. 116.

sosyal-kültürel alanlarda da yıkımlara neden olmuştur. Ancak 1929 krizinde çıkarılan dersler de yok değildir. Birçok Avrupa ülkesi yol haritasını buna bağlı olarak değiştirmek zorunda kalmıştır. Her ne kadar 1938-1945 yılları arasında yaşanan İkinci Dünya Savaşı Büyük Buhran’dan çıkarılan derslerin uygulamaya konmasını imkansız kılsa da Avrupalı ve diğer ülkelerin ajandalarında 1929’da görmüş oldukları zararın anıları önemli bir yer tutmuştur. 1929 krizi yeni bir başlangıç yapmak adına ciddi bir uyarının görüldüğü olgu olarak karşımıza çıkmıştır.

2.2.2 1970’li Yıllar: Petrol Krizi ve Bretton-Woods Sisteminin Çöküşü

İkinci Dünya Savaşından sonra uygulanan Keynesyen İktisat Politikaları kamu harcamalarının artmasına neden olmuştur. Bretton-Woods sisteminin çökmesiyle birlikte 1973’den itibaren kamu harcamalarında ve kamu açıklarında önemli artışlar olmaya başlamıştır. Bu dönemde bütçe açıklarının faizlere karşı duyarlılığı önemli ölçüde artmıştır. Pek çok ülke gibi Türkiye de o dönem bunun sancılarını yaşamıştır.³⁷

Bretton-Woods Sistemi 1973 yılında çökmüştür. İngiltere ve ABD arasında bir anlaşma sonucu şekillenen Bretton-Woods sistemi “ayarlanabilir sabit kur” sistemidir. İkinci Dünya Savaşından sonra uluslararası para konularını düzenleme görevi IMF’ye verildiğinden sistem IMF sistemi olarak da anılmaktadır. 1971-1973 arasında ABD’de oluşan muazzam ödemeler bilançosu açığının baskısıyla Bretton-Woods sistemi bozulmuş ve nihayetinde çökmüştür.³⁸ ABD’nin dış açıklarının süreklilik kazanması Bretton-Woods sisteminin yıkılışında başlıca etken olmuştur. Sistemin yıkılışından sorumlu faktörler arasında spekülasyon sermaye akımları da önemli yer tutmaktaydı. 1973 Martında başlıca sanayileşmiş ülke paralarının dalgalanmaya bırakılmasıyla 1944 yılında kurulan sabit ayarlanabilir kur sistemi yıkılmış olmuştur. Bretton-Woods sistemi ile getirilen sabit ayarlanabilir kur sisteminin yıkılışının önemli sonuçları olmuştur. Sistemde rezerv artışını sınırlayan bir unsurun kalmayışı ile uluslararası para hacmi hızla artmış, döviz kuru rekabet parametresi haline gelmiştir.

³⁷ Hüseyin Şen ve İsa Sağbaş, **Bütçe Açıkları Teori ve Türkiye Uygulaması**, 1.Baskı, Ankara: Seçkin Yayıncılık, Sözkese Matbaacılık, 2004, s. 35.

³⁸ William H. Branson ve James M. Litvack, **Macroeconomics**, 2.Baskı, New York, ABD: Harper & Row Publishers, 1981, s. 357.

Bretton-Woods sistemi dört sacayağı üzerinde temellendirilmişti. Birincisi, sabit döviz kuruydu. İkincisi, sabit kur sisteminin korunmasına yardımcı olacak bir ilkeydi. Buna göre, döviz rezervi yeterli olmadığı için döviz kurunu devam ettirmede zorlanan ülkelere, gerekli döviz rezervi yardımıyla bulunulmaktaydı. Üçüncüsünü, uluslararası döviz işlemlerini düzenleyecek “davranış kuralları”(code of behavior)nın belirlenmesi oluşturmaktaydı. Dördüncü ayağı ise parasal konularda uluslararası bir danışma ve koordinasyon forumunun oluşturulması oluşturmaktaydı.³⁹ Bretton-Woods sisteminde sabit döviz kuru sistemi uygulanmakta, ülke paraları Amerikan Doları’na ve onun üzerinden altına bağlanmaktaydı. Bretton-Woods sisteminde nominal döviz kuru sabitti ancak Merkez bankası sıkı kurallara bağlı değildi. Bretton-Woods sisteminin çökmesiyle birlikte 1976 yılında sabit kur sisteminden, dalgalı döviz kuru sistemine geçildi ve ulusal paralar artık döviz piyasasında belirlenmeye başlandı.

İkinci Dünya Savaşı’ndan sonra 1970’li yılların başına kadar dünya ekonomisi en iyi dönemini yaşamıştır. Yüksek büyüme hızları ile çok düşük düzeylerdeki fiyat artışları ve işsizlik oranları, gelişmiş ülkelerde ekonomik sorunların geride bırakıldığı düşüncesini yaratmıştır. Ekonomik gerilemenin tarihe karıştığının düşünüldüğü bir anda görünürde petrol şoku olarak ortaya çıkan bunalım, dünya ekonomisinin 1929’dan beri karşılaştığı ikinci büyük şok olmuştur. Bu şok, bünyesinde ekonomik büyümedeki azalma ve verimlilik krizini, kamu harcamalarının aşırı ölçüde artışını, enflasyon ve işsizliği bir arada bulundurmıştır. Batı ekonomilerinde, enflasyon oranında tırmanışla başlayan bunalımın, işsizlik oranında artışla birlikte sürmesi, ekonomide stagflasyon olgusunun başlaması bu bunalımı önceki bunalımlardan farklı kılmıştır.

1970’li yılların sonuna doğru kapitalist dünya sistemi, hızla kötüleşme eğilimine girmiştir. Bu kötüleşme kendini, emek verimliliğindeki düşüş, sermaye birikimindeki azalma, büyüme oranlarında azalma, işsizlikte artış, enflasyon oranlarında artış ve makro ekonomik istikrarsızlıklar şeklinde göstermiştir⁴⁰.

Bu durumdan kurtulmak için devlete önemli ve öncelikli rol veren Keynesyen iktisadi politikalar işlevlerini yitirmeye başlamış ve yavaş yavaş terk edilmiştir. 1970’li

³⁹ Savaş, Vural Fuat. “Dünya Ekonomi Sistemi”. *T.C. Yeditepe Üniversitesi Yayınları*, Sayı:16, 2004, s. 67.

⁴⁰ McLean ve Nocera, s. 164.

yıllarda patlayan ve Keynesyen politikalarla kontrol altına alınamayan kriz, Keynesyen politikaların da sonunu getirmiştir. Kapitalist sistemin içine düştüğü bu durumun düzeltilmesi için yeni bir iktisadi politika arayışına girilmiştir. Bunun sonucunda seçilen iktisadi politikalar sorunların çözümünde temel unsur olarak para politikalarını öngören monetarist iktisadi politikalar olmuştur. Ancak bu monetarist politikaların olumsuz etkilerinin yükü geniş emekçi halk kitlelerinin üzerinde olmuştur.⁴¹

1970’lerde yaşanan bu bunalım karşısında dünya ekonomileri yeni bir yapılanmaya girerken ekonomi kuramında ayrılıklar ortaya çıkmıştır. Geleneksel Keynesci ekonomi politikaları, yaşanan ekonomik bunalıma çözüm üretme konusunda başarısız kalmıştır. Bu durum, fiyatların kontrol altına alınmasını sağlayacak ve anti-enflasyonist politikaların yaratabileceği olumsuz sonuçları minimize edecek yeni kuram arayışlarına yol açmıştır. Bu arayışlar çerçevesinde, bazı yeni ekonomik kavramlar ön plana çıkarak, kavramlar arası yeni ilişkiler kurulmuş ve yeni iktisat kuramları batı ekonomilerinde uygulanmaya, neo-liberal fikirler ve ekonomi politikaları dünyada kabul görmeye başlamıştır.

Kapitalist sistemin 1970’lerin sonuna doğru iktisadi olarak yaşamaya başladığı kötü gidişatın önüne geçmek için kullanılan yaklaşım neoliberalizm ve neoliberal politikalar olmuştur. Neoliberal yaklaşım çerçevesindeki düşüncelerin bunalım konusundaki ortak özelliği, bunalımların ortaya çıkışının, piyasa mekanizmasının serbestçe işlemesini önleyen müdahalelere dayandırılmasıdır.

Neoliberal söylemde, iki boyuttan söz edilebilir. Serbest ticaret, rekabet ortamı, deregülasyon, özelleştirme gibi kurumlar çerçevesinde yapılanan iktisadi düşünceden oluşan ekonomik boyut ve demokrasi çerçevesinde yapılanan siyasi düşünceden oluşan siyasi boyut. Neoliberal söyleme göre ekonomik liberalizm demokrasinin tesisi ve sağlamlaştırılmasını beraberinde getirmektedir. Neo-liberalizmin, klasik liberalizmden ayrıldığı noktayı neo-liberallerin toplumsal refahın sağlanması açısından devletin birey özgürlüğü üzerinde minimal bir kısıtlayıcı gücü olmasını savunuyor olmalarıdır. Liberalizmin geldiği son nokta budur. Bugün birçok ülkede modern liberalizm böyle algılanmaktadır. Neoliberalizm günümüzün belirleyici politik, ekonomik paradigması

⁴¹ Bulut, s. 11.

olarak nitelendirilebilir. Bunun azınlığın, özel çıkarları doğrultusunda, kişisel karlarını en yüksek düzeye çıkarmak için toplumsal yaşamın olabildiğince büyük kesimini denetim altında tutmasına olanak veren politikalara ve işlemlere tekabül ettiği söylenmektedir.⁴² Başlangıçta Reagan ve Thatcher'le anılan neoliberalizm son yıllarda dünyadaki en yaygın politik ekonomik trend haline gelmiştir.⁴³

Klasik liberaller gibi Neoliberalistler de kişinin ekonomik ve manevi yükselmesini savunurlar.⁴⁴ Neoliberalizm, klasik liberalizmin varsayımlarını kabul eden, ancak bununla birlikte devlete koordine edici rol veren bir öğretilerdir. Devlet bu koordine edici rolünü rekabeti kollamak için yerine getirmektedir. Çünkü neoliberalizmde klasik liberalizmden farklı olarak yıkıcı ve zararlı rekabet kavramı söz konusudur.⁴⁵

Bu görünümü ile 1970'li yıllar, İkinci Dünya Savaşı sonrasında, toparlanmaya çalışan dünya için, yeni bir sorunlu sürecin başlangıcı olmuştu. ABD ile Sovyetler Birliği arasında yaşanan Soğuk Savaş'ın olumlu şekilde seyretme şansının yitirilmesi, Ortadoğu'da askeri darbe girişimlerinin artması, kurulduğu günden sonra ilk kez bu denli çatışma yanlısı olan İsrail'in Arap ülkesi olan komşuları ile olan çekişmesi ve ekonomik anlamda hiçbir dünya ülkesinin bu sorunlu süreci kaldıramayacak durumda olması, 1970'li yılların son derece sancılı bir biçimde başlanmasına neden olmuştur. Ancak 1973 yılında yaşananlar, tüm bu söylenenlerin üstüne koyarak sorunların boyutlarını tırmandırmıştır.

15 Ekim 1973 tarihinde, OAPEC üyesi ülkelerin, Arap-İsrail Savaşı sırasında ABD'nin İsrail'e güçlü bir destek vermesini protesto etmek adına petrol ambargosu ilan etmişti. Diğer bir deyişle bu savaşta ABD'ye tepki olarak, OAPEC ülkeleri, petrol üretimlerinin dışa satışı konusunda savaşın tarafsızlaştırılması ve İsrail'e olan desteği hangi taraftan gelirse gelsin engellenmesini amaçlamıştı. Bunun ötesinde de, OPEC üyesi ülkeler, OAPEC'in politikasından güç bularak, ellerinde bulunan petrolü satmaları

⁴² Noam Chomsky, **Halkın Sirtından Kazanç**, İstanbul: Om Yayın Evi, 2000, s.7

⁴³ Ünsal Çığ, "Liberalizmle hesabı olanlara...", *Radikal*, 16 Mart 2007, http://www.radikal.com.tr/ek_haber.php?ek=ktp&haberno=6169

⁴⁴ *Neo-Liberalizm*,

<http://www.bilgiportal.com/v1/idx/96/1354/Akmlar-ve-Teoriler/makale/NeoLiberalizm.html>

⁴⁵ Saban, M. K., *Neoliberalizm*, <http://www.makaleler.com/oku-neoliberalizm> (28 Haziran 2011).

gerekirse de bunu son derece yüksek fiyatlardan vereceklerini deklare etmişlerdi. Bu durum, onların ekonomik anlamda toparlanmaları adına önemli olacaktı. Hali hazırda OPEC, tek taraflı aldığı bir kararla, 1970 yılından sonra petrol fiyatlarının dolar ile değil altın ile hesaplanacağını duyurmuştu. Bu durum piyasaları hazırlıksız yakalamıştı ve dünyada “Petrol Şoku” olarak bilinen bunalım dönemi başlamıştı. Bu yeni süreçte ise, müşterilerinin kendilerine olan bağımlılığını bilen OPEC üyesi ülkeler yürüttükleri politika ile müşterilerinin kendilerine olan bağımlılığını arttırmayı amaçlamıştı. Fakat bu durum bir bağımlılık artışından ziyade, 1929’daki ekonomik çöküşten daha sarsıcı bir etki yaratmıştı.

İlk başlarda sadece İsrail’e destek olan ABD ve Hollanda’ya uygulanan bu ambargo, daha sonrasında Japonya’yı bile kapsayacak şekilde genişletilmiştir. Bu süreçte en çarpıcı olaylardan biri, Suudi Arabistan, İran, Irak, Abu Dabi, Kuveyt ve Katar gibi üreten ülkelerin fiyatları %17 artırarak varil başına fiyatı 3.65 dolara kadar çekmeleri, bununla birlikte üretim düzeyini en alt seviyeye çekmeleri olmuştur⁴⁶. Bu süreç 1973 yılı sonuna kadar, tüm dünya genelinde genişleyen bir dalga şeklinde yayılmış ve dünya borsasını da vurarak uluslar arası bir krizin çok ötesine geçmiştir. Yaşananlardan en çok etkilenen ABD’deki çaresizlik durumu, diğer ABD’nin ortağı olan ülkelere de yayılmış ve petrol sıkıntısı, bir anda politik arenaya sıçramıştır. Politik boyuta taşınan sorun, bir bakıma ABD’nin yararına olmuş ve uluslar arası kamuoyunun baskısı sayesinde 1974 yılında Mayıs ayı itibari ile petrol ambargosu kademeli olarak kaldırılmıştır. Ancak dünya piyasaları için toparlanma süreci çok daha uzun bir süreci almıştır.

Petrol krizinin önemli noktalarından biri de, işin politika boyutuna geçmesi sonucunda, OPEC ülkeleri bu süreci güçlü bir şekilde yönlendirememiş ve tam bir anlaşma zemini sağlayamayarak, Libya hariç, ABD ve diğer tüm ülkelere petrol ihracatını tekrardan arttırmıştır. Bu durum, birlik ortamını dağıttığı gibi, OPEC’in dünya genelindeki ağırlığını da azaltmıştır. 1980’lere gelindiğinde ise OPEC’in güçlü bir duruş sergileme şansı kalmamış, OPEC ve onun gibi petrol konusunda belirleyici olan

⁴⁶ McLean ve Nocera, s. 278.

kurumlar ABD ve Avrupalı ülkelerin de söz sahibi olduğu kuruluşlar haline dönüşmüştür⁴⁷.

1973 krizi, dünyanın petrol olmadan hiçbir işini yapamayacağını acı bir biçimde ülkelere ezberletildiği bir süreci temsil eder. Petrol ihraç eden ülkelerin kendilerinin ne denli önemli olduğunu anlatmak adına 1973 petrol krizini son derece önemli bir fırsat olarak görmüş ve bu fırsattan çıkar sağlamaya çalışmışlardır. Bilhassa petrole ihtiyaç duyan Batılı ülkelerin bu krize hassas bir konumda yakalanmış olmaları ve sert tepkiler vermeleri de sürecin çözüm bulunması adına çıkmaza girmesine neden olmuştur. 1929'da yaşanan sıkıntı savaşın varlığı ve kömürün gücünün kimin elinde kalacağı adınaydı; 1970'lerde de süreç yeni bir gücü doğurdu ve petrole olan ihtiyacın ve bağımlılığın artması ile petrol başlıca çatışma nedeni oldu. 1929'da sıkıntı sadece büyük ülkelerin yarattıkları ve yaşattıkları, geriye kalan ülkelerin de yaşanan krize boyun eğerek, çaresizce mücadele vermeye çalıştıkları bir durumdu. Ancak 1970'lerde, özellikle de 1973'deki petrol krizi ile rollerin değişip, petrol ihraç eden Ortadoğu ülkelerinin gücünün tehdit unsuru olarak petrol üzerinden yaşanan ve yaşatılan bir krizin varlığı söz konusudur⁴⁸. Petrolün etken güç olmaya başladığı 1970'leri "Doğu'nun dünyaya geçici de olsa hükmettiği süreç" olarak nitelendirmek son derece doğru olacaktır.

2.2.3. 1990'lı Yıllar: Küresel Ekonomik Krizler Dönemi

Küreselleşme ile birlikte krizler de küresel hale gelmiştir. Krizler bulaşıcı etkileri ile bir ülkeden diğer ülkelere doğru hızla yayılma içine girmişlerdir. Küresel krizler özellikle mali piyasalarda kendini göstermiştir. Küreselleşme olgusu ile birlikte sermaye hareketleri ülkeler arasında hız kazanmıştır. Getiri potansiyelinin yüksek olduğu ülkelere giren yoğun sermaye, herhangi bir ülkenin yaşadığı ekonomik krizin yayılmasına ve yaygın ekonomik krizlerin oluşmasına neden olmuştur⁴⁹. Böylece dünya ekonomisi 1990'lı yıllarda uluslararası krizlere maruz kalmıştır. Bu krizlerin en önemlileri, Meksika ve Uzakdoğu krizleridir.

⁴⁷ Aliber ve Kindleberger, s. 183.

⁴⁸ Aliber ve Kindleberger, s. 185.

⁴⁹ McLean ve Nocera, 311.

1973'ten sonra dünyayı sarsan çalkantılar, Bretton-Woods sabit döviz kurları sisteminin terk edilmesi, iki büyük petrol şoku, diğer çeşitli malların patlama ve gerileme çevrimleri olmuştur. 1990'lı yıllarda yaşanan küresel krizlerin en önemli nedeni, bu harici şokların hemen ardından makro ekonomik politikalarda gerekli uyarlamaların yapılmamış olmasıdır. Yanlış makroekonomik politikalar sonucunda makroekonomik politikalarda gerekli uyarlamaların yapılmamış olması ekonomik çöküşü hazırlamıştır. Kötü makro ekonomik uyarlanma, yüksek ya da bastırılmış enflasyon, döviz kısıtlılığı ve yüksek karaborsa primleri, dış ödeme dengesizlikleri ve borç krizleri gibi makro ekonomik istikrarsızlıkla bağlantılı ve şokların gerçek maliyetlerini daha da yükselten bir dizi belirti yaratmıştır. Enflasyon ve karaborsa primleri ile farklı ülkelerde yaşanan ekonomik çöküş boyutu arasında güçlü bir bağlantı gözlenmiştir. En kötü etkilenen ülkeler, enflasyonun ve döviz karaborsa primlerinin en hızlı arttığı ülkeler olmuştur.

1990'lı yıllarda dünyada yaşanan birçok kriz (1992 Avrupa Para Krizi, 1994/95'de Meksika Krizi, 1997 Asya Krizi, 1998 Rusya krizi, Güney Amerika özellikle Brezilya Krizi ve 2001 Türkiye krizi), ani ve şiddetli döviz kuru dalgalanmaları, reel ekonomik açıdan önemli sorunlar getirmiştir.

2.2.4. 1994-95 Meksika Krizi

Meksika, 1990'lı yılların sonlarında yaşadığı makro ekonomik istikrarsızlığı gidermek için, faiz dışı bütçe fazlası vererek kamu kesimi borç stokunu düşürmeyi ve parasal genişlemeyi sınırlandırmayı içeren bir anti-enflasyonist program uygulamaya başlamıştır. Programda çapa olarak döviz kuru belirlenmiştir. Fakat Meksika'da cari işlemler açığının hızla büyümesi, kur rejimini başarısız kılmış ve ülkeden yoğun sermaye çıkışları başlamıştır⁵⁰.

Meksika'daki krizin ortaya çıkışını temel nedenlerinden biri, ülke ekonomisindeki istikrarsızlığın, ülkeye giren yabancı sermaye ve nakit parayı zaman içerisinde ülkeden kaçırmış olmasıydı. Bu durum, ülkenin dış yatırım alamamasına, bu vesile ile devletin kendi halkı için gereken iş imkânlarını sağlamak ve yatırım yapmak

⁵⁰ Francisco E. González (2012). **Creative Destruction?: Economic Crises and Democracy in Latin America**. Washington: The Johns Hopkins University Press, s. 71.

gibi belli başlı eylemleri gerçekleştirememesine sebebiyet vermişti. Ülkeye dışarıdan olan güvensizlik ortamı genişledikçe, Meksika içerisindeki havada giderek karamsarlaştı ve ülke içerisindeki bankaların güvenilebilecek tek ekonomik aktör olmalarını sağladı. Ancak Meksika’da 1990’ların başından itibaren gizlice sürdürülen bankaların bilinçli olarak zarara uğratılması ve içlerinin boşaltılması, ülke ekonomisinde geri dönülmesi zor bir yola girilmesine sebebiyet verdi. Meksika’nın var olan NAFTA üyeliği, en başta ülke ekonomisinde yatırım konusunda canlanma ve dış kaynak aktarımının hızlanması beklentilerini güçlendirse de, siyasal istikrarsızlığın da tetiklediği aşırı güvensiz ekonomik ortam, Meksika’nın çözüm için tek başına kalmasına neden olmuştur⁵¹.

O dönemin mevcut hükümeti faizleri artırarak Pesoyu koruma altında tutabileceğini umdu. Yapılan devalüasyon nedeni ile kaçan parayı durdurmak adına iç borcu Pesodan dolara endeksli, kısa vadeli bonolara dönüştürerek, kura dair riskin yatırımcının yükü olması engellenmeye çalışıldı. Böylece riski üstlenecek yegane taraf hükümet olacaktı. Kar ve zararı aynı ölçüde katlayabilecek bu karar son çare olarak ortaya konmuştu. 30 milyar dolarlık bono çıkarımı dahi önemli ve etkili tedbirler beklentisi içerisinde olan yatırımcılar için yeterli görülmedi. Ardı ardına yaşanan bu olumsuz gelişmeler durmadan devam etti⁵². Ancak mevcut hükümet yaşanan soruna dair çözümü seçimlerin ardından çözülebilecek şekilde öngördü ancak bu, krizin daha da ilerlemesine yol açtı. Seçimlerin ardından döviz rezervlerinin tükeneceği sinyallerinin alınması üzerine kur bandı genişletildi. Bandın genişletilmesi, aynı zamanda, daha öncesinde belirlenen bandın delinmesi anlamına geliyordu. Bunun üzerine Peso dalgalanmaya bırakıldı çok hızlı bir şekilde düşüşe geçerek yabancı sermayenin Meksika piyasalarından tamamen kaçmasına neden olundu.

Meksika’nın yaşadığı bu kriz sonrasında başta Güney Afrika ülkeleri olmak üzere gelişme yolunda olan ülkelerden sermaye çıkışları hızlanmıştır. Fakat kriz en çok Meksika ile birlikte tüm Güney Amerika’yı etkilemiştir. Pesonun %30 dolaylarında

⁵¹ John W. Sherman (2000). **Latin America In Crisis**. London: Westview Press, s. 113.

⁵² Sherman, 121.

devalüasyonunun ardından 1995 yılında Meksika yeni bir istikrar programı devreye sokmuştur⁵³.

Meksika'daki krizin en önemli sorunlarından biri, bir türlü üstesinden gelinemeyen ve devletin doğru şekilde ve zamanda müdahalesinin gerçekleşmediği bankaların kredi sorunlarıydı. Makroekonomik dengelerde ortaya çıkan ve bir türlü olumlu eksene oturtulamayan konular sonucu cari işlem açığının sürdürülebilir olup olmadığı hususunda çekinceler bulunmaktaydı. Birçok Latin Amerika ülkesi ve gelişmekte olan ülkeye göre Meksika'nın ekonomik konumu daha iyi olmasına karşın, seçim sonrasında ortaya çıkan politik istikrarsızlık ekonomik krizin önünü daha da açtı. Hükümetin gerçeklikten uzak olan piyasa değerlendirmeleri ve sorunun çözümünü sürekli ertelemesi 1994'de Meksika'da %7 enflasyon ve %16 olan faiz oranlarına ulaşılmasına neden oldu⁵⁴.

2.2.5. 1997 Uzakdoğu Krizi

Doğu ve Güneydoğu Asya'nın, ekonomik başarıları mucize olarak nitelenen ülkeleri 1997 yılında ağır bir ekonomik krize girmişlerdir. Uzakdoğu krizi 1997 yılında Tayland'da ortaya çıkmış ve Asya ülkelerini etkilemiştir. Daha sonra bu krizin 1998 yılında Rusya'yı da içine alarak hemen hemen bütün dünyayı etkilediği görülmüştür.

Asya krizi, Bretton-Woods sisteminin çöküşünden sonra o dönemde dünyada yaşanan en büyük finans krizini oluşturmuştur. Asya krizinin etkileri büyük olmuştur.

Asya ülkeleri dünya ekonomisinde büyüme hızlarının düştüğü bir dönemde hızla büyümüşlerdi. Ülkelerin ekonomik başarıları diğer azgelişmiş ülkelere, hatta durgunluk içindeki gelişmiş ülkelere örnek olarak gösteriliyordu. Ancak Tayland'da başlayan kriz daha sonra bölgenin diğer ülkelerine yayılmış, ülke paraları birkaç ay içinde önemli ölçüde değer kaybetmiş, borsalar çökmüştür.

⁵³ Luis Bertola ve Jose Antonio Ocampo (2012). The Economic Development of Latin America since Independence. New York: Oxford University Press, s. 92.

⁵⁴ Gonzalez, s. 84.

Bu ekonomilerin başarısının altında yatan üç önemli faktör bulunmaktaydı. Bunlar şunlardı:

- Başlıca dünya teknolojilerinin bu ülkelere kayması ve batının bu konudaki geleneksel avantajlarını kaybetmesi.
- Dünyanın ekonomik çekim merkezlerinin batı Pasifik'ten, Asya ülkelerine doğru yer değiştirmesi.
- Batıda kabul edildiğinden daha az sivil özgürlük, daha fazla planlama esasına dayalı bir modelin benimsenmiş olması.⁵⁵

Güneydoğu Asya'da ortaya çıkan ve tüm dünya ekonomilerinde etkileri hissedilmiş olan Asya krizi, olduğu ülkelerde kriz beklentisi oluşturmamış olmasından ötürü etkileri çok derin olmuş olan bir krizdir. Bu ekonomilerin kriz öncesine kadar yüksek büyüme hızlarına kavuşmuş olması ve güven veriyor olmaları, kriz öncesi dönemde pek çok uluslararası yatırımcıyı, yatırımlarını bu ülkelerde değerlendirmeye sevk etmişti.

Asya krizine neden olan faktörler çeşitliydi. Bunlar içinde başlıcaları cari işlem açıklarının büyümesi, yanlış yatırımlar ve kredi piyasasının vardığı gerçek dışı boyut olarak sayılabilir.

Cari işlem açıklarının büyümesi, yanlış döviz politikaları sonucunda ortaya çıkan dış ticaret açıklarından kaynaklanmaktaydı. İzlenen sabit kur politikası ve ülkelerin merkez bankaları tarafından yapılan yanlış müdahaleler, ülkeye girmiş olan yabancı sermayenin ABD dolarının fiyatını yükseltmesine sebep oluyordu. Bu durum karşısında ithalat artarken ihracat azalmakta ve dış ticaret açıkları artmaktaydı. Bu durum Güneydoğu Asya ülkelerine yatırım yapmış olanları geri çekilmeye zorlamaktaydı. 1997 Temmuz'una kadar bölge ülkelerinin para birimleri ABD Doları'nın ağırlıkta olduğu bir para sepetine bağlanmış idi. Başlangıçta döviz kurunun istikrarlı seyri, düşük olan kur riski ve faiz oranlarındaki farklılaşma ile yüksek yabancı

⁵⁵ Muhammet Akdiş, **Küresel Finansal Sistem-Ekonomik krizler ve Türkiye**, İstanbul: Beta Yayınları, 2003, s. 65.

sermaye çeken bu uygulama, doların değer kazanması ile birlikte dış ticaret açıklarının artmasına neden olmuştur.

Yapılan yanlış yatırımlar da krizin boyutunu büyötmüştür. Güneydoğu Asya ölkelerindeki gayrimenkullere olan talebin artması, fiyatları yükselttiğı halde, ani bir dönüş ve inişe karşı da bu yatırımları güçsüz halde bırakmıştır. Nitekim gayrimenkul fiyatlarının düşüşü krizin yayılmasına sebep olmuştur.

Asya krizinin nedenleri; Asya ölkelerinin ulusal finans kurumlarının zayıflığı, uluslararası finans piyasalarının aşırı reaksiyonları, ölkelerin ihracat konusunda karşılaştıkları sorunlar ve ölkelerin hatalı iktisat politikalarına bağlanmaktadır. Asya krizinin bu ölkelerin ulusal finans sektörlerine ilişkin sorunlardan kaynaklandığını ileri süren görüşlere göre, Asya ölkelerinde özel sektöre verilen kredi hacmi aşırı genişlemiştir ve bu genişlemeden esas olarak bu ölkelerin ulusal finans sektörü sorumludur. Buna göre finans sektöründe denetim eksikliği, riskli krediler verilmesine neden olmuş, kredilerin geri dönmesinde karşılaşılan sorunlar finans krizine yol açmıştır⁵⁶.

Asya krizini uluslararası finans piyasalarının istikrarsızlığına bağlayan yaklaşım ise, krizi uluslararası finans piyasalarının aşırı reaksiyonu ile ilişkilendirmiştir. Buna göre bölge ölkeleri paralarının ve hisse senedi fiyatlarının düşüşü piyasaların aşırı reaksiyonu ve giderek güçlenen paniğin bir sonucu olarak ortaya çıkmıştır.

Asya krizini ihracat krizi olarak değerlendiren yaklaşım, Asya ölkelerinin ihracat konusunda karşılaştıkları sorunların bu ölkelerin bir finans krizine sürüklenmelerinde etkili olduğunu ileri sürmüş, ölkelerin yüksek ödemeler bilançosu açıkları bunların krize girmesine sebep olmuştur. Ölkelerin ABD dolarına bağlı olan paralarının reel olarak değeri düşmesi ve 1996 yılında ihracat artış hızlarının düşmesi ekonomileri olumsuz etkilemiştir⁵⁷. Bu görüşe göre, ABD dolarının değeri kazanması, ölkelerde enflasyon oranlarının ticari ilişkide bulundukları ölkelerden yüksek oluşu, üretimde verimliliğin arttırılamaması gibi nedenler, Asya ölkelerinin rekabet güçlerini düşürmüştür. Asya ölkelerinin ihraç pazarlarında da daralmalar yaşanmıştır. Bütün bu

⁵⁶ McLean ve Nocera, s. 265.

⁵⁷ McLean ve Nocera, s. 267.

nedenlerle ülkeler ihracat artışıını s rd rememişlerdir. Böylece Asya  lkelerinin yaşadıkları kriz, döviz kazançlarının azalması ve  demeler bilançosu açıklarındaki artışların sonucu olarak ortaya çıkmıştır.

Asya krizinin ortaya çıkmasını hatalı iktisat politikalarına bağlayan görüş ise,  lkelerin hatalı iktisat politikalarının bu krizi getirdiğini ileri sürmektedir. Asya  lkelerinin uyguladıkları iktisat politikaları ihracata yönelik ve sermaye ithaline dayalı bir gelişme göstermişti.  lkeler i  piyasalarını yabancı sermayeye açmışlar ve sermaye girişini teşvik etmek için yabancı sermayenin getirisini arttırıcı politikalar uygulamışlardı. Uygulanan bu yanlış politikalar Asya krizinin patlak vermesine neden olmuştu. Asya  lkelerinin ağır bir ekonomik krize girmelerinde tüm bu faktörler belirleyici olmuştur. Ancak krizde  lkelerin ihracata yönelik ve sermaye ithaline dayalı gelişme politikaları önemli rol oynamıřtır⁵⁸.

Finans piyasalarının da Asya krizinin ortaya çıkışında önemli rolü olmuştur.  lkelerin finans sektörü zayıftı. Finans kurumlarında denetim eksiklikleri bulunmaktaydı ve bunların düzeltilmesi gerekmektedir. Krizin ortaya çıkışı ve derinleşmesinde uluslararası finans piyasaları önemli bir rol oynamıştı. Finans piyasalarında son yıllarda yaşanan gelişmeler, IMF modeli ve politikalarını izleyen ülkeleri uluslararası finans piyasalarının istikrarsızlıkları ve aşırı reaksiyonlarından kaynaklanan risklerle karşı karşıya bırakmıştı.

Asya  lkelerinin yüksek büyüme hızlarına ulaşmalarına katkı sağlayan sermaye, giderek reel üretim alanlarından uzaklaşmış ve göreli düşük faizli dış krediler, spe latif yatırımların finansmanında kullanılır olmuştur. Sermayenin reel üretimde değerlendirilme sürecindeki kesintiler Asya krizinin altında yatan temel nedeni oluşturmuştur.

⁵⁸ Aliber ve Kindleberger, s. 143.

Tablo 2. 1991-1997 Arası Asya Ülkelerinin Gayrisafi Yurtiçi Hasıla)larındaki Büyüme.

	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997
Kore	9.13	5.06	5.75	8.58	8.94	7.10	5.47
Endonezya	6.95	6.46	6.50	15.93	8.22	7.98	4.65
Malezya	8.48	7.80	8.35	9.24	9.46	8.58	7.81
Filipinler	-0.58	0.34	2.12	4.38	4.77	5.76	9.66
Singapur	7.27	6.29	10.44	10.05	8.75	7.32	7.55
Tayland	8.18	8.08	8.38	8.94	8.84	5.52	-0.43
Hong Kong	4.97	6.21	6.15	5.51	3.85	5.03	5.29
Çin	9.19	14.24	12.09	12.66	10.55	9.54	8.80
Tayvan	7.55	6.76	6.32	6.54	6.03	5.67	6.81

Kaynak: http://www.bilgeyatirimci.com/yasar_erdinc/?y=2007&m=4

1997 yılında Tayland’da meydana gelen ve diğer Asya ülkelerini de etkileyen Asya krizi, özünde bir ekonomik kriz niteliğindedir. Tayland’da cari işlemler açığının GSMH’ya oranının %7-9’a ulaşmasının ardından ortaya çıkan kriz, daha sonra Güney Kore, Endonezya, Filipinler ve Malezya’yı da etkileyerek Asya krizine dönüşmüştür. *“Tayland’da başlayan kriz, Tayland’ın para birimi olan Baht’in korunması için yapılan müdahalelerle yavaşlatılmaya çalışılmıştır. Ancak Tayland Ekonomi Bakanı’nın istifasıyla beraber, diğer ülkelerde de hissedilmeye başlayan kriz, önce merkez bankasının faiz yükseltmeleriyle ortaya çıkmış, ardından bu ülkelerin para birimlerinin değerleri teker teker dibe vurmuştur. Bu süreçte uluslararası yatırımcılardan kaçabilenler az zararla kurtulmuş, Baht’in dalgalanmaya bırakılmasını bekleyenler ise, çok büyük zararlara uğramışlardır.”*⁵⁹

⁵⁹ Ündül, Z. G. “Güneydoğu Asya’da Neler Oluyor?”, *İ.S.O. Dergisi*, Sayı: 384, 1998, s.16.

Tablo 3. 1990-1997 Arası Asya Ülkelerinde Bütçe Açıklarının GSYİH'ya Oranı (%).

	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997
Kore	-0.68	-1.63	-0.50	0.64	0.32	0.30	0.46	0.25
Endonezya	0.43	0.45	-0.44	0.64	1.03	2.44	1.26	0.00
Malezya	-3.10	-2.10	-0.89	0.23	2.44	0.89	0.76	2.52
Filipinler	-3.47	-2.10	-1.16	-1.46	1.04	0.57	0.28	0.06
Singapur	10.53	8.58	12.35	15.67	11.93	13.07	14.10	9.52
Tayland	4.59	4.79	2.90	2.13	1.89	2.94	0.97	-0.32
Çin	-0.79	-1.09	-0.97	-0.85	-1.22	-1.00	-0.82	-0.75
Tayvan	1.85	-2.18	-5.34	-3.88	-1.73	-1.09	-1.34	-1.68

Kaynak: http://www.bilgeyatirimci.com/yasar_erdinc/?y=2007&m=4

Asya kriziyle birlikte yurtdışına çıkan sermayenin tekrar yurtiçine çekilebilmesi için faizlerinin yükseltilmesi mevcut borç oranlarının daha da yükselmesine ve mali piyasaların daha da kötüye gitmesine ve krizin derinleşmesine yol açmıştır. Bu durum karşısında Güney Kore, Tayland ve Endonezya IMF destekli politikalarla makro ekonomik istikrarı sağlamaya çalışmışlardır. Asya krizi sonunda gelişmekte olan piyasalardan çıkan sermaye daha düşük riskli güven duyulan piyasalara yönelmiştir.

2.2.6. 1998 Rusya ve Brezilya Krizleri

Güneydoğu Asya'da başlayan kriz, 1998 yılında siyasal değişim yaşayan Rusya ve Brezilya'ya sıçrayarak küresel bir nitelik kazanmıştır. Bu ülkelerden de yoğun sermaye çıkışı yaşanmıştır. Küresel krizin Rusya'da diğer etkisi hammadde fiyatlarında düşüş olarak kendini göstermiştir. Ruble'nin de kısa süre içinde önemli değer kaybetmesi sonucunda 1999'da Rusya'nın kısmi moratoryum ilan etmesi, krize yeni bir boyut kazandırmıştır. Uluslararası piyasalarda yeni bir panik ortamı yaşanmıştır. Brezilya'nın da krizden etkilenebileceği düşüncesi, Brezilya ekonomisinde döviz rezervlerinde erimeye neden olmuştur. Sonuçta diğer ülkelerde olduğu gibi Brezilya ve Rusya da, IMF destekli programlarla krizi aşmaya çalışmışlardır. Uygulanan stand-by anlaşmaları ile uluslararası mali piyasalar 1999 yılı ortalarında durulmaya başlamıştır⁶⁰.

⁶⁰ Natalie Zonis (2011). **The Financial Crisis in Russia 1998**. GRIN Verlag. s. 6

Rusya’da 90’lı yılların gelişim çabaları, gittikçe şişen borçlar ve istikrarsızlık, ekonomide yaşanan dalgalanmalar, ekonomik krizle sonuçlanmıştır. Ülkede yerli parayla ülke ekonomisini canlandırma çabaları, yapay bir canlanma yaratabilmiş ve istikrarsızlığın daha da artmasına sebep olmuştur. Ekonomiyi canlandırmak için uygulanan ekonomik tedbirler de krizin çıkmasında önemli bir başka faktörü oluşturmuştur. Bu tedbirler sonucunda borsa yükselmiş ancak ödenmemiş borçların artmasına sebep olmuştur.

Rusya’nın, SSCB’nin yıkılmasıyla gelen süreci atlatabilmek için 1992 yılında uygulamaya başladığı şok program da finansal dengesizliklerde etkili olmuştur. Bu borçların artması ve bütçedeki açıklarla kendini belli etmiştir. Borçların artması ve bütçedeki açıklar, uluslararası derecelendirme kurumlarının notlarını düşürmelerine sebep olmuştur. Uluslararası sıcak paranın ülkeden çıkışı hızlanmıştır. Şok program ile fiyatların serbest bırakılması amaçlanmış, ancak yüksek enflasyon ortamındaki rublenin değer kaybı döviz, gayrimenkul ve değerli madenlere talebi arttırarak ekonomiyi spekülasyonlara açık hale getirmişti⁶¹. İstikrarın sağlanmasına yönelik tedbirler sanayideki daralmayı arttırmış, piyasa sistemine geçme ve özelleştirme gayretlerinden ise beklenen fayda elde edilememiştir. Gelir düzeylerindeki farklılık bir uçurum haline gelmiş, ekonomideki büyüme rakamları eksili hanelerde seyretmeye devam etmiştir. Ülkede işsizlik çok artmıştır.

Rusya krizini oluşturan sebepler arasında sürekli bir bütçe açığı ve siyasal belirsizlik sayılmaktadır. Bütçe açıkları ülkede istikrarsızlığa ve sermayenin güvensiz durmasına sebep olmuştur. Siyasal belirsizlik ise ekonominin istikrarsızlığında etken olmuştur. Bunların dışında gelen ekonomik yardım paketlerinin gerektiği gibi kullanılmaması da krizde önemli bir etkeni oluşturmuştur. Ayrıca Sovyetler Birliği döneminde gelişmemiş olan bankacılık sektörünün, 1997 yılına kadar gerekli gelişimi göstermemiş olması da krizin oluşmasına sebep olmuştur⁶². Bankacılık sektörünün gelişmemiş olması nedeniyle, ülkede büyüme ihtiyacında olan küçük sermayeyi beslemek için kredi sağlama fonksiyonu eksik kalmıştır.

⁶¹ Zonis, s. 11.

⁶² Zonis s. 14.

Sonuç olarak Rusya krizini hazırlayan nedenler olarak ülkede ekonomik büyüme sağlanamaması, bankacılık sisteminin küçük sermayeyi destekleyecek konuma gelememesi, modern bir sosyal güvenlik yapısına geçilememesi ve yeterli bir vergi sisteminin oluşturulamamasını gösterebiliriz.

Rusya krizinin oluşmasında dış etkenler de bulunmaktaydı. Asya krizi bu etkenler içinde en önemlisiydi. Asya krizi, Rusya krizini tetiklemiştir. Nitekim ihracatının büyük çoğunluğu hammadde satışına bağlı olan Rusya'da, hammadde fiyatlarının düşüşü ekonomiyi zor durumda bırakmıştır. *“Asya Krizi, Rusya'ya sermaye piyasasından fonların çekilmesi, rublenin devalüasyonu ve kriz dolayısıyla petrol talebinin azalmasını izleyen petrol fiyatı düşüşü yoluyla etkilemiştir.”*⁶³

Rusya krizi ve Asya krizinin benzerlikleri ve farklılıkları bulunmaktaydı. Uygulanan yanlış politikalar her iki krizde de belirleyiciydi. Rusya'nın durumu kendine özgü bir özellik arz etmekteydi. Rusya, yıkılan SSCB'nin külleri üzerinden ayağa kalkmaya çalışmaktaydı. Ülkede serbest piyasa ekonomisi geliştirilmeye çalışılmaktaydı. Ancak ülkenin bu konuda tecrübesi noksandı. Asya krizinde ise krizi ülkelerin aşırı büyüme hırsları tetiklemişti. Uygulanan yanlış büyüme politikaları bu ülkeleri krize sokmuştu. Ülkelerin cari işlem açıkları artmıştı. Benzer şekilde Rusya'da da cari işlem açıkları görülmüştür. Nitekim yerli ve yabancı yatırımcılara olan borçlar ödenememiştir. Rusya'daki ekonomik krizin kaynağı geniş mali açıklar ve Rusya'nın yerli ve yabancı yatırımcılara olan borçlarındaki büyük artışlar olmuştur. Benzer şekilde iki krizde de söz konusu ülkelerin para birimleri çok ağır darbeler almıştır. Para birimlerinin değer kaybı çok büyük boyutlara ulaşmıştır.⁶⁴ Ülkeden kaçan sermaye bakımından kayıplar, güneydoğu Asya ülkelerinde daha büyük olmuştur. Çünkü bu ülkeler Asya krizi öncesinde yabancı yatırımcı için cennet teşkil etmekteydiler. Krizle birlikte işler tersine dönecek, ülkelerden büyük oranda yabancı sermaye kaçışı olacaktı. Rusya'da bu oran daha ufak boyutta olacaktı. Çünkü serbest piyasaya geç geçilmesi, yabancı yatırımcıların temkinli davranmalarına sebep olacaktı. Öte yanda, Asya Krizi'nin patlak vermesi, pek çok yabancı yatırımcıyı Rusya'ya yöneltmiş ve Rusya'da bir sıcak para yoğunlaşmasına sebep olmuştur. Bununla birlikte Rusya'da, Asya krizine

⁶³ Akdiş, s. 86.

⁶⁴ Zonis, s. 18.

benzer şekilde, çalkantılarla karşılaşınca hemen geri çekilen bir yabancı yatırımcıyla karşılaşmıştır. Rusya kriziyle birlikte ülkeden yabancı sermaye hızla çekilmiş, bu beraberinde pek çok şirketin iflas etmesini getirmiştir. Böylece lke ekonomisi yıkıma uğramıştır. Asya krizindekine benzer şekilde, rublenin değer kaybına karşılık İthalat vergilerini artıran Rusya, bu sefer yabancı etkisiyle daha da derin bir krize sürüklenmiştir. “nl speulatr Soros’un Rusya’ya verdiği düşük ‘reyting’ değerlendirmesi ise talihsizlik olmuş ve yaşanan krizi iyice alevlendirmiştir.”⁶⁵ Son olarak her iki krizde de IMF ülkelere yardımda bulunmuştur.

Rusya 1997 itibariyle etkileri hissedilen Asya Krizi karşısında girdiği krizden çıktıktan sonra, kendi ekonomi politikalarını yürürlüğe koymuş ve IMF ile olan bağlantısını koparmıştır.

2.2.7. 2001: Türkiye’nin kş

1997 Asya ve 1998 Rusya krizleri, 2001’de Türkiye’de yaşanan krizin dış faktörlerini oluşturmuşlardır. Krizle birlikte Türkiye ekonomisi derin bir bunalıma girmiştir.

2001 Türkiye krizinin nedenleri i ve dış olmak üzere ikiye ayrılmaktadır. İ nedenleri ülkede o dönem üretilen politikalar oluşturmuştur. Türkiye bu dönemde gelişmekte olan bir ülkedir ama ülkede i huzursuzluklar ve çatışmalar mevcuttur. Krizin oluşmasında i faktörler olarak ülkede o sırada var olan çatışmalar ve siyasi olaylar gösterilmektedir. Bunlar krizin bir yönünü oluşturmaktaydı. 2001 Krizinin dış etkenleri de bulunmaktaydı. Bunlar içinde Asya krizi ve Rusya krizinin etkisi büyüktü. Bu krizlerin Türkiye’nin 2001 yılında içine düştüğü krizin oluşmasında etkileri olmuştur.

Asya krizi, Rusya krizi ve 2001 Türkiye krizi arasında çeşitli benzerlikler bulunmaktaydı. 2001 yılında Türkiye’de yaşanan krizde Rusya ekonomik krizinin ve Asya krizinin etkisi olmuştur. Bu küreselleşmenin Türkiye’ye bir getirisi olmuştur.

⁶⁵ Akdiş, s. 88.

Asya krizi, Rusya ve Türkiye krizlerini tetiklemiştir. Asya krizinin Türkiye'deki etkileri çok hızlı oluşmamıştır. Türkiye ekonomisinin 2001 krizinden önce yaşadığı sorunlar da Asya Krizi'nin tetiklemesiyle ortaya çıkmıştır. Türkiye'de 2000 yılının son aylarında yaşanan bir kriz, 2001 krizinin habercisi olmuştur. 2001 krizinden çok kısa bir süre önce ortaya çıkan bu kriz, IMF politikalarının Türkiye için oluşturduğu zorlukları gözler önüne sermiştir. Bu noktada dolara olan talep genişlerken, kur politikası ve serbest dış ticaret rejimiyle beslenmesi sonunda dış açıkla hızla artmıştır. Bu dönemde, elindeki parayı piyasadan çeken yatırımcılar geri çekilip kalmışlardır. Bu ortamda oluşan dövize hücum, döviz fiyatlarının çok yükselmesi ve sermaye kaçışlarının artması ile sonuçlanmıştır. Dövize hücum, kırılgan bankacılık sistemini sarsmış ve ilk şok Kasım 2000'de yaşanmıştır. Finans sektörünü derinden yaralayan bu kriz, sermaye kaçışlarını hızlandırırken, güven bunalımını artırmış ve dövize yönelişi hızlandırmıştır. Bunun ardından Türkiye Şubat 2001'de 2001 krizine girmiştir. Çankaya'da yaşanan bir tartışma sonucunda dövize hücum olmuş, sabit kur politikası iflas etmiş, sallantıda duran ekonomi çökuvermiştir⁶⁶.

2001 krizinin patlak vermesinde, IMF'den gelen paraların Türkiye'de büyümeye yönelik olarak kullanılmamasının etkisi olmuştur. Dış borçlarla yapılan işlerin büyümeye yönelik olmayan işler oluşu, krizin patlak vermesinde etkili olmuştur. Dış borçlanmanın gelişme odaklı kullanılmaması, bunun yanında artan iç borçlar, enflasyonu engellemek için artırılan faiz puanları, ülke ekonomisinde istikrarsızlığa sebep olmuştur. Özel sektörde devlet faizinden yararlanmak için üretimden çekilmeler görülmüştür⁶⁷.

Asya krizi ile başlayan ve Rusya'ya atlayan kriz, daha sonra Türkiye'de de istikrarsızlığa sebep olmuştur. 2001 krizinde IMF Türkiye'ye yardımda bulunmuştur. Krizden kurtulmak için IMF'nin hazırladığı reçeteler ülkede uygulanmıştır. Asya kriziyle zarara giren uluslararası sermaye önce Rusya'ya, bu ülkede de kriz patlak vermesinden sonra Türkiye'ye gelmiştir. Fakat 2001 kriziyle birlikte, uluslararası sermaye Türkiye'den de kaçmıştır.

⁶⁶ Sönmez, s. 174.

⁶⁷ Sönmez, s. 179.

Türkiye'nin siyasal anlamda da sırtında ciddi bir yük olarak kalan 2001 krizi, sadece finansal yapıdaki bozukluklar ve finansal politikaların başarısızlıkları tarafında ortaya çıkmış bir durum olarak değerlendirilmemelidir; çünkü Türkiye'nin yaşadığı ve ülkenin yatırımlarını ve finansal politikalarını geriye götüren bu kriz, siyasal yapıdaki bozuklukların sonucu ortaya çıkan bir durumdur. Diğer bir deyişle eğer Türkiye finansal anlamda başarılı bir politika izliyor olsaydı dahi, siyasal istikrarsızlıklar ve başarısız iç-dış politika hamleleri yüzünden Türkiye ister istemez, zaten bir ekonomik krizi kapısında görecekti. Yine de krizin Türkiye'ye verdiği dersler de olmamış değildir. Ülkenin yaşadığı bu ağır borç ve faiz yükü Türkiye'nin gelecek döneme dair izleyeceği yol haritasını belirlemesi adına büyük bir ders olarak nitelendirilebilir. Nitekim 2002 seçimlerinden beri tek parti rejiminin var olduğu Türkiye'de, yaşanan 2008 küresel krizi dahi 2001 krizi kadar etkin ve yıkıcı olamamıştır. Ancak 2001'deki siyasal istikrarsızlık, Türkiye'nin ekonomik anlamdaki felaketinin de habercisi olmuştur.

2.2.8 1980'li ve 1990'lı Yıllarda Yaşanan Ekonomik Krizlerin Ortaya Çıkışında Etkili Olan Faktörler

1990'larda yaşanan krizlerin genel sorumluları, ülkeleri adına yanlış politikalar yürüten politikacılar ve ekonomistler olmuştur. Temel olarak ne petrol ne de başka bir konu, 1990'lı yıllarda yaşanan krizlerin yegâne nedeni olabilecek konumda değildir. Bu krizlerin asıl çıkış noktası, ekonominin değişkenleri olan, döviz piyasası, cari açıklar ve likidite problemleridir ki 1990'lara damgası vuran sıkıntılar bunlar olmuştur. 1990'ların en ciddi sıkıntıyı doğuran noktası küresel bir dünya fenomeninin ortaya çıkmış olması ve dünyanın en ücra köşesinde bile gerçekleşebilecek bir problemin, dünyanın geri kalan tüm bölgelerini etkileyebilecek derecede hızlı bir biçimde ilerlemesi yayılması ve derin etkiler bırakabilmesidir. Geçmişte yaşanan Latin Amerika borç krizi sadece kıtanın içerisini kaplamamış, öncelikle Kuzey Amerika'yı, ardından da dünyanın geri kalanını çok sert bir biçimde vurmuştur. Bir diğer anlamda küresel dünya ve küresel ekonomi birbirleri ile iç içe geçer geçmez sınır tanımaz bir güce ver etkinliğe kavuşmuştur. Bu durum da krizlerin artık yerel ya da bölgesel olmasına değil genel ve küresel olmasına sebebiyet vermiştir.

1980’li ve 90’lı yıllarda yaşanan krizlerin ortaya çıkışında çeşitli faktörler etkili olmuştur. Bu faktörler ekonomik krizlerin türlerini belirlemektedir. Bunlar aşağıda açıklanmaktadır.

Ekonomik kriz Türleri

Başlıca ekonomik kriz türleri; para krizleri, sistemik krizler, bankacılık krizleri ve dış borç krizleri olarak sayılmaktadır.

**** Para Krizi***

Bir paraya yönelik spekülasyon atakların kısa süre içinde bir paranın değerini düşürmesi ya da bir ülkenin parasının değerini döviz rezervlerinde büyük kayıplar veya faiz oranlarında hızlı bir yükselişle savunmak zorunda kalması durumunda para krizi söz konusu olmaktadır. Para krizinin en önemli göstergeleri döviz kurunda ani hareketler ve sermaye hareketlerindeki ani ve keskin yön değiştirmelerdir.

**** Sistemik Ekonomik kriz***

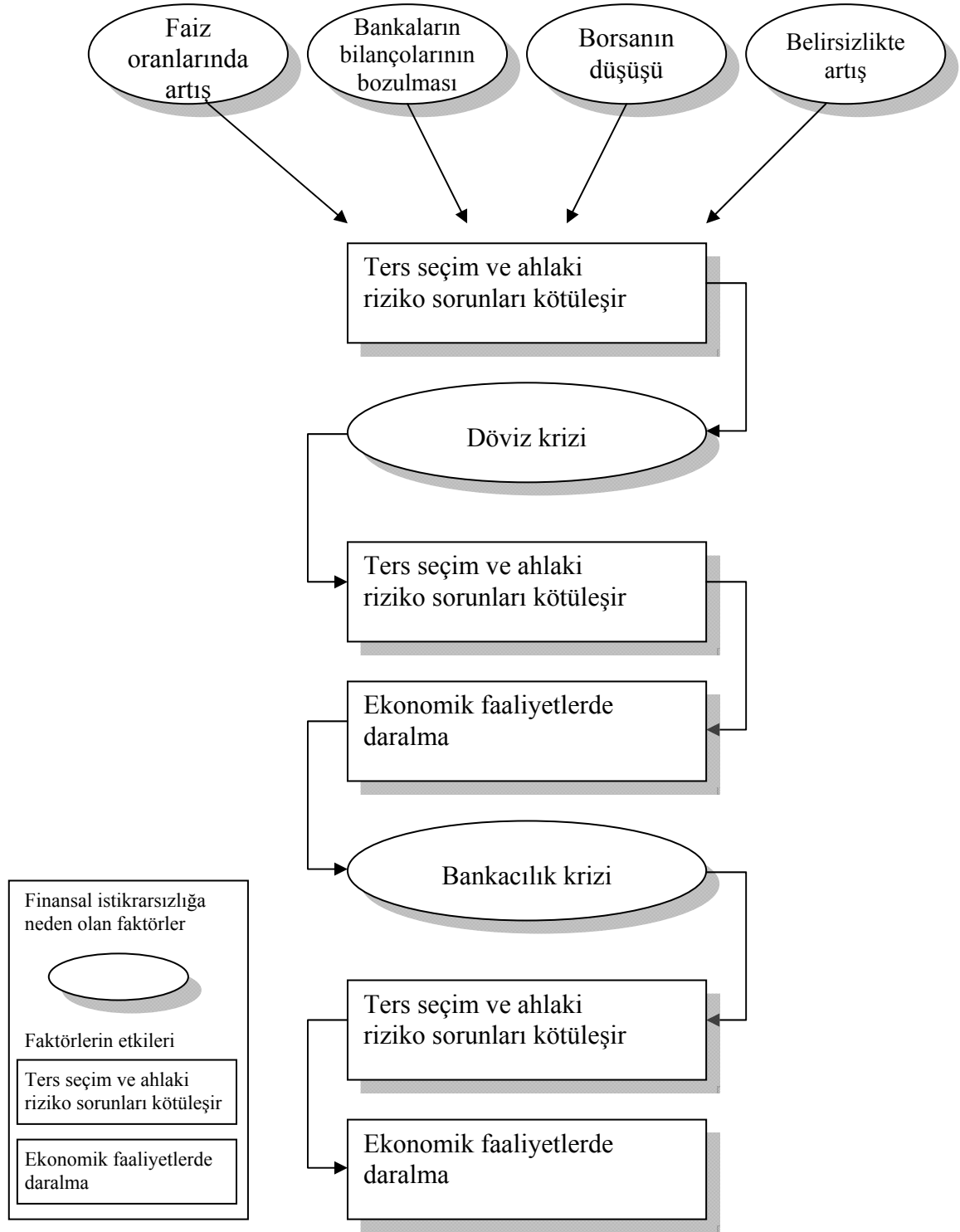
Sistemik ekonomik kriz; finansal sistemde ortaya çıkan ve finansal sistemin varlık değerlemesi, kredi tahsisi ve ödemeler gibi önemli işlevlerini kesintiye uğratan bir şok biçiminde tanımlanmaktadır. Sistemik krizler bir para krizi içerebilirken, para krizleri her zaman sistemik ekonomik krizlere yol açmayabilmektedir.

**** Bankacılık Krizleri***

Bankaların gerçek veya potansiyel iflasları veya banka başarısızlıkları nedeniyle yükümlülüklerini yerine getirememeleri ya da bankacılık kesiminin krizinin devlet müdahaleleriyle önlenmesi durumunda bankacılık krizleri söz konusu olmaktadır.

**** Dış Borç Krizleri***

Bir ülkenin kamu veya özel kesime ait dış borçlarını ödeyememesi nedeniyle ortaya çıkan krizlere dış borç krizleri adı verilmektedir.



Şekil 1. Yükselen Ekonomilerde Finansal İstikrarsızlığın Yayılması⁶⁸.

⁶⁸ Morris Goldstein ve Philip Turner, **Yükselen Ekonomilerde Bankacılık Krizleri -Kökenler ve Politika Seçenekleri-**. Ali İhsan Karacan (çev.), 1.Baskı, İstanbul: Dünya Yayınları, 1999, s.13.

2.3. 2008 Küresel Ekonomik Krizi

Küreselleşme ile birlikte krizler de küresel hale gelmiştir. Krizler bulaşıcı etkileri ile bir ülkeden diğer ülkelere doğru hızla yayılma eğilimi göstermeye başlamışlardır. Küresel krizler özellikle mali piyasalarda kendini göstermiştir. Küreselleşme olgusu ile birlikte sermaye hareketleri ülkeler arasında hız kazanmıştır. Getiri potansiyelinin yüksek olduğu ülkelere giren yoğun sermaye, herhangi bir ülkenin yaşadığı ekonomik krizin yayılmasına ve yaygın ekonomik krizlerin oluşmasına neden olmuştur.

2.3.1. Ekonomik Krizin Başlangıcı

Son 2008 Küresel krizinin habercisi ABD’de ortaya çıkan Mortgage krizi olmuştur. Mortgage krizi ABD’de 10 milyon kişinin kredi ile aldıkları evleri bankalara geri vermesi ile ortaya çıkmıştır. Çünkü bunlar aldıkları konut kredilerini geri ödemekte zorlanmışlardır. Yüksek riskli mortgage piyasalarında patlak veren kriz daha sonra finansal piyasalara yayılmıştır. Böylece mortgage krizi birçok soruna sebep teşkil edecekti; fonların batması, ABD borsalarına paralel seyreden birçok ülke borsasında yaşanan sert düşüşler, dünyanın en büyük bankalarının da aralarında olduğu çok sayıda bankanın uğradığı büyük ölçekli zararlar, yönetici istifaları, işten çıkarmalar, piyasalarda krizden kaynaklanan bir güvensizlik ortamı, yine piyasaların verdiği büyük boyutlu tepkiler vb. sorunlar gibi.⁶⁹ Tüm krizlerde olduğu gibi ABD’de mortgage piyasalarında patlak veren krize de finansal istikrarsızlık eşlik etmiştir.⁷⁰

ABD’deki bu krizin ortaya çıkardığı önemli gelişmeler şunlardır:

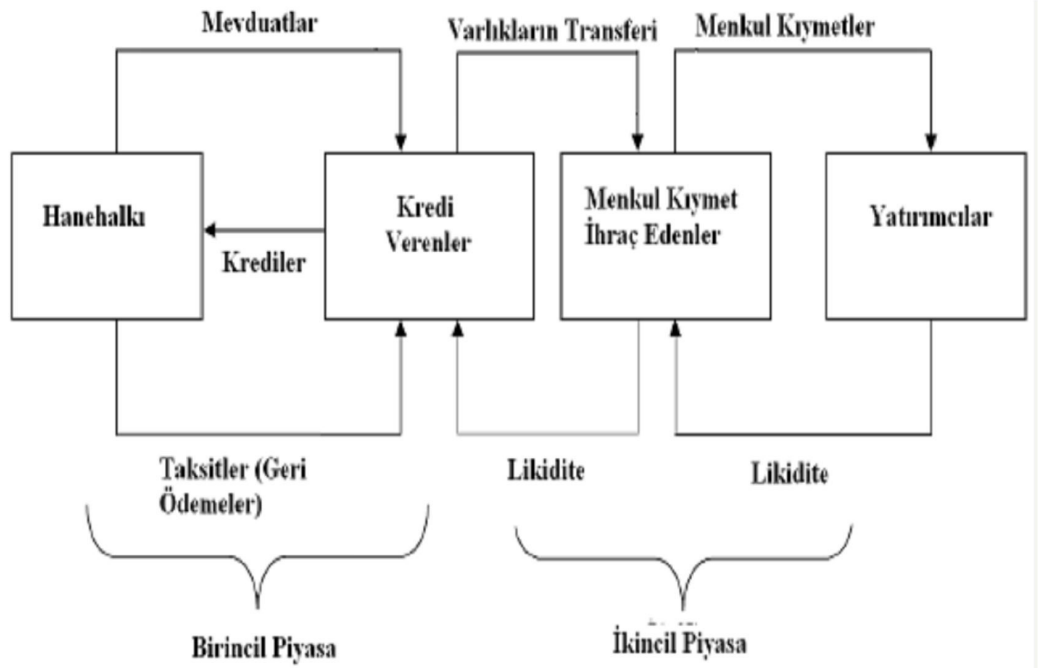
- Konut sektörü ile ortaya çıkan türev ürünler ve yeni finansal enstrümanlar krizleri önleyemeyecekti.
- Yatırım bankalarında sorun yaşanacaktı. Çünkü kişiler ve kurumlar borçlanırken risk üstlenilmesi ile bazı finansal ürünlerin kumar boyutuna

⁶⁹ Apak ve Aytaç, s. 209-210.

⁷⁰ Goldstein ve Turner, s. 15.

taşınmasına neden olunmuştu. Mevduat bankalarında tasarruf sahibini koruyan denetim ve oranlar, yatırım bankalarına uygulanamamıştı.

- Denetimin para politikası boyutunu ortaya çıkaracaktı. Faiz ve enflasyon düzenlemesi ile enflasyon hedeflemesinin yeterli olamayacağı anlaşılabaktı. Yeni finansal ürünler ile parasal büyüklüklerde önemli ölçüde artışlar sağlanacak ve enflasyon hedefinin maliyeti oluşacaktı.
- Kredi derecelendirme kuruluşları pek çok yatırım bankası ve finansal ürün değerini oldukça yüksek vermişken bunların ön uyarı sistemi dahilinde çökmesini açıklayamamıştı.
- Çözüm olarak Merkez Bankaları likidite sağlayıp sisteme güven vermeye çalışacaktı.⁷¹

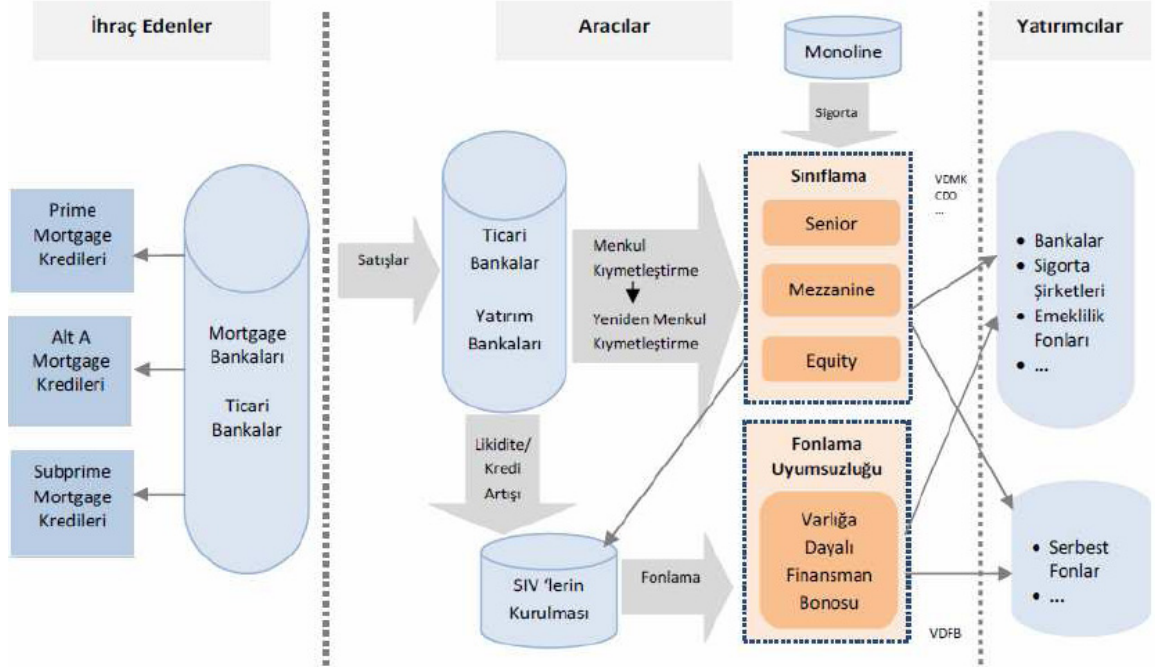


Şekil 2. Mortgage Sisteminin Genel İşleyiş Modeli⁷².

⁷¹ Apak ve Aytaç, s. 208-209.

⁷² Andrew Gavin Marshall ve Michel Chossudovsky (2010). **The Global Economic Crisis The Great Depression of the XXI Century**. New York: Global Research Publishers., s.87.

Mortgage krizinin yaraları sarılmaya çalışılırken, dünya kendini yeni bir küresel krizin içinde bulacaktı. 2008 yılında dünya ekonomisi ABD kaynaklı büyük bir küresel krizle yüz yüze gelecekti.



Şekil 3. Mortgage İpoteklerine Dayalı Menkul Kıymetleştirme Sürecinin İşleyişi⁷³.

2.3.2. Ekonomik Krize Yol Açan Nedenler

ABD’de yaşanan mortgage krizi ve bunun yol açtığı finansal piyasalardaki sorunlar Eylül 2008’de küresel bir krize dönüşmüştür. Mortgage sistemi ABD’de uzun yıllardır uygulanan ve 20-30 yıla kadar varan vadelerle ev sahibi olma imkanı sunan bir ev kredisi sistemidir. Küresel kriz, ABD’de subprime emlak pazarının 2007 başlarında çökmesi ile başlamıştır. Mortgage krizi ödeme güçlerinin oldukça üstünde kredi kullanan orta ve dar gelirli Amerikan vatandaşlarının bu kredileri ödemelerinin neredeyse imkânsız hale gelmesi ile patlak vermiştir.⁷⁴ Subprime mortgage pazarının çöküşüne 2 yıllık faiz oranlarının yükselişi politikası sebep olmuştur. Yüksek faiz oranlarının ödenememesi, düzenlemelerdeki önemli değişiklikler, gevşek gözlem ve kontroller, ihtiyatlı borçlanma standartlarının rahatlaması ve normal olmayan düşük faiz

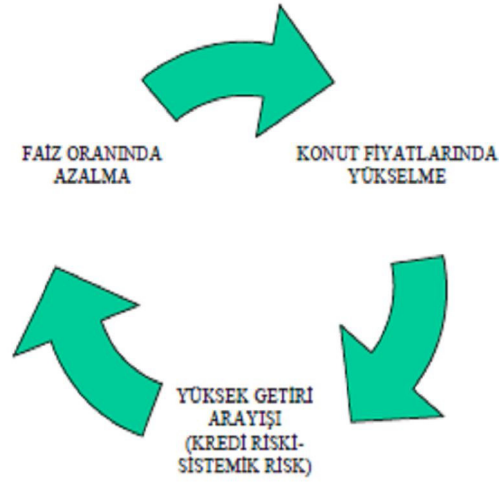
⁷³ Krugman, Paul (2009). *The Return of Depression Economics and the Crisis of 2008*. Londra: W. W. Norton & Company, s.71.

⁷⁴ Apak ve Aytaç, s. 210-211.

oranlarının uzun süre devam etmesi gibi nedenlerle mortgage krizi patlak verecekti. Mortgagelerin ödenememe problemleri ABD'deki yatırım ve ticari bankalara sıçrayacak ve türev piyasalarının girişiklik etkisiyle tüm dünyaya yayılacaktı. Bu şartlar altında dünya küresel bir krize sürüklenecekti. Küresel krizle birlikte kredi piyasalarında işlemler duracak, borsalar çökecek ve birçok şirket ödeme güçlüğüne düşecekti. Bu durum tüm uluslararası finans piyasalarını tehdit eder hale gelecekti.

KRİZE GELİŞ ORTAMI

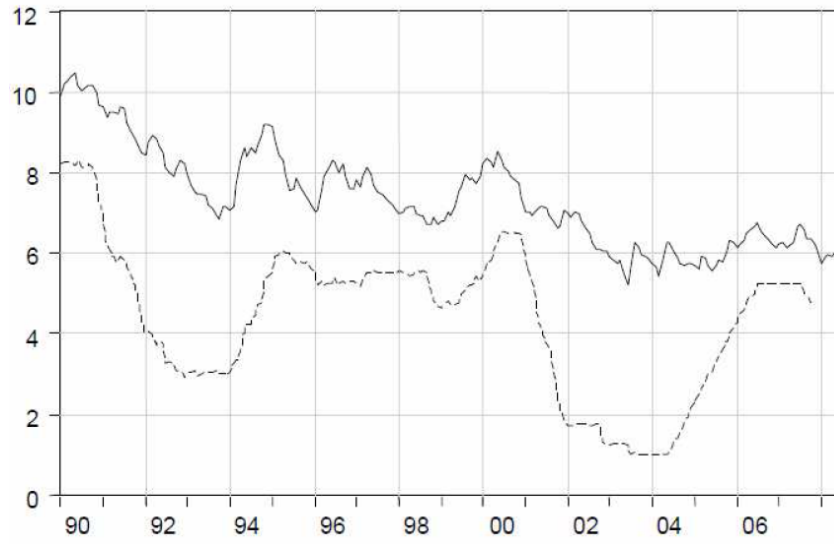
- DÜŞÜK FAİZ, konut finansmanında ve fiyatlarında artışa neden oldu.
- KONUT FİYATLARININ YÜKSELMESİ, daha yüksek getiri arayışlarına neden oldu: Subprime mortgage yaygınlaştı. Çünkü daha yüksek getiri sağlıyordu.
- YÜKSEK GETİRİ ARAYIŞLARI, mortgage'a dayalı finansal araçlara yansıdı. Menkul kıymet çıkarılmasına dayanan "originate and distribute" bankacılık modeli ilgi odağı oldu: Bu sayede risk (kredi riski) yatırımcılara satılmış olmaktadır. Riski üstlenen (son) yatırımcılar arasında sigorta fonları (pension funds), sigorta şirketleri (insurance company), yatırım fonları (mutual funds), hedge fonlar (hedge funds) ve bireysel yatırımcılar bulunmaktadır.
- Böylece KREDİ RİSKİ, düşük faiz oranları ve artan ev fiyatlarının doğasında olan dalgalanma hareketlerinin taşıdığı yüksek risk ile karşı karşıya kaldı. SİSTEMİK (risk) etkiler göz ardı edildi.



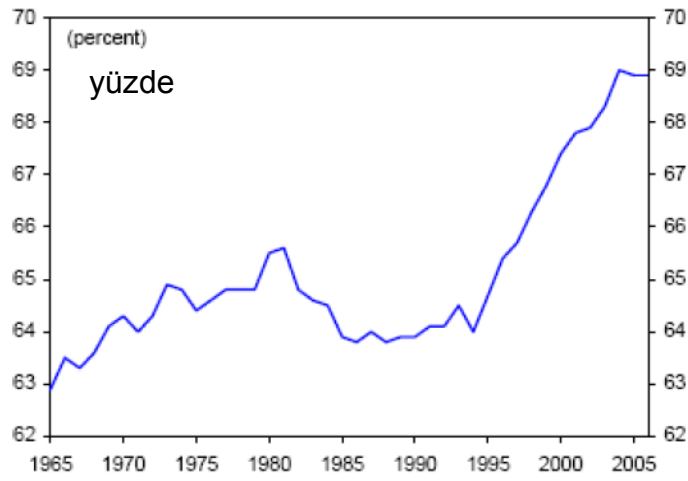
Şekil 4. Krize Geliş Ortamı.

ABD mortgage piyasasının çöküşü 2007 başlarında gerçekleşecekti. Bunun sonucunda çoğu mali ortaklık iflaslarını ilan edecek ve birçok finansal piyasa lideri hisse bedellerinde önemli düşüşler yaşayacak, bundan küresel finansal piyasalarda etkilenecekti. Mortgage krizi sadece zayıf kredilendirme standartları olan iktisadi kuruluşları etkilemeyecek tüm ABD ekonomisinde de ciddi sonuçlar doğuracaktı.⁷⁵

⁷⁵ Friedman, s. 149.



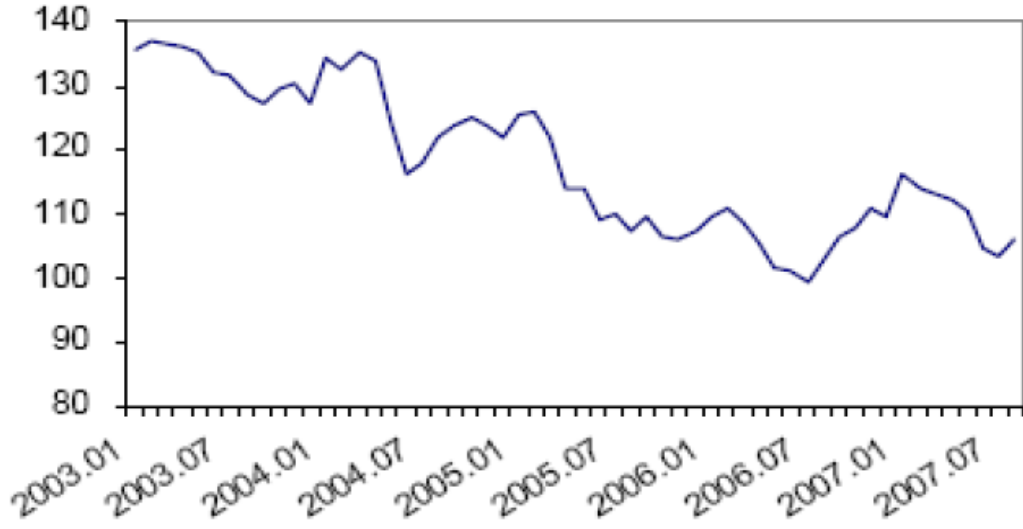
Şekil 5. 30 Yıl Vadeli Mortgage Kredi Faizleri ile Efektif Federal Fon Faiz oranları Ocak 1990- Haziran 2000 Serisi⁷⁶.



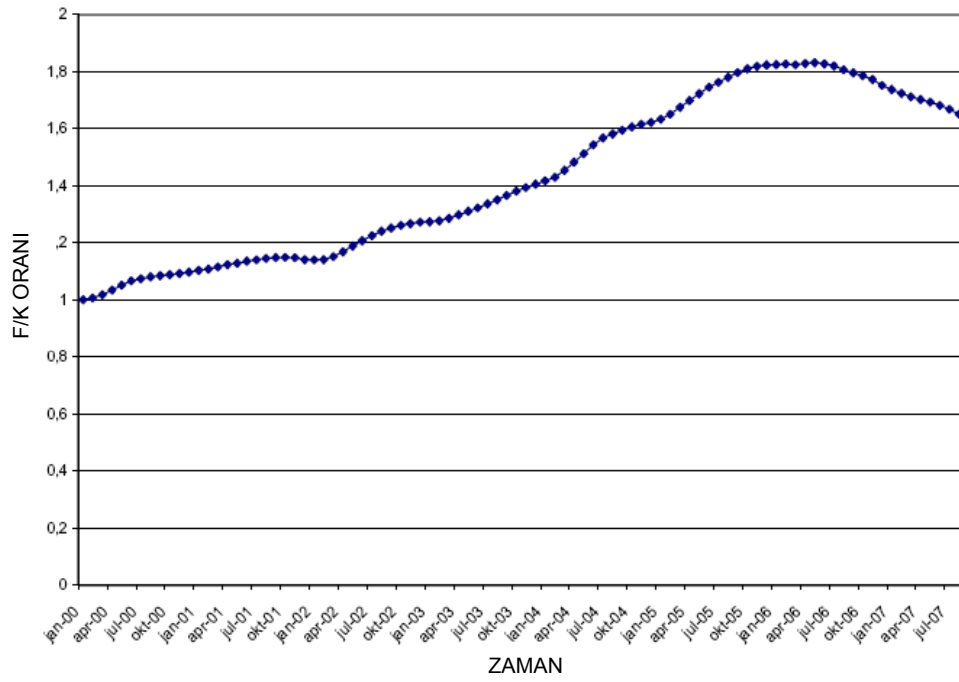
Şekil 6. ABD için Ev Sahipliği Oranları (1965-2005)⁷⁷.

⁷⁶ Bethany McLean ve Joe Nocera (2011). **All the Devils Are Here: The Hidden History of the Financial Crisis**. Washington: Portfolio Trade, s.92

⁷⁷ Friedman, s. 96.



Şekil 7. ABD için Konut Ödenebilirlik Endeksi (Ocak 2003-Ağustos 2007).



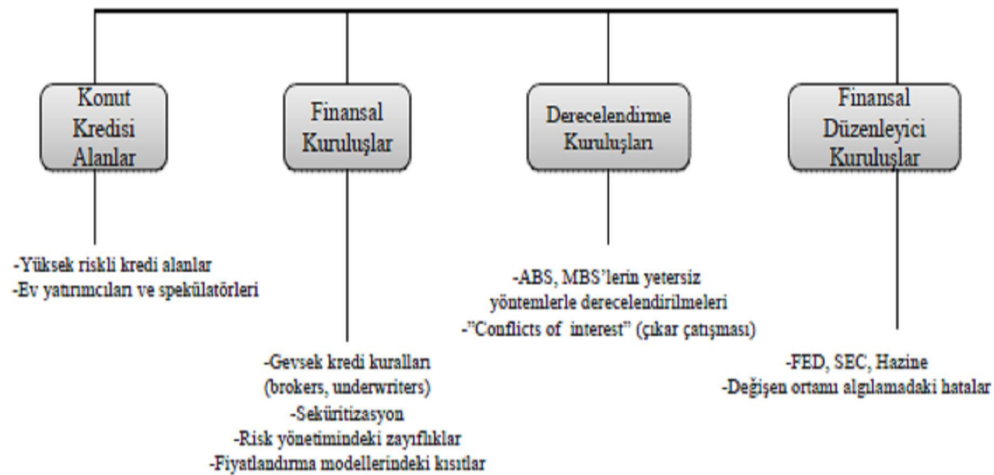
Şekil 8. ABD’de Konut Fiyatları-Kiralar Oranı (Ocak 2000-Ağustos 2007) (2000=100)⁷⁸.

⁷⁸ McLean ve Nocera, s. 179.

Mortgage krizinin patlak vermesinin çeşitli sebepleri vardı. Sebepler arasında; likidite bolluğu ve özensiz krediler, FED'in faiz politikası, kredi verme şartlarındaki gevşeklik, mortgage kredilerinin derecelendirilmesindeki hatalar, konut arzındaki artış, piyasa verilerinin zamanında kamuya açıklanmaması, kredi türev piyasalarının genişlemesi ve düzenleyici denetleyici kuruluşların değişen risk ortamına karşı önlem almakta gecikmesi gösterilmektedir.

Krize sebep olan faktörler şöyle sıralanmaktadır:

- Likidite bolluğu ve özensiz krediler
- FED (ABD Merkez Bankası)'ın faiz politikası
- Kredi verme şartlarındaki gevşeklik
- Mortgage kredilerinin derecelendirilmesindeki hatalar
- Konut arzındaki artış
- Piyasa verilerinin zamanında kamuya açıklanmaması
- Kredi türev piyasalarının genişlemesi
- Düzenleyici denetleyici kuruluşların değişen risk ortamına karşı önlem almakta gecikmesi.



Şekil 9. Krizin Nedenleri⁷⁹.

⁷⁹ Marshall ve Chossudovsky, s.119.

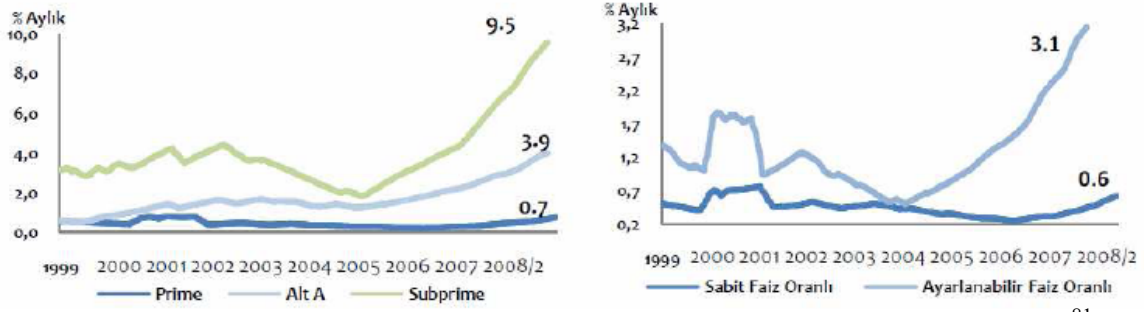
Likidite bolluğu ve özensiz krediler

2000 yılından 2006 yılının sonlarına kadar finansal piyasadaki likidite sürekli yükselmiştir. Kriz öncesindeki bollaşan bu likiditenin karlı operasyonlara dönüştürölmesi banka sisteminin karşılaştığı en önemli sorunlardan birisi olmuştur. Bu operasyonların başında da konut kredileri gelmekteydi. Bankalar herhangi bir geliri veya varlığı olmayan kişilere bile kredi vermeye başlamışlardı. Bu, büyük bir balonun oluşmasına neden olacaktı. Kredi alanlar, kredilerini ödeyemez duruma düşecek, bu ortamda kriz patlak verecekti.

Tablo 4. Mortgage Kredi Krizinin Likidite Krizine Dönüşüm Süreci⁸⁰.

2007 Temmuz Subprime/Kredi Krizi		Likidite Krizi	Kredi ve Likidite Krizi Devam Ediyor	
*Piyasalar subprime kredi ödemelerinin yapılmamasıyla şoka girdi		*İlk kredi sorunları sonuçlarını göstermeye başladı	*Likidite açığı devam etti	*Yüksek dönem faizleri
		*Risk iştahı azaldı	*Bankalar hala kısa vadeli borçlanmaya devam etti ve dönem faizlerini yükseltti	*Spekülatif davranışlar kredi kullananları olumsuz etkiledi
*Subprime kredilerine dayalı finansal ürünler tekrar değerlendirildi		*Yatırımcılar varlığa dayalı finansman bonosu almakta isteksiz davrandı	*Yeni kredi kullanıcıları için koşullar sıkılaştırıldı	*Tüketiciden kaynaklı riskler azaldı
		*Kısa vadeli finansman talepleri oluştu		
*Yüksek profili olan yatırımcılar zarar kaydetti		*Bankalar talepleri karşılama için nakit tutmaya başladı	*Avrupa Merkez Bankası, FED ve BoE gecikmeli olarak acil likidite sağladı	*Merkez bankası yardımlarını tahmin etmek kolaylaştı
*Yatırımcılar risk ten kaçınmaya başladı		*3 aylık LIBOR oranları yükseldi		
*Kredi riskleri yeniden fiyatlandı		*Borçlanma maliyetleri etkilendi	*FED faizleri %0,5 puan indirdi	

⁸⁰ Marshall ve Chossudovsky, s.123.



Şekil 10. Temerrüde Düşen ve İcra Yoluyla Satışa Çıkarılan Mortgage Kredileri⁸¹.

FED (ABD Merkez Bankası)'in faiz politikası

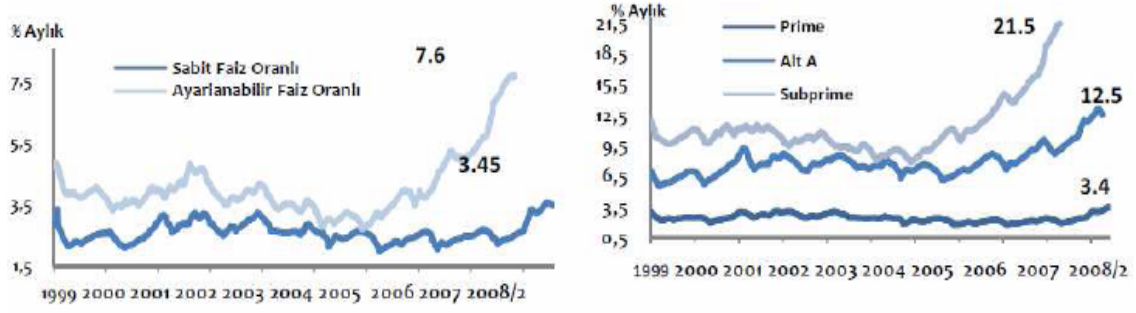
FED'in düşük faiz oranlarıyla aşırı likidite yaratmasının diğer bazı etkenlerle birleşerek Mortgage krizinin patlak vermesine zemin hazırladığı savunulmaktadır. Krizin temel sorumlusu olarak FED'in geçmiş politikaları gösterilmektedir. *"Faizlerin düşük olduğu dönemde artan risk iştahıyla kişilerin kredi geçmişlerine bakılmadan verilen Subprime Mortgage kredilerinde, faizlerin yükselmesiyle beraber temerrütler ve icralar artmaya başlamış ve bu durum karmaşık türev araçlar kanalıyla finansal sisteme yayılarak dalgalanmaya neden olmuştur."*⁸²

Kredi verme şartlarındaki gevşeklik

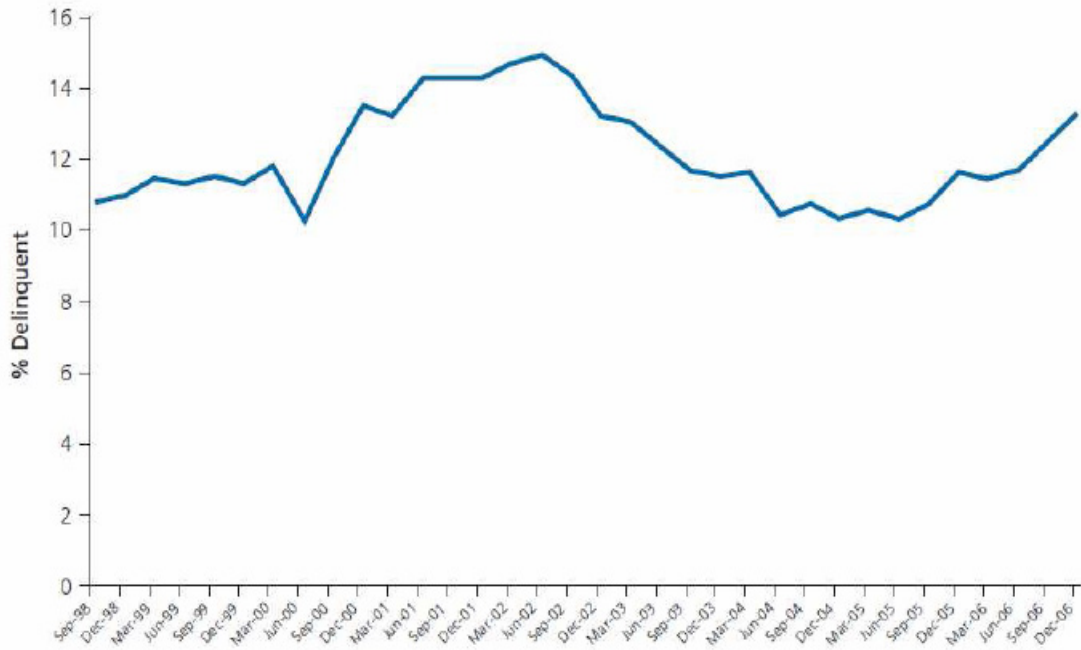
Kredi verme şartlarındaki gevşeklik bir başka önemli faktörü oluşturmuştur. Mortgage kredisi veren kuruluşların kredi verirken yaptıkları, kişinin krediyi geri ödeyebilirliğine yönelik değerlendirme süreçlerinde hassas davranmamaları Mortgage piyasasında meydana gelen krizin önemli bir bileşeni olarak gösterilmektedir.

⁸¹ Krugman, s.75.

⁸² Krugman, s.83.



Şekil 11. Mortgage Kredilerinin 30,60,90 Günlük Gecikme Grafikleri⁸³.



Şekil 12. Subprime Mortgage Kredilerinde Borçların Ödenmeme Oranları⁸⁴.

Mortgage kredilerinin derecelendirilmesindeki hatalar

Mortgage kredilerinin derecelendirilmesi sırasında hatalar yapılmıştır. “*Kredi Derecelendirme Kuruluşlarının yapılandırılmış kredi ürünlerini yeterli değerlendirememeleri, dalgalanma sürecinde sorunların oluşmasına ve yayılmasına neden olmuştur. Özellikle, Kredi Derecelendirme Kuruluşlarının karmaşık yapılı Subprime kredilerine verdikleri yüksek derecelerin yetersiz tarihsel veriye dayanması ve derecelendirmede kullanılan bazı modellerin iyi işlememesi neticesinde, yatırımcıların*

⁸³ Mclean ve Nocera, s.146.

⁸⁴ Robert Z. Aliber ve Charles. P. Kindleberger (2011). **Manias, Panics and Crashes: A History of Financial Crises**. London: Palgrave Macmillan., s. 97.

daha çok menkul kıymetleştirilmiş ürünlerin derecelerine olmak üzere; tüm finansal hizmet ve ürün derecelerine olan güveni azaltmıştır. Bu da finansal dalgalanmanın şiddetinin artmasına neden olmuştur”⁸⁵

Mortgage kredisi verme sürecinde piyasa disiplinin bozulması ve kredi derecelendirme kuruluşlarının hatalı değerlendirmeler yaparak bu sürece katkıda bulunmaları dalgalanmanın ana sebeplerinden biri olarak gösterilmektedir.

Konut arzındaki artış

Konut arzındaki artış krizin meydana gelmesine yardım etmiştir. Düşük faiz oranları ABD’de konuta talebi artırmış, ev fiyatları yükselmeye başlamış, böylece konut inşaatlarında da artış yaşanmıştır.

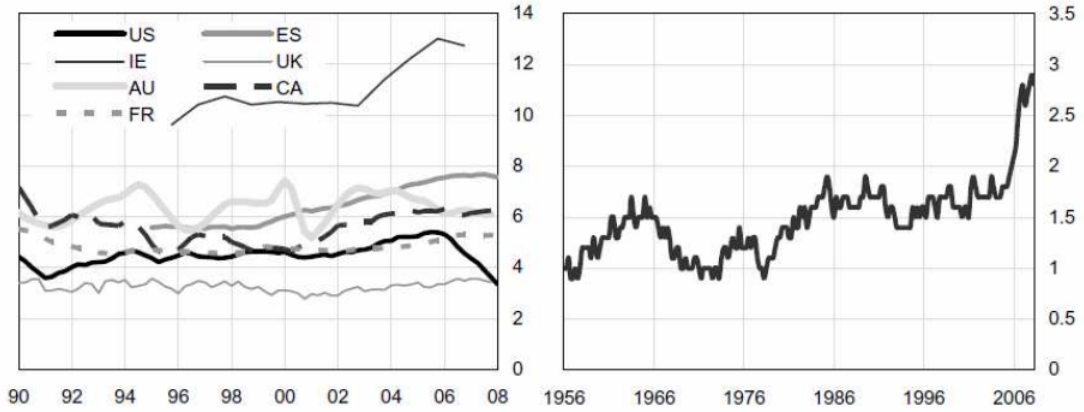
ABD’deki konut inşaatları 2006 yılı başında zirveye çıkmıştır. ABD konut sektörü aşırı miktarda konut arzına sahip olduğundan konut fiyatlarında keskin düşüşler yaşanmıştır. Ev fiyatları 2000’den 2005’e kadar yıllık ortalama %11 artarken, 2006’nın ortalarından 2008’in ortasına kadar yıllık ortalama %10 düşmüştür. Ev fiyatlarındaki 2005’e kadar olan yükseliş konut inşaatlarındaki artışı da tetiklemiştir. Konut inşaatlarındaki hızlı büyüme FED’in genişleyici para politikasıyla uyumlu olmuştur. Düşük faiz oranları ABD dâhil birçok ülkede konuta talebi artırmış, ev fiyatları artmaya başlamış, böylece konut inşaatlarında da artış yaşanmıştır.⁸⁶

⁸⁵ Krugman, s. 126.

⁸⁶ Mclean, ve Nocera, s. 230.

Gsmh'nin oranı olarak ev inşaatı

ABD Boş Ev oranları



Şekil 13. Ev İnşaatı ve Boş Ev Oranları⁸⁷.

Piyasa verilerinin zamanında kamuya açıklanmaması

Mortgage piyasa verilerinin zamanında ve ilgili otoriteler tarafından kamuya açıklanmaması kriz boyunca ortaya çıkan önemli bir husus olarak değerlendirilmektedir. Raporlama ve veri açıklama sorumluluğu olan kuruluşların bu sorumluluklarını zamanında yerine getirmemeleri Mortgage piyasasının anlaşılmasını ve analiz edilmesini imkânsız hale getirmiş, sorunlar zamanında tespit edilememiştir.

Kamuoyuna yapılan hatalı ya da eksik açıklamalar dalgalanmanın temel nedenlerinden birini oluşturmuştur. Hataları giderecek sağlıklı değerlemeler de yapılamamıştır.

Kredi türev piyasalarının genişlemesi

Kredi türev piyasalarının genişlemesi, krizin bir başka nedeni olarak gösterilmektedir. Kredi türev piyasalarındaki genişleme Mortgage piyasalarının ötesinde tüm finansal sistemi etkilemiş, faizlerin artmasıyla sistem dalgalanma dönemine girmiştir. “Kredi sağlayan kurumlar alacaklarını teminat göstererek büyüklüğü trilyon doları bulan konut tahvillerini piyasaya satmışlardır. Bu tahvillerin getirileri, Amerikan hazine bonosunun çok üzerinde olduğu için özellikle riskli ve

⁸⁷ Mclean, ve Nocera, s.173.

yüksek getiri hedefleyen serbest fonların bu tahvillere yönelmesinde etkili olmuştur. Bankalar, kredi alacaklarını menkul kıymetleştirme yoluyla yatırım aracı haline çevirdikleri için Mortgage piyasaları, sadece kredi veren kuruluşla kredi kullanan arasındaki kredi ilişkisine bağlı bir piyasa olmadığından tüm finansal sistem artan faizler karşısında dalgalanma dönemine girmiştir.”⁸⁸

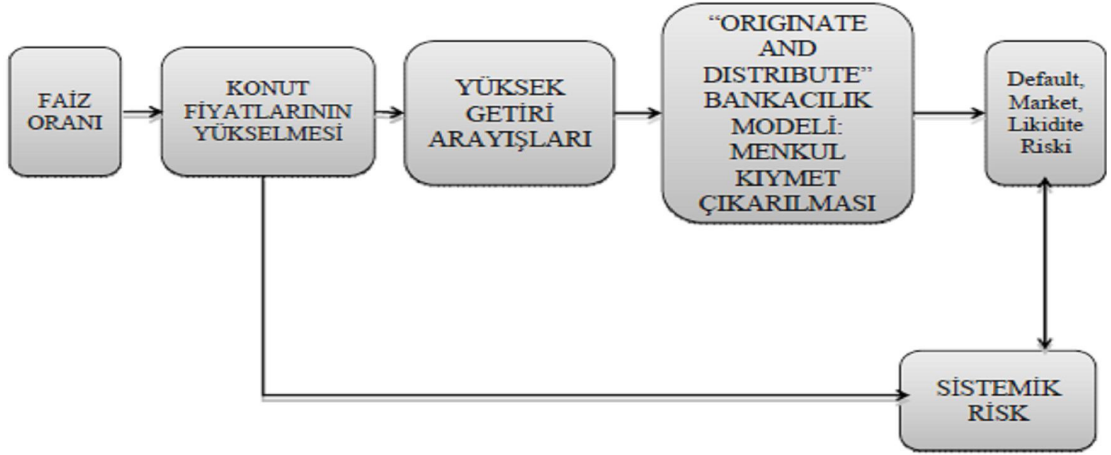
Düzenleyici denetleyici kuruluşların değişen risk ortamına karşı önlem almakta gecikmesi.

Düzenleyici denetleyici kuruluşların değişen risk ortamına karşı önlem almakta gecikmiş olmaları krizin bir başka sebebi olarak gösterilmektedir. Düzenleyici denetleyici kuruluşlar özellikle de FED değişen risk ortamına karşı önlem almakta gecikmişlerdir. Bunlar riski öngöremedikleri gibi risk varlığında çözüm de üretememişlerdir. Öte yanda kurumsal düzenlemedeki aksaklıklar krizin köklerini oluşturmuştur.

ABD’de mali piyasa düzenlemesi alanındaki borsa simsarlarına ödenen komisyonların düzenlemelere tabi olmaktan çıkarılması ve ticari bankacılık ve yatırım bankacılığı faaliyetleri arasındaki kısıtların ortadan kaldırılması gibi gelişmeler 2007-08 krizinin başlangıcını hazırlamıştır.

Mortgage krizi devamında 2008 Küresel krizini getirmiştir. 2008 Küresel krizine yol açan nedenleri; en başta mortgage krizi ve bunun yol açtığı finansal piyasalardaki sorunlar olmak üzere, uygulanan yanlış ya da eksik ekonomi politikaları, cari açıkların artması, ekonomideki dengesizlikler, yüksek enflasyon vb. olarak belirtebiliriz.

⁸⁸ Aliber ve Kindleberger, s. 232.



Şekil 14. Krizin Özeti⁸⁹.

2008 Küresel krizine yol açan nedenleri; en başta mortgage krizi ve bunun yol açtığı finansal piyasalardaki sorunlar olmak üzere, uygulanan yanlış ya da eksik ekonomi politikaları, cari açıkların artması, ekonomideki dengesizlikler, yüksek enflasyon vb. olarak sayabiliriz.

Mortgage krizinin, Küresel krizin oluşumunda etkisi büyüktür. Gayrimenkul sektörünün ABD ekonomisi içinde önemi büyüktü. ABD ekonomisinin yapı taşlarından birini gayrimenkul sektörü oluşturmaktaydı. Bu sektördeki kötü gidişatın ABD ekonomisinde durgunluğa yol açabileceği düşüncesi, piyasaları endişelendirmekteydi. Korkulan başa geldi, ABD mortgage piyasalarında başlayan kriz ABD ekonomisini durgunluğa sürüklemekle kalmadı, küresel ekonomi de durgunluğa girdi.⁹⁰

Konut sahiplerinin ipotekli konut kredilerini ödeyememeleri, zayıf risk yönetim uygulamaları, derecelendirme kuruluşlarının ipotekli konut finansmanına ilişkin menkul kıymetler hakkında yanlış derecelendirme yapmaları (kredi derecelendirme kuruluşları verdikleri notlar yüksek olduğu gerekçesiyle eleştirilmiştir)⁹¹, yüksek kişisel ve kurumsal borç seviyeleri, para politikası uygulamaları, uluslararası ticarette yaşanan

⁸⁹ Jeffrey Friedman (2010). **What Caused the Financial Crisis**. New York: University of Pennsylvania Press, s.117.

⁹⁰ Apak ve Aytaç, s. 212.

⁹¹ Apak ve Aytaç, s. 214.

dengesizlikler ve düzenlemelerdeki sorunlardan kaynaklanan eksiklikler uluslararası piyasalarda yaşanan gelişmelerin en önemli nedenlerini oluşturmuştur.

Küresel krizin oluşmasında uygulanan yanlış yada eksik ekonomi politikalarının etkisi büyüktü. Yüksek güçlü büyüme oranları, sermaye akımlarının artması, piyasa katılımcılarının riskleri yeterli oranda değerlendirmeden daha fazla getiri elde etmek istemeleri, tüketiciler hakkında gerekli incelemeleri yapmamış olmaları, yine zayıf sermaye standartları, sağlam olmayan risk yönetim uygulamaları, karmaşık ve şeffaf olmayan finansal ürünlerin artmaya başlaması ve sonucunda aşırı kaldıraç oranlarının sistemde kırılganlıklar yaratması gibi nedenlerle Küresel krize girilmiştir.

Politika yapıcılar, düzenleyiciler ve denetim otoriteleri finansal piyasalarda oluşan riskleri yeterli derecede görememiş ve değerlendirememişlerdir. Böylece gerekli önlemleri de alamamışlardır. *“Ekonomik krizlerin nedenleri ve ortaya çıkışı kadar, ekonomi politikası açısından bu krizlerin nasıl önceden öngörülebileceği de önemlidir. Ekonomik krizler önceden öngörülebilir ya da sağlıklı bir biçimde olumsuz gelişmeler bilinirse politika belirlemekle sorumlu otoritelerin önceden önlem alabilmelerine olanak sağlanmış olacaktır.”*⁹²

2008 Küresel krizi, küresel özellik arz eden en son meydana gelen ve etkileri tüm dünyada hissedilen bir krizi oluşturmuştur. Kriz, bulaşıcı etkisiyle tüm dünyaya hızla yayılmıştır. Kriz etkisini özellikle mali piyasalarda göstermiştir. 2008 Küresel krizinin habercisi Mortgage krizi olmuştur. Mortgage krizi ABD’de patlak vermiştir. ABD’de milyonlarca kişi kredi ile aldıkları evleri bankalara geri vermiştir. Çünkü tüketiciler aldıkları konut kredileri geri ödeyemez hale gelmişlerdir. Mortgage piyasalarında patlak veren kriz daha sonra tüm finansal piyasalara yayılmıştır. Mortgage krizi birçok soruna sebep teşkil etmiştir. Fonlar batmış, borsalarda sert düşüşler olmuş, bankalar büyük zararlara uğramıştır. İşten çıkarmalar artmış, piyasalarda krizden kaynaklanan bir güvensizlik ortamı oluşmuştur. Finansal istikrarsızlık da ABD’de mortgage piyasalarında patlak veren krize eşlik etmiştir.

⁹² Goldstein ve Turner, s. 18.

Mortgage krizinin yaraları sarılmaya çalışılırken dünya kendini yeni bir küresel krizin içinde bulacaktı. Bu krizin adı 2008 Küresel kriziydi. Böylece dünya ekonomisi ABD menşeli büyük bir krizle karşı karşıya kalacaktı. Mortgage krizi ve bu krizin yol açtığı finansal piyasalardaki sorunlar 2008 Küresel krizini doğurmuştur. Mortgage krizi ödeme güçlerinin oldukça üstünde kredi kullanan orta ve dar gelirli Amerikan vatandaşlarının bu kredileri geri ödemelerinin neredeyse imkânsız hale gelmesi ile patlak vermiştir. İzlenen yanlış faiz politikaları subprime mortgage pazarının çöküşüne sebep olmuştur. Mortgage krizinin patlak vermesinin sebepleri arasında yüksek faiz oranlarının ödenememesi, düzenlemelerdeki önemli değişiklikler, gevşek gözlem ve kontroller, ihtiyatlı borçlanma standartlarının rahatlaması ve normal olmayan düşük faiz oranlarının uzun süre devam etmesi vb. sayılmaktadır⁹³. Mortgage ödemelerinin gerçekleşmeme problemleri ABD'deki yatırım ve ticari bankalara sıçramış ve türev piyasalarının girişiklik etkisiyle tüm dünyaya yayılmıştır. Böylece dünyamız küresel bir krize sürüklenmiştir. Küresel krizle birlikte kredi piyasalarında işlemler durmuş, borsalar çökmüş ve birçok şirket ödeme gücüğü içine düşmüştür. Bu durumdan uluslararası finans piyasaları nasibini almıştır.

Mortgage krizi ABD ekonomisinde ciddi sonuçlar doğurmuştur. 2007 başlarında patlak veren Mortgage krizi sonucunda çoğu mali ortaklık iflaslarını ilan etmişlerdir. Hisse bedellerinde önemli düşüşler olmuştur. Küresel finans piyasaları bu gelişmelerden çok olumsuz etkilenmiştir⁹⁴. Mortgage krizinin patlak vermesinin nedenleri arasında likidite bolluğu ve özensiz krediler, ABD merkez bankasının yanlış faiz politikaları, kredi verme şartlarındaki gevşeklikler, mortgage kredilerinin derecelendirilmesindeki hatalar, konut arzındaki artış, piyasa verilerinin zamanında kamuya açıklanmaması, kredi türev piyasalarının genişlemesi ve düzenleyici denetleyici kuruluşların değişen risk ortamına karşı önlem almakta gecikmeleri gösterilmektedir.

Krizin patlak vermesinde nedenler arasında finansal piyasalarda likiditenin sürekli yükselmesi sonucunda verilen özensiz krediler en başta sayılmaktadır⁹⁵. Kriz öncesinde likiditede bolluk yaşanmıştır. Bankaların kredi verirken özensiz davranmaları krizin patlak vermesinde önemli bir sebebi oluşturmuştur. Bankalar herhangi bir geliri

⁹³ Mauldin ve Jonathan, s. 107.

⁹⁴ Kurtoğlu, s. 125.

⁹⁵ Dursunoğlu, s. 45.

veya varlığı olmayan kişilere bile kredi vermişlerdir. Bunun sonucunda oluşan balon bir gün patlayacak, kredi alanlar kredilerini ödeyemez duruma düşecek, böylece Mortgage krizi patlak vermiş olacaktır.

FED'in düşük faiz oranlarıyla aşırı likidite yaratması mortgage krizinin patlak vermesinde bir başka neden olarak gösterilmektedir. Öyle ki krizin temel sorumlusu olarak FED'in geçmiş politikaları gösterilmektedir⁹⁶.

Kredi verme şartlarındaki gevşeklik krizin patlak vermesinde bir başka önemli faktörü oluşturmuştur. Mortgage kredisi veren kuruluşların kredi verirken tüketicilerin krediyi geri ödeyebilirliğine yönelik değerlendirme süreçlerinde hassas davranmamaları Mortgage piyasasında meydana gelen krizin önemli bir bileşenini oluşturmuştur. Mortgage kredilerinin derecelendirilmesinde de hatalar yapılmıştır. Mortgage kredisi verme sürecinde piyasa disiplininin bozulması ve kredi derecelendirme kuruluşlarının hatalı değerlendirmeler yaparak sürece katkıda bulunmaları dalgalanmanın ana sebeplerinden biri olarak değerlendirilmiştir. Konut arzındaki artış da krizin meydana gelmesine yardımcı olmuştur. Düşük faiz oranları ABD'de konuta talebi artırmıştır. Ev fiyatlarındaki 2005'e kadar olan yükseliş konut inşaatlarındaki artışı da tetiklemiştir. Düşük faiz oranları ABD dâhil birçok ülkede o dönemde konuta olan talebi artırmıştır.

Piyasa verilerinin zamanında kamuya açıklanmaması da krizin sebepleri arasında gösterilmektedir. Mortgage piyasa verilerinin zamanında ve ilgili otoriteler tarafından kamuya açıklanmaması kriz boyunca ortaya çıkan önemli bir husus olarak değerlendirilmiştir. Raporlama ve veri açıklama sorumluluğu olan kuruluşlar bu sorumluluklarını zamanında yerine getirmemişlerdir. Bu durum mortgage piyasasının anlaşılmasını ve analiz edilmesini imkânsız hale getirmiş, sorunlar zamanında tespit edilemediğinden çözümler de üretilenmemiştir. Kamuoyuna yapılan hatalı ya da eksik açıklamalar dalgalanmanın temel nedenlerinden biri olarak değerlendirilmiştir. Öte yanda hataları giderecek sağlıklı değerlemeler de yapılamamıştır.

Krizin bir başka nedeni olarak da kredi türev piyasalarının genişlemesi gösterilmiştir. Kredi türev piyasalarındaki genişleme Mortgage piyasalarının ötesinde

⁹⁶ Duncan, s. 111.

tüm finansal sistemi etkilemiştir. Faizlerin artmasıyla sistem dalgalanma dönemine girmiştir.

Düzenleyici denetleyici kuruluşlar değişen risk ortamına karşı önlem almakta gecikmişlerdir. Düzenleyici denetleyici kuruluşların değişen risk ortamına karşı önlem almakta gecikmiş olmaları krizin sebeplerinden olduğu belirtilmektedir. Bu kuruluşlar riski öngöremedikleri gibi risk varlığında çözüm de üretememişlerdir. Öte yanda kurumsal düzenlemedeki aksaklıklar da krizin köklerini oluşturmuştur.

ABD’de mali piyasa düzenlemesi alanındaki borsa simsarlarına ödenen komisyonların düzenlemelere tabi olmaktan çıkarılması ve ticari bankacılık ve yatırım bankacılığı faaliyetleri arasındaki kısıtların ortadan kaldırılması gibi gelişmeler 2007-2008 krizinin başlangıcını hazırlamıştır. Mortgage krizi devamında 2008 Küresel krizini getirmiştir. Başta mortgage krizi ve bunun yol açtığı finansal piyasalardaki sorunlar olmak üzere, uygulanan yanlış ya da eksik ekonomi politikaları, cari açıkların artması, ekonomideki dengesizlikler, yüksek enflasyon vb. gibi sebepler 2008 Küresel krizinin nedenleri arasında gösterilmektedir⁹⁷.

Küresel kriz, mortgage krizinin artçı bir depremi gibidir. Mortgage piyasaları ABD ekonomisi için çok önemlidir. Burada meydana gelen bir dalgalanma diğer piyasaları da kolayca etkisi altına alabilmektedir. ABD’de mortgage krizinin yaraları sarılmaya çalışılırken, dünya bu kez de büyük bir krizin 2008 Küresel krizinin içine düşecekti. Çünkü mortgage krizinin yaraları sarılmaya çalışılırken uygulanan yanlış politikalar bir müddet sonra kendini belli edecek, küresel krize girilecekti. ABD mortgage piyasalarında başlayan kriz ABD ekonomisini durgunluğa sürüklemekle kalmayacak, küresel ekonomi de durgunluğa girecekti.

Küresel krizin oluşmasında uygulanan yanlış ya da eksik ekonomi politikalarının etkisi büyük olmuştur. 2008 Küresel krizine girilmesinin nedenleri arasında yüksek güçlü büyüme oranları, sermaye akımlarının artması, piyasa katılımcılarının riskleri yeterli oranda değerlendirmeden daha fazla getiri elde etmek istemeleri, tüketiciler hakkında gerekli incelemeleri yapmamış olmaları, yine zayıf sermaye standartları,

⁹⁷ Kurtoğlu, s. 175.

sağlam olmayan risk yönetim uygulamaları, karmaşık ve şeffaf olmayan finansal ürünlerin artmaya başlaması ve sonucunda aşırı kaldıraç oranlarının sistemde kırılganlıklar yaratması sayılmaktadır⁹⁸. Politika yapıcılar, düzenleyiciler ve denetim otoriteleri o dönem finansal piyasalarda oluşan riskleri yeterli derecede görememiş ve değerlendirememişlerdir.

2008 Küresel krizinin kapsam alanı çok geniş olmuştur. Küresel kriz, ABD’de ortaya çıkmış ancak çok kısa sürede bulaşıcı etkisiyle tüm dünya ekonomilerini etkisi altına almıştır. Krizin yayılma sürati çok hızlı olmuştur. 2007 yazından itibaren ABD ekonomisinde kendini belli eden finansal problemler, 2008’in son çeyreğinde küresel bir hal almış, tüm dünya borsalarında ciddi kayıplar yaşanmış, aralarında dünyanın en büyüklerinin de bulunduğu şirketler ödeme güçlükleri içine girmiş ve finansal tehdit artmıştır⁹⁹. Küresel kriz Kasım 2008 ortalarından itibaren gelişmekte olan ülkeleri de etkisi altına almaya, etkilemeye başlamıştır. Bunun sonucunda pek çok gelişmekte olan ülke borsasında ciddi değer kayıpları yaşanmış, ülke paraları değer yitirmiş, ülke tahvilleri ve ticari bonolarda risk primleri artmış, bu ülkelere olan yabancı sermaye akımları ve banka borçlanmalarında da önemli miktarda düşüşler olmuştur.

İlk anda yaşanan büyük panik esnasında gerekli önlemlerin zamanında alınamaması, Düzenleme otoriteleri ve merkez bankalarının hızlı kredi büyümesi ve aktif fiyatlarında oluşan balonun neden olduğu sistemik riskleri görememiş ya da gerekli önlemleri yeterli oranda ele alamamış olmaları, krizin derinliği, boyutu, bulaşıcı etkisi gibi nedenlerle kriz derinleşmiştir. Kriz bulaşıcı bir etkiye sahip olmuştur. Bu krizin etkilerinin tüm dünyada kısa zamanda hissedilmesine neden olmuştur. Tüm dünya ekonomileri bu krizden nasiplerini görece az ya da çok almışlardır. Krizin kapsam alanı çok geniş olmuştur. Krizin bu kadar hızlı yayılmasında yeni küresel ekonomik yapılanmanın etkisi büyüktü. Küreselleşme ile birlikte krizlerin bulaşıcı etkileri ve yayılma hızları da artmıştı. Bunun en iyi göstergesi son 2008 Küresel krizi olmuştur.

2008 küresel krizinin etkisinden kurtulmak ve ekonomiyi yeniden yapılandırmak için ABD yönetimi ve sonrasında diğer dünya yönetimleri radikal kararlar almışlardır. ABD yönetimi çok geçmeden bir çözüm paketi hazırlayacaktı. Çözüm paketi dev ABD

⁹⁸ Dursunoğlu, s. 62.

⁹⁹ Mauldin ve Jonathan, s. 144.

şirketlerini içine düştükleri ekonomik çıkmazlardan kurtarmayı hedeflemekteydi. Böylece batma noktasındaki pek çok Amerikan şirketi iflasın eşiğinden dönecekti¹⁰⁰. Bunlar ABD ekonomisi için önemli kuruluşlardı. Dev Amerikan şirketlerinin kurtarılmaya çalışılmasının nedeni buydu. Bunlar Amerikan ekonomisine lokomotiflik etmekteydiler ve bu yüzden de kurtarılmaları gerekmekteydi. Çözüm paketi geniş perspektifli ve çok kapsamlıydı. Hedef pakette kemerlerin sıkılması da bulunmaktaydı. Nitekim krizin üstesinden gelebilmek için ABD hükümeti kemerleri sıkacaktı. Bu ABD halkı için de geçerliydi. Amerikan halkı kemer sıkma politikasından direkt olarak etkilenecekti. Paketin başarıya ulaşması Amerikan halkının özverisine ihtiyaç duymaktaydı. İlk başta halktan tepkiler gelse de, Amerikan toplumu bunu kabullenmek zorunda kalacaktı. Çünkü krizden başka bir çıkış yolu bulunmamaktaydı. Çözüm paketi açıklandıktan sonra piyasalar derin bir nefes alacaktı. Piyasalarda yeniden canlanma baş gösterecek, ABD ve diğer ülkelerde kurumlar yeniden işler hale gelecekti. Böylece ABD ve tüm dünya ekonomilerinde yeniden bir iyileşme dönemine girilecekti.

Küresel krizin aşılması için ABD ve başta Avrupa ülkeleri olmak üzere tüm dünya ülkelerinde bir dizi tedbir alınacaktı. Tüm dünyada trilyon dolarları bulan kurtarma paketleri açıklanacaktı. Böylece uluslararası piyasalar ve finansal sisteme güven iade edilecekti. Bu süreçte merkez bankaları önemli işlevler görmüştür. Merkez bankalarının finansal pazarlara likidite enjekte etmesiyle problemin üstesinden gelinmeye çalışılmıştır. Kısa sürede önlem ve kurtarma paketleri amacına ulaşacak ve piyasalara yeniden canlılık gelecekti. Piyasalarda yeniden canlanma olacak ve finansal sistem tekrar dengeye gelecekti.

2008 Küresel krizinde, devletler ekonomiye müdahale etmişlerdir. Böylece ekonomiler yeniden dengeye kavuşturulmuştur. 2008 Küresel krizinin oluşmasında izlenen yanlış ekonomik politikaların payı büyük olmuştur. İzlenen yanlış politikalar zamanla bir patlamaya yol açmış, böylece Küresel kriz patlak vermiştir. Küresel kriz neticesinde ülke ekonomileri durgunluğa girmiş, reel olmayan aşırı büyüme hedefleri

¹⁰⁰ Duncan, s. 134.

krizle neticelenmiştir¹⁰¹. Küresel kriz aşırı büyüyen bir ekonomi neticesinde oluşmuştur. Ekonomideki bu aşırı büyümeyi banka kredileri ve spekülasyonlar da beslemiştir.

2008 Krizinden ülke ekonomileri çok olumsuz etkilenmiştir. Ekonomiler felç haline gelmiş, binlerce kişi işlerinden olmuştur. Piyasalarda büyük bir durgunluk yaşanmış, mal fiyatlarında düşüşler olmuş, ekonomik faaliyetler ve mübadele yavaşlama ve durma noktasına gelmiştir. 2008 krizi öncesinde iyimser aldatici bir ekonomik hava oluşmuştur. Ekonomi güllük gülistanlık halinden birden fırtınaya dönüşmüştür. Krizle birlikte ekonomide ani ve beklenmedik değişimler olmuştur. Bu değişim ve dönüşümler beklenmedik gelişmelerdir ve hesaplarda yoktur. 2008 krizinin yaralarını sarmak uzun zaman almıştır. Önlem ve kurtarma paketleri açıklandıktan kısa bir süre sonra piyasalarda yumuşama olmuştur. Ancak önlem ve kurtarma paketlerini açıklayana kadar ekonomiler büyük yaralar almışlardır. 2008 Krizinin en dikkat çekici yanı hızla tüm dünyaya yayılması, yani bulaşıcı etkisidir. Tüm dünya ülkeleri az ya da çok bu krizden zincirleme olarak etkilenmişlerdir. Kriz zincirleme etki yapmıştır çünkü dünya devletleri arasındaki ilişkiler küreselleşme sürecinden sonra çok artmış, ilişkiler sıklaşmış ve derinlik kazanmıştır. Bugün dünyanın bir yerinde meydana gelen bir olayın etkileri kısa zamanda dünyanın bir başka ucunda hissedilmektedir. Bu küreselleşmenin dünyamıza getirdiği bir yeniliktir. Artık dünyamız entegre bir yapı arz etmektedir. Tüm devletler bir gövdeyi oluşturduğu varsayılacak olursa, bir devletteki bir araz vücudun bir organının ağrması ve tüm vücutta bunun hissedilmesi şeklinde artık fonksiyon görmektedir. Dolayısıyla krizler artık ortaya çıktığı merkezin sorunu değil de tüm dünyanın sorunu olarak algılanmakta ve bu doğrultuda çözümler üretildiği görülmektedir.

2.3.3. Ekonomik Krizin Kapsam Alanı

Küresel kriz, ABD’de ortaya çıkmış ancak kısa zamanda tüm dünya ekonomilerini etkisi altına almıştır. Kriz, bulaşıcı bir etkiye sahipti. Bu, küresel krizin bir anda tüm dünyaya yayılması ve etkilerini göstermesini sağlayacaktı.

¹⁰¹ Kurtoğlu, s. 201.

2007 yazından itibaren ABD’de etkisini göstermeye başlayan finansal problemler, 2008’in son çeyreğinde küresel bir hal almış, tüm dünya borsalarında ciddi kayıplara yol açmış, aralarında dünyanın en büyüklerinin de bulunduğu şirketler ödeme güçlükleri yaşamış ve finansal tehdit artmıştır.

Küresel kriz ABD ve gelişmiş ülkelerde başlamış, ancak Kasım 2008 ortalarından itibaren gelişmekte olan ülkeleri de etkilemeye başlamıştır. Birçok gelişmekte olan ülke borsalarında ciddi değer kayıpları olmuş, ülke paraları değer yitirmiş, ülke tahvilleri ve ticari bonolarda risk primleri artmış, öte yanda bu ülkelere olan yabancı sermaye akımları ve banka borçlanmaları önemli oranda düşmüştür.

Tablo 5. Çeşitli Ülkelerde Bazı Finansal Kuruluş İflasları 2008-2009¹⁰².

7 Şubat- İngiltere	Northern Rock ulusallaştırıldı.	88 milyar sterlin
14 Mart-ABD	Bear Stearns FED sübvansiyonundan sonra ticari bir banka tarafından alındı.	29 milyar dolar
7 Eylül- ABD	Freddie Mac ve Fannie Mae ulusallaştırıldı.	200 milyar dolar
15 Eylül- ABD	Lehman Brothers iflas etmiştir.	
17 Eylül -ABD	AIG ulusallaştırıldı.	87 milyar dolar
18 Eylül- İngiltere	Lloyd TSB HBOS'u satın aldı.	12 milyar pound
29 Eylül-Benelüks	Fortis kurtarıldı.	16 milyar dolar
29 Eylül-ABD	Citibank Washoiva'ı aldı.	12 milyar dolar
29 Eylül-Almanya	Hypo Gayrimenkul kurtarıldı.	71 milyar dolar
29 Eylül- İzlanda	Glitnir kurtarıldı.	850 milyon dolar
29 Eylül- İngiltere	Bradford&Bingley kurtarıldı.	32,5 milyar dolar
30 Eylül- Belçika	Dexia kurtarıldı.	9,2 milyar dolar
30 Eylül- İrlanda	İrlanda bankaları kurtarıldı.	572 milyar dolar
7 Ekim- İzlanda	Lansbanki ulusallaştırıldı.	
9 Ekim- İzlanda	Kaupthing ulusallaştırıldı	864 milyon dolar
12 Ekim- İngiltere	HBOS, Royal Bank of Scotland, Llyods TSB ve Barclays kurtarıldı.	60,5 milyar dolar
16 Ekim- İsviçre	UBS kurtarıldı.	59,2 milyar dolar
19 Ekim- Hollanda	ING sermaye yardımı aldı.	10 milyar euro
20 Ekim- Fransa	Fransa hükümeti 6 büyük bankaya kredi açmıştır.	10,5 milyar euro
27 Ekim- Belçika	KGB	3,5 milyar euro
4 Kasım- Avusturya	Kommunalkredit ulusallaştırılmıştır. Constantine Privatbank ulusallaştırıldı ve 5 Avusturya bankasına 1 euro karşılığı satıldı.	
11 Kasım- Kazakistan	Hükümet 4 büyük bankaya sermaye enjekte etmiştir.	3,7 milyar dolar
24 Kasım- ABD	Citigroup sermaye desteği almıştır.	40 milyar dolar
22 Aralık- İrlanda	Anglo Irish Bankası ulusallaştırılmıştır. 3 büyük bankasına fon aktarılmıştır.	7,68 milyar dolar

¹⁰² Aliber ve Kindleberger, s.166.

2.3.4. Ekonomik Krizin Derinleşmesinin Nedenleri

Krizin derinleşmesinin nedenlerini; ilk anda yaşanan büyük panik ve buna bağlı olarak gerekli önlemlerin zamanında alınamayışı, Düzenleme otoriteleri ve merkez bankalarının hızlı kredi büyümesi ve aktif fiyatlarında oluşan balonun neden olduğu sistemik riskleri görememiş ya da gerekli önlemleri yeterli oranda ele alamamış olması, krizin derinliği, küresel boyutu ve bulaşıcı etkisini sayabiliriz¹⁰³. Küresel krizden tüm dünya ekonomileri göreceli az ya da çok etkilenmişlerdir. Krizin kapsam alanı çok genişti.

Bu krizden kurtulmanın yolu radikal kararlar almaktan geçmekteydi. Nitekim bir süre sonra ABD yönetimi bir çözüm paketi hazırlamıştı. Çözüm paketi dev Amerikan şirketlerini içine düştükleri büyük ekonomik çıkmazdan kurtarmayı öngörüyordu. Böylece batma noktasındaki birçok Amerikan şirketi kurtarılacaktı. Bunlar Amerikan ekonomisine lokomotiflik eden şirketlerdi. Çözüm paketi geniş perspektifli ve çok kapsamlıydı. Krizin üstesinden gelmek için ABD yönetimi kemerleri sıkacaktı. Bu durumda Amerikan halkının da üzerine düşen görevler olacaktı. Bankaları kurtarma operasyonu için onların da özveride bulunması gerekecekti.

Bu şartlar altında ABD yönetiminin ürettiği çözümler, krizin aşılmasını sağlayacaktı. Kriz, pek çok şirketi batmanın eşiğine getirmişti. Çözüm paketi işe yarayacak ve başta ABD ekonomisi olmak üzere tüm dünya ekonomilerinde yeniden bir iyileşme görülecekti.

Küresel krizin aşılması için başta ABD olmak üzere Avrupa'da merkez bankaları ve hükümetleri tarafından çok sayıda önlem alınacak ve trilyon dolarları bulan kurtarma paketleri açıklanacaktı. Amaç uluslararası piyasalarda yaşanan gelişmeler karşısında finansal sisteme olan güvenin tekrar artırılması olacaktı. Merkez bankaları finansal pazarlara likidite enjekte ederek problemin üstesinden gelinmeye çalışılacaktı¹⁰⁴. Önlem ve kurtarma paketleri amacına ulaşacak ve ulusal ve uluslararası piyasalarda finansal sisteme olan güven eksikliği giderilecekti. Piyasalarda yeniden canlanma olacak finansal sistem tekrar dengeye gelecekti.

¹⁰³ Friedman, s. 202.

¹⁰⁴ Aliber ve Kindleberger, s. 211.

Burada 2008 Küresel krizi ile 1929 krizini ayıran önemli bir fark ortaya çıkmaktadır. O da şu ki; 1929 krizi Klasik iktisatçılar elinde devletin ekonomiye müdahalesini olumlamayan bir ortamda oluşmuş ve gelişmişken, 2008 Küresel krizinde yeni ekonomik modeller varlığında krize müdahale edilmiştir.¹⁰⁵ Klasik iktisatçılar, devletin ekonomiye müdahale etmesine karşı çıkmaktaydılar. Onlara göre piyasalar kendiliğinden dengeye oturacaktı. Görünmez bir el bunu sağlayacaktı.¹⁰⁶ Klasik iktisatçılara göre fiyat mekanizması aracılığı ile ekonomide tüm üretim faktörlerinin istihdam edildiği, milli gelirin en yüksek seviyede olduğu bir doğal düzen vardı. “Görünmeyen bir el” (invisible hand) bu düzeni sağlamaktaydı.¹⁰⁷

Tablo 6. Kurtarma Paketlerinin Maliyetleri (Şubat 2009)¹⁰⁸.

	Sermaye Enjeksiyonu	Garantiler	Toplam Önlem Paketi Tutarı	GSYİH'in Yüzdesi
ABD	250 milyar dolar		700 milyar dolar+787 milyar dolar	10,1
Almanya	70 milyar euro	412 milyar euro	492 milyar euro	19,8
Fransa	40 milyar euro	320 milyar euro	360 milyar euro	19,0
İtalya			40 milyar euro	2,6
İngiltere	50 milyar euro	250 bin sterlin	400 milyar sterlin	28,6
Avusturya	15 milyar euro	85 milyar euro	100 milyar euro+26 milyar dolar	36,9
Danimarka			35 milyar danimarka kronu+18 milyar dolar	2,1
Yunanistan		15 milyar euro	28 milyar euro	11,2
İrlanda		450 milyar euro	450 milyar dolar	235,7
Macaristan	3 milyar dolar		3 milyar dolar	2,2
Kore		100 milyar dolar	100 milyar dolar	10,3
Hollanda		200 milyar euro	200 milyar euro	26,5
Portekiz		20 milyar euro	20 milyar euro	6,1
İsveç	200 milyar dolar+6 milyar dolar	200 milyar dolar	206 milyar dolar	50,5
İspanya	30 milyar euro + 50 milyar euro	100 milyar euro	150 milyar euro	14,3
Japonya			632 milyar dolar	14,1
Norveç			57,4 milyar dolar	23,2
Brezilya			13 milyar dolar	1,0
Rusya		50 milyar dolar	86 milyar dolar	6,6
Çin			586 milyar dolar	18,2
Arjantin			3,7 milyar dolar	1,4

¹⁰⁵ Eğilmez, s. 58.

¹⁰⁶ <http://www.adamsmith.org/smith/quotes.htm>

¹⁰⁷ Joyce, H., “Adam Smith and the invisible hand”, <http://plus.maths.org/issue14/features/smith/> (1 Mart 2001).

¹⁰⁸ Aliber ve Kindleberger, s.198.

2.3.5. Ekonomik Kriz Sonrası Durum

Küresel kriz sonrasında, dünya ekonomisi yavaş yavaş yeniden düzelmiş, ekonomide olumlu bir hava yeniden tesis edilmiştir. Ancak Küresel krizin tahribat ve zararlarının giderilmesi zaman almıştır. Küresel kriz, şimdiye kadar yaşanan krizlerin en büyüğü olmuştur. Bundan ülkeler çeşitli dersler almışlardır. Bir kez daha anlaşılmıştır ki, reel bir büyüme tesis etmeden, hayali büyüme senaryolarıyla ekonomileri geliştirmek, dengeli bir ekonomiye sahip olmak mümkün değildir. Yine anlaşılmıştır ki, ekonomi dengeye oturmadığında böylesi krizlerle tekrar tekrar karşılaşılacaktır. Bu yüzden ülkeler bundan böyle daha gerçekçi ekonomi politikaları üretecek, yanlış yada eksik ekonomik politikalar üretmekten, ekonomi ile ilgili kararlar almaktan kaçınacaklardır. Çünkü Küresel krizin etkileri büyük olmuştur.

Keynesgiller bir depresyonda izlenecek hükümet politikaları konusunda aşağıdaki sonuçlara ulaşmışlardır:

- i. Fiyat ve ücret esnekliğini artırmak amacıyla planlanmış politikalar etkin değildir ve büyük bir olasılıkla ekonomiyi tam istihdama yönlendirmede faydalı olmazlar. Üstelik bu politikalar, sadece durumu ağırlaştıracaklardır.
- ii. Para politikası; etkin olmayan bir politika aracı değilse de, bazı durumlarda etkin olabilir.
- iii. Tam istihdamı kesinlikle sağlayabilecek tek etkin araç, maliye politikasıdır.¹⁰⁹

Yeni Keynesgillerden Fischer ise, krizi önleme konusunda beş ders olduğunu söylemektedir:

1. Birincisi, daha doğru ve daha kapsamlı veriye vaktinde ulaşma gereksinimi vardır.
2. İkincisi, IMF'nin nezaretinin (surveillance) etkinliğini artırmanın yollarının bulunması gerekir.

¹⁰⁹ Parasız, a.g.e. 187.

3. Finansal sektördeki sorunlar, çoğunlukla krizlerin ya başlamasına yada yoğunlaşmasına neden olduğundan ulusal (domestic) finansal sistemlerin güçlendirilmesi için daha fazlası yapılmalıdır.
4. Dördüncüsü, sermaye piyasalarının faaliyet biçimini iyileştirmek gerekir.
5. Beşincisi, ülkelerin sermaye hesaplarını açmaları (yani sermaye hareketlerini serbestleştirmeleri) güvenli bir biçimde yapılmalıdır.¹¹⁰

Dünya yeniden bir ekonomik krizle karşılaşmamak için gerekli önlemleri almak zorundadır. Bunun yolu daha önceki krizlere yol açan nedenleri iyi anlamak, değerlendirmek ve aynı hatalara düşmemekten geçmektedir. Nitekim Küresel kriz de, 1929 krizi sonrası alınan ekonomik önlemlerin, yapılan düzenlemelerin gevşetilmesi sonucunda patlak vermiştir. Yatırım bankalarına aşırı risk alma ve bu sayede ciddi kazançlar elde etme imkânı sağlanması Küresel krizi tetiklemiştir. Yapılan yasal düzenlemelerle yatırım bankalarına aşırı hareket serbestisi sağlanması spekülasyon balonlarının büyümesi çöküşte temel faktörü oluşturmuştur.¹¹¹ Yatırım bankalarının aşırı serbestleşmesi ve başkalarının paralarıyla büyük kazançlar elde etme hırsları bunların sonunu getireceği gibi dünyanın Küresel bir krize girmesinde de önemli bir etkeni oluşturacaktı.

2.4. 1929 ve 2008 Ekonomik Krizleri Arasındaki Farklar

1929 Krizi ile 2008 Krizinin benzer noktaları çoktur. Her iki krizde de uygulanan yanlış ekonomik politikaların payı büyüktür. Bu yanlış politikalar, zamanla patlamalara yol açmıştır. Bunun sonucunda ülke ekonomileri durgunluğa girmişlerdir. Reel olmayan aşırı büyüme hedefleri, krizleri doğurmuştur.

Her iki kriz de aşırı büyüyen ekonomi neticesinde oluşmuştur. Ekonomideki bu aşırı büyümeyi banka kredileri ve spekülasyonlar da beslemiştir.

1929 Krizinden de 2008 Krizinden de ülke ekonomileri çok olumsuz etkilenmiştir. Ekonomi felç haline gelmiş, binlerce kişi işlerinden çıkarılmıştır.

¹¹⁰ Goldstein ve Turner, s. 23-24.

¹¹¹ Apak ve Aytaç, s. 216.

Piyasalarda büyük durgunluk yaşanmış, mal fiyatlarında düşüşler olmuştur. Ekonomik faaliyetler azalmış, mübadeleler yavaşlamıştır.

Her iki krizin ortak bir başka yönü de, bu krizlere hazırlıksız yakalanılmış olmasıdır. Hatta öyle ki, her iki kriz öncesinde dünyada iyimser bir ekonomik hava oluşmuştur. Bu aldatıcı etkide bulunmuştur. Her iki kriz de ekonomide ani ve beklenmeyen değişimler oluşturmuşlardır. Her iki krizin yaralarını sarmak da uzun zamanları almıştır. Krizleri aşmak için radikal kararlar almak gerekmiştir.

2.5. 2008 Küresel Ekonomik Krizin Türkiye Üzerine Etkileri

2.5.1. Küresel Ekonomik Krizde Türkiye Ekonomisi

Türkiye’de ABD’deki mortgage sistemi gibi bir sistem henüz kurulmamış, kurulma aşamasındaydı. Dolayısıyla Türk gayrimenkul sektörü krizden etkilenmeyecekti. Bununla birlikte Küresel krizin Türkiye ekonomisi üzerinde farklı etkileri olacaktı. Finansal piyasalarda tedirginlik başlayacak, yurtdışı borsalarında yaşanan kayıplar, İMKB’de sert düşüşlere neden olacaktı. Öte yanda yabancı yatırımcıların artan dolar talebiyle birlikte, Türk Lirası’nda diğer gelişmekte olan ülke para birimlerinde olduğu gibi büyük kayıplar görülecekti. Yabancı sermayenin Türkiye’yi terk etmeye başlaması, yüksek cari açık sorunu olan Türkiye için tehlikenin büyümesine neden olacaktı.¹¹²

¹¹² Apak ve Aytaç, s. 218.

Tablo 7. Mortgage Sisteminde Türkiye İçin Fırsatlar-Tehditler / Güçlerimiz-Zayıflıklarımız.

FIRSATLAR	TEHDİTLER
Artan nitelikli konut ihtiyacı (doymamış pazar)	Ekonomik durgunluk ve/veya kriz
Artan nüfus ve kentleşme (iç göçler, ailelerin küçülmesi vb.)	Finansal sistemin (bankaların) riskleri yönetememesi
Konuta bağlanan milyarlarca \$'lık ölü sermayenin aktif hale gelmesi ve tekrardan ekonomiye kazandırılması	Suni fiyat dalgalanmaları: Mortgage kapsamına girecek mevcut konutların eksikliği ve arzın çekilmesi
Yastık atındaki birikimlerin mali sektöre, oradan da reel sektöre aktararak üretim artışı sağlanması	Yasadan sonra fiyatların artacağı spekülasyonları
Yabancıların gelişmekte olan pazarlardaki yatırım iştahı (Uluslararası fonların MBS/Covered Bond ihraçlarımıza olumlu bakmalarını sağlayabilir)	Uzun vadede iş güvencesinin bulunmaması
Konut kredisi ile başlayan tasarruflar, zaman içerisinde tüketimi azaltır ve enflasyona olumlu katkı yapar	Uzun vadede reel ücretlerde düşüş yaşanması
	Dünyanın en aktif deprem kuşağı üzerinde olmamız
GÜÇLERİMİZ	ZAYIFLIKLARIMIZ
30 yıllık kronik enflasyonun denetim altına alınması.	Nitelikli arsa ve konut kıtlığının fiyatları yükseltmesi (yasa arzı düzenlemiyor. Bu işi piyasaya bırakıyor)
Ekonomi iyileştikçe alıcıların alım güçlerinin artması.	Vergi avantajının ve diğer anlamlı teşviklerin olmayışı
Yükselen nüfus artışı (yıllık ortalama %1.40)	Orta-Düşük gelirliilerin sistemden yararlanamaması
Nüfusun %60'ının 29 yaşın altında olması.	Uzun vadeli yatırımcı kıtlığı (Emeklilik ve yatırım fonları henüz emekliyor, yerli yatırımcı tercih etmiyor)
Türk halkının birincil yatırım tercihi=Gayrimenkul.	Tasarrufların yetersiz olması
Yabancıların Türkiye'de konut edinme ilgisi.	Kayıtdışılık: %70 ruhsatsız-izinsiz yapılaşma ¹¹³
Yeni konut projelerinin piyasayı canlandırması.	

¹¹³ Friedman, s. 123-124.

2.5.2. Türkiye'nin Ekonomik Kriz Karşısında Durumu

Küresel krizle birlikte Türk ekonomisi de durgunluğa girmiştir. Şirket kapanmaları artmış, toplu işten çıkartmalar olmuş, işçilerin aldıkları ücretlerde azaltmalar yapılmıştır. İflas noktasına gelen şirketlerin sayısı artmış, birçok şirket de kapanmak zorunda kalmıştır.

Türkiye'de bu dönemde Başbakan Recep Tayyip Erdoğan liderliğindeki AKP başta bulunmaktadır. Hükümet, krizin etkilerini Türkiye'de en aza indirmek için ekonominin krizden az etkileneceği şeklinde olumlu bir havayı oluşturmaya, yaymaya çalıştı. Amaç bu yolla finansal piyasalarda oluşan tedirginliği azaltmak ve ekonominin işlerliğini sürdürmektir. Ancak iktidar partisinin olumlu hava yaratma stratejisi, Türkiye'nin krizden etkilenmesini önleyemeyecekti. Piyasalarda büyük bir durgunluk yaşanacak, mübadeleler azalacak, insanlar ellerindeki paralarını yastık altına gizleyecek, mal almaktan kaçınacaktı. Bu piyasalara büyük bir durgunluk getirecekti. Mallarını satamayan firmalar kapanmanın eşiğine geleceklerdi. Bu dönemde birçok insan işlerinden çıkarılacak ya da aldıkları ücretler düşecekti. Türkiye bu durgunluktan ancak, Batıda alınan önlemlerle çıkabilecekti. Böylece Türkiye'de piyasalar yeniden dengeye kavuşacak, yatırımlarda da artışlar olacaktı. Bu durum Türkiye'nin kriz karşısındaki öncelikli planı olmuştu¹¹⁴.

2.5.3. Küresel Ekonomik Krizin Türkiye Ekonomisi Üzerine Etkileri

Küresel krizin Türkiye ekonomisi üzerine etkileri çeşitli olmuştur. Zira Türkiye ABD'nin birincil ortaklarından biri olması, Avrasya piyasalarının tam ortasında bulunması ve geçmiş yıllarda kendi içerisinde ağır bir kriz yaşaması sebebi ile küresel ekonomik krizden etkilenmeme şansına sahip değildi. Bu vesile ile Türkiye 2008 yılının sonuna doğru ortaya çıkan tabloda, genel olarak, diğer birçok Avrupa ve Asya ülkesine göre daha az olmakla birlikte, her türlü piyasa bazında küresel ekonomik krizden doğrudan etkilenmiştir¹¹⁵.

¹¹⁴ Hakan Ercan, Erol Taymaz ve Yeldan Erol (2010). **Kriz ve Türkiye: Kriz Tedbirlerinin Etki Değerlendirmesi**. Ankara: Uluslararası Çalışma Örgütü Yayınları, s. 37.

¹¹⁵ Özatay, s. 119.

Öncelikli olarak Türkiye'nin küresel krizden etkilendiğinin temel göstergesi, 2007 yılının sonlarına doğru piyasalarda yaşanan büyük durgunluk. 2008 Ocak ayı ile Aralık ayının başı arasındaki süreçte, piyasada tedavül eden para miktarı ve mal alım-satımları azalmış, şirketlerin ürünlerini pazarlayabilmek adına 2006 ve 2007 yılındakinden daha alana yöneldikleri ve üretim miktarlarında azalma olduğu görülmüştür. Avrupa'daki birçok üreticinin aksine, Türkiye'de piyasanın daha aktif olduğu görülmüştür. Ancak, işçi çıkarımlarının bir hayli fazlaştığı ve işsizlik rakamlarında %1 ile %2,5 arasında bir artışa rastlanmıştır¹¹⁶. Bu durumdan Türkiye'nin büyük ölçekli şirketleri de etkilenmişlerdir. Sermayenin yatırım yapması hususuna bakıldığında ise yine Türk şirketlerinin ve Türkiye'ye dışarıdan yatırım yapan firmaların Türkiye'ye bakışlarında olumsuz bir hava sezilenmiştir. Bu vesile ile de beklenen yatırımların gerçekleşmesi ya mümkün olmamış ya da ertelenmiştir. 2007 yılında yükselen piyasa performansı ile birlikte 888 milyar dolar olan özel sektör kaynaklı net sermaye girişi, 2008 yılında 392 milyar dolar seviyesine kadar gerilemiştir. İthalat-ihracat dengesi bakımından ise Türkiye'nin durumu, ülke içi yatırımların durumu ile benzer düşüşler yaşamıştır; 2008 yılında AB'ye üye olan ülkelerle yapılan 74,8 milyar dolarlık ithalat değeri, 2009 yılında 56,5 milyar dolar seviyelerine gerilemiştir. 2008 yılı Eylül ayında 12.793 milyon dolar olan Türkiye'nin toplam ihracatı 2008 Ekim ayında 9.723 milyona gerilemiştir. Türk gayrimenkul sektörü ise krizden en az etkilenen sektörü oluşturmuştur.¹¹⁷ Genel olarak Türkiye'de konut projelerinin sayılarında dört katlık bir artış yaşanırken, bazı kesimleri hariç, ülke genelinde konut fiyatlarında artış gözlenmiştir. Yine de krizden az etkilenmiş olsa bile, 2008 ile 2011 yıllarının son çeyrek arasındaki projelerinin maliyetleri arasında %35'lik bir fark oluşmuş ve 2011 yılı sonunda maliyet miktarları inşaat sanayi ürünlerindeki fiyat artışı ile birlikte artış göstermiştir.

¹¹⁶ Sönmez, s. 125.

¹¹⁷ Apak ve Aytaç, s. 218.

3. TÜRK HAVA TAŞIMACILIĞI VE EKONOMİK KRİZ OLGUSU: THY ÖRNEĞİ TEMELİNDE BİR DEĞERLENDİRME

3.1. Türk Hava Taşımacılığına Kısa Bir Bakış

Türkiye'nin hava taşımacılığına dair geçmişi çok uzun olmamakla birlikte, Türkiye'nin yaptığı sıçrama, birçok ülkenin onu gerçekleştirdiği süre zarfından daha kısa süreli olmuştur. Uzun yıllar sadece THY'nin üstlendiği ve alternatif bir firmanın olmadığı Türkiye'de gelişime de açık olan bir pazarın ve rekabet ortamının olmadığı gözlemlenmiştir. Bu ortamın oluşabilmesi adına 2000'li yılların başlarına kadar beklemek gerekmiştir. Bunda en önemli dikkat çeken nokta, havayolu taşımacılığına dair bilincin Türkiye'de uzun yıllar insanların bilincinde tam olarak yer etmemiş olmasıdır. Diğer bir neden ise, ine uzun yıllar Türkiye'de hava taşımacılığının çok ciddi ölçüde maliyetler halka sunulması ve bu nedenden ötürü de insanların hava taşımacılığını tercih etmemeleridir. Son olarak da bu durumun nedeni olarak Türkiye'de havacılığa gereken yatırımların gerektiği şekilde yapılarak insanlarda önemli bir şekilde hava taşımacılığına dair değer bilincinin yaratılamamış olmasıdır. Bu noktada görülebilecek en değerli nokta, bu konuların doğrudan Türkiye'nin uzun yıllar boyunca sorunlar içerisinde yüzden ekonomik yapısının çok önemli yerinin olmasıdır.

Ancak 2000'lerin hemen başında, Türkiye'de hizmet vermeye başlayan Onur Air, Pegasus, Fly Air, Atlas jet, ilerleyen dönemde bunların arasına katılan Anadolu Jet, Sun Express ve Sky Airlines Türkiye'de havacılık sektörünün ve pazarının büyümesine yardımcı olmuşlardır. Her ne kadar bu firmaların THY'nin halen gerisinde oldukları mali tablolarından ve yaptıkları yatırımlardan belli olsa da, Pegasus havayolu şirketinin yurtdışına açılabilme adına ciddi adımlar atması, diğer havayolu şirketlerinin de onu takip etmesine yardımcı olmuştur.

Son zamanlarda Türkiye'de düşen fiyatlarla birlikte artan bir rekabet ortamı olduğu görülmektedir; dolaylı olarak bu durum hizmet konusundaki kaliteyi ve havayolu şirketlerinin yatırımlarının derecesini de arttırmıştır. Türk toplumun üzerinde de bir havayolu taşımacılığına dair olumlu bilincin yerleşmesi ile birlikte, artık havayolu şirketleri, yaşadıkları kazalar hariç, Türkiye'de genel taşımacılık sektöründe

pazarın büyük payını ellerine geçirmişlerdir. Türkiye'nin genel finansal yapısı genelinde konu değerlendirildiğinde, Türkiye'deki havayolu şirketlerinin, onların hizmetlerinin ve onların hizmetlerine olan talebin geçmiş yıllara oranla daha fazla olduğu görülmektedir.

3.2. 2008 Küresel Ekonomik Krizi ve Dünya Havacılık Sektörüne Etkileri, Türk Hava Taşımacılığının Genel Görünümü

3.2.1. 2008 Küresel Ekonomik Krizi ve Dünya Havacılık Sektörüne Etkileri

Dünya havacılık sektörü, bu tezin ana konusu olan ekonomik krizler altında ezilmek ve toparlanabilmek adına çok büyük sıkıntılara katlanmak durumunda kalmaktadır. Bu durum küresel birçok havayolu şirketinin artık eskisi kadar karlı bir şekilde uçuş sektöründe hizmet verememesine neden olmuştur; bu durum ABD ve Avrupa'da daha derin bir şekilde hissedilmektedir¹¹⁸.

2011 yılı içerisinde, ABD'nin üçüncü, dünyanın ise altıncı en büyük havayolu şirketi olan American Airlines iflas ettiğini duyurarak yeniden yapılandırma süreci içerisinde şirketi yaşadığı kötü durumdan kurtarma yollarını aramaya başladı¹¹⁹. American Airlines'ın bu sıkıntılı noktaya gelmesindeki temel nedenlerden biri, kuşkusuz Lehman Brothers'ın yaşadığı iflas sürecinin zincirleme etkisi söz konusu. 2008 küresel krizi sonrasında, ABD'nin kendi içerisindeki yerel havayolu ulaşımını sağlayan onlarca şirketin de akıbeti American Airlines'ınki gibi olmuştu; birçokları, yerel hizmetler vermeleri sebebi ile nispeten daha az hasar ve daha küçülme politikaları ile kısa vadede yara sarmaya bakarken, American Airlines gibileri toparlanmakta son derece zorlandılar; yapılandırma süreçleri de bu noktada ortaya çıktı¹²⁰. American Airlines ile birlikte hizmet veren, ancak yerel hava yolu taşımacılığında etkisi olan, havayoluna bölgesel destek sağlamak amacıyla kurulmuş olan American Eagle ve American Connection isimli iki havayolu daha var.

¹¹⁸ Capital Dergi. "Dünya Havacılık Sektörü Küçülüyor", 19-9, 2011, s. 19.

¹¹⁹ Turgut, T., *American Airlines neden iflas etti?*

<http://airnewstimes.com/tolga-turgut-american-airlines-neden-iflas-etti-337-yazisi.html>

¹²⁰ Jayetta Z. Hecker, *Airline Industry: Potential Mergers and Acquisitions Driven by Financial and Competitive Pressures*, New York, ABD: DIANE Publishing, 2009, s. 18.

American Airways içerisinde, bu kriz döneminde temel fikir işçi maliyetlerini düşürmek ve kısa vadede sırtından önemli bir yükü atmaktı. Bu da şirket çalışanlarının nerede ise %15'ini işten çıkararak mümkün olabilecekti. 88 bine yakın çalışanı olan American Airways için bu durum son derece kritik bir eşik¹²¹. Aynı zamanda şirket işçi çıkarılması hususunda en çok tamir ve bakım gibi havayolu şirketlerinin araç hizmeti konusunda sıkıntı yaşamamaları adına sürekli çalışanları tercih edecek olması, seferlerinin kesintiye uğraması ve uçakların uzun vadeli bakımlara girerek şirketlerin bu seferlerden elde edilecek kazançtan da mahrum olması anlamına gelmekte. Yine bununla birlikte işten çıkarılacak olan bagaj taşıyıcı, kabin görevlisi, idari eleman ve pilotların sayısı verilecek hizmet durumunu olumsuz etkileyecektir¹²². İşte bu noktada Türk hava taşımacılığının krizden daha az hasarla, hatta beklenemedik karla çıkmasının temel nedeni ortaya çıkmaktadır; hizmet kalitesini aşağılara çekmemek.

Avrupa kıtası içerisinde de durumun pek parlak olduğunu ya da kurtuluşun mümkün olduğunu söylemek son derece zor. Zira Avrupa'nın zaten kendi içerisinde bir Euro krizi yaşıyor olması, ABD'den gelen rakamların ve olumsuz etkinin finansal yapıyı daha kötü bir noktaya sürükledi¹²³. Genel olarak bakıldığında üretim sektörünün müthiş rakamlara varacak şekilde zarara uğradığı Yunanistan, Portekiz, İspanya ve İrlanda'da hizmet sektörlerinin de ciddi boyutta zararlar yaşadığı bir gerçektir.

Her ne kadar krizden çok güçlü bir şekilde etkilenmemiş olsa da Fransa'da da hizmet sektörünün, belirli olarak da hava yolu taşımacılığının büyük zararlar yaşadığı görülmektedir. Fransa'daki Air France-KLM ortaklığı 2011 yılında, uzun bekleyişlerden sonra yıl içerisinde 800 milyon Euro'luk zarar yaşadığını piyasalara duyurdu¹²⁴. 2012 yılı içerisinde de ortaklığın petrol konusundaki sorunlar ve belirsizlikler nedeni ile büyük sıkıntılar yaşaması ve daralma sürecine girmesi bekleniyor. Buradaki doğal etken AB'nin genel yaşadığı büyük ekonomik depresyonun büyük etkisi bulunmakta.

¹²¹ Hecker, s. 26.

¹²² <http://haber.sol.org.tr/ekonomi/american-airlinestn-krizin-bedelini-iscilere-odetme-dersi-haberi-51155>

¹²³ Paul Clark, **Stormy Skies: Airlines in Crisis**, Londra, İngiltere: Ashgate Publishing, 2010, s. 71.

¹²⁴ *Air France-KLM'de 800 milyon Euro zarar*, 2012, <http://tr.euronews.com/2012/03/08/air-france-klm-de-800-milyon-euro-zarar/> (8 Mart 2012)

Kıtanın öte yanına, Hint Okyanusu'nun güneydoğusuna bakıldığında, Okyanusya bölgesinin en büyük hava yolu şirketlerinden biri olan Qntas Airlines, yaklaşık 600 şirket çalışanının işlerinden olmasına sebebiyet verecek şekilde krizden olumsuz etkilendi¹²⁵. Bunun ötesinde şirket, hazırlıksız yakalandığı kriz nedeni ile 3 önemli dış hattına uçuşlarını da iptal etmek durumunda kaldı. Qntas Airlines'ın da temel sıkıntılarından biri Air France-KLM ortaklığı gibi, azalan gelir karşısında artan akaryakıt maliyetlerini karşılayamama durumunda kalması. Qntas Airlines'ın açıkladığı faaliyet raporuna göre şirketin gelirlerinde yüzde 83 azalma yaşayarak 42 milyon pound olarak gerçekleşti ve bu azalmada temel faktörler 194 milyon pound'luk havalimanları grevleri ve 444 milyon pound'luk artan akaryakıt fiyatları olarak göze çarptı¹²⁶.

Olumsuz örnekler kadar, Türk hava taşımacılığının kendisine iyi olarak örnek alabileceği, belki de aynı noktada hareket ettiği söylenebilecek durumlar da söz konusudur. Zira her küresel kriz, sürekli olarak yeni karakterler, yeni yükseliş hikâyeleri ve yeni başarıları da beraberinde getirmektedir. Ancak ekonomik anlamda son yıllarda, ivmesi yüksek olmasa da, Doğu medeniyeti ile batı arasındaki ekonomik farklılık yeniden kendini göstermekte ve Doğu'nun bir yükseliş içerisinde olduğu görülmektedir. Bunların içerisinde hava yolu taşımacılığı naçizane bir önem arz etmektedir.

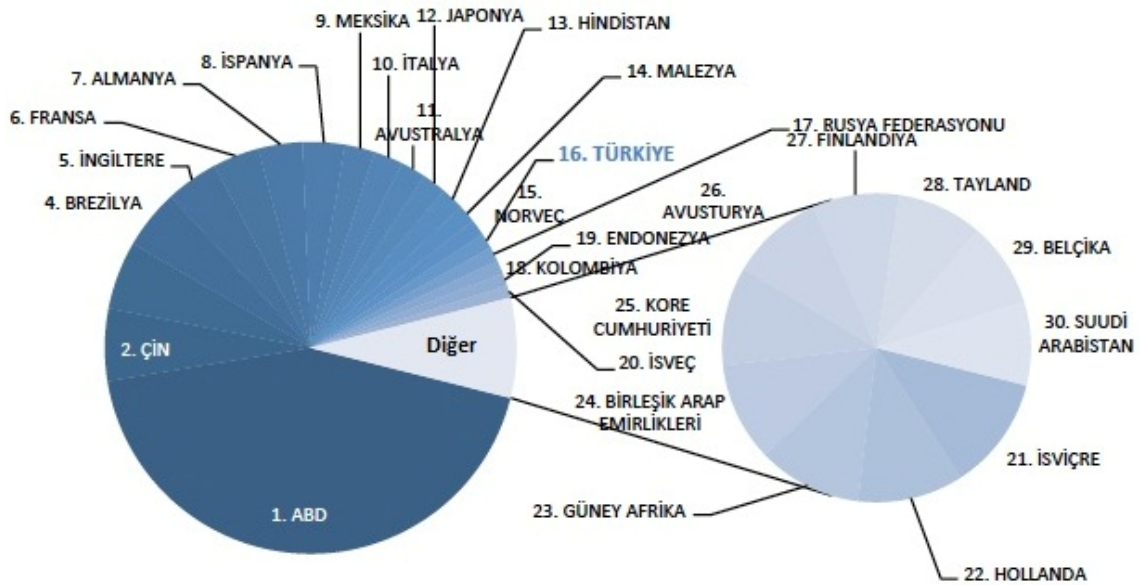
Bu örneği somut olarak ortaya koymak adına Etihad firması dikkat çekmekte. Şirket, 2011 yılındaki açıkladığı bilançosunda, 2010 yılı verileri ile karşılaştırıldığında, %36'lık bir artış sağlayarak, 4,1 milyar dolar gibi, rakiplerinin nerede ise zarar olarak açıkladıkları fiyatta bir seviyeye ulaştı ve 14 milyon dolarlık pozitif net kâr sağladı¹²⁷. Bu sonuç, aslında Etihad için önceden konmuş hedefin son derece üzerinde olması sebebi ile şirketin haddinden fazla kar elde ettiğinin ve başarılı politikalarla ayakta kalarak yoluna devam ettiğinin de bir göstergesi; nitekim yurtdışındaki uçuş noktalarının yerel firmaları bir bir kapanırken Etihad onları satın alabilecek konuma ulaştı.

¹²⁵ *Kriz havayolu şirketlerini vuruyor: Qntas 500 kişiyi işten çıkarıyor*, 2012, <http://turizmguancel.com/haber/kriz-havayolu-sirketlerini-vuruyor-qntas-500-kisiyi-isten-cikariyor-h9372.html> (16 Şubat 2012).

¹²⁶ <http://turizmguancel.com/haber/kriz-havayolu-sirketlerini-vuruyor-qntas-500-kisiyi-isten-cikariyor-h9372.html>

¹²⁷ <http://www.atahaber.com.tr/havacilik-haber/etihad-2011-yilini-rekor-karla-tamamladi-224389h.html>

Şüphesiz 11 Eylül 2001’de ABD’de gerçekleştirilen terör saldırılarının ve bu saldırıların, Dünya Ticaret Merkezi binalarına uçak saldırıları ile yapılmış olması, o tarihten sonra insanların uçak yolculuğuna şüphe ile bakmasına ve uçak ile ilgili konulara uzak kalmasına neden olmuştur. Ekranda gösterilen görüntüler ve bu görüntülerin sürekli hale gelmesi, insanların uçak yolculuğunu tercih edecekleri zaman dilimi içerisinde bir kez daha düşünmelerine sebebiyet vermiştir¹²⁸. Konu bir de dünya genelinde ele alınacak olursa, çeşitli havayolu şirketlerinin, bilhassa 2000’li yıllardan sonraki süreçte yaşadıkları büyük kazalar ve bu kazaların hem evrensel hem de yerel hava sahalarında çok büyük felaketlere yol açmış olması, insanların havayolu taşımacılığı konusunda çok büyük endişeler yaşamalarına sebebiyet verdi¹²⁹.



Şekil 15. 2011 yılı Dünya Toplam Hava Ulaşımı Hareketi: Dünyada İlk 30 Ülke
(Kaynak: ACI 2010 WATR, Düzenleme; ODTÜ, MATPUM)

Tüm bunları noktaları birer kriz nedeni olarak görmek mümkündür. Bu krizler iki türlü olmaktadır. Birincisi, şirketlerin yaşadıkları müşteri potansiyelini kaybetmelerine neden olan krizdir ki Air France-KLM ortaklığı Airbus uçakların üst üste yaşadıkları büyük küresel ve yerel hava sahalarındaki kazalar, şirketin

¹²⁸ Clark, s. 34.

¹²⁹ Hecker, s. 39.

güvenilirliğini azalttı¹³⁰. Öte yandan Türkiye’ye bakıldığında Atlas-Jet havayolu şirketinin yaşadığı talihsiz kazalar da, şirketin Türkiye’deki yolcu potansiyelinin giderek azalmasına neden olmuştur. Bu durum, bir şirketin marka değeri için hem evrensel hem de iç uçuş piyasasında kriz yaşaması demektir.

İkinci kriz ise mali olandır ki zaten hali hazırdaki ekonomik kriz ortamı söz konusu olduğunda havayolu şirketlerinin yaşadıkları kazalar sonucunda azalan yolcu potansiyeli yaşadıkları krizi daha da arttırmaktadır. Kazalarla karşılaşmış olan birçok küresel havayolu şirketi, azalan yolcu kapasitelerinin üzerine bir de 2008 krizini yaşadıklarında, gerçek anlamda bir ekonomik krizle karşılaşmış oldular; Air France-KLM ortaklığı ve 11 Eylül sonrasındaki süreçte Lehman Brothers’ın çöküşü ile American Airways’in yaşadığı krizler büyük ölçüde bu konu ile ilintiliydi¹³¹. Şüphesiz bu durum, Türkiye’deki Onur Air ve Atlas-Jet gibi havayolu şirketlerini olumsuz yönde etkilemiştir. Ancak bu şirketler yabancı piyasadaki benzerleri gibi fazla içe kapanmak yerine en azından konumlarını korumak adına daha az radikal önlemler almış ve müşteri potansiyellerinin düşmemesine çalışmışlardır.

Krizin, havayolu şirketleri için politika olarak en net ortaya koyduğu şey, ürünlerin sunum şekillerindeki çalışmaların daha da belirginleşmesi ve ürünlerin bu şekilde sunulmasıdır. Bu konudaki en önemli nokta, “ayırım” ve “özele indirgeme” politikalarıdır¹³². Bu politikalar da şirketler, kriz dönemlerinde kademeli olarak indirdikleri fiyatlarını bölüştürmek adına müşterilerini sınıflara ve kategorilere ayırarak onlara ne olarak ulaşmayı ve krizde satamadıkları biletleri bu ayırıştırma yöntemleri ile daha hızlı ve çekici bir biçimde müşterilerine sunmayı amaçlarlar¹³³. Diğer bir taraftan ise bilet alımı konusunda belli dönemleri seçen ya da bilet alımı konusunda belirgin tercihleri olanlar içinse havayolu şirketleri, kriz dönemlerinde, onların isteklerini tam da sunacak şekil ve fiyatlarda biletlerini satışa sunarlar. Bu vesile ile havayolu şirketleri bir

¹³⁰ Hecker, s. 41.

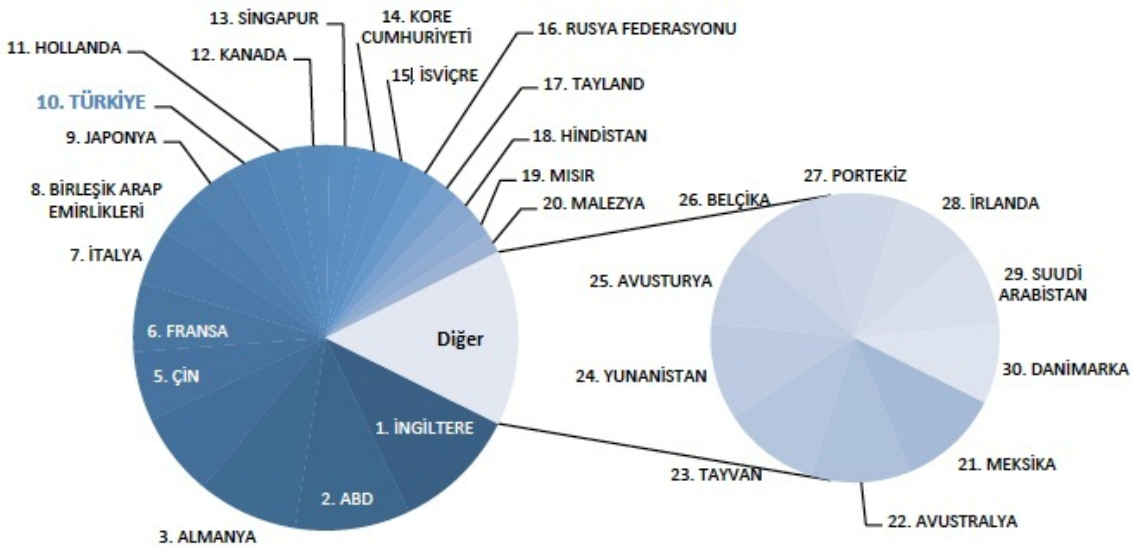
¹³¹ Alessandro Cento (Ed.), **The Airline Industry: Challenges in the 21st Century**, Berlin, Almanya: Physica, 2008, s. 110.

¹³² Rigas Doganis, **The Airline Business**, 1. Baskı, Londra, İngiltere: Routledge, 2005, s.45.

¹³³ Peter Belobaba (ed.), **The Global Airline Industry**. San Francisco, ABD: Wiley, 2009, s. 165.

özel süreç yaratarak müşterilerini kriz zamanlarında dahi bünyelerinde tutmaya çalışırlar¹³⁴.

Ancak yine de beklenildiği kadar olmayan bu süreç sadece plan ve program ile başlayabilir; başarısız olunma riskleri de, her ticari sektörde olduğu mümkündür. Hava taşımacılığının genel yapısı içerisinde, büyük yatırımların söz konusu olmasına rağmen, büyük kazançların elde edilmesi kolaylıkla mümkün olamamaktadır; kazanç elde edilmesi adına beklentiler büyük olsa da, bu kazancın elde edilmesi zaman almakta, genellikle de çok büyük karlar elde edilememektedir¹³⁵. Bu hem dünya ekonomisinde hem de Türk ekonomisinde çoğunlukla karşılaşılan bir durumdur. Bu beklenti ve karşılık sürecinde şirketler harcamalarını, yatırımlarını ve reklam kampanyalarını dengede tutabilmek ve aynı zamanda da kaliteden ödün vermemek adına mücadele etmek durumundadırlar¹³⁶. Bu durum hem özel hem de kamu sektörü için geçerlidir.



Şekil 16. 2011 yılı Dünya Toplam Dış Hat Yolcu Hareketi: Dünyada İlk 30 Ülke
(Kaynak: ACI 2010 WATR, Düzenleme; ODTÜ, MATPUM)

Ancak genel durumdan farklı olarak, kriz dönemlerinde bu görünüm büyük ölçüde değişir ve kimi firmaların kendilerini ayakta tutabilmek adına birçok radikal

¹³⁴ Stephen, Shaw, **Airline Marketing and Management**, Hampshire, İngiltere: Ashgate Publishing Limited, 2007, p. 137.

¹³⁵ Cento, s. 88.

¹³⁶ Steve A. Morrison ve Clifford Winston (Ed.), **The Evolution of the Airline Industry**, Washington DC, ABD: Brookings Institution Press, 2005, s. 71.

önlem almak durumunda kalırlar. Bu önemleler çoğunlukla küçülme stratejileri, işten çalışan çıkarma ve hizmet kalitesini doğrudan ya da dolaylı etkileyecek uygulamalardır. Çünkü kriz dönemlerinde şirketler için maliyetler, marka değerlerinin bile önüne geçebilecek şekilde büyük sıkıntılara yol açabilmektedir. 2008 küresel ekonomik kriz sonrasında da genel görünüm bu şekildedir. Özellikle dünya genelindeki büyük ölçekli birçok kamu ve özel sektöre ait hava yolu şirketi yukarıda değinilen önlemlerden büyük bir bölümünü almak durumunda kaldı. Kimileri bundan çok fazla etkilenmezken, bazı firmalar bundan etkilenmekten öte, şirketlerin iflasını açıklamaya dek gidebilecek bir süreç yaşamışlardır¹³⁷. Yine bu süreçte, sadece krizin getirebileceği fırsatların da olabileceğinin farkına varan şirketler karlı çıkmayı başaramışlardır. Bu noktada anlaşılabilir en değerli kavram, maliyetlerin, hava yolu şirketlerinin en temel hareket noktaları olmasıdır. Büyük harcamalara karşın elde edilemeyen büyük karlara karşılık, yaşanan büyük krizler, hava yolu taşımacılığının karşısında duran ciddi tehditlerdendir.

IATA'nın yaptığı değerlendirmeye göre, yaşanan ekonomik kriz Avrupa'daki yerel ve uluslararası taşımacılık sektörünü büyük bir zarara uğratmış vaziyette; bu durumun devam etmesi halinde de sürecin Avrupa'daki birçok büyük havayolu şirketinin iflası ile sonuçlanabilecek şekilde öngörülmektedir¹³⁸. Öte yandan yine IATA'nın değerlendirmesine göre, 2010 yılı verileri havacılık sektörünün 6 yıllık bir ani gerileme yaşadığını ABD ve Avrupa'nın son yıllarda çıkışa geçen, Uzakdoğu ve Arap Yarımadası sermayeli hava yolu şirketlerinin kazançlarının gerisinde kaldığını göstermektedir¹³⁹. IATA'nın değerlendirmeleri, yaşanan ekonomik krizin 2008 yılından bu yana ne denli güçlü bir biçimde piyasaları vurduğunun, dolayısı ile de havacılık sektörünü ne kadar olumsuz yönde etkilediğini anlamak adına önemli bir rehber durumundadır. Yine aynı zamanda, her ne kadar dünya geneline dair bir değerlendirme olmuş olsa da IATA'nın belirttiği noktalara bakıldığında, bir ölçüde Türk havacılık sektörünün bu süreçte nasıl ayakta kaldığına dair de emareler bulmak mevcuttur. Bilhassa ABD ve Avrupa'da sektörün gerilediğine ve Asya ile Uzakdoğu menşeli havayolu şirketlerinin yükselişe geçtiğini belirtmesi, Türkiye'nin de içerisinde

¹³⁷ Clark, s. 63.

¹³⁸ IATA uyardı: Avrupa krizi çözülmezse havacılık sektörü kaosa sürüklenir, 2012, <http://www.turizmguncel.com/haber/iata-uyardi-avrupa-krizi-cozulmezse-havacilik-sektoru-kaosa-suruklenir-h9168.html> (3 Şubat 2012).

¹³⁹ Eşsizer, Ö., "IATA: Kriz, hava taşımacılığını 6 yıl geriye götürdü" <http://www.turizmguncel.com/haber/iata-kriz-hava-tasimaciligini-6-yil-geriye-goturdu--h191.html> (18 Şubat 2010).

bulunduğu yeni nesil taşımacılık anlayışını benimseyen firmalar için bir anlamda kendilerini göstermek anlamına gelmiştir.

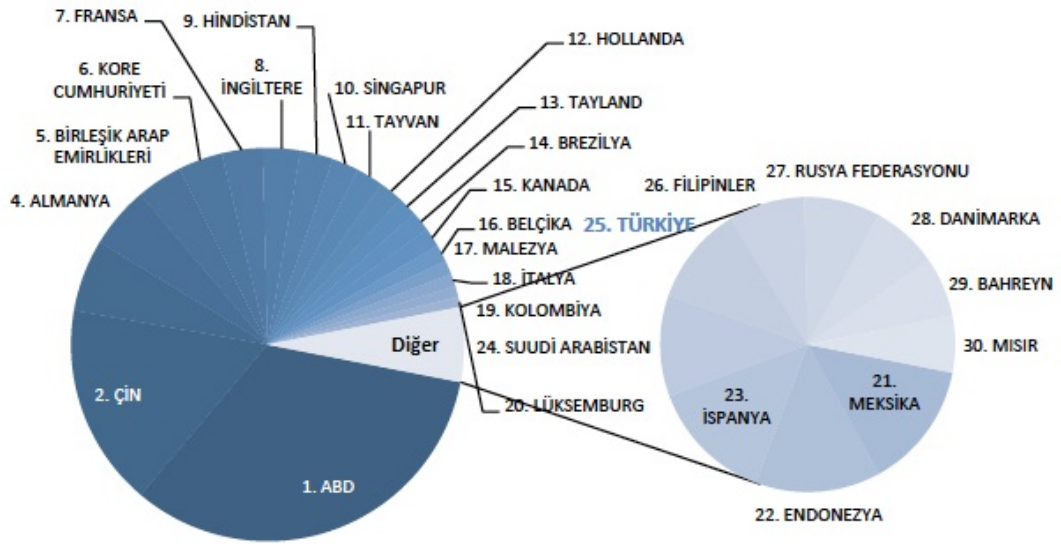
Krizin havacılık sektörüne en ciddi şekilde darbe vurduğu ve Türkiye’deki havacılık sektörünün de son derece olumsuz etkilendiği noktalardan bir tanesi, tüm dünya genelinde dalgalanan ve ülke ekonomilerindeki beklentilerin tersine hareket eden Dolar ve Euro kurlarıdır. Petrol fiyatlarındaki düzensizliğin de tetiklediği kur sıkıntısı, bilhassa Euro bölgesinin dışında olan ülkelerin krizden daha fazla olumsuz olarak etkilenmesine sebebiyet vermiştir¹⁴⁰. Türkiye’nin en ciddi etkilendiği noktalardan biri olan kur farkı konusu, Türk havayolu şirketlerinin planlarının olumsuz etkilenmesi konusunda başı çekmiştir. Hem alınan ürünlerin hem de satışa sunulan ürünlerin fiyatları arasındaki kur farkı havayolu şirketlerinin, bilhassa 2008 sonrası hesaplarında ciddi sapmalara neden olmuştur. Diğer bir sorun da şirketlerin hizmet ve ürün aldıkları şirketler ile hizmet ve ürün satışı yaptıkları mecralar arasındaki alışveriş yapılan kur cinsinin farklı olması, şirketlerin gelecek planlarını yaparken bir adım geri atmalarına sebebiyet vermiştir.

Havayolu şirketlerinin en ciddi gelir kalemlerinden biri de kargo taşımacılığıdır¹⁴¹. Küresel ekonomik kriz, kargo taşımacılığı konusunda da ciddi sorunlara sebebiyet vermekle birlikte, bu durum büyük ölçüde, kargo taşımacılığı yapan küçük ölçekli şirketlerin zararına olmuştur. ABD gibi belli başlı kargo taşımacılığı sürecinden ciddi gelirler elde eden şirketler küresel krizden beklenildiği gibi yüksek miktarda etkilenmemişlerdir¹⁴². Bilhassa Avrupa’daki kargo taşımacılığı yapan havayolu şirketleri filolarında kısıtlamaya, işçi sayılarında azalmaya gitmeye ve hizmetlerinin alanını daraltmaya gittikleri bir süreçte kargo taşımacılığı sürecinde de kapasitelerini daraltmışlardır.

¹⁴⁰ Belobaba, s. 192.

¹⁴¹ Morrison ve Winston, s. 98.

¹⁴² Cento, s. 153.



Şekil 17. 2011 yılı Kargo Miktarı: Dünyada İlk 30 Ülke (Kaynak: ACI 2010 WATR, Düzenleme; ODTÜ, MATPUM)

3.2.2. Havacılık Sektörü ve Üretim

Havacılık sektöründeki değerlendirme kapsamında en çok önem arz eden konulardan biri de uçak ve diğer parçalarının üretimine dair olan süreçtir¹⁴³. Nasıl petrol fiyatlarının kriz sonrası dalgalanarak yükselmesi havayolu şirketlerinin uçuş sayılarını azaltmalarına neden olduysa, yine aynı küresel ekonomik kriz uçak ve diğer parçalarının üretimi konusunda dünya genelinde ciddi bir sıkıntı yaşanmasına sebebiyet vermiştir. Dünya genelinde önemli bir üretim kapasitesine sahip olan ABD ve Fransa, 2008 sonrasındaki üretim kapasitelerinde bir azalma yaşadıklarını kamuoyu ile paylaşmışlardı¹⁴⁴. Bu durum, iki büyük üretici ülkenin, sektörün ihtiyaçlarını karşılama konusunda ciddi anlamda geri kalacaklarının da bir işareti olmuştur. Bunun yanı sıra, yine ABD ve Fransa gibi büyük üreticilerin, mevcut uçakların bakımı konusunda da destek sağlamak adına çalışmalarının sektöre uğrayacağını açıkladıklarında, bu durum, hava taşımacılığı sektöründe sunulan hizmetin kalitesinin de olumsuz etkileneceğinin bir işaretiydi¹⁴⁵. Bu sebepten ötürü, dünyadaki birçok havayolu şirketi, bakım ve onarım konusunda, geçmişte var olan kapasitelerini artırma kararı aldılar. Her ne kadar

¹⁴³ Doganis, s. 88.

¹⁴⁴ Hecker, s. 46

¹⁴⁵ Clark, s. 122.

kriz sonrasında havayolu şirketleri işçi çıkarma yoluna gitmiş olsalar da, aynı şirketler, bakım ve onarım departmanlarındaki çalışanlarını işten çıkarırken daha temkinli davrandılar; buna göre, büyük ölçüde, daha az işçi çıkarılan departmanlar, havayolu şirketlerini bakım ve onarımdır.

Var olan eski uçakların kullanımı ve yaşanan kazalar da düşünüldüğünde, bakım ve onarımın geri plana itilmesi, havayolu taşımacılığını tercih eden insan sayısında, ciddi boyutlarda olmasa da, bir azalmaya sebebiyet vermiştir. Bu yüzden krizin ciddi şekilde etkilediği uçak üretimi ve üretim sonrası süreci, havayolu şirketlerinin zararlarını tetikleyen konulardan biri olmuştur.

3.2.3. Havaalanı İşletmeciliği ve Ekonomik Kriz

Krizin önemli ölçüde etkilediği konulardan biri de ülkelerin havalimanlarının sayısının azalması, kapatılması ya da bu havalimanlarında çalışan kişi sayısının azaltılması olmuştur. Bilhassa Avrupa'da bulunan birçok havalimanı zarar etmesi, bekleyen ve aktarma yapan uçak sayısının azalması ve iniş konusunda tercih edilme sayılarının azalması nedeni ile kullanılamaz hale geldi. Bu durum, havalimanlarına yapılan ya da yapılacak yatırımların da azalmasına sebebiyet vermiştir. Herhangi bir biçimde kapasitesi artmayan, kazanç elde etmeyen ve eskiyen birçok fonksiyonunu ekonomik nedenlerden dolayı yenilemeyen havalimanları ya kapatılmış ya da uzun süreli bakıma alınmıştır¹⁴⁶; bu bakım süreci de büyük ölçüde, ilerleyen dönemde elde edilecek gelir durumuna bağlı olarak değişmektedir. Diğer bir önemli nokta ise, bu havalimanlarında görevlendirilen çalışan sayısının kademeli olarak azaltılması ve bu sektörde görev alanların sayılarının hızla azalmış olmasıdır. Yine Avrupa, 2009 yılından bu yana hızlı bir biçimde havalimanı işletmesi sektöründe ciddi bir daralma yaşamıştır. Bu daralma hizmet kalitesini de, yine havacılık sektörünün ulaşım bölümünde olduğu gibi düşürmüştür. İngiltere, Almanya ve Fransa gibi AB'nin başı çeken ülkelerinde bile, ortalama havalimanı al ve üst yapı harcamaları ciddi şekilde azalarak yaklaşık 40 milyon Euro civarında gerilemiştir¹⁴⁷. Bu rakam bilhassa Fransa ve Almanya'da birçok havalimanı çalışanının işinden olmasına ve birçok havalimanı işletmesinin de ciddi zararlar yaşamasına sebebiyet vermiştir. Krizin ilk ortaya çıktığı dönemlere nazaran

¹⁴⁶ Belobaba, s. 288.

¹⁴⁷ Clark, s. 142.

etkilerinin azalmış olmasına rağmen Halen Avrupa'nın birçok ülkesinde havalimanı işletmeciliği ciddi zararların yaşandığı bir süreçtir ve kısa vadede yaşanan zararların telafi edilmesi, havalimanlarının eski aktif durumuna kavuşması ve sektörün mali anlamada kazanımlar elde ederek iş gücünü eski verimliliği ile kullanabilmesi mümkün görülmemektedir¹⁴⁸.

Türkiye ise krizin tam tersine işleyen bir süreç yaşamıştır; küresel ekonomik krizin son derece kötü vurduğu havacılık sektöründe, havalimanı işletmeciliği konusunda ve ülke içerisinde yeni havalimanlarının inşası ile birlikte hava taşımacılığına yapılan yatırımların güçlenmesi hususunda ciddi atılımlar yapılmıştır. 2011 yılı Türkiye'nin bu konuda en ciddi şekilde faaliyet gösterdiği dönem olmuştur. 2011 yılında, Zafer (Afyonkarahisar-Kuşahya-Uşak) ve Çukurova (Adana-Mersin) Havaalanları “Yap, İşlet, Devret” modeli kapsamında ihale edilmişlerdir. Yine “Yap, İşlet, Devret” modeli ile işletilmekte olan İzmir Adnan Menderes Havalimanı dış hatlar terminalinin, CIP ve yeni iç hatlar terminali ilave yatırımı ile kiralama ihalesi de 2011 yılında gerçekleştirilmiştir¹⁴⁹. Erzincan Havaalanı yeni iç ve dış hatlar terminal binası yapımı ve Hatay Havaalanı yeni terminal binası inşaatı tamamlanarak hizmete verilmiştir. 2011 Yılında Kocaeli Cengiz Topel Havaalanı sivil hava trafiğine açılmıştır. Tüm bu çalışmalar ile birlikte Türkiye'deki havalimanı hizmetleri konusunda eksikliklerin büyük bir bölümünün tamamlanması adına çok önemli bir adım atılmıştır¹⁵⁰. Öte yandan ülke içerisinde bulunan tüm havalimanları içerisindeki genişletme çalışmaları ile bilhassa İstanbul ve Antalya gibi yurtdışı uçuşlarının, bilhassa tatil günlerinde yoğun oldukları süreci rahat bir şekilde atlatabilmeleri amaçlanmıştır. Yine İstanbul Sabiha Gökçen Havalimanı'nın dış hatlar terminalinin tamamı ile hizmete açıldığı 2011 yılı itibari ile gelen-giden yolcu sayısında %28'lik bir artış söz konusu olmuştur¹⁵¹. Bu durum da krizin olumsuz etkilediği havacılık sektörünün Türkiye'deki olumlu tarafının görülebilmesi adına sonra derece yardımcı olmuştur.

¹⁴⁸ Cento, s. 121.

¹⁴⁹ DHMİ İstatistik veri tabanı.

¹⁵⁰ SHGM İstatistik Bilgileri.

¹⁵¹ SHGM İstatistik Bilgileri.

Bu harcamaların mali boyutlarına bakılacak olursa, havalimanları adına yapılan alt ve üst yapı harcamaları DHMİ tarafından 409 milyon TL'ye ulaşmıştır¹⁵². Bu yatırımları ilerleyen yıllarda daha da fazla artarak izleyecek olan plan ve projeler takip ederken, krize rağmen DHMİ gelecek 3 yıllık planı adına da ödenek ayırmayı ihmal etmemiştir. Bu durum bile, küresel kriz ortamının içerisinde beklenenden daha fazla atılım yapılmasına imkân tanımaktadır.

Avrupa geneline bakıldığında, Türkiye'nin yapmış olduğu yatırımlar, genel anlamda bugünü kurtardığı gibi, gelecek için öngörülen sürece dair de değerlendirmeler yapılarak ortaya çıkarılan yeni plan ve projelerdir. Bu plan ve projelerin hepsi hem bugün hem de yarın için yeni birer maliyet anlamı taşımaktadır; ancak Türkiye'deki havalimanı işletmeciliği sektörünün, krize rağmen, bu sürece hazırlıklı olduğu söylenebilir.

3.2.4. Türk Hava Taşımacılığının Genel Görünümü

Türk havacılığı ile ilgili derinlemesine bir değerlendirme yapmaktan ziyade, Türk havacılığının bugün ne noktada olduğunu anlamaya çalışmak ve bundan sonraki süreçte ne noktaya varabileceğine dair kısa bir değerlendirme yapmak daha önemli olacaktır. Bu tezin temel hareket noktası olan ekonomik krizler de, Türk havacılığının, hem iç pazarda hem de dış pazarda durumunu görmek adına değerlendirilmesi gereken noktalardan biridir. THY'nin konumu da Türk havacılık sektörünün genel durumunu değerlendirmek adına önemli bir örnek olacaktır.

Burada Türk hava taşımacılık sektörünün şanslı olduğu noktalardan birine de değinmekte fayda var. Avrupa ve ABD ile Orta Doğu ülkeleri arasında yaşanan ve politikacıların olumsuz şekilde yönlendirmeleri yüzünden aralarında yaşanan kopukluklar, Türkiye'nin köprü rolünü daha da değerli kıldı. Dolayısı ile bu durum Türk hava sahasının ve Türk hava taşımacılığının önemini arttırdı. Aktarma yapmak isteyen batılı ve doğulu ülkeler, Türkiye'deki havalimanlarını kullanmaya başladılar. Daha da önemlisi her iki taraftan da yolcular Türk havayolu şirketlerini daha fazla tercih etmeye başladılar. Bu da Türk havayolu şirketlerinin karlarını ve bilhassa yurtdışındaki

¹⁵² DHMİ İstatistik veri tabanı.

merkez ve duraklarının sayılarını arttırmalarına yardımcı olmuştur. Öte yandan karları yurtiçindeki piyasada da etkin bir taşıma yöntemi olarak tercih edilmeleri adına tüm yatırımları gerçekleştirmelerine imkân sağlamıştır. Siyasal anlaşmazlıkların ve Avrupa ile ABD’de yaşanan derin krizlerin Türk hava taşımacılığına büyük bir şans yarattığı bu noktada görülmektedir; doğru yönlendirmelerle bilhassa THY yurtdışındaki etki alanını genişletmiş ve kar paylarını yurtdışından elde ettiği karlarla daha da arttırmıştır.

Hem siyasal anlamda yaşanan krizler hem de finansal anlamda yaşanan krizler, beklenmedik bir şekilde Türk hava taşımacılığının ivmesini arttırmıştır. Bu ivme kazanma durumunu değerlendirirken, Türk havayolu şirketlerinin diğer birçok havayolu şirketlerine nazaran daha cesur hamleler yapmalarının da önemi yadsınamaz. Dünyanın en büyük hava yol şirketlerinin bile kriz zamanında aşırı derecede küçülme politikaları izlediği bir dönemde, tam tersi olarak, Türk şirketlerinin büyüme hedefleri koymaları ve programlarını bu doğrultuda şekillendirmeleri bu cesaretin açık göstergesidir.

Krize karşı alınan önlemler bir kenara bırakıldığında, kimi Türk havayolu şirketlerinin, kriz karşısındaki cesur tutumları hususunda en belirgin konu THY’nin 2008 küresel ekonomik krizi sonrasında sponsorluk konusundaki ciddi atılımları ve harcadığı, basında ve kamuoyunca telaffuz edilen para miktarlarıdır; THY ünlü isimler ve spor kulüpleri ile birlikte çeşitli organizasyonlara adını yazdırabilmek ve bu vesile ile marka değerini arttırabilmek adına 2010 yılı sonuna kadar ciddi bir mücadele vermişti. Yine bu noktada da Türk havayolu şirketlerinin krizi nasıl bir fırsat olarak gördüğünü irdelemek gerekecektir. Buna göre THY, sponsorluk ücretlerinin son derece hızla gerilediği ve kimi büyük firmaların sponsorluklarından çekildikleri organizasyon ve kurumların sponsor ihtiyacı olduğu bir süreçte, kendini fazlası ile güçlü bir şekilde ön plana çıkararak, cesur hamleler yapmış ve markasının değerini beklenmedik bir şekilde arttırmıştır. Denilebilir ki 2009 Ocak ile 2011 Aralık sürecinde THY’nin gerçekleştirdiği sponsorluk atılımı, firmanın özellikle küresel piyasada saygın bir kurum olarak görülmesinin yanı sıra düzenli yolculuk yapan müşterileri ile birlikte, potansiyel müşterilerinin de dikkatini çekmesini sağlamıştır. THY’nin buradaki temel stratejisi, yeni açacağı uçuş merkezlerinin bulunduğu ülkelerdeki ünlü isimlere ki bunların büyük bir çoğunluğu sporculardı, sponsor olarak, o uçuş merkezinin bağlı bulunduğu ülkenin

piyasasına hızlı ve etkili bir şekilde kendini tanıtmıştır. Bunun için de en önemli tercih konusu dünyaca ünlü sporcular, spor kulüpleri ve organizasyonlarıdır.

Bilhassa 2010 yılında, krizin tüm dünya piyasalarını çok ciddi anlamda vurduğu bir dönemde, THY, en büyük ölçekli sponsorluk sözleşmelerini düzenlemiştir ve dünya ekonomisinin küçülmeye gittiği bir süreçte adını ön plana çıkararak büyüme yoluna gitmiştir. 2012 itibari ile THY'nin gerçekleştirmeye çalıştığı hedefler düşünüldüğünde, bu hedeflerin büyük bir çoğunluğunun gerçekleştirildiği görülmüştür. Sponsorluklar sonucu ulaşım ağı genişleyen THY için, diğer birçok küresel havayolu şirketi gibi bu merkezlerden çekilmekten ziyade, başka diğer uçuş merkezleri için de girişimlerini de hızlandırmıştır.

THY'nin en ciddi sponsorluk sözleşmelerinden biri İspanya'nın Barcelona takımı ile gerçekleşmiştir; anlaşma 2010 yılında imzalanmıştır. İki buçuk yıllığına imzalanan sözleşmeye göre THY'nin Barcelona'ya bu süreç içerisinde 7 milyon 700 bin avro ödeyecekti ve yine anlaşmaya Barcelona takımının gerçekleştireceği "charter", yani özel tarifeli uçuşlar için uygun bedeller belirlenerek Barcelona takımının uçuşlarında takım için özel uçak tahsis edilecekti¹⁵³. Anlaşma 2012 yılı sonunda iki yılı doldurmuş olacak. Geçen sürenin ise THY lehine olduğu bir gerçek olarak değerlendirilebilir. Zira THY'nin, piyasaları çok sert bir kriz geçirdiği dönemde Barcelona'ya verdiği destek kurumun bilinirliğini ve piyasadaki değerini arttırmıştır.

Yine Barcelona kadar değerli olan bir başka sponsorluk anlaşması da İngiltere'nin Manchester United takımı ile imzalanandır; bu anlaşmanın maliyeti kesin olarak belirtilmese de üç buçuk yıllık bir süreci kapsadığı kamuoyuna duyurulmuştur. 2010 yılında imzalanan anlaşmaya göre, Barcelona'ya sağlanan uçuş ayrıcalıklarının Barcelona'ya da sağlanması mümkün olmuştur. Ancak Barcelona ile yapılan sözleşmeye nazaran, Manchester United ile anlaşma, daha Manchester United'ın Air Asia ile anlaşmasının sonun denk gelmiştir¹⁵⁴; bu sponsorluk anlaşması ile THY Air Asia havayolu şirketine karşı olan dolaylı rekabetinde elini kuvvetlendirmiştir. Bir diğer

¹⁵³ THY Barcelona'ya resmen sponsor, 2010, http://www.fotomac.com.tr/AvrupadanFutbol/2010/01/18/thy_barcelonaya_resmen_sponsor (18 Ocak 2010).

¹⁵⁴ THY Manchester United'a sponsor oldu, 2010, http://www.bbc.co.uk/turkce/haberler/2010/01/100122_manchester_thy.shtml (22 Ocak 2010).

anlamda krizde küçülme yoluna giden havayolu şirketlerinden birine karşı daha THY karlı çıkmayı başarmıştır.

THY için en önemli sponsorluk anlaşmalarından biri ise, Avrupa'nın en büyük spor organizasyonlarından biri olan basketboldaki Euroleague organizasyonu olmuştur. 2010 yılının Temmuz ayında, beş yıllık süre için imzalanan anlaşmaya göre THY'nin Euroleague basketbol organizasyonunun isim sponsoru olması ve tüm yayınlandığı ülkelerde THY'nin öncelikli reklam haklarını elde etmesi öngörülmüştür¹⁵⁵. Bu anlaşmanın THY ve Türk hava taşımacılığı açısından önemi, ilk kez bir Türk hava yolu şirketinin, bir organizasyon ile sürekli olarak isminin anılması söz konusu olmasıdır. Hem internet hem de televizyon yayınlarında THY'nin ismi bir fiil göz önünde tutulmuştur. Sponsorluğa verilen miktarlardan ziyade anlaşmanın 5 yıl gibi uzun bir süre için olması ve THY'nin etkin bir şekilde isminin varlığı önem teşkil etmiştir.

Bireysel sponsorluk konusunda da THY'nin yüksek meblağlar ödeyerek büyük tanıtım kampanyaları yürütmesi, krize karşı ne denli dayanıklı olduğunun ve bu dayanıklılığı ispatlamak adına, bireysel sponsorluk anlaşmaları için dahi ciddi çalışmalara yönelerek markanın kriz karşısında dayanabilmek adına başarılı ve cesur olduğunun bir göstergesidir.

Bu bireysel sponsorluk anlaşmalarından en önemlisi, 2011 yılının sonunda NBA takımlarından Los Angeles Lakers'ta oynayan Kobe Bryant ile yapılan iki yıl süresince geçerli olacak sponsorluk anlaşmasıdır. THY bu anlaşma ile hem Los Angeles'a başlatmış olduğu doğrudan uçuş seferlerinin hem de markasının tanıtımını yapmayı amaçlamıştır¹⁵⁶. THY bu anlaşmayı gerçekleştirirken ABD'deki Ermeni lobisinin ciddi baskıları ve engellemeleri ile karşılaşmıştır. Ancak oyuncu bireysel olarak tercihini THY ile olan anlaşmadan yana kullanmış ve tavır THY'nin marka kimliği için olumlu sayılabilecek bir sonuç doğurmuştur. THY daha anlaşmayı yapmadan markanın tanıtımı konusunda çok önemli de bir yol kat etmiştir. Konunun finansal boyutu göz önüne alındığında, THY krizin öncelikli vurduğu ülke olan ABD'de önemli bir sponsorluk

¹⁵⁵ THY Euroleague'e sponsor oldu, 2010, <http://www.hurriyet.com.tr/ekonomi/15418666.asp> (26 Temmuz 2010).

¹⁵⁶ Murat Çakır ve diğerleri, "THY'nin yeni yıldızı Kobe Bryant", *Hürriyet*, 12 Aralık 2010, <http://www.hurriyet.com.tr/spor/basketbol/16514265.asp>

anlaşmasına imza atarak krizin kendisine zarardan ziyade ne denli büyük fırsatlar kazandırdığını gözler önüne sermiştir. Mutlak olarak bu durum da THY'nin maddi ve manevi anlamdaki beklentilerini büyük ölçüde karşılamıştır.

Diğer bir önemli bireysel sponsorluk da, yine 2011 yılı sonunda, eski dünya bir numaralarından, bayan tenisçi Caroline Wozniacki ile imzalanandır. Wozniacki ile THY, üç yıllık bir sponsorluk anlaşması imzalamıştır¹⁵⁷; anlaşma sağlandığında Wozniacki dünya kadın tenisçiler sıralamasında birinci sırasındaydı. 2012 yılı itibari ile Wozniacki ikinci sırada bulunmakta. Ancak bu noktada THY için önemli olan, dünya, son yıllarda ivmesi yükselen bir spor olan tenisin en dikkat çeken isimlerinden biri ile anlaşma yapmış olmasıdır. Bu sayede THY hem tenis ve Wozniacki'nin ismi aracılığı ile dünyada küresel olarak hem de Wozniacki'nin Danimarkalı olması sebebi ile yerel anlamda bu ülkede büyük bir tanıtım hamlesi gerçekleştirmiştir.

Sponsorluk konusu bir havayolu şirketi için belki geçmişte hiçbir şey ifade etmemekteydi. Ancak günümüze bakıldığında bu durum hiç de yadsınamayacak kazançları havayolu şirketlerine sağlamaktadır. Son yıllarda bilhassa başını, çeşitli büyük sportif organizasyonların çektiği havayolu şirketlerinin sponsorluk tercihleri, beklenenin üstünde bir tanıtım gücünü havayolu şirketlerine sağlamıştır¹⁵⁸. En son olarak, net rakamı açıklanmamak ile birlikte, Dubai menşeli Fly Emirates havayolu şirketi ile İspanya'nın Real Madrid futbol takımı arasında isim sponsorluğu anlaşması imzalanmıştır¹⁵⁹; bu anlaşmaların hem havayolu şirketleri hem de sporun paydaşları açısından ne tür bir önem taşıdığını ortaya koymuştur. Yine son yıllarda tenise olan ilgi ile birlikte, yine Fly Emirates firmasının ve diğer birçok yerel tenis organizasyonu için de havayolu şirketlerinin sponsorluk girişimleri olmuştur. Eskiden bu konuda geri planda kalan ve sporları bağları, genel anlamda, sadece olimpiyatlar ile sınırlı kalan havayolu şirketleri artık sportif arenayı önemli bir tanıtım aracı olarak görmektedirler.

¹⁵⁷ THY'nin yeni yüzü Wozniacki, 2010,

<http://www.ntvspor.net/haber/gunun-haberleri/30017/thynin-yeni-yuzu-wozniacki> (17 Aralık 2010).

¹⁵⁸ Shaw, s. 263

¹⁵⁹ Real Madrid agree sponsorship deal with Emirates, 2011,

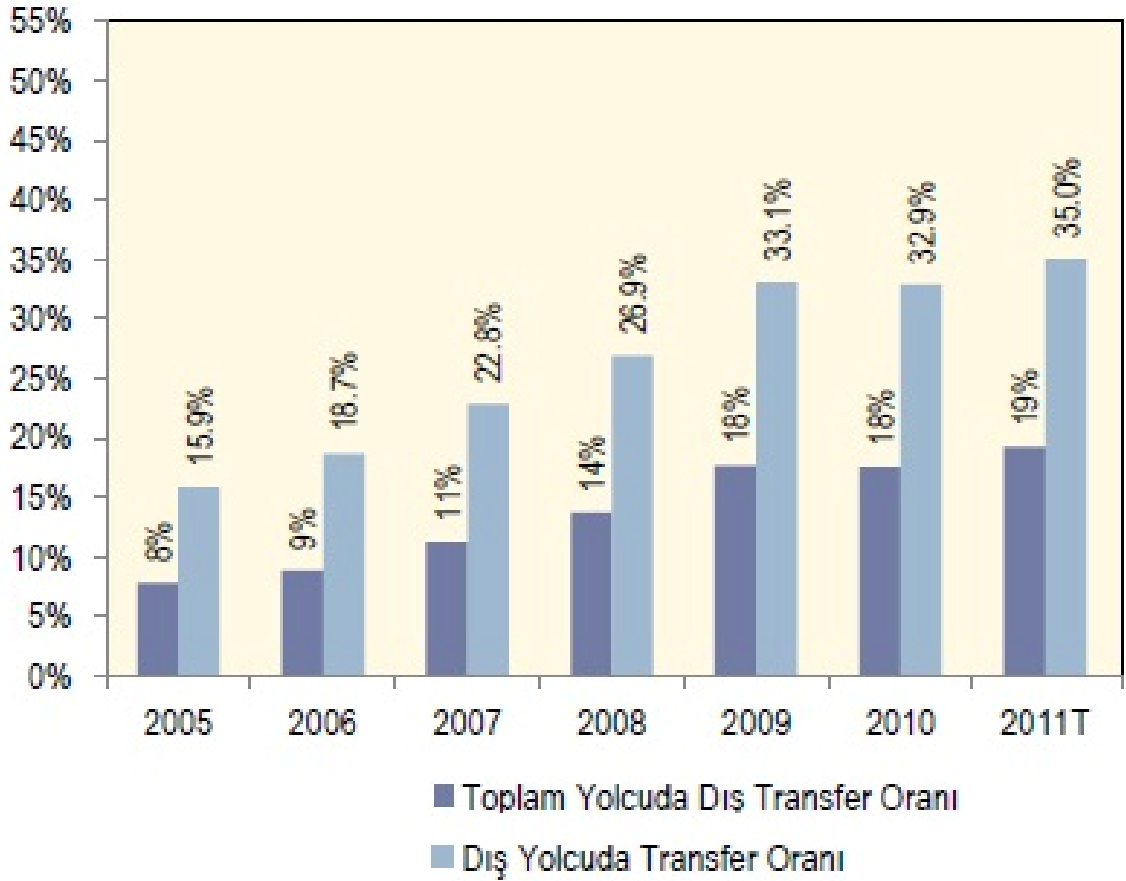
<http://uk.eurosport.yahoo.com/29072011/2/real-madrid-agree-sponsorship-deal-emirates.html>

Temmuz 2011).

THY'nin kriz karşısındaki dirayetli konumuna dair en önemli örneklerden biri de, dünyada hava yolu şirketlerinin küçülme içerisinde maliyetlerini kısarken THY'nin yeni uçak satın almasıdır. 2010 yılının Ekim ayında yeni Boeing 777-300ER modeli 12 uçak satın alan THY, bu hamlesi ile uluslararası uçuş ağını da genişleteceğine dair ciddi mesajlar vermişti¹⁶⁰. Yine THY gibi uçak alımı konusunda finansal ödenek ayıran ve buna göre bir plan yapan Türk hava yolu şirketlerinden Pegasus Havayolları, 2012 itibari ile 100 yeni uçak alacağını açıklamıştı. Yurtiçi ve kısa mesafeli yurtdışı uçuşlarda kullanılmak üzere alınacak bu araçlarla Pegasus Havayolları müşteri potansiyelini arttırmayı amaçlamıştır¹⁶¹. Küresel ekonomik krizin bilhassa Avrupa'yı çok derin bir şekilde olumsuz etkilediği bir dönemde THY ve Pegasus gibi Türk havayolu şirketlerinin büyük ölçekli uçak satın alımları, finansal değerlendirmeleri yapanlar için Türk havacılık sektörünün krizden etkilenip etkilenmediğini sorgulamasına sebebiyet vermiştir. THY'nin uluslararası uçuşlar için uçak alımı son derece kayda değer bir değerlendirme konusudur ki maliyet açısından THY yönetimini pek de ürkütmediği gözlemlenmektedir.

¹⁶⁰ *Uçakları kriz hediye etti*, 2010, <http://ekonomi.haberturk.com/airport/haber/560898-ucaklari-kriz-hediye-etti> (13 Ekim 2010).

¹⁶¹ *Pegasus 9 milyar dolara 100 uçak alacak*, 2011, <http://www.airnewstimes.com/pegasus-9-milyar-dolara-100-ucak-alacak-12955-haberi.html> (16 Kasım 2011).



Şekil 18. Son 7 yıllık süreçte THY'nin artan yolcu transfer oranları.

Şekil 1.15'in gösterdiği üzere THY'nin inançlı görüntüsü, şirkete 2011 yılının son çeyreğinde, bilhassa transfer oranlarında büyük bir kazanç sağlamış ve THY transfer yolcu sayısını böylece her geçen senenin üstüne çıkarmıştır. Transfer yolcu, THY'nin bünyesinde ne kadar fazla transfer yaptığının, aynı zamanda başka şirketlerle olan ticari ilişkileri sayesinde başka şirketlerin de yolcularını nasıl kendi bünyesinde istedikleri yere aktardığını göstermektedir. Burada yolcuların niteliğini yabancı ya da Türk olarak ayırmak yerine, THY'nin transfer rakamlarının hızla artışı baz almak gerekecektir.

Bu noktada Onur Air örneğine dikkat çekmek gerekir; THY'nin uzun süreçte büyüyerek krizi yok sayması durumu bir benzeri Onur Air için de geçerli olmuş ve dünyada genel anlamda küçülmenin olduğu bir ortamda Onur Air firması 16 yeni uçak daha bünyesine katarak büyümeye çalıştı. Onur Air Genel Müdürü Sahabettin Bölükçü

krizi ciddi bir fırsat olarak görüp buna göre planlama yaptıklarını ve bu planlama ile 4 milyon dolar döviz girdisi sağlanmasının beklendiğini belirtirken Türkiye'nin hava taşımacılığı hususunda diğer ülkelere nazaran daha başarılı bir politik izlediğini ortaya koymaktadır¹⁶².

Yine, diğer bir Türk havayolu şirketi olan Pegasus Havayolları krizi avantaj olarak gören ve bu sayede hem yurtiçi hem de yurtdışında yeni merkezlere gidebilme şansını elde etti. Bu noktada genel görünümüne göz atmak gerekirse, dikkati çeken ilk nokta, Türk hava taşımacılığı içerisinde hizmet veren birçok firmanın 2008 sonrasında, filolarını, karlarını ve ulaşım hatlarının alanını arttırmaları. Bu durum kriz dönmelerinde bilhassa hava taşımacılığında yapılabilecek cesur hamlelerin nasıl büyük kazanımlar sağlayacağını bir göstergesi¹⁶³.

İşte Pegasus Havayolları şirketi de bu yol haritası üzerinden krizi yara almadan atlatan firmalardan biri; Pegasus Havayolları yolcuları için fiyatlarını tüm vergiler dâhil 33,90 TL'ye indirerek, krizden kurtulma çabasının değil krize meydan okumanın hesabında olduğunu gösterdi¹⁶⁴. Öte yandan Pegasus Havayolları şirketi hem ülke içerisinde hem de yurtdışında merkezlerinin sayısını artırma çabaları içerisinde olmuştur ve 2012 yılı başında da büyük ölçüde uçuş merkezlerinin sayısı bir önceki yıla nazaran hızla artmıştır¹⁶⁵.

Hava taşımacılığının 2000'li yılların başından itibaren büyük bir ivme kazandığı Türkiye'de, THY'nin başı çektiği birçok firma, otobüs taşımacılığının uzun yıllardır süren hâkimiyetini etkisiz kılmış oldu. Bu sayede otobüs firmalarının var olan sadık ve düzenli yolculuk yapan müşteri potansiyeli düşerken, uçak firmalarının az ve düzenli olmayan müşteri potansiyelinin değerleri artış gösterdi; diğer bir deyişle Türkiye'de yolculuk yapan insanların büyük çoğunluğu uçak yolculuğunu tercih etmeye başladı. Bunda, doğal olarak, hızla düşen uçuş fiyatlarının çok büyük etkisi vardır. Doğrudan

¹⁶² <http://www.turizmhabercisi.com/onur-air-krize-ragmen-buyuyor.html>

¹⁶³ Ronale, David, "Türk Havayolu Şirketlerinin Genel Durumu ve THY'nin Yükselişi". *CNBC-E Business*. 14-10, 2011, s. 36.

¹⁶⁴ *Pegasus, krize meydan okumaya devam ediyor*, 2009, <http://www.havayollarim.com/2009/03/21/pegasus-krize-meydan-okumaya-devam-ediyor/> (21 Mart 2009).

¹⁶⁵ *Pegasus Genel Müdürünün krizden çıkış formülü*, 2011, <http://www.airnewstimes.com/pegasus-genel-mudurunun-krizden-cikis-formulu-12974-haberi.html> (16 Kasım 2011).

etkili olacak şekilde de bu durum hava yolu şirketlerinin sürekli bir şekilde yoğun müşteri trafiğine sahip olmasını sağlamıştır. Fiyatların düşmesindeki en büyük etken olan hava yolu taşımacılığı yapan firmaların sayısının artması durumu, aynı zamanda ülke ekonomisinin olumlu bir ivme kazanmasına da yardımcı olmuştur. Artan iş istihdamı ve halen hizmet veren Türk hava taşımacılığı firmaları sadece iç hatlarla sınırlı kalmamış, hat sayılarını yurtdışındaki noktaların sayısının artması ile daha da geniş bir alanda hizmet vermeye başlamışlardır.

THY'nin gelişim sürecinin dünyadaki birçok rakibine nazaran daha uzun süre zarfında tamamlanmış olması ve THY'nin uluslararası havayolu pazarına geç entegre olarak bir rakip durumuna gelmesi, aslında THY'nin yurtdışı pazarındaki rekabette güçlenebilmesi adına şirketin en büyük handikapı olmuştur. Dünyadaki birçok uluslararası havayolu şirketi, özellikle ABD ve Avrupalı havayolu şirketleri, bulundukları ülkelerin ekonomik büyüklükleri de göz önüne alındığında, THY'den çok daha önceki süreçte gelişimlerini tamamlamışlar, karlarını arttırmışlar ve uluslararası pazara güçlü bir biçimde entegre olmuşlardı. THY'nin en büyük şanssızlığı kurulduğu yıllardan 1980'lerin sonuna değin Türkiye'de süren siyasal, dolayısı ile de ekonomik istikrarsızlıklar olmuştur. THY ancak 1990'larda beklenen ivmesini yakalamış ve uluslararası alanda hizmet verip, az da olsa rekabet edecek konuma gelmiştir. Bu gecikme THY için bir handikap olarak görülebilirse de bugün THY'nin çok etkili bir rakip olduğunu söylemek gerekmektedir. Bu vesile ile THY, yurtdışı uçuşları ile rekabete ortak olmak isteyen Pegasus Havayolları gibi şirketlerin de önünü açmıştır¹⁶⁶.

¹⁶⁶ Ronale, s. 49.

	Havayolu Adı	2010	2011	2012	2013
1	Delta	111.2	116.3	121.7	127.3
2	Southwest	106.3	111.4	116.7	122.3
3	American Airlines	86.1	90.1	94.4	98.8
4	China Southern	76.1	83	90.6	98.8
5	Ryanair	71.2	76.1	81.5	87.2
6	Lufthansa	56.7	59.1	61.6	64.1
7	United	54	56.4	59	61.6
8	US Airways	51.8	54	56.2	58.6
9	China Eastern	50.3	53.8	57.6	61.6
10	Air France	47	48.9	50.8	52.9
11	Air China	46	48.8	52.1	55.7
12	Continental	43.6	45.4	47.3	49.3
13	ANA	43.6	45.3	48	50.9
14	Easyjet	42.4	45.3	48.5	51.8
15	Qantas Airways	42.4	45.8	49.4	53.4
16	Japan Airlines	37	39.3	41.8	44.4
17	TAM	33	36	39.3	42.9
18	Gol Linhas	31.5	34.2	37.1	40.2
19	Emirates	30.8	34.5	39	42.9
20	British Airways	30.5	32.5	33.5	35
21	Turkish Airlines	29.1	32	37	41.5
22	Air Tran Airways	24.6	25.7	26.8	28
23	JetBlue	24.3	25.1	25.9	26.8
24	Air Canada	23.6	24.6	25.5	26.6
25	Alitalia	23.4	24.3	25.3	26.3
26	KLM	22.8	23.7	24.6	25.6

Şekil 19. THY'nin 2012 yılı sonu itibari ile dünya pazarında bulunmayı planladığı yer¹⁶⁷.

Yukarıdaki tablonun da gösterdiği üzere THY'nin geçen yıllara nazaran, daha etkili bir biçimde dünya sıralamasında yükselmiştir ve THY'nin gelecek beklentisi, 2020 yılı sonuna kadar ilk 10 sıra içerisinde yer almaktır. Bu uzak hedef bir kenara konduğunda, bu tablonun bize verdiği en değerli bilgi, 2008 yılından bu yana yaşanan ve halen etkileri hissedilen küresel krizin, dünyadaki birçok küresel hizmet veren havayolu şirketinin küçülme trendi ile sıralamada gerilemesi ile THY'nin ilerlemeye başlamış olmasıdır. Yine THY'nin gelecek hedefleri arasındaki önemli başlıklardan biri,

¹⁶⁷ Yıldız, Metin, “THY'nin Gelecek Beklentileri”. *Forbes*. 38-11, 2011, s. 75.

krizle birlikte gerileyen Batılı havayolu şirketlerinin karşısında güçlenen ve karlarını arttıran Ortadoğulu ve Asyalı havayolu şirketleri ile ortaklıklar kurarak hali hazırda büyüyen Batılı ülkelerde uçuş merkezlerine Doğu'daki merkezlerle yenilerini eklemektedir¹⁶⁸. Şüphesiz THY için en büyük avantaj, Asya ile Avrupa'nın tam da ortasında yer alan bir ülkenin merkezinde hizmet veriyor olmasıdır ve yine çoğunlukla bu stratejik avantaj birçok uçuş merkezine doğrudan, aktarma uçuş yapmadan ulaşabilmesidir.

Bu noktada Türk hava taşımacılığının küresel arenadaki benzerleri ve rakiplerine karşı olan farkı ortaya çıkmaktadır. Her ne kadar yurtdışındaki hava yolu firmaları yolcu taşımaya devam etseler de firmalar çok büyük ölçeklerde küçülmeye gitmişler, önemli görevlerdeki birçok çalışanlarını görevlerinden uzaklaştırmışlar ve hizmet kalitelerinden, ister istemez, ödün vermişlerdir. Ancak Türkiye'deki rekabet ortamı da göz önüne alındığında, Türk hava taşımacılığı firmaları minimal rakamlarda çalışanı işten çıkarmaya gayret etmişlerdir; bununla birlikte hizmet kalitesinde düşüş olmaması adına yeni önlemler almış, düşen fiyatlar, paket programlar ve uçak içi yeni uygulamalar ile müşteri potansiyelini artırma yolunu tercih etmişlerdir.

Rakamsal anlamda bir değerlendirme yapılacak olursa, Türk uçaklarının küresel bir tur attıkları sırada birçok yabancı havayolu şirketinin uçakları halen apronda beklemekteler ki 2010 yılında yüzde 12'lik yerel, yüzde 3'lük de bir küresel büyüme, Türk havayolu şirketlerinin ne denli hızlı bir büyüme süreci içerisinde olduklarını göstermektedir¹⁶⁹.

3.2.5. Havacılık Sektörünün Türkiye Ekonomisindeki Yeri

Küresel kriz, şüphesiz, hava taşımacılığının ulusal ekonomiler üzerindeki etkinliğini ve katkı derecesini azaltmıştır. Bu durum, küresel krizin, havayolu şirketlerinin küçülmeye gitmesi yönündeki dolaylı baskısı ile ortaya çıkmıştır. 2008 öncesinde, iş istihdamı konusunda ulusal ekonomilerin içerisinde ciddi bir paya sahip olan ve yine ciddi bir iş gücüne sahip olan havacılık sektörü, 2008'in sonları itibari ile

¹⁶⁸ Yıldız, s. 76.

¹⁶⁹ *Havacılık krizi dinlemedi, büyümesini sürdürdü: Türk uçakları havada, dünya uçakları apronda*, <http://www.transport.com.tr/kap23.67@2200.html>

ciddi sorunlar yaşamış ve hızlı bir küçülmeye gitmiştir; bu durum dolaylı olarak ulusal ekonomiler içerisindeki iş gücü sayısında da azalmaya sebebiyet verdiği gibi, aynı anda işsizlik rakamlarında önemli bir gerilemeye sebebiyet vermiştir. Bunun ötesinde, iş istihdamının yüksek olduğu dönemlerde havayolu şirketleri ile ortak çalışan birçok sektördeki şirketler, hava taşımacılığının bu olumsuz durumunda etkilenerek hem küçülmeye gitmiş hem de havacılık sektörüne alternatif ortak çalışabilecekleri sektörler aramaya başlamışlardır.

Türkiye ise, kriz döneminde, yine dünyanın geri kalanına göre daha olumlu bir sürecin içerisinde bulunmuştur. Buna göre, 2009-2011 yılları arasında, GSYH bazında, havacılık sektörünün Türkiye ekonomisine katkısı, 3,8 Milyar TL'den 4,9 Milyar TL'ye ve havacılığa hizmet veren yan kuruluşların katkısı 3,1 Milyar TL'den 3,7 Milyar TL'ye yükselmiştir. Tüm bu artan ivme ve rakamlar, Türkiye'nin kriz hususunda, havacılık sektörü göz önüne alındığında önemli bir sınav verdiğini göstermektedir¹⁷⁰. Bu rakamsal yükseliş sürecinde, Türkiye'den yurtdışına ve Türkiye'nin yurtiçi hava hareketlerinde artan kalite ve çeşitliliğin, bu vesile ile talebe karşılık yüksek değerlerde arz sunmanın verdiği teşvik durumu söz konusudur; diğer bir deyişle artan kalite, krize rağmen tüketicilerin, ucuzlayan fiyatlarla da birlikte hava taşımacılığını tercih etmesine, bu durum üreticilerin yüksek standartlarda hizmet sunmasına ve zamanla tüketicilerin de sundukları talep ile arz konusunda beklentilerinin yükselmesine sebebiyet vermiştir. Ancak tüm bu zaman dilimi içerisinde her iki taraf da, bugüne değin Türkiye standartlarında yaşanmamış bir havayolu taşımacılığı tercihi ile karşılaşmışlardır. Bugün Türkiye içerisinde faaliyet gösteren tüm havayolu şirketleri kalitelerine krize rağmen arttırma yöntemini benimsemiş bu şekilde de krizi fırsata dönüştürme konusunda önemli bir şans elde etmişlerdir. Bunlar arasında THY, Anadolu Jet firmasının taşımacılık sektörüne kazandırılması adına hem müşteri sayısını hem de standartlarını arttırmış, buna karşılık bilet fiyatlarını aşağıya çekerek önemli bir risk almış gibi gözükse de ulaşım ağını hem ülke içerisinde hem ülke dışında arttırmıştır.

¹⁷⁰ Frederic Terry, "Economic Benefits from Air Transport in Turkey". *Oxford Economics*. 27-8, 2011, s. 15.

3.3. THY, Ortaya Çıkışı, Bugünü ve Geleceği

3.3.1. THY'nin Kurulması

20.05.1933 tarihinde Milli Savunma Bakanlığı'na bağlı 'Hava Yolları Devlet İşletmesi' kurulmuştur. İlk filo 2 King Bird (5 koltuklu), 2 Junkers F-13 (4 koltuklu) ve 1 ATH-9'dan (10 koltuklu) oluşmaktaydı. 1935'de Bayındırlık Bakanlığı'na bağlanmıştır. 1938'de ise "Devlet Hava Yolları Umum Müdürlüğü" adı altında Ulaştırma Bakanlığı'na bağlanmıştır. Filoya DC-3 uçakları eklenmiştir. İlk dış sefer Ankara-İstanbul-Atina hattında yapılmıştır. 01.03.1956 tarihinde Türk Hava Yolları A.O. 60 Milyon TL sermaye ile kurulmuştur.¹⁷¹

3.3.2. Tarihi Gelişimleri

1958'de Viscount uçakları, 1960'da ise F-27 uçakları alınmıştır. 1967'de ilk DC-9 uçağı ile jet çağı başlamıştır. 1971'de B-707'ler kiralanarak filoya katılmıştır. Yine aynı yıl F-27'ler F-28 lerle değiştirilmiştir. Ayrıca DC-10'lar filoya katılmıştır. 1973'de filolarına B-727'leri katmışlardır. 1984'te sermayeleri 60 Milyar TL olmuş ve kamu iktisadi kuruluşu statüsüne geçmişlerdir. Aynı yıl Airbus 310'lar filoya katılmıştır. 1986'nın Haziran ayında Singapur hattının açılması ile Uzakdoğu seferlerini başlatmışlardır. 1987'nin Temmuz ayı itibariyle sermayeleri 150 Milyar TL'ye ulaşmıştır. 1988'in Ağustos ayında New York hattı (Brüksel üzerinden) açılmıştır. 1990'ın Mart ayı itibariyle sermayesi 700 Milyar TL olmuş, Eylül ayında Kamu Ortaklığı İdaresine bağlanmışlardır. Aynı yıl B-737'ler filoya katılmıştır. Yine aynı yılın Eylül ayı itibariyle kayıtlı sermayeleri 2 Trilyon TL olmuştur. Sermayeleri bundan sonraki yıllar da hızla artmaya devam etmiştir. 1992 Eylül'ünde THT A.Ş. THY A.O. ile birleşmiştir.

Temmuz 1994'te New York seferlerini direkt yapmaya başlamışlardır. 1995'in Şubat ayında A-310-318'lerde First Class uygulamasını başlatmışlardır. 1997'nin 31 Ekim'inde Japon Havayolları ile İstanbul-Osaka-İstanbul hattında Block Space anlaşması yapmışlardır. 1998 Mart sonunda da Austrian Airlines ile İstanbul, Ankara ve

¹⁷¹ <http://www.turkishairlines.com/tr-tr/kurumsal/tarihce>

İzmir'den Viyana'ya olan uçuşlarda Block Space anlaşması yapılmıştır. Aynı yılın 30 Mart tarihi itibarıyla Avrupa'nın 5 büyük havayolu ile "The Qualiflyer Group" adı altında yeni bir işbirliğine girmişlerdir. Swissair ile Ağustos ayında İstanbul'dan Zürih, Cenevre ve Basel'e, İzmir'den Zürih'e olan uçuşlarda Block Space anlaşması yapılmıştır. Bundan sonra da çeşitli hava yolları ile farklı hatlarda uçuşlar için Block Space anlaşmaları yapmışlardır. 1999 Ocak ayında II. Basım üssü kullanıma açılmıştır. Aynı yılın Nisan ayında tüm seferleri için sigara yasağı getirmişlerdir. Aynı yılın Eylül ayında Malezya Havayolları ile İstanbul-Kuala Lumpur-İstanbul hattında Code Share anlaşması yapılmıştır. Bundan sonra da çeşitli hava yolları ile Code Share anlaşmaları yapmışlardır. 2000 Eylül ayında olimpiyat oyunları nedeniyle Sydney'e ilk ticari uçuşlarını gerçekleştirmişlerdir. Ekim 2000'de Frequent Flyer programları Miles&Miles başlamıştır.

29 Ocak 2001 tarihinden itibaren Sabiha Gökçen Hava Alanı'ndan Ankara'ya seferler başlamıştır. Aynı yıl Rezervasyon Çağrı Merkezi (444 0 THY / 444 0 849) uygulamasına başlamışlardır. 2002'de Priştine hattı açılmıştır. 29 Mart 2003 tarihinde Johannesburg-Cape Town hattı kapatılmıştır. 18 Eylül 2003 tarihinde Yeni Delhi hattı açılmıştır. 17 Ekim 2003'de Sivas hattı açılmıştır. 2 Ekim 2003'de ise İzmir-Adana-İzmir seferleri başlamıştır. Ortaklıkları ile Air India arasında akdedilen "code share" anlaşması çerçevesinde 3 Kasım 2003 tarihi itibarıyla İstanbul-Yeni Delhi-İstanbul hattında seferlerini Air India ile ortak icra etmeye başlamışlardır. Yine aynı yıl "Elektronik Bilet" yani "Biletsiz Seyahat" uygulamasına geçmişlerdir.

2004'den itibaren THY uçaklarında kalp elektroşok (Defibrillatör) cihazı bulundurulmaya başlanmıştır. Eylül 2004'te Boeing, Türk Hava Yolları Teknik Bakım Merkezi'yle 10 yıllık uçak bakım anlaşması imzalamıştır. Aynı yıl Honeywell firması, dünyada ilk defa acfm56-7b uçak motorlarının Yakıt Komponentleri için Ortaklıklarının Bakım Merkezi'ni Yetkili Tamir ve Bakım Merkezi olarak ilan etmiştir. Eylül ayında Türk Hava Yolları, yolcularının görüş ve şikâyetlerini iletebilecekleri 'Müşteri İlişkileri Online Hizmet Servisi'ni, www.turkishairlines.com.tr adresinde hizmete açmıştır. Aralık ayında Avrupa Havayolları Birliği'nin açıkladığı Tüketici Raporu'na göre; THY'nin, "uçakların zamanında kalkışı" ve en az kayıp bagaj olayıyla karşılaşılan tüm

Avrupa'daki şirketler arasında ikinci olduğu belirtilmiştir. Yine 2004 yılında yaklaşık 110 milyon TL vergi öncesi kara ulaşmışlardır.

14-18 Şubat 2005 tarihleri arasında tamamlanan FAA'nın yıllık denetim raporuna göre, THY Bakım Merkezi'nin birçok atölye ve birimi sıfır (0) hatalı bulunmuştur. 30 Nisan 2005 tarihinden itibaren İstanbul'un Anadolu yakasında bulunan Sabiha Gökçen Havaalanı'ndan uçuşlara başlamışlardır. Bu yıl ve sonraki yıllarda birçok yeni hatlarını devreye sokmuşlardır. 2005 yılının ilk altı ayında 27,5 milyon TL vergi öncesi kar elde etmişlerdir. Aynı yıl Dünya Havacılık Otoritesi JAA MAST Türkiye'de yaptığı 'Uçuş Güvenliği İncelemesinde', THY'ye "Teknik Bakım ve Onarımında en yüksek performansla faaliyet gösteriyor" raporunu vermiştir. Aynı yıl 1 Kasım'dan itibaren THY uyguladığı yeni modelle yolcularına farklı fiyat alternatifleri sunmaya başlamıştır. Kasım ayında 59 yeni uçakla filosunu genişleten THY, 23 yeni dış hattı açma kararı almıştır.

2006 Nisan'ında havacılık emniyeti standardı olan IOSA Programı denetimini başarıyla geçerek Türkiye'deki ilk "IOSA OPERATÖRÜ" olmuşlardır. Aynı yıl telefonla bilet satışlarını başlatmışlardır. Aynı yıl Türk Hava Yolları Teknik A.Ş. ticaret ünvanlı bir şirket, %100 hissesi THY'ye ait olmak üzere, ağırlıklı olarak uçak teknik malzeme ve komponentlerinden müteşekkil 271.325.800 TL ayni sermaye ile kurulmuş ve 23.05.2006 tarihinde ticaret sicil gazetesinde yayınlanmak üzere ticaret siciline tescil edilmiştir. 19 Haziran 2006'da ISO 9001:2000 Kalite Belgesi'ni almışlardır. Aynı yılın 1 Ağustosunda Kenya Havayolları ile imzaladıkları anlaşma uyarınca Nairobi-İstanbul-Nairobi seferleri başlamıştır. 4 Ağustos 2006'da THY Star Alliance'a girme kararı almıştır. 18 Ağustos'ta bagajsız yolcuların biniş kartlarını (boarding card) internetten bastırabilmesine olanak tanıyan yeni bir uygulamaya geçmişlerdir. THY ile Star Alliance arasında, THY'nin Star Alliance'a katılımını öngören mutabakat protokolü, 9 Aralık 2006 Cumartesi günü düzenlenen bir törenle imzalanmıştır. Aynı yıl Lufthansa'yla yaptıkları anlaşma çerçevesinde uçuş noktalarını 131'den 231'e çıkarma kararı almışlardır. Son yıllarda THY sponsorlukları ile de adını duyurmaya başlamıştır. En son olarak Manchester United spor kulübüne de sponsor olmuşlardır.¹⁷²

¹⁷² <http://www.turkishairlines.com/tr-tr/kurumsal/tarihce>



Şekil 20. THY Uçuş Hatları.

3.3.3. Misyon-Vizyonları ve Yönetim Yapısı

Misyonlarını; “*Sivil Hava Taşımacılığı (SHT) sektöründe Türkiye Cumhuriyeti Devleti’nin Bayrak Taşıyıcısı kimliğiyle; uçuş emniyeti, güvenilirliği, ürün yelpazesi, hizmet kalitesi ve rekabetçi konumu ile tercih edilen, Avrupa’nın önde gelen ve küresel ölçekte faal bir havayolu olmak*” oluşturmaktadır.

Vizyonlarını;

- Sektör ortalamalarının üstündeki büyüme trendinin sürdürülmesi
- Sıfırlanmış kaza ve kırımı
- Dünyada parmakla gösterilen hizmet anlayışı
- Düşük maliyetli taşıyıcılara denk birim maliyetleri
- Sektör ortalamalarının altında satış ve dağıtım giderleri
- Rezervasyon, biletleme ve uçağa binış işlemlerini kendisi yapan sadık müşterileri
- Kurumdan elde edeceği yararın yarattığı katma değerle orantılı olduğunu bilen ve kendini geliştiren personeli

- Üyesi bulunduğu Star İttifakı ortaklarına iş yaratan ve onların sunduğu potansiyelden iş çıkaran ticari ataklığı
- Hissedarlarının ve tüm yararadaşlarının menfaatini birlikte gözetten modern yönetim ilkelerini benimsemiş yönetimi ile belirginleşen bir havayolu olmak olarak belirlemişlerdir.¹⁷³

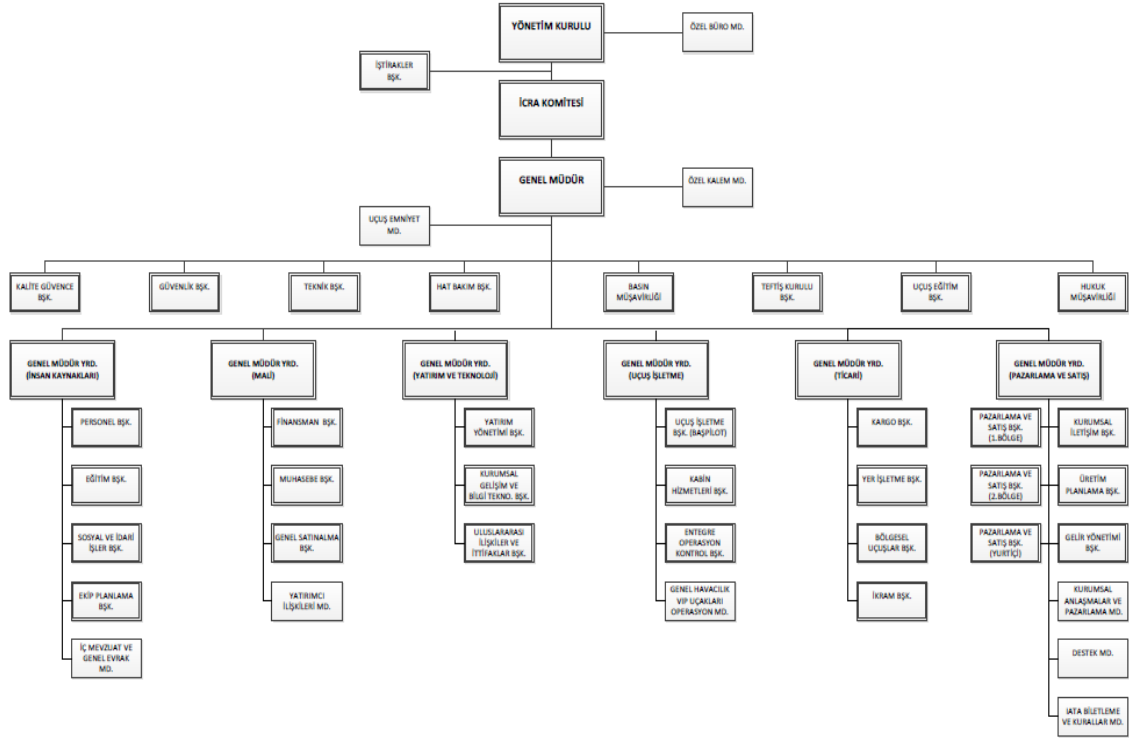
Tablo 8. Yönetim Yapısı

Yönetim Kurulu Başkanı, İcra Komitesi Başkanı	Hamdi Topçu
Yönetim Kurulu ve İcra Komitesi Başkan Vekili	Prof. Dr. Cemal Şanlı
Genel Müdür, Yönetim Kurulu ve İcra Komitesi Üyesi	Doç. Dr. Temel Kotil
Yönetim Kurulu Üyeleri	Muzaffer Akpınar Mehmet Büyükekşi Gülsüm Azeri
Denetim Kurulu Üyeleri	İsmail Gerçek Naci Ağbal Prof. Dr. Ateş Vuran Orhan Birdal

174

¹⁷³<http://www.turkishairlines.com/tr-tr/kurumsal/vizyon-degerler>

¹⁷⁴http://www.download.thy.com/download/investor_relations/mali_tablolar_tr/faaliyet_raporu_haziran_2012.pdf



Şekil 21. THY Organizasyon Şeması.¹⁷⁵

3.3.4. THY Üzerine Bir SWOT (GZFT) Analizi

Güçlü Yönleri

- Uçuşlarında gecikmelerinin az olması: THY'nin uzun yıllardır süre gelen tecrübesi ve son yıllarda katı bir şekilde taviz vermeden uyguladığı müşteri memnuniyeti uygulaması, THY'nin genel anlamda en güçlü olduğu yönlerden biridir. THY'nin müşterilerinin bir kez daha kendisini tercih etmesi adına en dikkat çeken özelliği uçuş saatlerini, önemli bir aksaklık söz konusu olmadıkça değiştirmemesidir. THY'nin hizmet anlayışına göre bir uçuş, bileti alan kişi için net bir saate bağlıdır ve onun anlamsız şekilde değişmesi yolcuların o havayolu şirketini tercih etmek adına bir kez daha düşünmesine sebebiyet verebilir. Bu yüzden THY'nin politikası büyük ölçüde

175

http://www.download.thy.com/download/investor_relations/mali_tablolar_tr/faaliyet_raporu_haziran_2012.pdf

müşterinin, şirketin uçuş zamanı politikalarına sadık kaldığını görmesine önem vermek üzerinedir.

- Uçuş ve hizmet kaliteleri: Yolcuların THY tercihinin yaparken en çok özen gösterdikleri ve önemsedikleri konu, uçuş öncesinde, sırasında ve sonrasında hizmet kalitesine verdiği önemdir. THY çalışanlarının her zaman diliminde göstermiş oldukları özen, zaman içerisinde THY'nin diğer birçok havayolu şirketine nazaran daha çok aranılan ve tercih edilen marka olmasını sağlamıştır. Diğer bir deyişle THY markasının değerini, yolcularının zihninde olumlu olarak tutmayı, hizmetlerinin kalitesini koruyarak ve arttırarak sağlamıştır. Bu konuda dikkati çeken en önemli nokta, THY'nin kriz dönemlerinde dahi hiçbir şekilde hizmet kalitesini düşürmesine sebebiyet verecek uygulamalar içerisinde olmamasıdır.

- Modern ve güçlü filoları: Yine hizmet kalitesi ile ilintili olarak THY'nin sürekli olarak yenilediği ve “Star Alliance” şirketler grubunun üyeliğine seçildikten sonra daha büyük saygınlık kazanan filolarının THY'nin marka değerine olan katkısı yadsınamaz. Bu başlığını içerisine ekleyebileceğimiz yine ekonomik kriz ve filo konusunda, THY'nin yine cesur davranan Türk havayolu şirketlerinden biri olduğunu görmek gerekmektedir. Yaşanan son küresel krizde, THY filo sayısında küçülmeye gitmenin aksine, elde ettiği kazanç ile yeni ve güçlü uçakları filosuna katmaktan geri kalmamıştır. Bu durum THY'nin uçuş hizmetini sağlamak adına uçaklarının kalitesine ve sağlamlığına ne denli önem verdiğini de göstermektedir.

- Diğer havayolları ile yaptıkları stratejik işbirlikleri: 2007 yılında Star Alliance üyesi olan prestijli şirketler grubuna katılan THY bu sayede marka değerini ve bilinirliğini, herhangi bir sponsorluk projesini gerçekleştirmeden, hizmet kalitesindeki üstünlük ile arttırmayı başarmıştır¹⁷⁶. “Star Alliance” üyesi olan ilke ve tek Türk havayolu şirketi olan THY bu konuda hem küresel arenada hem de yerel arenada bir adım önde görülmektedir.

- Güçlü mali yapıları: Kriz konusunu baz almak gerekirse, THY'nin 2008'den itibaren yaşanan süreçte hayatta kalabilmesini sağlayan en önemli nokta, güçlü bir mali

¹⁷⁶ <http://www.thy.com/tr-CY/corporate/skylife/article.aspx?mkl=297>

yapıya sahip olmasıdır. Zira THY'nin mali olarak önünü göremeyecek konumda olması, bilhassa ABD ve Avrupa havayolu şirketlerinde yaşanan ani finansal çöküşlerinin bir benzerinin şirket içerisinde yaşanmasına sebebiyet verebilirdi. Fakat böyle bir durum yaşanmadığı gibi, son iki yıl içerisinde gerçekleştirilen sponsorluk anlaşmalarının da etkisi ile THY karını arttırmayı başarmıştır.

Zayıf Yönleri

- Haksız rekabete karşı elleri kolları bağlı kalabilmeleri: Bilhassa küresel arena düşünüldüğünde, THY'nin halen süreci kendi lehine değiştirebilecek bir lobiye sahip olmaması, küresel ortamda yaşanacak bir haksız rekabet karşısında kendi koruma hususunda sıkıntı yaşamamasına sebebiyet verebilecektir.

- Fiyat rekabeti konusunda geride olmaları: Anadolu Jet firmasının THY'nin bir uzantısı olarak uygun fiyatlarda uçuş imkânları sunmasına karşılık, yerel arenadaki birçok havayolu şirketinin uyguladığı düşük fiyat politikaları, THY'nin yüksek fiyat uygulamalarına karşın, daha çok tercih edilmelerini sağlamıştır. Belki THY'nin müşteri kaybettiğini söylemek zordur ve Anadolu Jet'in fiyatlara tampon görevi üstlenerek denge getirdiği söylenebilir, genel olarak THY'nin fiyat politikaları iç piyasada kendisini kimi zaman sıkıntıya sokabilmektedir.

- Türkiye içerisinde beklenmedik bir rekabet artışı ile karşılaşmış olması: Bu durum, birçok taşımacılık şirketinin de beklemediği ve ani, hazırlıksız yakalandığı bir konudur. 2005 sonrasında Türkiye'de havayolu şirketlerinin sayısının hızla artması, ilgi görmeleri ve daha düşük rakamlarla THY'nin doğrudan rakibi olmaları THY'nin bir anda güçlü konumunun sarsılmasına sebebiyet vermiştir. Bu durum halen devam etmektedir; görünüşte THY'nin kalite farkının açık olmasına karşın, fiyat politikasındaki ciddi farklılıklar sebebi ile yolcuların, THY markasına haddinden fazla güvenmesine karşın, sırf finansal sebeplerden ötürü, THY dışındaki Türk havayolu şirketlerini tercih etmesini sağlamıştır. Hali hazırda da Pegasus Havayolları şirketinin Orta Avrupa'ya düzenlediği düşük fiyatlı seferler de THY'nin genel olarak rekabet etmek konusunda geride kaldığı zayıf noktalardan biridir.

Fırsatlar

- Stratejik işbirlikleri: Sadece Star Alliance üyeliği bazında değerlendirilmemek üzere, THY'nin küresel arenada birçok havayolu şirketi ile yakın ilişkiler içerisinde olması, THY'nin yeni uçuş merkezlerine ulaşabilmesi adına kendine kolaylık sağlayabilecek durumdadır. 2005 yılından bu yana devam eden THY ile Singapurlu ST AERO şirketleri arasındaki ortaklık anlaşması birçok başlığı kapsamaktadır. Ancak en önemlisi, bu ortaklığın THY'nin kollarının Uzakdoğu'ya ulaşmasına izin vermesidir¹⁷⁷.

- Sponsorlukları: THY'nin 2010 yılından bu yana devam eden sponsorluk atılımları, markanın tanıtımı adına ciddi bir önem arz etmektedir. Bilhassa sportif alana yapılan bu yatırımlar, THY'nin daha hızlı ve daha etkili tanıtımı adına en mantıklı araç olarak gözükmüş ve THY dünyaca ünlü futbol takımları, sporcular ve spor organizasyonları ile sponsorluk anlaşmaları imzalayarak hem kendini **daha fazla** tanıtabilme şansı yakalamış, hem de markanın değerini kolaylıkla ve hızla arttırmıştır. Yine dikkati çeken noktalardan bir tanesi bu sponsorluk anlaşmalarının, yüksek bedellerle ve küresel ekonomik krizin en etkili olduğu bir dönemde gerçekleşmiş olmasıdır. Şüphesiz bu durum THY'nin tanınmasına adına çok etkili bir süreç olarak yaşanmıştır.

- Ekonomik Krizin Dünyada Yarattığı Çöküş: Bu başlık, yukarıdaki başlıklarda değinilen noktaların tümünü içerecektir. Çünkü küresel ekonomik krizin etkilerini, neredeyse THY bu süreçten hiç etkilenmemiş gibi gözükmektedir. THY'nin yaşadığı süreç kendisi adına öylesine bir şans olmuştur ki birkaç büyük küresel havayolu şirketinin haricinde, büyük ölçüde de ABD ve Avrupalı havayolu şirketleri, rekabet yarışında önemli yaralar almışlardır. Aradaki farkı, THY'nin büyümeye yönelik politikaları ile diğer bir küresel havayolu şirketinin küçülmeye yönelik politikalarından anlamak mümkündür.

- Yabancı ülkelerle kaldırılan vizeler: THY için son derece büyük fırsat olan ve ekonomik krizin dünyayı vurduğu bir dönemde Türkiye'nin ikili ilişkilerle ilerlettiği vize konusundaki ayrıcalıklar konusu, THY'nin dış hatlardaki uçuşlarına daha fazla

¹⁷⁷ <http://www.turkishairlines.com/tr-tr/kurumsal/duyurular/738/thy-ao-ve-st-aero-stratejik-ortaklik-anlasmasi-yapti.aspx>

ilginin olmasına izin vermiştir. Sadece Türkiye'ye yakın olan ülkelerle değil, dünyanın birçok bölgesindeki ülkelerle yapılan vize muafiyeti anlaşmaları, THY'nin de, daha önce hiç uçuş seferi olmadığı birçok noktaya uçuşlarını yönlendirmesine olanak tanımıştır. Bu noktada krizin THY'ye sağladığı en büyük kolaylık, vize işlemleri ile yolcuların gitmeye çekindikleri birçok ülke ve yer için THY'nin seferleri ile yolculuk etmeleri ve bu vesile ile THY'nin hem taşıma kapasitesini arttırması hem de marka bilinirliğini tüm dünyaya yayması olmuştur¹⁷⁸.

Tehditler

- Ekonomideki istikrarsızlıklar: THY'nin Türkiye'de bulunurken yaşadığı ve yaşayacağı en önemli şanssızlıklardan biri, Türkiye'nin ekonomik istikrar sağlamak konusunda halen yeterli seviyeye gelmemiş olmasıdır. Her ne kadar Türkiye 2008 küresel krizinden en az etkilenen ülkelerden biri olarak görülse de Türkiye'nin bu süreçten uzakta kaldığını söylemek oldukça zordur. Bu durum, büyüme politikalarına devam etmesine rağmen THY'nin önünü görebilmesi ve iç piyasada kendisine kısa vadede kalıcı bir yol haritası çizmesine engeldir. Kuşkusuz bu durum THY için bir tehdittir. Çünkü küresel krizin olmadığı, ülke içi bir ekonomik krizin yaşandığı süreçte THY'nin ne tür bir yol haritası takip etmesi gerektiği muamma olarak görülmektedir. Bu belirsiz durum, her an gerçekleşebilecekmışçesine THY'nin önünde durmaktadır.

- Yerli paradaki dalgalanmalar: Türkiye'deki istikrarlı görülemeyecek durumdaki finansal yapısının en önemli değişkeni para birimidir. 2007 sonrasında tarihinin en kalıcı değer noktalarından birine ulaşan TL için yaşanabilecek olası tehditlerin varlığını aşıkârdır. Halen döviz kuru konusunda birçok para cinsinin gerisinde olan ve zaman zaman da MB'nin müdahaleleri sonucunda ancak düzelebilen para dalgalanmaları konusu, birçok şirketin olduğu gibi THY'nin de ajandasında tehdit oluşturan konulardan biridir. Şüphesiz THY firması bu süreci yakından takip etmektedir. Ancak THY'nin sektör olarak ekonomik sürecin yönlendirilmesine doğrudan ya da dolaylı müdahale etmesinin mümkün olmaması nedeni ile THY'nin bu sürecin hassaslığından doğrudan etkilenmesi kuvvetle muhtemeldir.

¹⁷⁸ Capital Dergi, "THY Geleceğe Oynuyor", 17-7, 2011, s. 24.

- Küresel krizler: Daha önce de değinildiği üzere THY küresel ekonomik krizi fırsata çevirmeyi başarabilmiş ve bundan fazlası ile karlı çıkabilmiş, nadir havayolu şirketlerinden biridir. Ancak bu durumun da kalıcı olacağını söylemek mümkün değildir. Zira 2008 yılında meydana gelen kriz, tarihte belki de önceden zararının boyutları görülebilen nadir küresel krizlerden biridir. Bu durum da THY gibi şirketler için büyük bir şans olmuştur. Ancak asıl sorun, yaşanabilecek bir olası krizin, yine önceden öngörülebilmesi ve buna göre tedbir alınabilmesi. Bu durum çok kolay gözükmemekle birlikte THY'nin mevcut süreçte elde ettiği şansı tekrar elde edip büyük sıçramalar yapıp yapamayacağı diğer birçok küresel şirket gibi THY'nin önünde gerçek bir endişe ve tehdit unsuru olarak durmaktadır.

- Ortadoğulu firmaların düşük fiyat stratejisi ile hızla büyümesi: Bu konudaki en önemli iki örnek Fly Emirates ve Etihad firmalarıdır. Bu iki firmanın Arap sermayesi ile sürekli desteklenen yatırımları ve uçuş programları, uzun vadede bu iki havayolu şirketini ciddi boyutta karlar sağlamıştır. Özellikle Etihad firmasının hızlı yükselişi Ortadoğu pazarı için THY'nin karşısında ciddi bir rakip olmasına imkan tanımıştır. Bu yüzden THY'nin Ortadoğu ve Asya'da karşılaştığı havayolu pazarındaki rekabet, Avrupa pazarındakinden daha güçlü ve sıkıdır. İlerleyen süreçte de Fly Emirates ve Etihad'ın önlenemez yükselişleri THY'yi daha fazla miktarlardaki yatırımlara yönlendirip maliyetlerin yükselmesi tehdidi ile karşılaşmasına ya da bu piyasada daralmaya gitmesine sebebiyet verebilir.

Düşük fiyat uygulaması, kriz dönemlerinde en çok dikkati çeken yöntemlerden biridir. Bu uygulamaya göre şirketler, kriz dönemlerinde, küçülme ya da diğer önlemler söz konusu olduğunda düşük fiyatlar uygulamaya çalışırlar ve geçmişte hali hazırda ellerinde olan müşteri kitlesini kaybetmemek isterler. Bu durum sık rastlanan olaylardan biridir. Kimi firmalar adına bu durum yolcuların kafasında bir soru işareti yaratarak "Peki fiyatlar bu denli düşebiliyorsa neden normal dönemlerde de uygun fiyat uygulaması yapılmıyor?" sorusunu akıllara getirir ki yolcular düşük fiyatlı biletlerden yararlansalar bile düşük fiyat uygulaması yapan şirkete karşı bir güven kaybı yaşarlar. İşte bu nedenle kriz dönemlerinde uygulanan düşük fiyat uygulamaları aslında beklenen kazanımları havayolu şirketlerine sağlamaz.

3.3.5 Mali Tabloları

Tablo 9. THY A.O. Havayolu Sektörü Gelir/Gider Durumu¹⁷⁹.

Havayolu Sektörü Gelir/Gider	2007	2008	2009	2010	2011(*)	2012(*)
GELİRLER (milyar \$)	510	570	476	547	598	631
Yolcu Geliri	399	444	374	425	468	498
Kargo Geliri	59	63	48	66	69	70
Trafik						
Yolcu Gelişimi %	6.4	1.5	(2.1)	7.3	5.9	4.8
Kargo Gelişimi %	4.8	(1.0)	(9.8)	18.7	(0.5)	0.3
OPERAS. GİDERLER (milyar \$)	490	571	474	525	582	623
Akaryakıt	135	189	125	139	177	207
Akaryakıtın giderlerdeki payı (%)	28	33	26	26	30	33
Akaryakıt dışı giderler	355	382	349	386	405	416
OPERASYON KARI (milyar \$)	20	(1.1)	1.9	21.7	16.2	8.6
Operasyon Kar/(Zarar) Marjı (%)	3.9	(0.2)	0.4	4	2.7	1.4
NET KAR (milyar \$)	14.7	(26.1)	(4.6)	15.8	7.9	3.0
Net Kar/(Zarar) Marjı (%)	2.9	(4.6)	(1)	2.9	1.3	0.5

(*) Tahmini rakamlardır.

Mali tablolara dair kısa bir analiz yapmak gerekirse, 2010 yılının THY için son derece önemli yıl olduğu görülmektedir. Bu yılda, dünyanın krizin şok etkisini yaşadığı bir süreçte 547 milyar dolarlık gelir, 525 milyon dolarlık gider ve 15,8 milyar dolarlık net bir kar elde etmiştir. Bu kar THY için bugün göz önünde olan sıçrama sürecinin temelini oluşturan bir dönem olmuştur. Bu süreçte elde edilen gelirler THY'nin gelecek planlarına kaynaklık etmiştir. Her ne kadar yolcu 2008 gelişiminde %1,5'lük, az sayılabilecek bir büyüme olsa da THY adına 2008 yılı sonrası kendisini göstermesi ve küresel pazarda büyümesi adına son derece önemli başlangıç noktası olmuştur. Kuşkusuz kapasite olarak THY 2008 öncesindeki yıllarda da büyüyen ve küresel piyasada kendine iyi bir isim yapmış havayolu şirketi idi. Ancak küresel havayolu taşımacılığında rekabetin son derece üst seviyelere çıktığı son on yıl içerisinde THY'nin

¹⁷⁹ http://www.download.thy.com/download/investor_relations/mali_tablolar_tr/faaliyet_raporu_haziran_2012.pdf

2008 itibari ile bu rekabetin içerisinde gerçekten çok iyi bir şekilde dâhil olduğu görülmektedir. 2012 öncesindeki detaylı son 6 yıllık mali tablo da bunu doğrular niteliktedir. Verilerin ilk alınmaya başlandığı 2007 yılından bu yana geçen sürece bakıldığında da başlangıç olarak az sayılamayacak değerlerde rakamların THY'nin 2000'lere iyi bir başlangıç yaptığını göstermektedir. Bilhassa 2005-2006 sonrasındaki değerlendirmesine bakıldığında 4,3 milyar dolarlık bir net kardan, sonraki senelerde, senede 16 milyar dolara varan bir net kar rakamına ulaştığı görülmektedir.

3.3.6. İnsan Kaynakları Politikaları

Tablo 10. İnsan Kaynakları İçerikleri.

	<u>31.12.2011</u>	<u>30.06.2012</u>	<u>Değişim (%)</u>
Pilot	2.436	2.406	-1 %
Kabin Memuru	5.692	5.269	-7 %
Dış Büro Personeli	1.975	2.123	7 %
Teknisyen	705	713	1 %
Diğer Yurtiçi Personel	4.929	4.843	-2 %
TOPLAM	15.737	15.354	-2 %

Kaynak:

http://www.download.thy.com/download/investor_relations/mali_tablolar_tr/faaliyet_raporu_haziran_2012.pdf

Finansal sorunların şirketlere yaşattığı en büyük krizler, genel anlamda çalışanların işlerini kaybetmelerine neden olacak şekilde daralma ve küçülme politikaları izlemelerine neden olmalarıdır. Havayolu şirketlerinin durumu düşünüldüğünde, yapılan yatırımların tam karşılığında karların elde edilemediği havacılık sektöründe bu işçi çıkarma işlemlerinin son derece büyük rakamlara varabildiği ve çalışanları çok zor durumlarda bırakabileceği görülmektedir. THY'nin insan kaynakları politikaları değerlendirildiğinde, krizin THY'ye hiç de bu tablonun benzeri bir süreç yaşatmadığı görülmektedir. 2012 yılı Haziran ayı itibari ile THY'nin sadece üç çalışan kalemi için sayıda azaltmaya gittiği görülmektedir. 2011 Aralık ayında 2.436 olan memur sayısının 2012 Haziran ayında 2.406'ya gerilediği görülmektedir. Şüphesiz bu azalan rakamlar içerisinde işten çıkarılan çalışanlar olduğu kadar, emeklilik süreci dolayısı ile zaten işten ayrılması beklenen çalışanların da olduğu

varsayılabilir. Yine 2011 yılının Aralık ayında 5.692 olan kabin memuru sayısının, 2012 yılının Haziran ayında 5.269'a gerilediği görülmektedir. Son olarak 2011 yılının Aralık ayında 4.929 olan genel yurtiçi çalışan sayısının, 2012 yılının Haziran ayında 4.843'e gerilediği görülmektedir. Diğer birçok küresel hizmet veren havayolu şirketleri ve onların kriz süresince işten çıkardıkları, neredeyse on binleri bulan işçi çıkarma eylemleri göz önünde bulundurulduğunda, THY'nin böylesine güçlü bir küresel krizde son derece sınırlı rakamlarla, hizmet veren işçisini görevinden ayrılmak zorunda bırakması, krizin neredeyse THY'yi hiç etkilemediği şeklinde algılanabilir.

3.3.7. Trafik Sonuçları

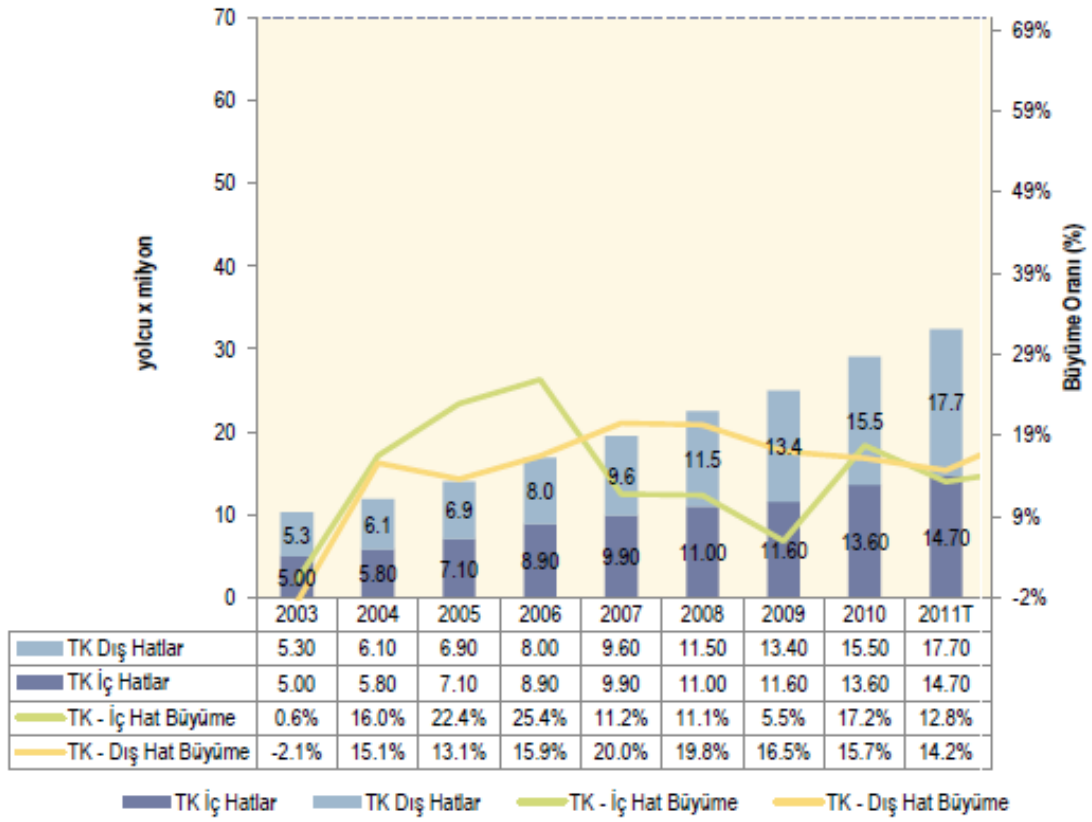
Tablo 11. Trafik Sonuçları.

OCAK - HAZİRAN						
<u>İÇ HATLAR</u>	<u>2008</u>	<u>2009</u>	<u>2010</u>	<u>2011</u>	<u>2012</u>	<u>2012/2011</u>
KONMA SAYISI	43.706	45.140	53.304	58.289	59.754	3%
ÜCRETLİ YOLCU (000)	5.140	5.378	6.433	6.803	7.409	9%
ARZEDİLEN KOLTUK*KM (milyon)	4.043	4.162	4.981	5.365	5.637	5%
ÜCRETLİ YOLCU*KM (milyon)	3.000	3.125	3.787	4.022	4.416	10%
YOLCU DOLULUK ORANI (%)	74,2	75,1	76,0	75,0	78,3	3.4 p
KARGO+POSTA (ton)	18.721	17.404	19.568	19.055	19.397	2%
ARZEDİLEN TON*KM (milyon)	480	489	571	614	638	4%
ÜCRETLİ TON*KM (milyon)	290	308	355	374	413	10%
GENEL DOLULUK ORANI (%)	60,4	62,9	62,2	60,9	64,7	3.8 p
<u>DIŞ HATLAR</u>						
KONMA SAYISI	44.607	53.025	60.013	66.554	79.670	20%
ÜCRETLİ YOLCU (000)	5.158	5.854	6.970	7.986	10.336	29%
ARZEDİLEN KOLTUK*KM (milyon)	17.230	21.159	25.379	32.164	38.964	21%
ÜCRETLİ YOLCU*KM (milyon)	12.533	14.128	18.122	22.054	29.116	32%
YOLCU DOLULUK ORANI (%)	72,8	66,8	71,4	68,6	74,7	6.2 p
KARGO+POSTA (ton)	76.170	84.045	132.197	160.039	204.961	28%
ARZEDİLEN TON*KM (milyon)	2.323	3.008	3.621	4.899	5.961	22%
ÜCRETLİ TON*KM (milyon)	1.505	1.717	2.339	2.942	3.901	33%
GENEL DOLULUK ORANI (%)	64,8	57,1	64,6	60,1	65,4	5.4 p
<u>TOPLAM TRAFİK NETİCELERİ</u>						
KONMA SAYISI	88.313	98.165	113.317	124.843	139.424	12%
ÜCRETLİ YOLCU (000)	10.298	11.232	13.403	14.789	17.745	20%
ARZEDİLEN KOLTUK*KM (milyon)	21.273	25.321	30.360	37.529	44.601	19%
ÜCRETLİ YOLCU*KM (milyon)	15.533	17.253	21.909	26.076	33.532	29%
YOLCU DOLULUK ORANI (%)	73,0	68,1	72,2	69,5	75,2	5.7 p
KARGO+POSTA (ton)	94.891	101.449	151.765	179.094	224.358	25%
ARZEDİLEN TON*KM (milyon)	2.803	3.497	4.192	5.513	6.599	20%
ÜCRETLİ TON*KM (milyon)	1.795	2.025	2.694	3.316	4.314	30%
GENEL DOLULUK ORANI (%)	64,0	57,9	64,3	60,1	65,4	5.2 p
UÇAK UTİLİZASYONU	11:37	10:32	11:59	11:22	12:07	7% ¹⁸⁰

¹⁸⁰http://www.download.thy.com/download/investor_relations/mali_tablolar_tr/faaliyet_raporu_haziran_2012.pdf

THY'nin gelişimine dair önemli kriterleri içeren tablolardan biri trafik sonuçlarını içeren bu tablodur. Bu tablo, THY'nin nasıl ve neden hızlı büyüdüğünün bir özeti şeklindedir; buna göre hem iç hatlar hem de dış hatlar bazında, 2008 yılı ile 2012 yılı arasındaki rakamsal bir değerlendirme yapıldığında, THY'nin büyük ölçüde, bu yıllar arasında sürekli artan bir ivme ile hizmet verdiği görülmektedir. Konma sayısı bakımından, en az iç hatlar kadar artan bir ivmede hizmet verildiği görülmektedir; bu durum, THY'nin iç hatlarda uzun yıllardır süren etkinliğinin artık dış hatlarda da gözlemlenebileceğine dair bir bilgi vermektedir. Yine hem iç hatlarda hem de dış hatlarda, arz edilen koltuklar ile bu koltuklara olan talep arasındaki rakamsal yakınlığın özeti ise THY'nin dış pazarda da çokça tercih edilen bir havayolu şirketi olması ile alakalıdır. Öte yandan, iç hatlarda, bilhassa Anadolu Jet'in müşterilerin beklentisine karşılık arz edilmesinden sonra sürekli olarak artan yolcu doluluk oranının, 200 ve 2009 yıllarındaki kısmi gerilemeler hariç, büyük ölçüde dış hatlarda da yaşandığı görülmektedir. Genel doluluk oranlarının 2010 sonu itibari ile rakamlarına bakıldığında da hem iç hatlarda hem de dış hatlarda %60'ın üzerinde bir doluluğa ulaşıldığı dikkat çekmektedir. Yine, genel toplan ücretli yolcu sayılarına bakıldığında THY'nin 2008-2012 yılları arasında sürekli artan rakamlarda müşterilerini istedikleri yerlere taşıdığı görülmektedir.

Türk Hava Yolları Yolcu Sayısı



Şekil 22. 2011 yılı sonu itibari ile THY'nin iç ve dış hatlarda artan yolcu sayısı ve iç ve dış hatlarda büyümesi.

Şekil 22.'de de gösterdiği üzere, 2011'in son çeyreğinde hem iç hat hem de dış hat büyüme oranını, yaklaşık %20'lere kadar çıkarmış ve bu sayede iç hatlardaki gücünü korurken dış hatlar için de rekabette ayakta kalabilmek adına büyük bir güç kazanmıştır. Yolcu sayısındaki artış göz önüne alındığında da büyüme hızının getirisi olarak yolcu kapasitesi her geçen yıl, azalmadan artmıştır. Küresel ekonomik krizin en güçlü yaşandığı 2008-2010 arası dönemde de yolcu sayısındaki artış devam etmiştir. THY'nin yolcu sayısının hem yurtiçinde hem de yurtdışında düzenli olarak artmasının temel nedeni THY'nin hizmet kalitesi konusunda, 2000'lerin başından beri yükselen standardıdır. Bu standart, THY'nin bilet fiyatlarını genel olarak beklenenden fazla yükseltmediği gibi, yolcularda, ödenen miktara karşılık beklenen hizmetin alınacağı

hissiyatını doğurmuştur. Bu vesile ile de THY'nin iç ve dış müşteri potansiyeli artmıştır ve artmaya da devam etmektedir.

3.3.8. THY'nin Gücünü Arttıran Etken: Ortaklıklar ve İştirakler

THY'nin havacılık sektöründeki konumu kadar, bir şirket olarak ortaya koymuş olduğu tablo da kriz sürecinin içerisinde değerlendirilmeye değerdir. THY ortaklıkları iştirakleri, şirketin son 7 yıllık süre zarfındaki büyümesinin ve ilerlemesinin temelinde yatan önemli noktalardan biridir.

<u>Şirket Unvanı</u>	<u>Faaliyet Konusu</u>	<u>Doğrudan İştirak Oranı</u>	<u>Dolaylı İştirak Oranı</u>	<u>Kayıtlı Olduğu Ülke</u>
Güneş Ekspres Havacılık A.Ş.	Hava Taşımacılığı	50%	-	Türkiye
THY DO&CO İkram Hizmetleri A.Ş.	İkram Hizmetleri	50%	-	Türkiye
TGS Yer Hizmetleri A.Ş.	Yer Hizmetleri	50%	-	Türkiye
THY OPET Havacılık Yakıtları A.Ş.	Havacılık Yakıtları	50%	-	Türkiye
Bosna Hersek Hava Yolları	Hava Taşımacılığı	49%	-	Bosna Hersek Federasyonu
Uçak Koltuk Üretimi San. ve Tic. A.Ş.	Uçak koltuğu imalatı	45%	5%	Türkiye
TCI Kabin İçi Sistemleri San.ve Tic.A.Ş.	Havacılık Sistemleri	30%	21%	Türkiye
P&W T.T. Uçak Bakım Merkezi Ltd. Şti.	Teknik Bakım	-	49%	Türkiye
Goodrich T.T. Servis Merkezi Ltd.Şti.	Teknik Bakım	-	40%	Türkiye
Turkbine Teknik Gaz Türbinleri Bakım Onarım A.Ş.	Teknik Bakım	-	50%	Türkiye

Şekil 23. THY Ortaklık ve İştirakleri

Şekil 23'te de görüldüğü üzere, ortaklıklar ve iştirakler hususunda THY'nin doğrudan ve dolaylı olarak gerçekleştirdiği katılımlar söz konusudur. Bunlar arasında da iki tanesi THY için büyük bir öneme sahiptir. Öncelikli olarak %50 doğrudan iştirakle firmanın bir parçası olan “THY DO&CO İkram Hizmetleri A.Ş.”, THY'nin yurtdışında isminin daha fazla tanınması ve müşteriler tarafından tercih edilmesi adına firmaya

avantaj sağlamaktadır¹⁸¹. 2011 DO&CO THY'nin en ciddi kozlarından biri olarak değerlendirilmektedir. Öyle ki hem yurtiçi uçuşlarda hem de uluslararası uçuşlarda birçok yolcu, THY'nin ikram kalitesini göz önünde bulundurarak yolculukları için biletlerini THY'den almaktadırlar. İşin küresel ekonomik kriz ile ilgili olan boyutunda ise yine THY'nin göze çarpan bariz bir başarısı söz konusudur. Buna göre ekonomik krizin yarattığı mali baskı ile hizmet kısıtlamasına giden havayolu şirketleri mevcutken, THY ikram hizmetleri konusunda hiçbir kısıtlamaya gitmeksizin, aksine ikram hizmeti yelpazesini genişleterek, birçok rakibine göre fark yaratmıştır. Bir diğer önemli iştirak konusu, Alman havayolu şirketi Lufthansa ile THY arasında yapılan anlaşma ile kurulan, “SunExpress” ya da şirket olarak bilinen adı ile “Güneş Ekspres Havacılık A.Ş.” havayolu firmasıdır. “Anadolu Jet” markasını ön plana çıkarmadan önceki süreçte SunExpress THY için Türkiye içerisinde ucuz bilet ile yolcularını taşıması adına önemli bir avantaj olmuştur. İlerleyen süreçte SunExpress THY için yurtdışına açılma hususunda şirkete destek olmuştur. SunExpress THY'nin yine %50 doğrudan iştirakle bünyesinde barındırdığı bir şirkettir ve THY'nin müşterileri için en uygun alternatifleri üreten parçası olarak göze çarpmaktadır¹⁸².

4. SONUÇ

Ekonomik krizler olması arzu edilmeyen ama belirli aralıklarla yüz yüze kalınan durumlardır. Ekonomik krizlerin nedenleri aslında bellidir. Her krizden sonra devletler bu nedenlerden sakınacaklarını söylerler, ama belli bir süre geçtikten sonra sözlerini unuturlar ve yeni bir krizle karşı karşıya kalınır.

Şimdiye kadar ekonomik krizlerin birçok tanımı yapılmıştır. Krizleri açıklamak için birbiri ardına modeller ortaya konulmuştur. Her bir model bir önceki krizin eksiklerini giderecek şekilde telafi edici bir özellikte arz edilmiştir. Böylece her yeni krizde yeni bir model ortaya çıkmıştır.

181

http://www.download.thy.com/download/investor_relations/mali_tablolar_tr/faaliyet_raporu_haziran_2012.pdf

182

http://www.download.thy.com/download/investor_relations/mali_tablolar_tr/faaliyet_raporu_haziran_2012.pdf

Ekonomik krizler nedenleri sayılsa da ortaya çıkmaları tahmin edilemeyen ve dolayısıyla da önlenemeyen oluşumlardır. Her bir kriz içinde kendine özgü özellikler barındırır. Çünkü oluştuğu, ortaya çıktığı ülkenin özelliklerine göre farklı özelliklere bürünür. Meksika krizi farklı özellikler gösterir, Türkiye’deki kriz farklı özellikler gösterir. Çünkü farklı coğrafyalarda oluşurlar ve farklı ekonomik sistemlerde meydana gelirler. Krizler kendine özgü özellikler arz ettiklerinden bunları önceden kestirmek çok zordur. Etkilerini kestirmek ise daha kolaydır; bunlar sosyo-ekonomik ve finansal yapıyı çok yönlü ve derinden etkilemektedirler. Ekonomik krizler de zaman içinde değişime uğrayabilmektedir. Örneğin küreselleşme ile birlikte krizler de küresel bir hal almıştır. Küreselleşme her alanda ve her şeyde olduğu gibi krizleri de etkilemiş, krizler bugün sınır tanımaz bir hal almıştır. Küreselleşme ile birlikte krizlerin bulaşıcı etkisi artmıştır. Bugün bir ülkede meydana gelen bir kriz, tüm dünyayı etkileyebilmektedir. Etkinin gücü dünyamız küreselleştikçe artmaktadır. Etkinin büyüklüğünü ulusların birbiri aralarında kurdukları ilişkilerin düzeyi ve derinliği belirlemektedir. İlişkiler sıkılaştıkça ve derinleştikçe, krizlerin bulaşıcı etkisi de artmaktadır.

Ekonomik krizlerin ekonomiler üzerindeki olumsuz etkileri büyüktür. Ancak etkiler sektörden sektöre farklılık gösterebilmektedir. Bu bir ülkenin sektörel yapılanmasına bağlı olarak değişmektedir. Örneğin son 2008 Küresel krizinden Türk gayrimenkul sektörü fazla etkilenmemiştir. Çünkü Türkiye’de o dönemde ABD’deki gibi bir mortgage sistemi tesis edilmemişti, bu konuda hazırlıklar sürmekteydi. Dolayısıyla Türkiye, ABD’deki gibi mortgage sisteminin uygulama hatalarından doğan zararlardan etkilenmeyecekti. Türkiye son küresel krizde gayrimenkul sektörü itibarıyla yara almadan kurtulurken, inşaat ve tekstil gibi bazı sektörlerde yaralar büyük olmuştur. Bu sektörlerde yüzlerce kuruluş iflas bayrağını çekmiş, binlerce işçi işsiz kalmış yada çok cüzi ücretlerle çalışmak zorunda kalmışlardır.

Ekonomik krizler olağanüstü olaylardır ve etkileri ve kapsam alanları da büyüktür. Her bir krizde ekonomilerde olağandışı gelişmeler yaşanır, büyük değişimler olur. Krizler önceden kestirilemedikleri için bunlara önlem alınmasında çoğu zaman gecikilmektedir. Çoğu zaman iş işten geçmekte, ekonomik krizlerle karşı karşıya kalınmaktadır. Zaten önlem alınabilecek olsa bu krizlerle karşılaşmayacğızdır.

Ekonomik krizlerin meydana geliş sebepleri olarak birçok unsur sayılmaktadır. Bunlara örnek olarak; aşırı borçlanma, uluslararası sermaye hareketleri, enflasyon ve döviz kuru politikalarını verebiliriz. Krizlerin oluşmasında önemli nedenlerden birisi olarak kamu harcamalarına dayalı maliye politikaları gösterilmektedir. Kamunun aşırı borçlanması krizlere önemli bir neden olarak gösterilmektedir. Aşırı borçlanma belirsizlikleri beraberinde getirmektedir. Devletlerin hadsiz borçlanmaları bunlara iyilik değil kötülük getirmektedir. Alınan borçların verimli yatırımlarda kullanılmaması veya çarçur edilmesi durumunda devletin yükü iyice artmaktadır. Borçların verimli yatırımlarda kullanılmaması durumunda bütçenin yükü daha da ağırlaşmaktadır. Uluslararası sermaye hareketleri de ekonomik krizleri tetikleyebilmektedir. Uluslararası sermaye hareketleri küreselleşme ile birlikte artmıştır. Finansal serbestleşme ile birlikte uluslararası sermaye akımları hızlanmıştır. Böylece uluslararası sermaye dünyada serbestçe dolaşma imkânı bulmuştur. Ekonomik krizlerin çoğalması da işte bu noktadan sonra olmaya başlamıştır.

Hiperenflasyon ekonomik krizlerin bir başka önemli nedenidir. Enflasyon çok yüksek olmadığı sürece tek başına kriz nedeni değildir. Ancak hiperenflasyon varlığında durum değişmektedir. Hiperenflasyon krize davetiye çıkarmaktadır. Bir ülkede hiperenflasyon olması, o ülke ekonomisinin çok dengesiz olduğunun göstergesidir. Ekonomiler ne kadar dengeli olursa, kriz ortamından o derece uzaklaşılacaktır. Ekonomiler çok dengesiz bir karakter gösterdiklerinde ise krizlere girmekten kaçınılamayacaktır. Bunun için ülkelerin enflasyonu kontrol altına alabilmeleri gerekmektedir. Kısaca yüksek enflasyon bilhassa da hiperenflasyon ekonomik krizlerin habercisidir. Enflasyonun kontrol altına alınabilmesi kararlı politikalar üretilmesine bağlıdır. Enflasyonla mücadelede kısa vadeli çözümler değil uzun vadeli çözüm arayışları başarıyı getirecektir. Kısa vadeli çözümler enflasyonu ancak geçici olarak engelleyebilecektir. Uzun vadeli çözümler ise böyle değildir, kalıcı başarıları sağlarlar. Uzun vadeli çözümler sorunun üstesinden gelebilmek için daha yapıcı çözümleri içerirler. Üretim miktarının zamanla artırılması bunların temel hedeflerini oluşturmaktadır. Çünkü uzun vadede üretimin artırılması ile enflasyonun önüne geçilebilmektedir. Devletler enflasyonla mücadelede istikrar sağlamalı ve bu konuda sürdürülebilir politikalara imza atmalıdırlar.

Ekonomik krizlerin oluşmasında döviz kurundaki oluşumlar da etkili olabilmektedir. Döviz kurları da krizlerde büyük rol oynayabilmektedir. Örneğin döviz kurlarındaki istikrarsızlıklar krizleri tetiklemekte veya var olan bir taneyi şiddetlendirebilmektedir. Döviz kurunun baskılanmaya çalışılması devletler için kötü sonuçlar doğurmaktadır. Bu durumda ülke ekonomisi kırılgan hale gelmekte ve dolayısıyla da kriz tehlikesine açık hale gelmektedir.

Krizlere giden yolda bazı göstergeler krizlerin habercisi olabilme potansiyeline sahiptirler ama nedense göz ardı edilirler. Göz ardı edildikleri için de krizlere yakalanılır. Esasen ekonomik krizlerin daha önceden tahmin edilebilmesine yardımcı olacak bazı göstergeler mevcuttur. Bu göstergeler finansal sektör ve reel sektöre ait veriler gözden geçirilmek suretiyle belirlenmektedir. Bu veriler incelenilmek suretiyle zaafılar tespit edilebilmektedir. Bu sektörlerden elde edilen veriler zaafıların belirlenmesine yardımcı olmaktadır. Bunlar değerlendirilecek olursa, krizlere yakalanmadan çözümler üretilmesi mümkün olabilecektir. Aksi halde yeni yeni krizlerle karşılaşmaya devam edeceğizdir.

Krizlerin oluşmasında iç ekonomik faktörler tetikleyici olabildiği gibi dış ekonomik faktörler de tetikleyici olabilmektedir. İç faktörler olarak mali açıklar, kamu harcamaları ve bankacılık kesimi kamu kredileri temel kriz sorunlarını oluştururken, dış ekonomik faktörler olarak cari işlemler açıkları, reel döviz kuru, iç ve dış faiz hadlerindeki farklılıklar ve yabancı sermaye akımlarının vadesi gibi faktörler sayılmaktadır.

Ekonomik krizlerden korunmada önemli bir faktörü mevcut döviz rezervlerini yüksek tutmak oluşturmaktadır. Aşırı değerli yerli para da krize neden olabilmektedir. Çünkü aşırı değerlenen yerli para neticesinde ödemeler dengesi bozulmakta, uluslararası piyasalarda faiz oranlarının yükselmesi gibi çeşitli tetikleyici nedenlerle sermaye akımları bir anda tersine dönmekte ve bu döviz kurunda ani ve büyük sıçramalara neden olabilmektedir. Ülkenin mevcut rezervlerinin yüksek olması finansal bir krize karşı en önemli savunma kalkanı gördüğü belirtilmektedir. Çünkü mevcut rezervler kullanılmak suretiyle döviz üzerinden oluşturulacak ataklara müdahale imkânı bulunmaktadır.

Cari açıklar da krizlerin en önemli göstergeleri olarak kabul edilmektedir. Cari açık tek başına bir kriz nedeni olarak görülme de, cari açıkların GSMH'ya oranı bir

ülkenin krize girme riskini belirleyen önemli faktörlerden biri olarak kabul edilmektedir.

Ekonomik krizlerin önüne geçebilmeleri için devletlerin iyi ekonomik politikalar üretmeleri gerekmektedir. Yanlış veya eksik ekonomi politikaları krizlere davetiye çıkarmaktadır. Son küresel kriz de göstermiştir ki artık ulusların krizlerden çıkartmaları gereken dersleri çıkartmaları gerekmektedir. Çünkü son küresel krizin tahribatları çok büyük olmuştur.

Son 2008 Küresel krizi tahribatı çok yüksek bir krizdi. Kriz bulaşıcı etkisi ile bir anda tüm dünya ekonomilerini etkisi altına almıştır. Krizin etkileri tüm dünyada hissedilmiştir. Küresel kriz etkilerini özellikle mali piyasalarda göstermiştir.

2008 küresel krizi, ABD’de patlak veren Mortgage krizinin ardçı depremiydi. Mortgage krizi ABD’de kredi ile ev alan milyonlarca Amerikalının geri ödemelerini yapamaz hale gelmesiyle patlak vermiştir. Milyonlarca ABD vatandaşı aldıkları evleri bankalara geri vermişlerdir. Çünkü aldıkları evlerin ödemelerini yapamaz hale gelmişlerdir. Mortgage piyasalarında patlak veren bu kriz daha sonra tüm finansal piyasalara yayılmıştır. Borsalarda sert düşüşler yaşanmış, bankalar büyük zarara uğramış ve fonlar batmıştır. Piyasalara güvensizlik hâkim olmuştur. İşten çıkarmalar had boyuta ulaşmıştır. Mortgage piyasalarında patlak veren bu krize finansal istikrarsızlık eşlik etmiştir.

Mortgage krizinin nedenleri arasında yüksek faiz oranlarının ödenememesi, düzenlemelerdeki önemli değişiklikler, gevşek gözlem ve kontroller, ihtiyatlı borçlanma standartlarının rahatlaması ve normal olmayan düşük faiz oranlarının uzun süre devam etmesi gibi sebepler gösterilmiştir. Mortgagelerin ödenememe problemleri ABD’deki yatırım ve ticari bankalara sıçramıştır. Türev piyasalarının girişiklik etkisiyle de tüm dünyaya yayılmıştır. Böylece dünyada küresel bir krize sürüklenilmiştir. Bunun sonucunda kredi piyasalarında işlemler durmuş, borsalar çökmüş ve bir çok şirket ödeme güçlükleri içine girmiştir. Uluslararası finans piyasaları da bu durumdan nasibini almıştır.

Likidite bolluğu ve özensiz kredilerin, ABD merkez bankasının yanlış faiz politikalarının, kredi verme şartlarındaki gevşekliklerin, mortgage kredilerinin

derecelendirilmesindeki hataların, konut arzındaki artışın, piyasa verilerinin zamanında kamuya açıklanmamasının, kredi türev piyasalarının genişlemesinin ve düzenleyici denetleyici kuruluşların değişen risk ortamına karşı önlem almakta gecikmelerinin krizin patlak vermesine sebep olduğu düşünülmektedir.

Mortgage krizinin maliyeti ABD'ye çok büyük olmuştur. Çoğu mali ortaklık iflaslarını ilan etmiştir. Hisse bedellerinde önemli düşüşler olmuştur. Tüm bu gelişmelerden küresel finans piyasaları çok olumsuz etkilenmiştir. Mortgage krizinin yaraları sarılmaya çalışılırken dünya bir anda kendini bir başka krizin kucağında bulmuş, 2008 küresel krizi patlak vermiştir. Küresel kriz ABD menşeli idi, ancak tüm dünyada etkilerini gösterecekti. 2008 krizi küresel özellikte idi. Bulaşıcı bir şekilde hızla tüm dünyaya etkilerini yayacaktı. Dünya ekonomileri az ya da çok Krizin etkilerine maruz kalacaktı.

Yüksek güçlü büyüme oranları, sermaye akımlarının artması, piyasa katılımcılarının riskleri yeterli oranda değerlendirmeden daha fazla getiri elde etmek istemeleri, tüketiciler hakkında gerekli incelemeleri yapmamış olmaları, yine zayıf sermaye standartları, sağlam olmayan risk yönetim uygulamaları, karmaşık ve şeffaf olmayan finansal ürünlerin artmaya başlaması ve sonucunda aşırı kaldıraç oranlarının sistemde kırılganlıklar yaratması neticesinde 2008 Küresel krizine girilmiştir. Politika yapımcılar, düzenleyiciler ve denetim otoriteleri de o dönemde finansal piyasalarda oluşan riskleri yeterli derecede görememiş ve değerlendirememişlerdir. Sonuçta 2008 Küresel krizi de izlenen yanlış ya da eksik ekonomi politikalarının bir ürünü olarak patlak vermiştir.

Küresel krizin patlak vermesiyle dünya borsalarında büyük düşüşler yaşanmıştır. Borsalarda ciddi kayıplar yaşanmıştır. Dev şirketler ödeme güçlükleri içine girmiş, iflasın eşiğine gelmişlerdir. Birçok şirket de bu dönemde iflaslarını ilan etmişlerdir. Binlerce insan da işinden olmuştur. Küresel kriz 2008 yılının Kasım ayından itibaren gelişmekte olan ülkeleri de etkisi altına almaya başlamıştır. Gelişmekte olan birçok ülke borsasında ciddi değer kayıpları yaşanmıştır. Ülkelerin paraları değer kaybetmiş, ülke tahvilleri ve ticari bonolarda risk primleri artmış, gelişmekte olan ülkelere olan yabancı sermaye akımları ve banka borçlanmalarında da önemli miktarda düşüşler olmuştur.

Küresel kriz büyük bir paniğe yol açmıştır. Panik nedeniyle gerekli önlemler zamanında alınamamıştır. Düzenleme otoriteleri ve merkez bankaları hızlı kredi büyümesi ve aktif fiyatlarında oluşan balonun neden olduğu sistemik riskleri görememişlerdir. Gerekli önlemleri de yeterli oranda alamamışlardır. Krizin derinliği, boyutu, bulaşıcı etkisi de buna eklendiğinde kriz iyice derinleşmiştir. Krizden ancak ABD hükümeti tarafından açıklanan çözüm paketi ile kurtulmak mümkün olacaktı. 2008 Küresel krizinin olumsuz etkilerini bertaraf etmek ve ekonomiyi yeniden yapılandırmak için ABD yönetimi ve sonrasında diğer dünya yönetimleri tarafından radikal kararlar alınacaktı. Alınan bu kararlar ve uygulanan politikalarla kriz aşılabilecekti.

Konuyu bir de siyasal-finance etkileşim bağlamında ele almak gerekirse, küresel ekonomik süreç göz önüne alındığında, artık uluslararası şirketlerin önemli birer aktör olarak görüldüğü günümüz dünyasında, uluslararası her bir şirketim hem finansal süreci olumlu etkileme hem de küresel krizlerin etkilerinden hassas bir biçimde zarar görmesi mümkün hale gelmiştir. Başka bir deyişle küresel dünyada politika ile ekonomi, ayrılmaz bir bütün olarak iç içe geçmiş durumdadır. Politikadaki uygulamalar ekonomide pratiğe dönüşürken hem başarıya hem de başarısızlığa uğrayabilmektedir. Burada en önemli nokta, iki olgu arasındaki iletişimin gücünü ve etkinliğini görebilmektir. Bu tezin konusu olan hava taşımacılığının yaşananlardan etkilenmesine dair konu da aynı şekilde bir etkileşimin sonucudur. Küresel başarısız politikalar, başarısız finansal uygulamalar ve sonuçta başarısız olan onca şirket uygulaması; tüm bunlar bir etkileşimin sonucudur. Bu tezin içerisinde bahsedildiği gibi birçok küresel hava yolu şirketi, 2008 yılından itibaren başlayarak büyük bir gerileme içerisine girmiş ve bu gerilemenin sonucunda da aşırı derecede küçülmüş, işçilerini görevlerinden ayırmış ve son derece radikal ekonomik önlemler almak durumunda kalmıştır. Küresel hava yolu taşımacılığı sermayesini küresel ekonomik kriz dolaylı olarak vurmuştur; işverenlerin küçülme yoluna gitmesi, insanların işlerinden olmaları ve kemer sıkma politikaları ve en sonunda da tercih edilmeyen havayolu taşımacılığı. Tüm bunlar zincirleme bir süreci tanımlamaktadır.

Havacılık sektörünün son 30 yılında küresel arenada ortaya çıkan yeni aktörler rekabet seviyesini arttırmıştır. Bu rekabet zamanla küresel uçuş merkezlerinin sayısının artmasına, dolayısı ile hizmet kalitesini artırma çabaları sonucunda müşteri sayılarının

da artmasına yardımcı olmuştur. Şüphesiz, uçak yolculuğu dünyanın en güvenli yolculuk şeklidir ve onlarca büyük ölçekli kazaya rağmen halen en çok tercih edilen yolculuk şekli olmaya da devam etmektedir. Öte yandan eskisine nazaran daha uygun fiyatlara yolcuların bilet alabilmesi uçak yolculuklarını daha cazip hale getirmiştir. Eskiden daha elit kesimlere hitap eden uçak yolculuğu artık herkesin tercih edebildiği bir taşınma sistemidir. Ancak küresel krizler ya da ülkelerin kendi içlerinde yaşadıkları krizler söz konusunda olduğunda, bireyler uçak yolculuğu yerine daha ucuz yolculukları tercih edebiliyorlar. Bu yüzden krizler konusunda havayolu taşımacılığının halen çok hassas olduğunu söylemek mümkündür. 2008 krizi sonrasında birçok küresel havayolu şirketi çok hızlı bir biçimde içi çıkarma ve küçülme politikaları izledi bunların büyük bir bölümü çok ciddi marka değeri zararlarına uğramalarına neden oldu. THY gibi bir firmanın yaşadığı kriz dönemi başarı hikâyeleri ise dönemlik olarak kayıtlara geçti; zira THY gibi krizden etkilenmeyen havayolu şirketi sayısı son derece azdır. Ancak krizi derinlemesine yaşayan havayolu şirketi ise sonra derece fazladır. Bu nedenden ötürü krizin havacılık sektörü için son derece ciddi bir darbe olduğunu söylemek çok doğru olacaktır.

2008 yılında başlayan ve bugün etkilerinin gün be gün azaldığı söylene de halen etkinliğini sürdüren küresel ekonomik kriz, tüm dünyadaki havayolu taşımacılığı sektöründe hizmet veren kurum ve bireyleri olumsuz etkilemiştir. Türkiye özelinde bazı istisnai durumlardan bahsedilmiş olsa da halen küresel ekonomik kriz dünya hava taşımacılığının en büyük problemi olarak gözükmekte ve bu problemin temelinde de artan petrol fiyatları yatmaktadır. Ancak bu duruma gelinmesi hususunda da havayolu şirketlerinin izledikleri yanlış politikalar ve yatırım hataları bulunmaktadır. Bilhassa uluslararası taşımacılık yapan havayolu şirketleri bu hataları sonucu ciddi kayıplar yaşamış ve zorunlu daralma hamlelerine girişmişlerdir. Bu noktada olumlu bir tablo görmek zordur. İşte bu yüzden Türkiye'deki pozitif tablo, sektöründe ilerleyen süreçte tüm dünyada da olumlu gidebileceğine dair bir umut vaat etmektedir. Bu nedenle Türkiye'deki olumlu rakamları özet şeklinde irdelemekte fayda vardır; son 10 yılda Türkiye, ticari uçak trafiğinde %9,7 ve yolcu trafiğinde %13,7 oranında bir yıllık büyüme gerçekleştirmiştir ki bunun büyük bir bölümü 2008 sonrasındır. 2010 yılından 2011 yılına geçildiğinde ise ticari uçak trafiğinde %12 ve iç-dış hat yolcu trafiğinde

%14,2 artış yaşanmıştır¹⁸³. Türkiye'nin bilhassa yolcu taşımacılığı konusunda artan rakamlarının temelinde, ülke içerisindeki ulusal havayolu şirketlerinin uyguladıkları düşük fiyat uygulamasından kaynaklanan ciddi boyutlardaki rekabetin önemli bir etkisi bulunmaktadır. Dünya genelinde ulusal havayolu şirketleri Türkiye'deki havayolu şirketleri gibi uygulamalara gitmişler ancak fiyatlarını aşağıya çekme hususunda Türkiye'deki firmalar kadar cömert ve aktif davranmamışlardır. Yine Türkiye'de son iki yıldır etkin bir biçimde uygulanan ileri tarihe düşük fiyatlı bilet uygulaması da havayolu şirketlerinin ciddi karlar elde etmelerine imkân sağlamıştır.

Şüphesiz Türkiye'de havacılık sektörü çok yavaş bir biçimde büyümektedir ve bu yavaşlık geçtiğimiz yılların sonunda bize sadece THY'nin gerçek anlamda kendisini göstermesine izin vermiştir. Arkasından gelen Pegasus Havayolu şirketi, yurtdışı uçuşlarını gerçekleştirerek pazara ortak olma konusunda halen emekleme dönemindedir. Bu sürecin diğer birçok Türk havayolu şirketi için de aynı şekilde işlediği söylemekte fayda vardır. Ancak son küresel ekonomik krizin getirileri değerlendirildiğinde, Türk havayolu şirketlerinin çok uzun zamanda elde edebilecekleri pazar paylarına, bilhassa Avrupa'yı vuran kriz sonrası daha kısa sürede erişebilmeleri mümkündür. Bu hususta da THY'nin kaydettiği ilerleme diğer Türk havacılık şirketleri için çok önemli birer örnektir.

¹⁸³ Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, 2012 Yılı Bütçe Sunumu.

KAYNAKÇA

Kitaplar:

- Akdiş, M. (2003). *Küresel Finansal Sistem - Ekonomik krizler ve Türkiye*. İstanbul: Beta Yayınları.
- Aliber, R. Z. ve Kindleberger, C. P. (2011). *Manias, Panics and Crashes: A History of Financial Crises*. London: Palgrave Macmillan.
- Apak, S. ve A. Ataç (2009). *Küresel Krizler -Kronolojik Değerlendirme ve Analiz-*. İstanbul: Avcıol Basım Yayın, Avcı Ofset Matbaacılık.
- Bağcı, H. (2001). *Kamu Borçları Yönetimi ve Türkiye İçin Bir Değerlendirme*. 1.Baskı, Ankara: Sermaye Piyasası Kurulu, TŞOF Plaka Matbaacılık.
- Belobaba, P. (ed.) (2009). *The Global Airline Industry*. San Francisco, ABD: Wiley.
- Bertola, L. ve Ocampo, J. A. (2012). *The Economic Development of Latin America since Independence*. New York: Oxford University Press.
- Branson, W. H. Ve J. M. Litvack (1981). *Macroeconomics*. 2. Baskı, New York, ABD: Harper & Row Publishers.
- Bulut, C. (2002). *Kamu Açıkları, Enflasyon, Faiz Oranı ve Döviz Kuru İlişkileri*. İstanbul: Der Yayınları, Kardeşler Matbaası.
- Cento, A. (2008). *The Airline Industry: Challenges in the 21st Century*. Berlin, Almanya: Physica.
- Chomsky, N. (2000). *Halkın Sirtından Kazanç*. İstanbul: Om Yayın Evi.
- Clark, P. (2010). *Stormy Skies: Airlines in Crisis*. Londra, İngiltere: Ashgate Publishing.
- Doganis, R. (2002). *Flying Off Course: The Economics of International Airlines*. 2. Baskı, Londra, İngiltere: Routledge.
- Doganis, R. (2005). *The Airline Business*. 1. Baskı, Londra, İngiltere: Routledge.
- Duncan, R. (2012). *The New Depression: The Breakdown of the Paper Money Economy*. San Francisco, ABD: Wiley.
- Dursunoğlu, Abdulkadir (2009). *Teori ve İlişkileri İle Global Ekonomik Kriz*. İstanbul: Çizgi Kitabevi.
- Eğilmez, M. (2009). *Küresel Finans Krizi -Piyasa Sisteminin Eleştirisi-*. 4.Baskı, İstanbul: Remzi Kitabevi.

- Ercan, H., Taymaz, E. ve Erol, Y. (2010). *Kriz ve Türkiye: Kriz Tedbirlerinin Etki Değerlendirmesi*. Ankara: Uluslararası Çalışma Örgütü Yayınları.
- Friedman, J. (2010). *What Caused the Financial Crisis*. New York: University of Pennsylvania Press.
- Goldstein, M. ve P. Turner (1999). *Yükselen Ekonomilerde Bankacılık Krizleri - Kökenler ve Politika Seçenekleri-*. Ali İhsan Karacan (çev.), 1.Baskı, İstanbul: Dünya Yayınları.
- González, F. E. (2012). *Creative Destruction?: Economic Crises and Democracy in Latin America*, Washington: The Johns Hopkins University Press.
- Hecker, J. E. Z. (2009). *Airline Industry: Potential Mergers and Acquisitions Driven by Financial and Competitive Pressures*. New York, ABD: DIANE Publishing.
- İmren, A.ve V. Akman (1994). *Türkiye’de ve Dünyada Enflasyon -Enflasyon Olgusuna Genel Bir Bakış-*. 1. Baskı. İstanbul: Era Yayıncılık. Doğan Ofset.
- Kazgan, G. (2008). *Kamu Açıkları -Enflasyon, Faiz Oranı ve Döviz Kuru İlişkileri-*. 2.Baskı, İstanbul: İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları, Sena Ofset.
- Krugman, P. (2009). *The Return of Depression Economics and the Crisis of 2008*. Londra: W. W. Norton & Company.
- Kurtoğlu, R. (2011). *Küresel Ekonomik Kriz ve Yeni Dünya Düzeni*. Ankara: Sinemis Yayınları.
- Marshall, A. G. ve Chossudovsky, M. (2010). *The Global Economic Crisis The Great Depression of the XXI Century*. New York: Global Research Publishers.
- Mauldin, J. ve Tepper, J. (2011). *Endgame: The End of the Debt Supercycle and How It Changes Everything*. San Francisco, ABD: Wiley.
- McLean, B. ve Nocera, J. (2011). *All the Devils Are Here: The Hidden History of the Financial Crisis*. Washington: Portfolio Trade.
- Morrison, S. A. ve Clifford W. (Ed.) (2005). *The Evolution of the Airline Industry*. Washington DC, ABD: Brookings Institution Press.
- Parasız, İ. (2006). *Makro Ekonomi Teori ve Politika*. Bursa: Ezgi Kitabevi Yayınları.
- Özatay, F. (2009). *Finansal Krizler ve Türkiye*. İstanbul: Doğan A.Ş.
- Ragan, J. F. ve L. B. Thomas (1990). *Principles of Economics*. New York, ABD: Harcourt Brace Jovanovich Inc., Academic Press, New York.
- Shaw, S. (2007). *Airline Marketing and Management*. Hampshire, İngiltere: Ashgate Publishing Limited.

- Sherman, J. W. (2000). *Latin America In Crisis*. London: Westview Press.
- Sönmez, M. (2009). *Küresel Kriz ve Türkiye*. İstanbul: Alan Yayınları.
- Şen, H. Ve İ. Sağbaş (2004). *Bütçe Açıkları Teori ve Türkiye Uygulaması*. 1.Baskı, Ankara: Seçkin Yayıncılık, Sözkese Matbaacılık.
- Zonis, N. (2011). *The Financial Crisis in Russia 1998*. GRIN Verlag.

Makaleler:

- Capital Dergi, “THY Geleceğe Oynuyor”. 17-7, 2011, 24.
- Capital Dergi, “Dünya Havacılık Sektörü Küçülüyor”, 19-9, 2011, 19-24.
- Ronale, D. “Türk Havayolu Şirketlerinin Genel Durumu ve THY'nin Yükselişi”. *CNBC-E Business*. 14-10, 2011, 34-38.
- Terry, F., “Economic Benefits from Air Transport in Turkey”. *Oxford Economics*. 27-8, 2011, 13-16.
- Vural Fuat Savaş, “Dünya Ekonomi Sistemi”, *T.C. Yeditepe Üniversitesi Yayınları*, Sayı:16, 2004.
- Yıldız, M., “THY'nin Gelecek Beklentileri”. *Forbes*. 38-11, 2011, 7-10.
- Z.G. Ündül, Güneydoğu Asya’da Neler Oluyor?”, *İ.S.O. Dergisi*, Sayı: 384, 1998.

İnternet Kaynakları:

- Eşsizer, Ö., “IATA: Kriz, hava taşımacılığını 6 yıl geriye götürdü”
<http://www.turizmguncel.com/haber/iata-kriz-hava-tasimaciligini-6-yil-geriye-goturdu--h191.html> (18 Şubat 2010).
- Joyce, H., “Adam Smith and the invisible hand”,
<http://plus.maths.org/issue14/features/smith/> (1 Mart 2001).
- Murat Çakır ve diğerleri, “THY'nin yeni yıldızı Kobe Bryant”, *Hürriyet*, 12 Aralık 2010, <http://www.hurriyet.com.tr/spor/basketbol/16514265.asp>
- Saban, M. K., *Neoliberalizm*, <http://www.makaleler.com/oku-neoliberalizm> (28 Haziran 2011).
- Turgut, T., *American Airlines neden iflas etti?*
<http://airnewstimes.com/tolga-turgut-american-airlines-neden-iflas-etti-337-yazisi.html>

Ünsal Çığ, “Liberalizmle hesabı olanlara...”, *Radikal*, 16 Mart 2007, http://www.radikal.com.tr/ek_haber.php?ek=ktp&haberno=6169

Air France-KLM'de 800 milyon Euro zarar, 2012, <http://tr.euronews.com/2012/03/08/air-france-klm-de-800-milyon-euro-zarar/> (8 Mart 2012)

Havacılık krizi dinlemedi, büyümesini sürdürdü: Türk uçakları havada, dünya uçakları apronda, <http://www.transport.com.tr/kap23,67@2200.html>

IATA uyardı: Avrupa krizi çözülmezse havacılık sektörü kaosa sürüklenir, 2012, <http://www.turizmuncel.com/haber/iata-uyardi-avrupa-krizi-cozulmezse-havacilik-sektoru-kaosa-suruklenir-h9168.html> (3 Şubat 2012).

Kriz havayolu şirketlerini vuruyor: Qantas 500 kişiyi işten çıkarıyor, 2012, <http://turizmuncel.com/haber/kriz-havayolu-sirketlerini-vuruyor-qantas-500-kisiyi-isten-cikariyor-h9372.html> (16 Şubat 2012).

Lord, John Maynard Keynes (1883-1946), <http://www.blupete.com/Literature/Biographies/Philosophy/Keynes.htm>

Neo-Liberalizm, <http://www.bilgiportal.com/v1/idx/96/1354/Akmlar-ve-Teoriler/makale/NeoLiberalizm.html>

Pegasus Genel Müdürünün krizden çıkış formülü, 2011, <http://www.airnewstimes.com/pegasus-genel-mudurunun-krizden-cikis-formulu-12974-haberi.html> (16 Kasım 2011).

Pegasus, krize meydan okumaya devam ediyor, 2009, <http://www.havayollarim.com/2009/03/21/pegasus-krize-meydan-okumaya-devam-ediyor/> (21 Mart 2009).

Pegasus 9 milyar dolara 100 uçak alacak, 2011, <http://www.airnewstimes.com/pegasus-9-milyar-dolara-100-ucak-alacak-12955-haberi.html> (16 Kasım 2011).

Real Madrid agree sponsorship deal with Emirates, 2011, <http://uk.eurosport.yahoo.com/29072011/2/real-madrid-agree-sponsorship-deal-emirates.html> (29 Temmuz 2011).

THY'nin yeni yüzü Wozniacki, 2010, <http://www.ntvspor.net/haber/gunun-haberleri/30017/thynin-yeni-yuzu-wozniacki> (17 Aralık 2010).

THY Euroleague'e sponsor oldu, 2010,

<http://www.hurriyet.com.tr/ekonomi/15418666.asp> (26 Temmuz 2010).

THY Manchester United'a sponsor oldu, 2010,

http://www.bbc.co.uk/turkce/haberler/2010/01/100122_manchester_thy.shtml (22 Ocak 2010).

THY Barcelona'ya resmen sponsor, 2010,

http://www.fotomac.com.tr/AvrupadanFutbol/2010/01/18/thy_barcelonaya_resmen_sponsor (18 Ocak 2010).

THY Filo Listesi ve Özellikleri,

http://www.turkishairlines.com/tr-TR/corporate/about_us/fleet/index.aspx

Uçakları kriz hediye etti, 2010,

<http://ekonomi.haberturk.com/airport/haber/560898-ucaklari-kriz-hediye-etti> (13 Ekim 2010).

<http://homepage.newschool.edu/het/profiles/keynes.html>

<http://www.adamsmith.org/smith/quotes.htm>

<http://haber.sol.org.tr/ekonomi/american-airlinestn-krizin-bedeliniiscilere-odetme-dersi-haberi-51155>

<http://www.atahaber.com.tr/havacilik-haber/etihad-2011-yilini-rekor-karla-tamamladi-224389h.html>

<http://www.thy.com/tr-CY/corporate/skylife/article.aspx?mkl=297>

http://www.bilgeyatirimci.com/yasar_erdinc/?y=2007&m=4

http://www.download.thy.com/download/investor_relations/mali_tablolar_tr/faaliyet_raporu_haziran_2012.pdf

<http://www.turkishairlines.com/tr-tr/kurumsal/tarihce>

<http://www.turkishairlines.com/tr-tr/kurumsal/vizyon-degerler>

http://www.bilgeyatirimci.com/yasar_erdinc/?y=2007&m=4