T.C.
İstanbul Üniversitesi
Sosyal Bilimler Enstitüsü
Turizm İşletmeciliği Anabilim Dalı

Yüksek Lisans Tezi

KAZAKİSTAN'DA HAVAYOLU ULAŞIMI VE TURİZM

Saule NURSAPAYEVA
2501100612

Tez Danışmanı
Doç. Dr. Orhan AKOVA

İstanbul 2014

T.C. İSTANBUL ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER
1982 ENSTİTÜSÜ

YÜKSEK LİSANS
TEZ ONAYI

ÖĞRENCİNİN

Adı ve Soyadı	**: SAULE NURSAPAYEVA**	Numarası	**: 2501100612**
Anabilim/Bilim Dalı	**: TURİZM İŞLETMECİLİĞİ**	Tez Savunma Tarihi	**: 23.01.2014**
Danışman	**: DOÇ. DR. ORHAN AKOVA**	Tez Savunma Saati	**: 14:00**
Tez Başlığı	**: "KAZAKİSTAN'DA HAVAYOLU ULAŞIMI VE TURİZM"**		

TEZ SAVUNMA SINAVI, Lisansüstü Öğretim Yönetmeliği'nin **36. Maddesi** uyarınca yapılmış, sorulan sorulara alınan cevaplar sonunda adayın tezinin **KABULÜ'NE** OYBİRLİĞİ / ~~OYÇOKLUĞUYLA~~ karar verilmiştir.

JÜRİ ÜYESİ	İMZA	KANAATİ (KABUL / RED / DÜZELTME)
1- PROF. DR. FÜSUN İSTANBULLU DİNÇER		KABUL
2- DOÇ. DR. ORHAN AKOVA		KABUL
3- YRD. DOÇ. DR. SUNA MUĞAN ERTUĞRAL		Kabul

YEDEK JÜRİ ÜYESİ	İMZA	KANAATİ (KABUL / RED / DÜZELTME)
1- PROF. DR. İSMAİL KIZILIRMAK		
2- DOÇ. DR. MEHMET SARIIŞIK		

KAZAKİSTAN'DA HAVAYOLU ULAŞIMI VE TURİZM

Saule NURSAPAYEVA

ÖZ

Turizm endüstrisinin en önemli bileşenlerinden havayolu ulaştırmasıdır. Ayrılmaz bir bütün olan turizm ve havacılık sektörü hem dünya genelinde hem de Kazakistan'da son yıllarda hızlı gelişme göstermektedir. Kazak sivil havacılığının bu büyüme potansiyeli birçok sorunu da beraberinde getirmiştir. Kazakistan havayolu ulaştırması ile ilgili bu sorunların çözülmesi ve projelerin hayata geçirilmesi hem sivil havacılık hem de turizm açısından çok büyük bir önem taşımaktadır.

Bu araştırmanın amacı Kazakistan havayolu sektörünün mevcut durumunu ve karşılaştığı sorunlarını değerlendirmektir. Ayrıca havayolu ulaştırmasının Kazakistan turizminin gelişimine etkisini araştırmaktır. Bu amaç doğrultusunda tez üç bölümden oluşmaktadır. Çalışmamızın birinci bölümünde turizm ve havayolu ulaştırması ile ilgili genel kavramlar, havayolu sektörünün dünyadaki durumu, ikinci bölümde Kazakistan turizmi ve havayolu ulaştırmasının tarihi gelişimi, mevcut durumu incelendikten sonra, üçüncü bölümde anket yöntemiyle havayolu ulaştırmasının karşılaştığı sorunları ve turizme etkisi saptanmaya çalışılmış ve son bölümde öneriler sunulmuştur.

Anahtar kelimeler: Turizm, Ulaşım, Ulaştırma, Havayolu Ulaştırması, Kazakistan Cumhuriyeti

AIR TRANSPORT AND TOURISM IN KAZAKHSTAN

Saule NURSAPAYEVA

ABSTRACT

Air transport is one of the most important component of the tourism industry. In recent years complementing each other, both tourism and aviation show rapid development throughout the world as well as in Kazakhstan. At the same time Kazakhstani civil aviation's growth potential has brought a lot of difficulties. Solving the problems related to air transportation of Kazakhstan and the implementation of projects is of great importance in terms of both civil aviation and tourism.

The aim of this reseach is to determine airline industy current situation and problems, to analize their impact on development of tourism of Kazakhstan. For this purpose, the thesis consists of three parts. The first part of reseach involves general concepts of tourism and air transport, the situation of airline industry in the World, the second- the historical development and current situation of tourism and air transport in Kazakhstan, the last part focuses on the problems faced by the airline industy and their effect on tourism of the country identified by survey method. Furthermore some recommendations have been offered to overcome this situation.

Key Words: Tourism, Transport, Transportation, Air Transport, The Republic of Kazakhstan

ÖNSÖZ

Günümüzde turizm ve havayolu ulaştırması birbirlerinden ayrılmaz bir duruma gelmiştir. Havayolu ulaşımı turizm sektörünün tetikleyicisi konumundadır. Bu yüzden havayolu ulaştırmasının ülke turizmin içindeki yeri ve önemi büyüktür.

Son yıllarda Kazakistan hava taşımacılığının gelişimi ülkenin istikrarlı makro - ekonomik performans ile belirlenmektedir. Gelir düzeyinin artması sonucunda vatandaşlar havayolu ulaşımını turistik amaçla daha çok kullanmaya başlamıştır. Kazakistan turizminin gösterdiği büyümenin sürdürebilirliğinin sağlanması için Kazak Sivil havacılığının sağlıklı gelişmesi önemlidir.

Bu doğrultuda çalışmanın ana konusu Kazakistan havayolu ulaştırmasının mevcut durumunu incelemek, güncel sorunları değerlendirmek ve bu sorunların turizm sektörüne etkisini araştırmaktır. Araştırmada veri toplama aracı olarak kullanılan anket çalışması sektörün sorunları ve turizme etkisi hakkında daha iyi bilgi verebilecekleri düşünüldüğü için Kazakistan'daki tüm ulusal ve charter havayolları, havalimanları, Kazakistan'a yönelik uçuşlar gerçekleştiren yabancı havayolları dahil toplam 80 işletme üzerinde yapılmıştır. Geri dönmüş 61 anketten elde edilen bulgu ve bilgiler değerlendirilmiştir.

Çalışma sırasında konu ile ilgili hem istatistik verilerin hem de genel bilgilerin eksik ve eski olması, anketlerin zor elde edilmesi gibi sorunlar ile karşılaşılmıştır.

Havacılık istatistikleri ve durum tespit analizinin Kazakistan'da yetersiz olduğundan dolayı bu çalışmanın sektöre bir ışık tutması amaçlanmaktadır.

Hazırlamış olduğum çalışmayı en iyi şekilde yönlendiren, tez hazırlamanın her aşamasında sabır ve anlayışla yardımlarını benden esirgemeyen değerli danışman hocam Doç. Dr. Orhan Akova'ya sonsuz teşekkürlerimi borç bilirim.

Tez çalışmamın her aşamasında uzaklarda olsa da beni hep maddi, manevi destekleyen, sonsuz sevgilerini esirgemeyen anneme, babama ve kardeşlerime; bu çalışmanın yazılması sırasında zorlukları benimle paylaşan arkadaşlarıma; araştırmaya katılan tüm havayolu ve havalimanı işletmelerinin yetkililerine çok teşekkür ederim.

İÇİNDEKİLER

ÖZ.....iii
ABSTRACT.....iv
ÖNSÖZ.....v
İÇİNDEKİLER.....vi
TABLOLAR LİSTESİ.....x
ŞEKİLLER LİSTESİ.....xiii
KISALTMALAR LİSTESİ.....xiv
GİRİŞ.....1

I. BÖLÜM
TURİZM ULAŞTIRMASI VE HAVAYOLU ULAŞTIRMASI İLE İLGİLİ GENEL KAVRAMLAR, DÜNYADA HAVACILIK SEKTÖRÜ

1.1. ULAŞTIRMANIN TANIMI ...……...4
1.2. TURİZM ULAŞTIRMASI VE TURİZM ULAŞTIRMA İLİŞKİSİ……...5
1.2.1. Turizm Ulaştırması....…….5
1.2.2. Turizmde Ulaştırmanın Önemi ve Rolü…….....6
1.3. ULAŞTIRMANIN ALT SİSTEMLERİ, GELİŞME TARİHİ VE TURİZM İLE İLİŞKİSİ …….9
1.3.1. Denizcilik İşletmelerinin Tarihi Gelişimi, Özellikleri ve Turizm ile İlişkisi...10
1.3.2. Demiryolu İşletmelerinin Tarihi Gelişimi, Özellikleri ve Turizm ile İlişkisi..11
1.3.3. Karayolları İşletmelerinin Tarihi Gelişimi, Özellikleri ve Turizm ile İlişkisi..13
1.3.4. Havayolu İşletmelerinin Tarihi Gelişimi ve Özellikleri …….....15
1.3.5. Havayolu Ulaştırması ve Turizm……..17
1.4. HAVAYOLU ULAŞIMININ YAPISI VE ÖZELLİKLERİ…….…….....18

1.4.1. Havayolu Taşımacılığında Uçuş Sistemleri……21
1.4.1.1. Tarifeli Seferler……21
1.4.1.2. Tarifesiz Seferler……..23
1.4.2. Havayolu İşletmeciliğinde Elektronik Ticaret……26
1.4.2.1. Küresel Dağıtım Sistemleri…….....26
1.4.2.2. İnternet Üzerinden Doğrudan Satış ...…….....28
1.5. DÜNYADA HAVAYOLU TAŞIMACILIĞI……...29
1.5.1. Hava Taşımacılığını Yöneten Uluslararası Mesleki Kuruluşlar ve Sözleşmeler…….…..29
1.5.1.1. Uluslararası Havacılık Sözleşmeleri ...……...29
1.5.1.2. Uluslararası Sivil Havacılık Kuruluşları…….30
1.5.2. Dünyada Havayolu İşletmelerinin Mevcut Durumu……...32
1.5.2.1. Havayolu İşletmeleri..……..35
1.5.2.2. Havalimanları……..37
1.5.2.3. Ticari Uçak Üretimi……38
1.5.3. Havayolu Taşımacılığındaki Eğilimler……...40
1.5.4. Havayolu Endüstrisindeki Beklentiler……43
1.5.5. Uluslararası Turizm Pazarının Gelişiminde Havayolu Ulaşımın Rolü……...45
1.5.6. Uluslararası Havayolu Ulaşımındaki Sorunlar ve Çözüm Yolları……..47

II. BÖLÜM

KAZAKİSTAN TURİZMİ VE HAVAYOLU ULAŞTIRMASININ MEVCUT DURUMU

2.1. KAZAKİSTAN'IN EKONOMİK, COĞRAFİ, DEMOGRAFİK VE SİYASİ YAPISI……..50
2.1.1. Coğrafi Yapı……....50
2.1.2. Demografik Yapı……...…..51
2.1.3. Siyasi, İdari Yapı ve Dış Politika……...…….52
2.1.4. Genel Ekonomik Durum……..53

2.2. KAZAKİSTAN TURİZMİNİN TARİHSEL GELİŞİMİ……..56
2.2.1. SSCB Döneminde Kazakistan Turizminin Gelişmesi……..….56
2.2.2. Bağımsızlıktan Sonra Kazakistan Turizminin Gelişimi…….....58
2.3. KAZAKİSTAN TURİZMİNİN MEVCUT DURUMU……....61
2.3.1. Kazakistan'da Turizm Talebi…….....62
2.3.1.1. Dış Aktif Turizm Açısından…….63
2.3.1.2. Dış Pasif Turizm Açısından…….....65
2.3.1.3. İç Turizm Açısından…….66
2.3.2. Kazakistan'ın Turizm Arzı…….....67
2.3.2.1. Kazakistan'ın Turistik Kaynakları ……..67
2.3.2.2. Kazakistan'ın Konaklama İşletmeleri……...…...72
2.3.2.3. Kazakistan'ın Seyahat İşletmeleri……74
2.3.2.4. Kazakistan'ın Havayolu Dışındaki Ulaştırma İşletmeleri……...75
2.3.2.5. İnsan Kaynakları……...81
2.3.2.6. Diğer Turizm İşletmeleri……..82
2.4. KAZAKİSTAN HAVAYOLU SEKTÖRÜNÜN TARİHİ GELİŞİMİ, HUKUKİ ZEMİNİ VE KURULUŞLARI…….83
2.4.1. SSCB Döneminde Kazakistan Havayollarının Gelişmesi……..83
2.4.2. Bağımsızlıktan Sonra Kazakistan Havayolu Ulaşımının Gelişimi……..84
2.4.3. Kazakistan Havayolu Sektörünün Hukuki Zemini ve Kuruluşları…….86
2.5. KAZAKİSTAN HAVAYOLU ULAŞTIRMASININ MEVCUT DURUMU……..88
2.5.1. Kazakistan'daki Kamu ve Özel Havayolu İşletmeleri …….....92
2.5.1.1. Tarifeli Havayolu İşletmeleri……...….93
2.5.1.1.1. Air Astana Havayolları…….….94
2.5.1.1.2. SCAT Havayolları…….97
2.5.1.1.3. Diğer Havayolu İşletmeleri …….....99
2.5.1.2. Charter Seferleri Yapan İşletmeler……..….99
2.5.2. Kazakistan'a Havayolu İle Ulaşım Sağlayan Yabancı İşletmeler…….102
2.5.3. Kazakistan'ın Havalimanı İşletmeleri……...106

2.5.3.1. Almatı Havalimanı…….108
2.5.3.2. Astana Havalimanı…….110
2.5.4. Diğer İşletmeler…….112
2.5.4.1. Eğitim Kurumları……....112
2.5.4.2. Hava Aracı İmalatı ve Bakım-Onarım İşletmeleri …….113
2.6. KAZAKİSTAN HAVAYOLU TAŞIMACILIĞI VE TURİZM İLİŞKİSİ…….115
2.6.1. Havayolu Ulaşımının Kazakistan Turizmi İçindeki Yeri …….115
2.6.2. Kazakistan Havayolu Sektörünün Başlıca Sorunları ve Turizme Etkisi…….117
2.6.3. Kazakistan'da Havayolu Ulaştırması ve Turizm Açısından Yapılan ve Yapılması Planlanan Projeler……..119

III. BÖLÜM
KAZAKİSTAN HAVAYOLU ULAŞTIRMASININ KARŞILAŞTIĞI SORUNLARI BELİRLEMEYE VE ÜLKE TURİZMİNİN GELİŞMESİNDEKİ ETKİSİNİ İNCELEMEYE YÖNELİK BİR ARAŞTIRMA

3.1. ARAŞTIRMANIN AMACI VE ÖNEMİ.....123
3.2. ARAŞTIRMANIN KAPSAMI VE SINIRLARI.....123
3.3. ARAŞTIRMANIN YÖNTEMİ VE UYGULAMASI.....124
3.4. ARAŞTIRMADA KULLANILAN İSTATİSTİK ANALİZLER.....125
3.5. ARAŞTIRMA BULGULARININ DEĞERLENDİRMESİ.....126

SONUÇ…….....…….171
KAYNAKÇA…….176
EK-1: TÜRKÇE ANKET FORMU……198
EK-2: RUSÇA ANKET FORMU……..204
EK-3: İNGİLİZCE ANKET FORMU……210
EK-4: ANKETE KATILAN İŞLETMELER…….216

TABLOLAR LİSTESİ

Tablo 1.1: Turizmde Harcama Kalıpları……....7
Tablo 1.2: Ulaştırma Türlerinin Özelliklerine Göre Karşılaştırması……..…9
Tablo 1.3: Havayolu İşletmelerinin Genel Gider Oranları……..20
Tablo 1.4: Charter ve Tarifeli Havayollarının Özellikleri……...25
Tablo 1.5: Bölgelere Göre Tarifeli Seferlerin Göstergeleri (2011)…...……..…35
Tablo 1.6: Tarifeli Seferlerle En Çok Yolcu-Kilometre Yapan 10 Ülke (2010-2011)...35
Tablo 1.7: Tarifeli Seferlerle En Çok Yolcu-Kilometre Yapan 10 Havayolu (2011)….36
Tablo 1.8: En Yoğun Yolcu Trafiğine Sahip Havalimanları (2011)……...37
Tablo 1.9: Dünyadaki Uçakların Bölgelere Göre Dağılımı (2012)……38
Tablo 1.10: 2016 Yılında Uluslararası Yolcu Sayısına Göre İlk 10 Pazar……..45
Tablo 2.1: Temel Makroekonomik Göstergeler (2009-2012)…….53
Tablo 2.2: Kazakistan Turizminin Temel Göstergeleri (2008–2012)……..61
Tablo 2.3: Kazakistan Dış Aktif Turizminin Göstergeleri (2008–2012)……64
Tablo 2.4: Kazakistan Dış Pasif Turizminin Göstergeleri (2008–2012)……..65
Tablo 2.5: Kazakistan İç Turizminin Göstergeleri (2008–2012)……66
Tablo 2.6: Konaklama Tesislerinin Göstergeleri (2008-2012)……....72
Tablo 2.7: Kazakistan'da Seyahat Acentalarının Sayısı ve Bölgelere Göre Dağılımı (2008–2012)……74
Tablo 2.8: Kazakistan Ulaşım Sektörünün Temel Göstergeleri (2012)……...76
Tablo 2.9: Kazakistan Turizm Sektörünün İnsan Kaynakları (2008–2012)……....81
Tablo 2.10: Kazakistan'da Turistlere Yardımcı Hizmetleri Sunan İşletmeler (2008-2012)……..83
Tablo 2.11: Kazakistan Havayolu Ulaşımının Temel Göstergeleri (2011-2012)……89
Tablo 2.12: Kazakistan Tarifeli Havayollarının Temel Göstergeleri (2011)……...94
Tablo 2.13: Air Astana Havayollarının Temel Göstergeleri (2008-2012)……...96
Tablo 2.14: Kazakistan'ın Charter Havayolları (2013)……..100
Tablo 2.15: Kazakistan'a Ulaşım Sağlayan Yabancı Havayolu İşletmeleri……102
Tablo 2.16: Kazakistan Havalimanlarının Tarifeli Sefer Göstergeleri (2011)……...106
Tablo 2.17: Kazakistan'da Havayolu Ulaşımını Kullanan Turistler (2008-2012)…….115

Tablo 3.1: Havalimanı ve Havayolu İşletmelerinin Faaliyet Süresi……..127
Tablo 3.2: Havalimanı ve Havayolu İşletmelerinin Mülkiyet Durumu…….127
Tablo 3.3: Havalimanı ve Havayolu İşletmelerinde Çalışan Personel Sayısı……128
Tablo 3.4: Havalimanı ve Havayolu İşletmelerinde Çalışanların Ortalama Maaşı……129
Tablo 3.5: Havalimanı ve Havayolu İşletmelerinde Çalışanların Milliyeti……...129
Tablo 3.6: Havalimanı Yolcu Terminalinin Kapasitesi…….…….130
Tablo 3.7: Havayolu İşletmelerinin Filo Büyüklüğü……..130
Tablo 3.8: Havayolu İşletmeleri Hava Araçlarının Yaş Ortalaması……...131
Tablo 3.9: Havayolu İşletmelerinin Koltuk Kapasitesi…….131
Tablo 3.10: Havayolu İşletmelerinin Ofis Sayısı……...132
Tablo 3.11: Havayolu ve Havalimanı İşletmelerinin Faaliyet Alanları…….132
Tablo 3.12: Havalimanı ve Havayolu İşletmelerinin *Yurt Dışı Rota* Sayısı……..133
Tablo 3.13: Havalimanı ve Havayolu İşletmelerinin *Yurt İçi Rota* Sayısı……133
Tablo 3.14: Havalimanı ve Havayolu İşletmelerinin Yıllık Yolcu Sayısı (2012)……..134
Tablo 3.15: Havalimanı ve Havayolu İşletmelerinin Yıllık Sefer Sayısı (2012)……...134
Tablo 3.16: Havayolu İşletmelerinin Doluluk Oranı (2012)……..135
Tablo 3.17: Havayolu İşletmelerinin Gelecekte Sefer Arttırma Planları……...135
Tablo 3.18: Havayolu İşletmelerinin Hizmet Gösterdiği Kazakistan Vatandaşları…..136
Tablo 3.19: Yolcuların Seyahat Amaçları…….136
Tablo 3.20: Yolcuların Yurt İçinde En Çok Tercih Ettikleri Şehirleri...……137
Tablo 3.21: Yolcuların Yurt Dışında En Çok Tercih Ettikleri Şehirleri…...…….137
Tablo 3.22: Kazakistan Havalimanı İşletmelerinin Durumu…….138
Tablo 3.23: Kazakistan Havayolu İşletmelerinin Durumu……139
Tablo 3.24: Kazakistan Havayolu Ulaştırması ve Devlet İlgisi…….139
Tablo 3.25: Kazakistan Havayolu Ulaştırmasının Diğer Alt Kollarının Durumu……..140
Tablo 3.26: Kazakistan Havayolu Sektörünün Gelişmişliği……..141
Tablo 3.27: Kazakistan Havayolu Ulaştırmasının Karşılaştığı Sorunların Değerlendirilmesi……...142
Tablo 3.28: Kazakistan Havayolu Ulaştırmasının Geliştirilmesi İçin Gerekli Olan Faaliyetlerin Değerlendirilmesi……..147

Tablo 3.29: Kazakistan Havayolu Sektörü Gelişiminin Ülke Turizmine Etkisi……153
Tablo 3.30: Kazakistan Turizm Sektörü Gelişiminin Ülkenin Havacılık Sektörüne Etkisi……...154
Tablo 3.31: Havayolu Ulaştırmasına İlişkin Değişkenlerin Ortalaması…….155
Tablo 3.32: Havayolu Ulaştırmasına İlişkin Değişkenlerin Faaliyet Alanına Göre Ortalamaları……156
Tablo 1.33: Havayolu Ulaştırmasına İlişkin Değişkenlerin Faaliyet Süresine Göre Ortalamaları……157
Tablo 3.34: Havayolu Ulaştırmasına İlişkin Değişkenlerin Filo Büyüklüğüne Göre Ortalamaları……158
Tablo 3.35: Havayolu Ulaştırmasına İlişkin Değişkenlerin Koltuk Kapasitesine Göre Ortalamaları……159
Tablo 3.36: Havayolu Ulaştırmasına İlişkin Değişkenlerin Mülkiyet Durumuna Göre Ortalamaları……160
Tablo 3.37: Havayolu Ulaştırmasına İlişkin Değişkenlerin Ofis Sayısına Göre Ortalamaları……161
Tablo 3.38: Havayolu Ulaştırmasına İlişkin Değişkenlerin Çalışan Sayısına Göre Ortalamaları……162
Tablo 3.39: Havayolu Ulaştırmasına İlişkin Değişkenlerin Ortalama Maaşa Göre Ortalamaları……163
Tablo 3.40: Havayolu Ulaştırmasına İlişkin Değişkenlerin Yolcu Terminalinin Kapasitesine Göre Ortalamaları…….164
Tablo 3.41: Havayolu Ulaştırmasına İlişkin Değişkenlerin Sefer Sayısına Göre Ortalamaları……165
Tablo 3.42: Havayolu Ulaştırmasına İlişkin Değişkenlerin Yolcu Sayısına Göre Ortalamaları……166
Tablo 3.43: Havayolu Ulaştırmasına İlişkin Değişkenlerin Yurt Dışı Rota Sayısına Göre Ortalamaları……168
Tablo 3.44: Havayolu Ulaştırmasına İlişkin Değişkenlerin Yurt İçi Rota Sayısına Göre Ortalamaları……169
Tablo 3.45: Havayolu Ulaştırmasına İlişkin Değişkenler Arasındaki İlişki……...170

ŞEKİLLER LİSTESİ

Şekil 1.1: Turistin Uzaklığa Göre Ulaşım Türü Seçimi……...18
Şekil 1.2: Dünyadaki Dış-İç Hat Tarifeli ve Charter Seferleri Yolcu Sayısının Yıllara Göre Değişimi (2007-2011)……34
Şekil 1.3: Dünyadaki Havayolu Yolcu Trafiği Beklentisi (Milyar Kişi)……....44
Şekil 1.4: Dünyadaki GSYİH'nın Büyümesi (%)……...….44
Şekil 1.5: 1980-2025 Yılları Arası Ulaştırma Türüne Göre Uluslararası Turist Sayısındaki Değişmeler 46
Şekil 2.1: Kazakistan GSYİH'in Sektörel Dağılımı (2011)……55
Şekil 2.2: Turistik Hizmet Alan Ziyaretçi Sayısı (2008-2012, Bin Kişi)……..……...62
Şekil 2.3: Belgeli ve İhtisas Konaklama Tesislerinin Dağılımı (2008-2012, Adet)….....73
Şekil 2.4: Kazakistan'da Havayolu Yolcuları (2003-2012, Milyon Kişi)……....88
Şekil 2.5: Kazakistan'da İç ve Dış Hat Yolcu Dağılımı (2010-2012, %)……...90
Şekil 2.6: Kazakistan'da Taşınan Yolcuların Charter ve Tarifeli Seferlere Göre Dağılımı (2010-2012, %)…….90
Şekil 2.7: Kazakistan'da Yurtdışı Uçuşlarda Yabancı ve Ulusal Havayolları ile Taşınan Yolcuların Dağılımı (2010-2012, %)……...91
Şekil 2.8: Kazakistan Havalimanlarının Yolcu Dağılımı (2012)…….....107
Şekil 2.9: Almatı Uluslararası Havalimanının Yolcu Trafiği (2010-2012, Kişi)……...110
Şekil 2.10: Astana Havalimanının Yolcu Trafiği (2006-2012, Bin Kişi)……...111
Şekil 3.1: Havayolu Ulaştırmasına İlişkin Değişkenlerin Ortalaması……155

KISALTMALAR LİSTESİ

ABD	:	Amerika Birleşik Devletleri
ACI	:	Uluslararası Havalimanları Konseyi
ADB	:	Asya Kalkınma Bankası
AGA	:	Sivil Havacılık Akademisi
AKK	:	Koltuk Kilometre
ASAK	:	Kazakistan Hava Taksi İşletmeleri Derneği
BAE	:	Birleşik Arap Emirlikleri
BDT	:	Bağımsız Devletler Topluluğu
CO2	:	Karbon dioksit
dB	:	desibel
DEİK	:	T.C. Dış Ekonomik İlişkiler Konseyi
DPT	:	T.C. Kalkınma Bakanlığı
DTM	:	Dış Ticaret Müsteşarlığı
EASA	:	Avrupa Hava Güvenliği Ajansı
ECAC/CEAC	:	Avrupa Sivil Havacılık Konferansı
EURASEC	:	Avrasya Ekonomi Topluluğu
GDS	:	Global Distribution Systems
GSMH	:	Gayri Safi Milli Hasıla
GSYİH	:	Gayri Safi Yurtiçi Hasıla
IACA	:	Uluslararası Hava Yolları Meslek Birliği
IAPA	:	Uluslararası Havayolu Yolcuları Birliği
IATA	:	Uluslararası Hava Taşımacılığı Birliği
ICAO	:	Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatı
IDB	:	İslam Kalkınma Bankası
İGEME	:	İhracatı Geliştirme Etüd Merkezi

IMF	:	Uluslararası Para Fonu
K.C.	:	Kazakistan Cumhuriyeti
KATEV	:	Kazak Türk Eğitim Vakfı
KDIA	:	Kazakistan Devlet İstatistik Acenteliğinin
KGA		Kazakistan Sivil Havacılık Komitesi
KITF	:	Kazakistan Uluslararası Turizm Fuarı
KLM	:	Hollanda Kraliyet Havayolları
KOvRB	:	Kazakistan Otel ve Restoranlar Birliği
KTA	:	Kazakistan Turizm Derneği
KZT	:	Kazakistan Tengesi
M.Ö.	:	Milattan önce
RGP	:	Devlet Havacılık Merkezi
SAS	:	Scandinavian Airline Systems
SSCB	:	Sovyet Sosyalist Cumhuriyetler Birliği
THY	:	Türk Havayolları
TRACECA	:	Avrupa-Kafkasya-Asya Ulaşım Koridoru
TÜFE	:	Tüketici Fiyatlar Endeksi
TWA	:	Trans World Airlines
UNESCO	:	Birleşmiş Milletler Bilim Kültür ve Eğitim Teşkilatı
VIP	:	Very Important Person
WTO/DTÖ	:	World Tourism Organization (Dünya Turizm Örgütü)

GİRİŞ

Günümüzde ulaştırma sistemlerinin toplum yaşamında çok önemli olduğu bilinmektedir. Ulaştırma araçları sadece insanları bir yerden bir yere taşımakla kalmayıp, aynı zamanda gittikleri ülkenin veya bölgenin ekonomik açıdan gelişmesine ve o yörenin sosyal yaşantısının dinamizm kazanmasına yol açmaktadır.

Turizm sektöründe de ulaştırmanın önemi çok büyüktür. Turizmin gelişmesi, birçok faktör ile birlikte özellikle ulaşımın gelişmesine bağlıdır. Bir ülkenin turizm zenginlikleri ne kadar değerli olursa olsun, ulaştırma sanayi ve yol durumu iyi bir şekilde kurulup işletilmezse; o ülkenin, turizm açısından önem kazanması ve gelişmesi mümkün değildir. Bununla birlikte ulaştırma araçlarının sahip olduğu hız, güven, konfor, düzenlilik ve yolcu kapasitesi gibi faktörler, uluslararası turizm hareketlerine katılan insanların sayısını arttırabilmektedir.

Tüm ulaşım sistemleri arasında havayolları suratlı, rahat ve emniyetli oluşu ve bu sahadaki dünya teknolojisinin sürekli ve hızlı bir gelişim içinde bulunması ile başta turizm sektörü olmak üzere tüm sektörler tarafından tercih edilen bir sistem olarak kabul edilmektedir. Havacılık sektörünün ulaşım sektörü içerisindeki sahip olduğu avantajlar, bu sektörün çok hızlı şekilde gelişmesi sonucunu doğurmuştur.

Dünya çapında güzel günlerin yaşamaya başlayan havacılık sektörü turizmde büyümeye yön veren temel unsurlardan biridir. Diğer taraftan dünya genelinde kişi başına düşen gelirin artması, bölgeler arası ticaretin ve turizmin gelişmesi havayolu sektörüne olan talepteki büyüme oranını hızlandırmıştır. Bu yüzden günümüzde turizm olgusu havayolu ulaştırma unsurundan ayrı olarak düşünülemez. Turizm ve havayolu taşımacılığı arasındaki bu ilişki dünyadaki ekonomik ve toplumsal küreselleşmeye büyük katkıda bulunmaktadır.

Kazakistan Cumhuriyeti'nin turizmi ve havayolu ulaştırması gün geçtikçe gelişen ve büyüyen bir potansiyele sahiptir. Ülkenin geniş bir topraklara sahip olması, Rusya ve Çin'e komşu olarak Avrasya'nın merkezindeki coğrafi konumu, düşük nüfus yoğunluğu, demiryolu ve karayollarının yetersiz olması havayolu ulaştırmasının gelişimi için ve diğer taraftan zengin doğal güzelliklere ve kültürel mirasa sahip olması turizm için ön koşulları oluşturmakta ve iki sektörün gelişmesine de katkı sağlamaktadır. Kazakistan'a 2012 yılında gelen turistlerin yaklaşık %97'sinin havayolu ile geldikleri göz önüne alındığında turizm gelirlerini arttırabilmek için havayolu ulaştırmasının da bu büyümeye paralel olarak planlı bir şekilde gelişmesi gerekmektedir. Ancak Kazak sivil havacılığının büyüme potansiyeli birçok sorunu da beraberinde getirmektedir. Kazakistan havayolu ulaştırması ile ilgili bu sorunların çözülmesi ve projelerin hayata geçirilmesi hem sivil havacılık hem de turizm açısından çok büyük bir önem taşımaktadır.

Bu bağlamda, yapılan bu araştırmayla, Kazakistan'da önemi her geçen gün artan havayolu ulaştırmasının mevcut durumu ve sorunları değerlendirmek, Kazakistan turizmine etkisini ortaya çıkarmak amaçlanmıştır. Araştırmanın ana kitlesi olarak Kazakistan'da faaliyet gösteren ulusal tarifeli ve charter havayolu işletmeleri, tüm havalimanları ve Kazakistan'a yönelik uçuşlar gerçekleştiren yabancı havayolu işletmeleri belirlenmiştir. Elde edilen veriler SPSS programını kullanarak tanımlayıcı istatistiksel metotları (frekans, yüzde, ortalama, standart sapma) ile değerlendirilmiştir. Niceliksel verilerin karşılaştırılmasında ikiden fazla grup durumunda parametrelerin gruplar arası karşılaştırmalarında Kruskal Whallis H-Testi ve farklılığa neden olan grubun tespitinde Mann Whitney-U testi kullanılmıştır. Ölçekler arasındaki ilişki Spearman Korelasyon analizi ile test edilmiştir. Sonuç kısmında analizler sayesinde elde edilen sonuçlar irdelenmiş ve çözüm öneriler sunulmuştur.

"Kazakistan'da Havayolu Ulaşımı ve Turizm" adlı bu tez üç ana bölümden oluşmaktadır. Çalışmanın ilk bölümünde bu çalışmaya temel oluşturması amacıyla turizm ve havayolu ulaşımı tanıtılmıştır. Bu kapsamda turizmde ulaştırmanın önemi

açıklanmış; ulaştırmanın alt sistemlerinin tarihi gelişimi, özellikleri ve turizm ile ilişkisi anlatılmış; havayolu işletmelerinin yapısı alt başlığında tarifeli-tarifesiz seferlere, havayolu işletmeciliğinde elektronik ticarete yer verilmiştir. Ardından dünyada havayolu sektörünün kuruluşları, mevcut durumu, gelişimi, eğilimleri, turizme ekonomik etkileri ve sorunları irdelenmiştir.

Tezin ikinci bölümünde ise çalışmanın esas konusunu oluşturan Kazakistan turizmi ve havayolu ulaştırmasının mevcut durumu ayrıntılı bir biçimde ele alınmıştır. İlk olarak Kazakistan'ın ekonomik, coğrafi, demografik ve siyasi yapısı ana hatları ile tanıtıldıktan sonra, Kazakistan turizminin tarihsel süreci, mevcut turizm talebi ve arzı değerlendirilmiştir. Bununla birlikte Kazakistan'da faaliyet gösteren havayolu, havalimanı, bakım ve onarım işletmeleri, eğitim kurumlarına genel bir değerlendirilme yapılmıştır. Ayrıca Kazakistan havacılığı ile turizm arasındaki ilişki yorumlanmış ve son olarak ülkenin turizm ulaştırmasının gelişmesine yönelik politikaları gözden geçirilmiştir.

Üçüncü ve son bölümde ise sektörün karşılaştığı sorunları belirlemeye ve Kazakistan turizminin gelişmesindeki etkisini tespit etmeye yönelik bir anket çalışması yapılmıştır. Anket çalışmasında elde edilen bulgular bu bölümde analiz edilmiş ve sonuca ulaşılmıştır.

I. BÖLÜM
TURİZM ULAŞTIRMASI VE HAVAYOLU ULAŞTIRMASI İLE İLGİLİ GENEL KAVRAMLAR, DÜNYADA HAVACILIK SEKTÖRÜ

1.1. ULAŞTIRMANIN TANIMI

Ulaştırmanın çeşitli tanımları mevcuttur. Ünlü iktisatçı Adam Smith'e (1723-1790) göre ulaştırma: "İş bölümü piyasasının genişliğini ifade eden bir fonksiyondur".

Ulaştırmanın ekonomik tanımlaması şu şekilde yapılabilir: "İhtiyaçları tatmin bakımından, insan ve eşyanın, zaman ve mekan faydası yaratacak şekilde yer değiştirmesini sağlayan bir hizmettir".[1]

Ulaştırma ekonomik bir olgu olduğu gibi sosyal hayatı da ilgilendiren bir meseledir. Bu nedenler Berlin Teknik Üniversitesi öğretmen üyesi Prof. Dr. G. W. Hernz'e göre ulaştırma; "Konut, iş, beslenme, kültür, eğlence ve kişiler arasında haberleşme gibi sosyal faaliyetleri gerçekleştirmek amacıyla insanlar, mallar ve enformasyon için mesafe kavramının yöresel önemini kaldırmaya katkıda bulunan bir hizmet sektörüdür".[2] En basit tanımıyla ulaştırma "İnsanların, malların, haberlerin ulaşmasını sağlayan işlerin ve araçların tümü, münakalat" olarak tanımlanabilir.[3]

Genel olarak, ulaştırma hizmeti bir nakil aracı kullanarak insanların ya da eşyaların bir yerden diğer bir yere taşınması olarak tanımlanabilir,[4] ya da insanların, ekonomik değerlerin ve bilgilerin bir yerden başka yere nakline ulaştırma denir. Ancak

[1] Süleyman Barda, **Modern Ulaştırma Koordinasyon Ekonomisi ve Türkiye'nin İmkanları,** MPK Yayınları, Ankara,1970, s.16
[2] Mehmet Gürdal, **Ulaştırma Ekonomisi. Turizm Ulaştırmasına Genel Yaklaşım**, Aydın, 1987, s.8 ve Hasan Olalı, "Ulaştırma ve Ekonomik Durum"**, Ulaştırma Ekonomisi'nde Teori ve Uygulama Üzerine 6.Uluslararası Sempozyum,** (Özet Rapor), Madrid, 22-25 Eylül 1975, s.24
[3] TDK,**Türkçe Sözlük 2**, Ankara, 1988, s.1513
[4] **Ulaştırmanın Tanımı**, Milli Produktivite Merkezi Yayınları; 348, İzmir, t.y., s.13

içinde yaşadığımız küreselleşme çağında artık ulaşım bilginin, paranın, hizmetlerin de bir yerden bir yere erişmesini de içine almaktadır.[5]

Ulaşım faaliyeti başlama ve varış noktası olan, ulaşmak isteyenlerle ulaştırılması istenenleri olan, taşıyıcılar ve taşıtları içeren, ekonomik yapıda üretim ve dağıtım gibi çok önemli iki unsurun gereği olan sosyal yapılanmayı beraberinde getiren bir hareketlilik halidir.[6] Taşınma sırasında amaç hem bir yarar elde etmek hem de malların ya da insanların en uygun güvenilir, rahat ve ekonomik bir şekilde taşınmasını sağlamaktır. Bu tanımda ise ulaştırmanın hızlı ve güvenli olması gerekliliği de belirtilmiştir. Hız faktörü zaman faydası sağlamaktadır. Güvenlik faktörü ise, insan ve eşyanın zararsız bir şekilde istenilen yere ulaşabilmesidir. Zamandan kazanç ve ucuz taşıma gücümüz ulaştırma işletmeciliğinin en önemli niteliklerini oluşturmaktadır.

Ulaştırma ekonomik çaba, sosyal bir hizmet ve bir endüstridir.

Şüphesiz bu tanımlarla sınırlı kalmayan ulaştırma, söz konusu nesne ya da insanların bir yerden bir yere taşınmasını kapsadığı için her zaman gündemde yer alan bir konu olarak karşımıza çıkmaktadır. Ulaştırma, toplumsal ve ekonomik kalkınma süreçlerinde oynadığı roller ve kendisine ayrılan kaynaklar bakımından ülke ekonomilerinin en başta gelen önemli sektörlerinden birisidir. Dolaysıyla, ulaştırma ile ilgili teorik ve pratik konular gerek ülke yöneticilerinin gerekse de bilim insanlarının her daim önemli gündem maddelerinden biri olmaktadır.[7]

1.2. TURİZM ULAŞTIRMASI VE TURİZM ULAŞTIRMA İLİŞKİSİ

1.2.1. Turizm Ulaştırması

Turizm olayını gerçekleştirme sürecinde bir yerden başka yere yapılacak olan seyahat ve hareket etkinliği ulaştırma sistemlerinin aracılığı ile yapılmaktadır. Turizm

[5] Erol Tümertekin ve Nazmiye Özgüç, **Ekonomik Coğrafya-Küreselleşme ve Kalkınma**, Çantay Yayınları, İstanbul, 1999, s.543
[6] Arif Merdol, "Cumhuriyet Dönemi Ulaşım Modelleri", **Cumhuriyet Dönemi Türkiye Ansiklopedisi,** Cilt10, İletişim Yayınları, İstanbul,1985, s.2769
[7] Süleyman Barda**, Münakale Ekonomisi**, İstanbul, 1958, s.14-15

olayı düşünüldüğünde akla ilk gelen olay genellikle ulaşımdır. Turizmin kavramsal olarak açıklanması da bu yönden yapılmaktadır.

Turizmde ulaştırma, ürünlerin ve hizmetlerin dağıtımına yarayan bir mal ulaştırması değil, doğrudan doğruya turistik mal ve hizmetleri tüketecek olan insanların turistlerin taşıması ile ilgili bir hizmet faaliyetidir. Aynı zamanda bu tanım genel ulaştırma ile turizm ulaştırması arasındaki farklığı oluşturan en önemli birer unsurdur.[8]

Turizm ulaştırması, insanların turistik amaçlarla yaptıkları seyahatlerde ekonomik prensiplere uygun olarak, turizm pazarlarından turist çekim merkezlerine hızlı, güvenli ve düzenli bir şekilde taşınmasını sağlayan bir hizmet faaliyetidir.

Turizm ulaştırması özelliklerini şöyle özetleyebiliriz: [9]

1. İnsanların turistik amaçlarla yaptıkları seyahatlerde, turizm pazarından turist çekim merkezlerine taşınması ile ilgili bir faaliyettir.

2. Turizmde ulaştırma sistemleri ekonomik prensiplere uygun olarak, insanlara ucuz bir fiyatla zaman faydası sağlayan bir özelliğe sahiptir.

3. Turizm ulaştırması; hız, güven ve düzenlilik gibi modern çağımızın şartlarını taşıyan rasyonel bir faaliyettir.

4. Turizm ulaştırması, özellikle ulaştırma sistemleri arasında koordinasyonu gerektiren bir faaliyettir.

5. Turizmde ulaştırma bir hizmettir. Ulaştırma yol ve araçları ile gerçekleştirilen bu hizmet, gereksinme duyulduğu yerde üretilen ve anında tüketilen bir özellik taşır.

1.2.2. Turizmde Ulaştırmanın Önemi ve Rolü

Ulaşım ve turizm bir bütünün ayrılmaz parçalar olduğu bilinmektedir. Turistik faaliyetlerinin temelinde ve hemen hemen her aşamasında ulaşım ve ulaştırma hizmetlerinin bir ağırlığı vardır. Ulaştırma ve ulaşım hizmetleri turistlerin kendi ikametinden çıkışıyla başlar, hedef ülkeye vardıktan sonra konaklayacağı yere ve tekrar

[8] Mehmet Gürdal, **Turizm Ulaştırması,** İkinci Basım**,** Adım yayıncılık, Ankara, 1990, s.22
[9] **A.e.,** s.22-23

kendi ülkesine dönüşüne kadar olan taşımacılık hizmetlerini kapsar.[10] Bu sebeple ulaşım ve ulaştırma hizmetleri, turistin yer değiştirmesine olanak sağlayan bir eleman olarak, seyahat endüstrisinin doğuşunu ve gelişimini sağlayan temel unsurdur.[11]

Dünya nüfusundaki hızlı artış, fert başına gelir düzeyinin yükselmesi, teknolojik gelişmelerle çalışma sürelerinin kısalması, ulaştırma hizmetlerinde konfor ve süratin artması, boş zamanları değerlendirme bilincinin yerleşmesi, ulusal ve uluslararası seyahat ve konaklama hareketlerinin, genel tanımla turizmin büyük ölçüde gelişmesine yol açmış ve evrensel boyutta ulaşmasını sağlamıştır.[12] Tatil, eğitim, sağlık ya da iş amaçlarıyla seyahat edenlerin, akraba ya da arkadaş ziyaretinde bulunanların hareketlerini kolaylaştıran ulaştırma, turizmin ayrılamaz bir parçasıdır.[13]

Ulaştırma unsuru, turizm talebini çabukluk, ucuzluk, emniyet ve konfor yönünden etkilemektedir. Bilindiği gibi turistlerin çoğunun zamanı ve maddi imkanları sınırlıdır. Dolayısıyla gideceği yere en kısa zamanda, güven içinde, en ekonomik şartlarda ulaşmak isterler ve turizm süresinden maksimum faydayı elde etmeyi amaçlamaktadır. Ulaşım aracının hızı arttıkça turistlerin tatil yerindeki kalış süresi artmaktadır. Seyahat aracının sunduğu konfor ve hız ile ödenen bedel, seyahate katılan insanların sayısı ve nitelikleri üzerinde temel belirleyicileri olmuşlardır.[14]

Ulaştırma hizmetlerinin önemi, kendisini bu alanda yapılan harcamalarda da gösterir. Tablo 1.1'de görüldüğü gibi, turistlerin yapmış oldukları seyahat harcamaları içinde de ulaşımın payı yaklaşık %35 gibi yüksek bir seviyededir.

Tablo1.1: Turizmde Harcama Kalıpları

Harcama türü	**Toplam içindeki payı (%)**
Ulaşım giderleri	34,5
Yiyecek-içecek giderleri	26,0

[10] Ozan Bahar ve Metin Kozak, **Küreselleşme Sürecinde Uluslararası Turizm ve Rekabet Edebilirlik**, Detay Yayıncılık, Ankara, 2005, s.23
[11] Hasan Olalı ,**Turizm**, MEB Yayını, THK Basınevi, Ankara, 1991, s.198
[12] Bedriye Tunçsiper, "Türk Turizminde Ulaştırma Sorunları", **Anatolia Turizm Araştırmaları Dergisi**, Sayı No:2, No:6, 1995, s.58
[13] Stephen Page,**Transport for Tourism,** Routledge, London,1994, s.1
[14] Özen Dallı, **Turizm Talebi ve Gelirleri**, Ajans Türk Matbaacılık, Ankara, 1974, s.27-28 ve Bahar, Kozak,**a.g.e.,** s.23

Konaklama giderleri	16,5
Turlar (gidilen yerdeki geziler)	14,5
Diğer harcamalar	8,5
Toplam	100,0

Kaynak: Robert W. McIntosh, Charles R.Goeldner, **Turizm-İlkeler-Uygulamalar-Felsefeler**, Çeviren:F.Aylin Mutlu, TUGEV Yayını, İstanbul, 1987, s.14

Bir ülkenin turizm arzı ne kadar zengin ve çekici olursa olsun, turizm talebini etkileyen faktörlerden biri olan ulaşım sanayinde yollar, araçlar ve hatlar mükemmel bir şekilde işletilemedikçe, hizmetler düzenli olarak zamanında yapılmadıkça, ülke içi ve dışı ülkelerle olan ulaştırma ağında gerekli koordinasyon ve işbirliği sağlanmadıkça kültürel ve ekonomik alanlarda olduğu gibi turistik alanlarda da istenilen sonuçların elde edebilmesi mümkün değildir. Bu bağlamda, ulaştırma bir yerin turistik gelişiminde vazgeçilmez bir önceliğe sahiptir. Bir bölgenin ulaşabilirliği arttıkça, o yerin doğal, tarihi, kültürel ve turistik güzelliklerinden çok daha fazla oranlarda yararlanma imkanı doğmaktadır. İyi bir ulaştırma sistemine sahip olan ülkelerde, ulaştırma masrafları da azalacak[15] ve sonuçta turizm talebi bundan olumlu etkilenerek, turizm gelirlerinde ve turist sayısında artış sağlanacaktır. Bölgede, turizmle birlikte döviz girdisi artmakta, refah düzeyi yükselmekte, eğitim düzey artmakta ve ekonomik açıdan sorun olan pek çok konuya da çözüm getirilmektedir.

Buraya kadar yaptığım açıklamalar ışığında; bir ülke turizminin gelişmenin devamı için, ulaşım ağının ve ulaştırma hizmetlerinin çok iyi bir şekilde organize edilmesi gerekmektedir. Ayrıca, bir ülkeye yönelik turizm talebinin, alternatif ülkelere kaymasını önlemek bakımından, ülkenin ulaşım hizmetlerinin kalite, konfor, sürat, emniyet ve fiyat bakımından diğer ülkelere göre cazibesinin devam ettirilmesi lazımdır.

Diğer taraftan turizmin gelişmesi de ulaştırmaya etki etmektedir. Çünkü turizm geliştikçe, artan seyahat talebini karşılayabilmek için ulaştırma yol ve araçlarının da gelişmesi gerekmektedir. Örneğin, "kruvaziyerler", "charter seferleri" turizm talebi sayesinde gelişmiştir. Bu bakımdan, turizm ile ulaştırma arasında "neden-sonuç" ilişkisi

[15] Suavi Ahipaşaoğlu, "Tur Operatörleri Yer Hizmetleri Maliyetlerinde…", **Anatolia Turizm Araştırmaları Dergisi,** Yıl:8, Sayı:1-2, Mart-Haziran 1997, s.18

bulunmaktadır. Ulaştırmanın gelişmesi turizmin gelişmesine, turizmin gelişmesi de ulaştırmanın gelişmesine yol açmaktadır.[16]

1.3. ULAŞTIRMANIN ALT SİSTEMLERİ, GELİŞME TARİHİ VE TURİZM İLE İLİŞKİSİ

İnsanlar zamanın başlangıcından günümüze, yürümekten sesten hızlı uçaklarla uçmaya kadar çeşitli şekillerde seyahat etmişlerdir.

İnsanların bir yerden başka yere nakil, tarihin ilk çağlarından beri görülen en eski ve en büyük gereksinmelerden biri olmuştur. Bu yer değiştirme hareketleri, önceleri savaş ve göç gibi nedenlerle meydana gelmiş, daha sonraki dönemlerde ise: ekonomik, sosyal ve turistik amaçlarla gerçekleştirilmiştir.[17]

İnsanlar yaşamları boyunca sürekli olarak daha iyi yaşam koşulları düşünmüşler ve bunu gerçekleştirmek için de çeşitli yöntemlerle değişik araçlardan yararlanarak hedeflerine ulaşmışlardır. Ancak bu hedeflere varmak, özellikle ulaştırma yol ve araçları ile mümkün olmuştur. Bu bağlamda ulaştırma aracının niteliğine göre ulaştırma işletmeleri dört grupta incelenebilir.

Tablo 1.2: Ulaştırma Türlerinin Özelliklerine Göre Karşılaştırması

Ulaştırma türü	Maliyet	Ulaştırma hızı	Hizmet verilen yerlerin sayısı	Çeşitli malları kullanma becerisi
Karayolu	Yüksek	Hızlı	Çok geniş	Yüksek
Denizyolu	Çok düşük	Yavaş	Sınırlı	Çok yüksek
Havayolu	Çok yüksek	Çok hızlı	Geniş	Sınırlı
Demiryolu	Düşük	Yavaş	Sınırlı	Yüksek

Kaynak: William D.Perreault, E.Jerome McCarthy**, "Benefits and Limitations of Different Transport Modes"**, Basic Marketing, McGraw-Hill, New York, 1999, s.14

Turizm ve ulaştırma ilişkisini denizyolu, demiryolu, karayolu ve havayolu ulaştırma türleri açısından incelemek mümkündür.

[16] Mehmet Gürdal, **Turizm Ulaştırması,** Üçüncü Basım, Karınca Matbaası, İzmir, 1995, s.14-16
[17] Gürdal, **a.g.e**., 1995, s.9-10

1.3.1. Denizcilik İşletmelerinin Tarihi Gelişimi, Özellikleri ve Turizm ile İlişkisi

Günümüzde deniz ve denizcilik, yük ve yolcu taşımacılığı başta olmak üzere, gemi inşa sanayi, liman hizmetleri, deniz turizmi ile bir ticaret ve hizmet dalıdır. Bugün dünya ticaretinin yüzde 80'i deniz yolu ile yapılmaktadır. Denizyolu taşımacılığının demiryollarına oranla 3,5 kat, karayollarına oranla 7 kat ucuzdur. Az miktarda yakıtla tek seferde kara ve demiryollarına göre daha çok yükün güvenli olarak uzak mesafelere taşınabilmesi, yol yapımı ve bakımı için özel harcamalara gerek olmaması maliyeti düşüren faktörler arasındadırlar.[18]

Denizyolu insanlar tarafından kullanılan en eski ulaşım türlerinden biri olduğu bilinmektedir. Denizyolları M.Ö.3000 yıllarında Mısırlılar, M.Ö.2000 yıllarında Fenikeliler, M.Ö.400 yıllarında Yunanlılar tarafından ticari aktiviteleri için kullanmıştır. Romalılar da bu dönemde karayolu yanı sıra denizyolunu kullanmaktaydı. 15.y.y.'a kadar denize Portekizli ve İspanyol denizciler hakimmiş. 15.y.y.'a kadar olan devre "sahillere bağlı denizcilik devresi" olarak geçmekte, çünkü gemiler bir günde ancak 170 km'yi kat etmiştir. "Cihan Ulaşımı" ya da "Açık Denizler Yoluyla Ulaşım Devri" olarak tanımlanan 15.-19.y.y. arasındaki devrede pusulanın, haritacılığın, astronominin keşfedilmesiyle birlikte daha süratli tekneler inşasına imkan verilip, Amerika kıtasına okyanus aşırı yolculuklar da yapılmaya başlamıştır.[19]

19.yüzyıl, sanayi devriminde yelkenli gemilerin yerine buharla çalışan gemiler gelmiş, böylece modern denizciliğin temelleri atılmıştır. 1872'de dünya ticaret filosunun %89'u yelkenlilerden oluşmakta iken, bu oran 1938'de %1,4'e düşmüştür. 1807 yılında Amerikalı Robert Fulton'un buhar gücüyle hareket eden ilk gemiyi New York-Albany arasında Hudson denizinde sefere girmiştir.[20] 1821 yılında ise, buharlı gemi Manş Denizi'ni geçmiştir. 1840 yılında gezi amaçlı gemi seferleri başlamıştır. İlk kruvaziyer yolculuğu ise 1890'da yapılmıştır. 20.y.y.'a geldiğinde, gemilerde akaryakıt

[18] Tümertekin, Özgüç, **a.g.e**., s.564
[19] Cem Saatçıoğlu, **Ulaştırma Ekonomisi,** Gazi Kitabevi, Ankara, 2011, s.29
[20] Gürdal**, a.g.e.**, 1995, s.69

kullanılabilmiş ve okyanus aşırı yolculuklarda hız kazanmıştı. Hem ticari anlamda hem de turistik anlamda denizyolu kullanılmaya başlamıştır.[21]

Turizmin bugünkü yapısı içinde su ulaşımının iki rolü üstlendiği görülmektedir: birincisi, bazı ülkelerde gemicilik işletmeleri için önemli bir iş alanı oluşturan boğazlar, nehirler, göllerde feribot-vapur-teknelerle yapılan turist turları ve "*kruvaziyer*" denilen büyük ölçüde denizde tatil geçirmeye dayanan yolcu gemiciliğidir. Kruvaziyer turizmi dünyada başlıca iki bölgede yapılmaktadır: Akdeniz ve Karaibler'dir. Yıllık turist sayısı 10 milyona ulaşmış durumdadır. Günümüzde içinde konaklama, havuz, sinema, oyun-gösteri salonu, restoranları olduğu için "yüzen otel", "su oteli" gibi kavramlarla içice geçmiş olan kruvaziyer yolculuğu, uzun süre orta yaşın üzerindeki ve zengin turistlere hizmet vermişti. Son yıllarda ise kruvaziyer turları daha da genç ve orta gelirli kitle grubuna da hitap etmeye başlamıştır. Ayrıca yolculuk süresi gittikçe kısalmakta (tercih edilen 3-4 ve 6-8 günlük seferler), daha büyük ve konforlu gemiler sefere konulmaktadır (2.000-3.000 yolcu taşıyan gemiler çoğalmaktadır).[22] Böylece denizyolu taşımacılığında konfor ve eğlence imkanlarının artması turistlerin bu tür ulaşımı tercih etmesini sağlayıp kitle turizmin gelişmesine sebep olmuştur.

Yapılan araştırmalar: turistlerin seyahatlerinde denizyolu ulaştırmasına olan tercihlerinde, daha çok "konfor" ve "dinlenme" unsurları etken olmaktadır. Ayrıca, karadan çok farklı bir atmosfer içine girme, sakin bir yolculuk, değişik limanlar ve yerler görme, çeşitli kültürel faaliyetlerde bulunma, limanlarda alışveriş yapma isteği de turistleri denizyolu ulaştırma türüne yönelten etmenlerdir.[23]

1.3.2. Demiryolu İşletmelerinin Tarihi Gelişimi, Özellikleri ve Turizm ile İlişkisi

Genellikle devlet denetiminde tekelci bir işletme niteliğinde olan demiryolları kısa ve uzun mesafede toplu taşımacılıkta tercih edilen bir araç olduğu bilinmektedir. Metro, finiküler, teleferik ve tramvay hizmetleri de bu grup üretim içerisinde kabul

[21] Suavi Ahipaşaoğlu ve İrfan Arıkan, **Ulaştırma İşletmeleri**, 2.Baskı, Gazi Kitapevi, Ankara, 2005, s.76
[22] Nazmiye Özgüç, **Turizm Coğrafyası,** Çantay Kitabevi, İstanbul, 2003, s.98-100
[23] Gürdal**, a.g.e.**, 1995, s.26

edildiği için demiryolu kitle ulaşımında etkin bir ulaşım türü olmaktadır.[24] Uzun mesafeli ve büyük hacimli taşımalarda demiryolu en uygun ulaştırma türüdür.

Dünya'da demiryolunun yaklaşık 463 yıllık bir geçmişi vardır, ancak bugün sahip olduğu gelişmişlik düzeyine XX. yüzyılda ulaşmıştır. Madeni bir yol üzerinde, mekanik olarak çekilen arabalar içinde insan ve eşya ulaşımını temin eden bir yapım olan demiryolu ulaştırması, 15.yüzyılda maden ocaklarında ağır yük taşıyabilmek için ağaçtan yapılan raylar üzerinde ve 1776 yılında demirin ucuzlamasıyla ilk kez Sheffield'da demir raylar üzerinde işlemekteydi. İlk lokomotif 1803 tarihinde, İngiltere'de Richard Trevit Hick tarafından keşfedilmiştir. 1825 yılında George Stephenson yaptığı kömürle çalışan bir lokomotif ilk kez gerçek demiryolu üzerinde yolcu treni ile sefere başlamıştı. Stephenson'un sonraki büyük başarısı olan buharlı lokomotif 1829'da kullanılmaya başlamış, demiryolu ulaştırmasında bir dönüm noktası olmuştu.[25] Bundan sonra İngilizler ülkelerindeki çeşitli şehirler arasında demiryolu altyapısını geliştirmiş ve 1841 yılında demiryolu ile 570 kişilik ilk turistik amaçlı geziyi Thomas Cook'un öncülüğünde Leicester-La Ughborough arasında gerçekleşmiştir. 1872'de yataklı vagon ve restoran vagon fikri uyarlanmış ve uzak bölgelere seferler başlamıştır. I.Dünya Savaşı öncesinde "Wagon-Lits" şirketi Transsibirya Ekspresi, Paris'ten İstanbul'a Orient Ekspresi (1883-1997 yılları arası), Paris'ten Riviera'ya gece çalışan Mavi Tren gibi lüks seferleri işletmiştir. II.Dünya Savaşı'ndan önce bu seferlerin bazıları kalkmış ya da orta sınıf turistlere hizmet eder duruma dönüşmüştü. [26]

Motorlu araçların ve karayollarının gelişmesiyle 1930'lardan itibaren bu sektörde rekabet etmek zorunda kalan demiryolları, 1950'lerden sonra da havayolu karşısında yenilgiye uğramaya başlamış. Daha ucuz vagonlar, gece trenleri, kayak trenleri, hizmet kalitesinin arttırılması gibi demiryollarının geliştirilmesiyle ilgili çabalar gerçekten de sonuç vermiş ve gelişmiş ülkeler 1985'ten sonra "İkinci Demiryolu Devrimini" yaşamaya başlamışlar. Manş Tüneli'nin 1994'te açılması saatte 250 km

[24] Ömer Akat, **Turizm İşletmeciliği,** 3.Baskı, Ekin Kitabevi, Bursa, 2000, s.108
[25] Erol Tümertekin, **Ulaşım Coğrafyası,** İstanbul Üniversitesi Yayın No:2053, İstanbul,1976, s.87-88 ve Gürdal **, a.g.e.**,1995, s.72-73
[26] Özgüç**, a.g.e.,** s.95

yapan tren ağının genişlemesine hızlandırmış: Fransa'da TGV ve SNCF, Almanya'nın yüksek hızlı treni ICE, İtalya'da Pendolina, İsveç'te x2000 ve Avrupa genelinde kullanılan Eurostar'dır.[27] Hız yanında taşıma kapasitesinin artması, garların şehir içinde yer alması nedeniyle, zamandan tasarruf sağlanması, rezervasyon işlemlerinin kolaylaşması demiryollarının havayollarıyla rekabet edebilmesini mümkün kılmıştır ve Avrupa'da yakın mesafe içinde (500 km da karayoluyla 5 saat) tren uçağın yerini almıştır.

Günümüzde lüks seferler Avrupa ve Kuzey Amerika'da birer demiryolu tatili şeklinde yeniden ortaya çıkmıştır (Orient Express). Bununla birlikte, bu günlerde en ucuz turlar trenlerle yapılmaktadır.

Araştırmalar eskiden olduğu gibi günümüzde de insanlar demiryolu ulaştırmasında olan tercihlerinde "güvenlik" ve "ucuzluk" unsurlarının büyük rol oynadığını göstermektedir.[28] Demiryolu ulaştırma türü güvenli, konforlu olmasının yanında büyük üretim ve tüketim merkezleri arasındaki yük ve yolcu taşımacılığında son derece etkin bir ulaşım türü olarak bilinmektedir.

Demiryolları diğer ulaşım türlerinin rekabeti ve hızlı gelişimi karşısında bir gerileme trendi göstermiş olmasına rağmen, ekonomik ve toplumsal gelişmeyi sağlayan, toplu taşımayı gerçekleştiren, turizmde seyahatleri demokratize eden ve sosyal turizmi yaratan bir ulaşım türüdür.[29] XX. yüzyılda demiryolu ulaştırması yolcularına emniyet, konfor, ucuzluk, zamanında taşıma ve seyahat serbestliği arz edebilen bir ulaştırma türü haline getirilmiştir.

1.3.3. Karayolları İşletmelerinin Tarihi Gelişimi, Özellikleri ve Turizm ile İlişkisi

İnsanların ilk meydana getirdikleri yollar tekerlekli araçların kullanılmasıyla ortaya çıkmıştır. Bu yolların en ünlülerinden biri kuşkusuz, Roma Yolları'dır. Bütün

[27] Ahipaşaoğlu, Arıkan, **a.g.e**., s.32-33
[28] Akat, **a.g.e**., s.80 ve Nazmi Kozak, Meryem Kozak ve Metin Kozak, **Genel Turizm**, Detay Yayıncılık, Ankara, 2006, s.46
[29] Gürdal**, a.g.e**., 1990, s.34 ve Kozak vd., **a.g.e.,** s.46

Roma yolları ağının uzunluğu ise en gelişmiş devresinde 80.800 km'yi bulmuştu. Yine Roma'da trafikle ilgili kurallar uygulanmıştır.[30]

Karayolu gerçek evrim atlı araba yerine, motorun keşfi ve kullanımı ile başlamıştır. 1770 yılında Fransız mühendisi Cugnot buharla işleyen ilk motorlu araç yapmış. 1873'te Fransa'da ilk toplu taşımacılık aracı sefere çıkarmış. 1890'lı yıllarda Pankard ve Levessor iki beygir gücündeki benzin motorunu dört tekerlekli otomobil şasisine yerleştirmeyi başarmış ve bu tarih itibari ile otomobil yapımında bir atılım devri başlamıştır. Bu yüzyılda karayolu ile demiryolu/denizyolu arasında rekabet olmuş. Motorlu taşıtların gelişmesiyle karayollarındaki üstünlük tartışılmaz hale gelmişti.[31]

Lastiğin bulunmasıyla seri üretim ilk otomobil 1901 yılında "Oldsmobile" şirketi tarafından piyasaya çıkarılmış ve Paris-Berlin yolunda saatte 74 km hıza ulaşılmıştır. 1905-1920 yılları arasında Mercedes-Benz, Opel, Packard gibi otomobil üreticileri kaliteli otomobiller üretmeye başlamışlardır.[32] Aynı dönemde Amerika, Almanya, Fransa, İtalya ve İngiltere otomotiv sanayisine başlamış. 20.yüzyılın sonlarında dünyada 500 milyondan fazla taşıt bulunduğu tahmin edilmektedir. Bu taşıtların %80'i Kuzey Amerika, Avrupa ve Japonya'dadır.

Otomotiv endüstrisi, dünyanın sayılı endüstrisi haline geldikten sonra karayollarında seyahat etme imkanı kolaylaşmıştır. Otomobil "kapıdan kapıya" taşıma, her türlü araziye uyabilmesi, zamanı istendiği gibi kullanması, en yüksek hareket ve davranış serbestisi vermesinden dolayı seyahate hiçbir araçla kıyaslanamayacak çok büyük bir esneklik getirmiştir.[33]

Turizmde otobüs işletmeciliği ise, ulaştırma sisteminin belkemiği durumunda olduğu bilinmektedir. Kısa mesafeli, ülkesel, bölgesel ve şehir içi turlarında ve arazi yapısı nedeniyle diğer ulaştırma araçlarıyla gidilmesi güç olan yerlerde, otobüs en uygun hizmet üreten ulaştırma aracıdır. Ayrıca, seyahat sırasında yol çevresini görmek mümkündür. İstenildiği anda ve yerde durup konaklama olanaklarını da sağlamaktadır.

[30] Tümertekin, **a.g.e**., s.275-283
[31] Ahipaşaoğlu, Arıkan, **a.g.e**.,s.62-63
[32] Gürdal**, a.g.e.,** 1995**,** s.79
[33] Özgüç, **a.g.e**., s.97

Bazı turizm operatörleri otelde kalma yerine kampingde konaklama kolaylıkları olan otobüsle tatiller sunmaktadır (Almanya ve Doğu Avrupa).

Turizm açısından otomobillerle ilgili, yakın zamanlı bir gelişme de araba kiralama faaliyetidir. Tatilciler 1970'lerde bu pazarın yalnızca %10'unu kullanırken, şimdi ise %50'ye yaklaşmıştır. Araba kiralama faaliyeti doğduğu ve geliştiği ülke olan Amerika Birleşik Devletleri'nden (ABD) sonra Avrupa'da, sonra bütün dünyada yaygınlaşmıştır.[34]

Yakın zamanlarda motorevler, treylerler, katlanabilir kamp treylerleri, karavanlar gibi rekreasyon taşıtları kullanılmaya başlamıştır. En çok ABD'de olan araçlar Batı Avrupa başta olmak üzere diğer bölgelerde hızla yaygınlaşmaktadırlar.

Günümüzde turist akımına taşıyan en büyük ulaşım türü olma özelliğini sürdüren karayolları, turizm arz verilerine ulaşımı hem bireysel hem de kitlesel bir şekilde gerçekleştiren, insanlara seyahatleri süresince serbestlik, özgürlük ve seyahat zevki veren bir ulaşım türüdür. Ayrıca karayolları turistik seyahatlerde denizyolu, demiryolu havayolu ulaşım işlevlerini tamamlayan, böylece bu sektörün rasyonel bir şekilde işleyişini koordine eden bir ulaşım sistemidir. İşte bu özelliklerinden dolayı karayolları, geniş halk kitlelerinin büyük ölçüde tercihlerine neden olup, ulusal ve uluslararası turizm hareketlerinin hacmi ve diğer ölçüleri bakımından gelişmesine ve bugünkü düzeye ulaşmasına büyük ölçüde ulaşmasına yardımcı olmuştur.[35]

1.3.3. Havayolu İşletmelerinin Tarihi Gelişimi ve Özellikleri

Tarihten günümüze geçen sürede en fazla gelişme havayolu ulaştırmasında görülmektedir.

Antik Mısır, Yunan ve Çin'de planör ve helikopterlerin uçuş prensiplerini gösteren çizimler yapılmıştır. 1505 yılında bu çizimleri Leonardo da Vinci de yapmıştır. 1793 yılında Montgolfier kardeşler Paris üzerinde bir sıcak hava balonuyla uçmuştur. 1880'li yıllarda Alman Zeppelin ilk defa motorla çalışan zeplini yapmıştır, ancak

[34] Özgüç, **a.g.e**., s.97-98
[35] Tunca Toskay, **Turizm Olayına Genel Yaklaşım**, Der Yayınları:26, İstanbul,1983, s.228 ve Gürdal,**a.g.e**.,1995,s.34

1937'de Hindenburg zeplini New York'ta patlayarak yanmıştır. Bu tarihten sonra zeplinler kullanımdan kaldırılmıştır.[36]

1903'te Wright kardeşleri ilk defa motorlu uçakla uçuş yapmayı başarmıştır. Bu uçuş modern havacılık tarihini başlatmıştır. 1908'de ilk şehirlerarası ve ilk yolculu uçuşlar gerçekleşmiştir, Paris'in yanında ilk havaalanı açılmıştır. 1909 yılında Fransız mühendis Bleriot'un Manş denizini ilk kez uçakla geçmiş, böylece havayolları çok hızlı bir gelişme temposu içine girmiştir.[37] 1919 yılında Alcock ile Brown Newfoundland'tan İrlanda'ya uçarak ilk kez Atlas Okyanusu doğrudan aşılmıştır.[38] Ticari hava taşımacılığı 1920'li yıllarda gelişmiştir. 1914'te ilk tarifeli uçuş İngiltere'de, daha sonra 1919 yılında Londra-Paris arası ilk uluslararası tarifeli uçuşlar başlamıştır. ABD'de ise ilk kez 1918 yılında U.S.Signal Corp. Şirketi ile the U.S.Postal Service ortaklığı ile ilk ticari seferler yapılmıştır. Ancak bu seferler posta dağıtımı için kullanılmıştı.[39] Güney Atlantik Havayolu'nun açılması 1930'da, Kuzey Atlantik'te düzenli seferlerin başlaması ise II. Dünya Savaşı sonrasında olmuştur.[40] 1933 yılında ilk Boeing'ler, 1940'lılarda Airbus'lar, 1976'da ise Concorde uçakları hizmete girmiştir. Bu uçaklar havacılıkta jet uçakları ve geniş kapasiteli uçaklar döneminin başlangıcı olmuştur.

II. Dünya Savaşı'ndan sonra havacılık çok gelişmiştir. Pek çok askeri uçaklar boş kalınca, sivil havacılıkta kullanılmaya başlamıştı, böylece ilk "charter" uçuşları gerçekleştirilmiştir. Tarifesiz seferlere izin verildikten sonra hava ulaştırmacılığı halka hitap eder. 1945'den sonra uçakların hızları saatte 1.000 km'nin üzerine çıkmış, 40'dan fazla yolcu alamayan uçaklar bugün 400'den fazla yolcu taşımaktadır. Bununla birlikte uçak filolarının da genişletilmesiyle havayolu ulaşımı ucuzlamış, yük ve yolcu taşımalarındaki artışı da beraberinde getirmiştir.[41]

---

[36] Ahipaşaoğlu , Arıkan, **a.g.e.,** s.127-129 ve Servet Başol, **Havayolu Yönetimi**, Ekin Basım Yayın Dağıtım, Bursa, 2012, s.4

[37] Chuck Y.Gee (ed.), **International Tourism: A Global Perspective**, WTO, Madrid, 1997, s.47 ve Başol, **a.g.e.,** s.8

[38] Başol, **a.g.e.,** s.17

[39] Orhan İçöz, **Seyahat Acentaları ve Tur Operatörlüğü Yönetimi**, Turhan Kitabevi, Ankara, 2000, s.16

[40] Tümertekin**, a.g.e.,** s.321-323

[41] Şehnaz Demirkol ve Burhanettin Zengin, **Turizm İşletmeleri,** Değişim Yayınları, İstanbul, 2004. s.227, Kozak vd., **a.g.e**.,s.46 ve İçöz**, a.g.e**., s.17

Turizm amaçlı ilk uçak seferi ise 1932 yılında Londra "Politeknik Turing Derneği" tarafından yapılmıştı. Dernek bir uçak kiralayıp, tatil yapmak isteyen insanları İsviçre'de kendi tesislerinde ağırlamıştı.[42] 1939 yılında Thomas Cook New York ve Chicago şehirleri arasında ilk turistik gezileri düzenlemişti. Daha sonra Londra'dan Nice ve Cannes şehirlerine belirli gruplar için uçak seyahatleri düzenlemişti. Bu geziler demiryolu ile yapılan turlardan daha pahalıydı. Bu nedenle havayolu taşımacılığının yaygınlaşması 1970'li yıllardan itibaren başlamıştır.[43]

Havayolu ulaştırması kitle taşımacılığı, yüksek hız, belli koşullar altında geniş ulaşım ağı kurma gibi özelliklerinin yanında güvenli, konforlu ve rahat bir ulaştırma türü olmasından dolayı tercih edilir. Turist çekim merkezlerine olan uzaklık, ülkelerin coğrafi özellikleri ve kişisel gelir gibi ulaşım talebini yönlendiren öğelerin de, insanların havayolu ulaştırma türüne olan tercihlerinde etken olmaktadır.

1.3.4. Havayolu Ulaştırması ve Turizm

Turizm sektöründe toplu taşıma olayı göz önüne alındığında gerek hız gerek konfor gerekse yolcu taşıma kapasitelerinin yüksekliği gibi avantajlardan dolayı havayolları taşımacılığı ve turizm çok sıkı ilişkiler içerisinde olduğu bilinmektedir.

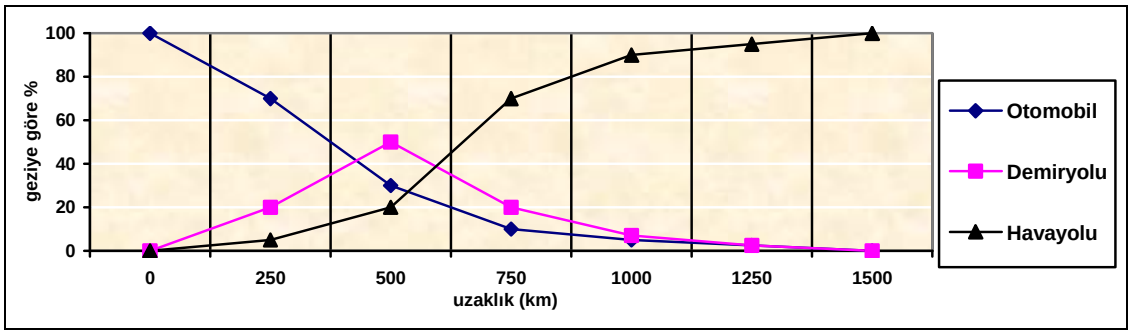
Havayolu ulaştırması – turizm ilişkisi kendini özellikle toplu gezi turizminin yapılmaya başlandığı 1950'li yıllarda göstermeye başlamış ve tur operatörlerinin icat eden, en etkin biçimde havayolu ile yapılan paket turlar geniş halk kitlelerini seyahate teşvik etmelerini sağlamıştır. Bu anlamda, turizmde havayoluyla taşımacılığının payı artması, daha önce erişemeyen ve tatile gidilemeyecek kadar uzak sayılan ülkeler artık turizmin çekim alanı içine girmesi havayolu-turizm ilişkisinin birbirine bağımlı olduğunu ve aralarında doğrusal bir fonksiyon bulunduğunu açıkça ortaya koymaktadır.[44] Turizm ve havayolu ilişkilerinin, ortaya çıktığı tarihten günümüze kadar kesintisiz gelişmesi, her iki sektöründe yenilik ve gelişmelere açık ve birbiriyle bağlantılı olmasıyla açıklanabilir.

---

[42] Gürdal**, a.g.e.,** 1995, s.84
[43] İçöz, **a.g.e.,** s.17
[44] Gürdal**, a.g.e**.,1995, s.37

Yapılan araştırmalara göre uluslararası seyahatlerde tercih edilen ulaşım yolunu, iki ülke arasındaki mesafe tayin etmekte, ancak mesafeler arttıkça, havayollarının kara ve denizyollarına göre daha fazla tercih edildiği görülmektedir. Şekil 1.1'de görüldüğü gibi, özellikle 1000 kilometreyi aşan uzun mesafeli seyahatlerde havayolu ulaşımı turistik ürünün tüm pazarlama politikasında anahtar unsurlardan birini oluşturmaktadır.

Şekil 1.1: Turistin Uzaklığa Göre Ulaşım Türü Seçimi



Kaynak: Birzhakov M.B., **Vvedenie v Turizm (Turizme Giriş)**, Nevskiy Fond, Moscow, 2004, s.160

Havayollarının bütünleşmiş turizm sistemi içinde yer almasının diğer nedeni, hedef ülkelere yönelik havayolu seferlerinde yüksek doluluk oranı sağlamaktır. Ayrıca, hedef ülkede konaklama yatırımları yapan çok uluslu firmalar konaklama kapasitesini doldurmak için de havayolu işletmeleri ile işbirliği yapmaktadır.[45] Uluslararası uçuş hatlarının saptanmasında, hatta iç hatlardaki uçuş noktalarının ve seferlerin belirlenmesindeki temel ölçütlerden biri ülkenin turizm potansiyelidir.

Sonuç olarak turizm ve havayolu ulaşımı birbirleri ile iç içe girmiş ve ayrılması mümkün olmayan iki kavramdır.

1.4. HAVAYOLU ULAŞIMIN YAPISI VE ÖZELLİKLERİ

Ulaştırma sektörünün önemli bir alt sektörü olan havayolu ulaştırma sektörü; faaliyet konusu, faaliyetleri yürüten kurum ve kuruluşlar, kullanılan ileri teknoloji ürünü araçlar ve donanım, özel alt yapı ve haberleşme sistemleri, nitelikli insan gücü, hizmet

[45] İçöz**, a.g.e.,** s.18

verilen insanlar, ulusal ve uluslararası özelliğe sahip kurallar ve mevzuat konularının oluşturduğu önemli bir sistemdir.[46]

Havayolu ulaştırma sektörünün yapısında havaalanı ve uçakların yanı sıra yer hizmetleri, bakım onarım, destek hizmet şirketleri de bulunmaktadır. Yani havayolu ulaştırması sektörü havayolu işletmeciliği, hava seyrüsefer ve hava trafik kontrol hizmetleri, yer ve ikram hizmetleri, eğitim, bakım, ilgili alt ve üst yapılar ve diğer havacılık faaliyetleri ile bütün bu faaliyetlerin uluslararası kurallara göre koordinasyonu ve denetimi kapsamaktadır.[47]

Bu sektörde sürekli daha moderne doğru yönelen talep, ileri teknoloji kullanımını gerektiren ekipman gerekliği, gün geçtikçe yükselen yakıt fiyatları, yeni (ayrıca pahalı) uçak modellerinin üretilmesi, çalışanların (özellikle pilotlar) maaşlarının yüksekliği havayolu işletim maliyetlerin çok yüksek olmasına yol açmaktadır. Diğer bir ifade ile havayolu sektörü çok yüksek sermaye gerektiren bir endüstridir. Bu yüzden havayolu endüstrisinde sınırlı sayıda firma bulunmakta ve benzer ürünler sunmaktadır. Bundan çıkarak ekonomistler, havayolu endüstrisinin genelde oligopolistik bir pazar yapısı sergilediğini belirtirler.[48] Oligopolistik endüstri yapısının, az sayıda şirket, pazara girmeyi zorlaştıran engeller ve satılan benzer ürünler gibi kendine has pek çok özelliği havayolu şirketlerinde görülmektedir. Sahip oldukları büyük sermaye, ileri teknoloji ve yönetim bilgileri, bu firmalara monopol bir güç sağlamaktadır.[49]

Havayolu işletmelerinde işletme ile ilgili *giderlere* bakarsak, bunlar yönetim, rezervasyon, pazarlama ve grup hizmetleri gibi zorunlu giderlere ayrılmaktadır. Rota ile ilgili giderler uçak, maliyet, bakım, kayıt, bürolar, yer hizmetleri gibi sabit giderlerdir. Uçuşla ilgili giderler rotaya göre değişmekte ve kabin personeli, yakıt, havaalanı veya

[46] DPT, **Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planı Ulaştırma Özel İhtisas Komisyonu Raporu, Havayolu Ulaştırması Alt Komisyonu Raporu**, 2001, s.1
[47] **A.e**., s.1. ve Ahipaşaoğlu, Arıkan, **a.g.e.,** s.129
[48] H.C.Munsun, **Aircraft Economic Obsolescence:Some of the Involved in Making a Replacement Decision**, Boeing, Seattle Washington, 1981, s.51 ve Ahipaşaoğlu, Arıkan, **a.g.e.,** s.129
[49] Halil Seyidoğlu, **Uluslararası İktisat**, Güzem Yayınları, İstanbul, 1991, s.85

hava trafik kontrol ücretleri giderlerinden, yolcu ile ilgili giderler ise; yemek, bagaj taşıma ve biletlemeden oluşmaktadır.[50]

Tablo 1.3: Havayolu İşletmelerinin Genel Gider Oranları

Gider grupları	Ortalama payı (%)
İşletme ile ilgili giderler	10
Rota ile ilgili giderler	27
Uçuş ile ilgili giderler	45
Yolcu ile ilgili giderler	18
Toplam	100

Kaynak: IATA, **Annual Report,** 1995,s.90

Havayolu işletmeciliğinde gelirlerin hesaplanmasında ise ölçü olarak yukarıdaki tabloda belirtilen *işletme maliyetleri* esas alınmaktadır. Yolcu başına maliyeti düşürebilmek için verimliliğin yükseltilmesi zorunludur. Havayolu işletmeciliği alanında faaliyet gösteren firmalarda *verimlilik ölçüsü* koltuk başına kat edilen mesafe (yolcu-km) maliyetidir. Bunun anlamı, işletmenin arzı, gidilen mesafeye göre mevcut koltuk sayısı ve kazanç da koltuk başına geliridir. Yolcu yükleme faktörü olarak koltukların doluluk oranı da havayolu firmalarında kullanılan diğer bir verimlilik ölçüsüdür. Doluluk oranı bir uçuşun maliyetinin %65'idir.[51]

Dış etkenlere karşı hassas bir yapıda olan havayollarında ekonomideki iniş ve çıkışlar yoğun bir etkiye sahiptir. Ayrıca ülkelerde politik gelişmeler, teknolojinin gelişimi ve rekabet ortamı havayolu şirketlerini etkilemektedir. Bu yüzden havayolu şirketleri gelirleri ve sundukları hizmetlerin kalitesini artırabilmek ve maliyetleri azaltabilmek için kapasite planlamasını (filo büyüklüğü ve uçuş sıklığı) ve talep analizini iyi yapabilmeleri gerekmektedir.

Son zamanlarda serbestleşme ve özelleştirme sektörün daha ticari bir yapıya dönüştürülmesi ve işbirliklerinin oluşması sektörün yapısını değiştirmiş ve sektörü tüketicilerin hakim olduğu bir pazara dönüştürmüştür.

[50] Demirkol, Zengin, **a.g.e**., s.230
[51] Orhan İçöz ve Metin Kozak, **Turizm Ekonomisi,** Turhan Kitabevi, Ankara, 2002, s.72-73

1.4.1. Havayolu Taşımacılığında Uçuş Sistemleri

Ulusal hava yolculuklarında iki tür havayolu vardır. Birincisi bayrak taşıyıcı olarak adlandırılan, devlet tekelinde olan ve hemen her ülkenin sahip olduğu ulusal havayollarıdır (tarifeli seferler). İkincisi talep oluştuğunda sefer yapan ve daha çok turizm talebine ve pazarına hizmet sunan tarifesiz havayollarıdır; charter olarak da adlandırılmaktadır.[52]

1.4.1.1. Tarifeli Seferler

Günümüzde 240 havayolu şirketinin düzenlediği tarifeli uçuşlar ilk olarak 1915'li yıllarda Avrupa'da başlamıştı.

Tarifeli seferler 1952 yılı CEAC tarafından belirlenen özellikleriyle aşağıdaki şekilde tanımlanmaktadır:

- İki veya daha fazla nokta arasında trafik hizmeti vermek üzere işletilir.
- Yük ve yolcu taşıma amaçlı kullanılan tüm uçuşlar herkese açıktır.
- Uçuşlar periyoda göre önceden kalkış-varış noktaları ve saatleri belirlenerek yapılır.[53]

Gelişen ülkeler için ulusal havayoluna sahip olmak ulusal kimlik ve politik prestij göstergesidir. Fiyat rekabeti değil, hizmet rekabeti esasına dayalı çalışmaktadırlar. Bu yüzden tarifeli sefer tanımı, "Tam Hizmet" kavramını da çağrıştırılmaktadır. Böyle bir zorunluluk yoktur ama beklenti vardır.

Tarifeli seferlerin kapasiteleri ve pazarlama giderleri yüksek, yolcu yükleme faktörleri ise düşüktür. Yani uçakların doluluk oranları ne olursa olsun uçmak zorundadırlar. Sonuç olarak yüksek doluluk oranına ulaşmak oldukça risklidir. Zaten aralarında IATA (Uluslararası Hava Taşımacılığı Birliği) gibi bir birlik kurmalarının temel nedeni de, fiyat rekabeti nedeniyle zarar ve iflas riskini ortadan kaldırmaktır.

---

[52] Şükrü Yarcan, **Turizm Endüstrisinin Yapısı**, 2.Basım, Boğaziçi Üniversitesi, 1998, s.95
[53] Mill R.C, **Tourism The International Business**, New Jersey, Prentice Hall,1990, s.68

Günümüzde tarifeli seferler yoğun uçuş hatlarında karşılaştığı altyapı sıkıntılarından dolayı 1994'te Lufthansa'nın başlattığı yolda ilerlemekte ve teknik, yer hizmeti, ikram, rezervasyon ve daha başka neye gerek görmektelerse, o hizmeti dışardan satın almaktadırlar. [54]

Tarifeli havayolları ile charter havayolları arasındaki fark, tarifeli havayolları daha çok münferit yolculara: iş adamlarına ve her koşul altında seyahat etmek zorunda olan yolculara, charter ise turist pazarına hizmet eder ve grup satışları yapmaktadır. Yüksek fiyatlara sahip olmaları, tarifeli seferlerin turizm amaçlı kullanılmalarını zorlamaktadır. Yine de bireysel organizasyonlar, uygun saatte uçmak isteyen lüks turlar ve charter düzenleyecek kadar yüksek talep olmayan yönlere turlar için kullanılmaktadır.[55] Buna ilave son zamanlarda tarifeli havayolları uçuş hattında pazar payını arttırabilmek ve turizm talebinden daha fazla pay alabilmek amacıyla birey turiste ve tur operatörlerine tatil merkezine gidiş-dönüşü kapsayan indirimli bilet satmakta, yatay bütünleşmeye gitmekte; charter havayolları işletmekte veya başka tarifeli havayollarına yatırım yapmakta ve ortaklıklar kurmaktadır. Ayrıca havayolları konaklama, yiyecek-içecek, kiralık araba, gemicilik, sigorta vb. işletmeleriyle dikey bütünleşerek ya da yatırım yaparak risk dağıtıp, turizm endüstrisi yapısının önemli bir bölümünü oluşturmaktadır.[56] Örneğin, Swissair, Delta ve Singapore Airlines şirketleri birbirleri ile ortaklık halindedir. Yine SAS (Scandinavian Airline Systems) Continental Airlines'in, British Airlines de USAir şirketinin hisselerine sahiptir.

Ulusal havayolu uluslararası ticaret ve turizmin gelişmesine katkıda bulunmakta ve döviz kazandırmaktadır. Turizm potansiyeli ise ulusal havayolu sahipliğini ve ulusal havayolunun geliştirilmesini özendirmektedir. Ancak, kitle turizmi açısından esas önemli olan, dolmuş veya charter seferler olarak adlandırılan havayolu işletmeciliğidir.

---

[54] Başol, **a.g.e.,** s.77
[55] Ahipaşaoğlu, Arıkan, **a.g.e**., s.140-141
[56] Yarcan, **a.g.e.,** 1998, s.96 ve J.H.Dunning ve M.McQueen, **Transnational Corporations in International Tourism**, UN Center on Transnational Cooperations, New York, 1982, s.40

1.4.1.2. Tarifesiz Seferler

Charter seferleri demek uçakların belli bir firma yada tur operatörü tarafından birkaç ayına ya da dönemlik (genelde yaz döneminde) kiralanıp, kişilerin ve eşyaların hava ulaşım araçları ile tarifeli seferler dışında taşınmasıdır. Talep oluştuğunda sefer yapan ve daha çok turizm talebine ve pazarına hizmet sunan charter işletmeleri fiyat rekabeti esasına göre çalışmaktadırlar.[57]

1956 yılında Paris'te Avrupa Sivil Havacılık Konferansı (ECAC) girişimi ile imzalanan "Çok Taraflı Uluslararası Tarifesiz Sefer Anlaşması'nda" charter seferleri aşağıdaki şekilde tanımlanmaktadır:

- Yalnız uçuşlar maksimum 1 ay süreli ve iki nokta arasında yapılır.
- Yolcu ve uçak bakımından yeterli olmayan merkezlere yapılır.
- Yalnızca kiralama yolu ile yapılır.
- Yalnız koltuk trafiği yapılamaz.

Charter seferlerin gelişim tarihine gelecek olursak, ilk olarak Amerika'da 1938'de charter seferlerin başlamasına izin verilmiştir. O zamanlarda herkese açık olmayan charterler devlet, asker ve özel kurumlar tarafından kiralanıp kullanılmıştır. Charter seferleri 1950'li yıllarda Avrupa ve Kuzey Amerika'da turistlere hizmet vermeye başlamıştır. O zamanlarda çalışanlar yaz tatillerinde Florida, Karaib Denizi ve Akdeniz bölgesine yönelmişlerdir. 1960'larda charter seferler hız kazanmış ve 1966 yılında Atlantik aşırı tarifesiz seferlerin yoğunlaşmıştır. 1968'de her şey dahil olduğu paket turlar için charter seferleri kullanılmaya başlamıştır. 1970'lerde Amerika'da ve bazı Avrupa görülmeye başlayan liberalleşme eğilimleri charter seferlerinin gelişimini hızlandırmıştır. Charter seferlerinin zirveye ulaştığı dönem ICAO (Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatı) verilerine göre 1972 yılında uluslararası yolcu trafiğinin %31'ini oluşturduğundaydı. 1978 yılında pazar çökmüş ve 1980'lerin sonuna doğru ortaya çıkan yeni politik durum ile serbestleşme ve yaygın ulaşım kavramı, tarifesiz seferlerin

[57] Ahipaşaoğlu, Arıkan, **a.g.e**., s.138

artışını ve düzenli yapılmasını sağlamıştır. Örneğin, ilk zamanlarda toplam yolcu kapasitesinin 1990'da %20'e, 1998'de %23'e, 2000 yılı sonrası ise %25'e ulaşmıştır.[58]

Charter seferlerinin asıl kuruluş amaçları grup halinde seyahat eden insanlara daha ucuz fiyata uçuş imkanı sağlamaktadır. Tur operatörleri ile yakın işbirliği yapan charter firmaları kendisine ait tur operatör nadir kurmaktadır. Tur operatörleri risk alarak diğer turistik ürünlerle birlikte uçak koltuğunu da *paket tur programlara* dahil ederek, cazip fiyatlarla kitlesel büyük operasyonlar yapmaktadırlar. Kesinlikle tüketici ile doğrudan ticari ilişkisi söz konusu olmadığından, charter firmalarının tur operatörlerine bağımlığı üst düzeydedir ve ticari anlamda hedef kitleleridir.[59]

Charter uçuşlar; bir ülke içerisinde ulusal havacılık örgütünün ve yasaların izni ile, ülkeler arasında da ikili anlaşmaların varlığı ile mümkün olabilmektedir. Genelde bir uçuş hattındaki iki ayrı devlete ait havayolunun pazarı eşit olarak paylaşılmaktadır. Prensip olarak karşılıklı tarifeli seferlerin düzenlenmediği ülkeler arasında charter seferler de düzenlenemez. Birçok ülke kendi tarifeli havayolunu korumak için charter havayollarına izin vermemektedir.[60]

Turistik amaçlı havayolu işletmeleri arasında, kiralık uçak sağlayan işletmelerden de bahsetmek gerekmektedir. Birçok ülkede küçük pervaneli uçaklardan, lüks orta boy jetlere kadar değişik uçaklar pilotlu veya pilotsuz olarak kiralanabilmektedir. Cankurtaran helikopterler ise turizmde çok önemli hizmetler üretmektedirler. Bu işletmelerin turizm ve eğlence amaçlı ürettikleri diğer hizmetleri de şöyle sıralayabiliriz: planör uçuşları, paraşütle atlama, balonla gezme.[61]

---

[58] Rigas Doganis, **Flying off Course"The Economics of International Airlines"**, 2.edition, Routledge, London, 1998, s.11-12 ve Başol, **a.g.e**., s.77

[59] Lütfi Atay,"Turizm İşletmelerinin Pazarlamasında Hedef Kitle", **Turizm İşletmelerinin Pazarlamasında 7P ve 7C**, Avcıkurt C., Demirkol Ş. ve Zengin B. (Ed.), Değişim Yayınları, İstanbul, 2009, s.177

[60] Show S., **Airline Marketing and Managment**, Pitman Publishing, London, 1994, s.94

[61] Fevzi Sürmeli, Hikmet Seçim, Halim Sözbilir, **Sivil Havacılık Yönetimi**, Anadolu Üniversitesi Yayın No:538, Sivil Havacılık Meslek Yüksekokulu Yayın No:1, Eskişehir,1991, s.144

Tablo 1.4: Charter ve Tarifeli Havayollarının Özellikleri

Charter havayolları	**Tarifeli havayolları**
Düşük fiyat avantajı vardır	Fiyatlar yüksektir
Talebe göre söz konusudur	Talebin yüksekliğine göre uçuş düzenlememekte
Sadece iki nokta arasında aktarmasız uçuş yapabilmektedir	İki noktadan fazla yerlere aktarmalı uçuş yapabilmektedir (transit uçuşlar)
Yüksek yolcu trafiğinde dönemsel yapılmaktadır	Seneye yayılmaktadır
Genellikle tur operatörleri tarafından paket turlarla kullanılmaktadır	Daha çok işadamları, bireysel uçuş yapacak yolcular tarafından tercih edilmektedir
Yolcu grup halinde uçtukları için sınıf ayırımı yoktur	Ekonomik, komfor ve birinci sınıf(business class) olarak sınıflandırılmaktadır
Uçuşlarda iptal ve erteleme fazladır	Tarifeler önceden belirlendiği için iptal ve ertelemeler olmamaktadır(kötü hava şartları, savaş vb. durumlar dışında)
Uçuş saatleri değişebilmektedir	Önceden belirlenmiş saatleri sabittir
İniş-kalkış saatleri genellikle çalışma saatleri dışındadır (gece, çok erken vakitte)	İniş-kalkış saatleri genelde 08.00-22.00 arasında yapılmaktadır
Daha ucuz havaalanları kullanarak daha az iniş ücreti ödemektedir	Merkezde olan ve en işlevsel havalimanları tercih edilir, dolaysıyla yüksek havaalanı vergileri ödeyebilmektedirler
Yoğun yaz aylarında uçmaktadır	Uçuşlar yıl boyu devam etmektedir
Gece-gündüz günde 24 saat operasyon yapmaktadır	Kısa ve orta uzunluktaki hatlarda günde 14-16 saat uçmaktadır
Sezonluk ve az personel çalıştırırlar, devamlı bürolara ihtiyaçları yoktur	Devamlı personele ve bürolara ihtiyaçları vardır
Havaalanlarındaki yer hizmetlerini kiralamaktadır	Yer hizmetlerinde kendi personelini çalıştırmakta
Koltuklar toptan satıldığı için satış ve pazarlama maliyetleri yoktur, sadece yolcu biletlerinin basımlarından ve dağıtımlarından sorumludur	Reklam, satış, promosyon maliyetleri yüksektir, ayrıca seyahat acentalarına komisyon ödemektedirler
Uçak iptali ya da ertelemesi olduğunda yolcular konaklama ve yeme-içme, ulaşım masraflarını kendileri ödemektedir	Uçak iptali ya da ertelemesi sırasında yolcuların bütün bu giderlerini karşılamaktadırlar
Sık oturma düzeni olur, tarifeli seferden %16-25 daha fazla koltuk koymaktadır	Sınıflara ayrılan bölümler nedeniyle yer kaybına uğramaktadırlar
Doluluk oranı %85-100 arasıdır	En yüksek doluluk oranı %65-70'tir
Biletler tur operatörler tarafından kış aylarında satılmaya başladığı için, maliyetleri hesaplayıp gelirlerini önceden bilmektedirler	Gelirlerini önceden belirleyemezler
Tur operatörlerden avans alabilirler ve her uçuşun ücreti bir ay önceden ödenmektedir	Alacaklarını uçuştan sonra, acentalardan, bankalardan tahsil edilmesini beklemektedirler
Güvenlik önlemlerinin en azını yerine getirmektedir	Tüm güvenlik önlemlerine uyarlamaktadırlar
Basit ve ucuz yemekler vererek catering maliyetlerini düşürmektedir	Çok zengin ve kaliteli yemek seçenekleri sunmaktadır

Kaynak: Rigas Doganis, **Flying off Course"The Economics of International Airlines",** 2.edition, Routledge, London, 1998, s.180-193 ve Suavi Ahipaşaoğlu ve İrfan Arıkan, **Ulaştırma İşletmeleri**, 2.Baskı, Gazi Kitapevi, Ankara, 2005, s.145

1.4.2. Havayolu İşletmeciliğinde Elektronik Ticaret

Havayolu işletmeleri 1940'lı yıllardan bu yana havayolu biletlerinin satışını yapmak üzere aracılara bağlı olarak çalışmaktadır. Bu aracılık işi ise, genellikle seyahat acentaları ya da internet tarafından yerine getirilmektedir.[62]

1.4.2.1. Küresel Dağıtım Sistemleri

1970'li yılların ortalarında ABD'ndeki havayolu işletmeleri, bilet işlemleri, rezervasyon ve yönetim gibi faaliyetlerini yürütmek için özel bilgisayar sistemleri geliştirilmişlerdir. Çeşitli havayollarının birbirlerinden bağımsız olarak geliştirdikleri bilgisayarlı rezervasyon sistemlerinin kapsamı genişlemiş ve daha sonra birçok havayolların sistemleri öteki havayolların sistemleriyle bağlantılandırılmıştır. Farklı sistemlerin bütünleşmeleri sonucunda, uluslararası *turizmde global elektronik dağıtım sistemleri* (Global Distribution Systems-GDS) oluşturulmuştur. [63]

Havayolların geliştirdikleri global dağıtım sistemleri turizm endüstrisine kolaylıklar sağlayıp gelişmesine yol açmıştı. Küresel dağıtım sistemleri müşteriye en iyi fiyatı ve en iyi tarifeyi sunmakta birlikte, yüzlerce havayolu, milyonlarca fiyat, binlerce otel, oto kiralama şirketi, turlar, feribotları bir araya getirerek GDS üzerinden sipariş edilme imkanı vermektedir. Bu anlamda, global dağıtım sistemleri "seyahat dağıtım süpermarketleri" olarak adlandırılabilir. Günümüzde Amerika'daki seyahat acentaların tamamına yakını ve Avrupa'dakilerin de büyük çoğunluğu bu sistemleri kullanılmaktadır. Çünkü havayollarının kurdukları bu sistemlere bağlı olmayan kuruluşlar turizm pazarına ve turiste ulaşamamaktadır.

Dünyada çok sayıda küresel dağıtım sistemi bulunmaktadır. Aralarında dört büyük küresel dağıtım sistemi ayırabiliriz. Bunlar *Sabre, Galileo, Amadeus ve Worldspan*'dır.[64]

---

[62] Nazmi Kozak, **Turizm Pazarlaması,** Detay Yayıncılık, Ankara, 2006, s.272-273
[63] Şükrü Yarcan, **Türkiye'de Turizm ve Uluslararasılaşma**, Boğaziçi Üniversitesi, İstanbul,1996, s.134
[64] Orhan Akova, Sarışık M. ve Altunel M.C., "Turizm İşletmelerinin Pazarlamasında Uygunluk", **Turizm İşletmelerinin Pazarlamasında 7P ve 7C ,** Avcıkurt C., Demirkol Ş. ve Zengin B. (Ed.), Değişim Yayınları, İstanbul, 2009, s.303

- *Sabre,* ilk olarak 1962 yılında American Airlines tarafından geliştirilmişti. Sabre ancak 1982 yılında pazarlanmaya başlamış ve American Airlines'a pazarda egemen bir konum edinmesine yardım etmiştir. Şimdi Sabre sistemi ile 650 havayolu şirketi, 1000'den fazla otelde rezervasyon yapılmaktadır. Senede 64 bin seyahat acentası sayesinde 2,5 milyon ABD doları kazanan Sabre %30 pazar payına sahiptir.

- *Galileo* ilk olarak Amerika'da geliştirilmiş ve daha sonra Amerikan ve British, Swissair, Hollanda Kraliyet Havayolları (KLM) ve Olympic havayolu işletmeleri tarafından ortaklaşa kullanmaya başlanmıştır. Çalıştığı seyahat acenta sayısı 45 bine ulaşan sistem yıllık 1,8 milyon ABD doları geliri ile %26 pazar payına sahiptir.[65]

- *Amadeus* Air France, Lufthansa, Iberia ve SAS havayolu işletmeleri tarafından büyük Amerikan bilgi ağlarına karşı kurulmuş bir sistemdir. Amadeus sistemine 50 binden fazla konaklama işletmeleri kayıtlıdır. 60 binden fazla seyahat acentası ve internet üzerinden direkt satış sayesinde yıllık 2 milyon ABD doları kazanan Amadeus %29 pazar payı ile sistemler arasında ikinciliğini korumaktadır.

- *Worldspan* Trans World Airlines (TWA), Delta, Northwest ve Uzakdoğu havayollarının ortaklığı ile 1990 yılında kurulmuştur. Worldspan dünya üzerindeki binlerce acentada kullanılan 117 bin terminalden 42 bin otel ve 40 oto kiralama işletmesine doğrudan rezervasyon yapabilme olanağını sunan, pazar payı %15'e ulaşan bir sistemdir.[66]

Bunların dışında *Abacus* (Cathey Pasific, Singapore Airlines, Malaysian Airlines, China Airlines), *GETS* (Kenya Airways, Aeroflot, Malev, Zambia Airways), *Apollo, Axess, SystemOne, , Gemini* vb. gibi global dağıtım sistemleri mevcuttur.[67]

GDS'leri daha çok tek havayolu şirketine ya da bir grup havayollarının sahip oldukları bilgisayarlı rezervasyon sistemleri arasındaki ortaklıktır. GDS, sisteme sahip havayolu işletmesine o havayolunun verimliliği, seyahat acentalarının satış verileri ve

---

[65] Inkpen G., **Information for Travel and Tourism**, Essex, Logman Publications, 1998, s.108-109

[66] Korkmaz S. , "Seyahat acentelerinin pazarlama faaliyetlerinde internet kullanımı ve internet konusunda yabancı turistlerin görüşlerini ve yararlanma düzeylerini saptamaya yönelik bir araştırma",**Turizm Akademisi**, 1(1), 2000, s.33

[67] Buhalis D., **Information and telecommunication technology as a strategiv tool for economic, social and environment bene'ts enhancement of tourism at destination regions**, Progress in Tourism and Hospitality Research, 3(1), 1997, s.71-93 ve Ahipaşaoğlu , Arıkan, **a.g.e**., s.181

sisteme bağlı öteki havayollarının satışları ile ilgili bilgiler vermektedir. Bu açıdan bu sistem havayolları için çok işlevsel bir pazarlama aracı oluşturmaktadır.

Tüm küresel dağıtım sistemlerinin amacı, genel olarak, satıcılara güçlü dağıtım araçları sağlayarak kendi kazançlarını veya doluluk oranlarını artırmaktır. Günümüzde havayollarının geliştirdikleri bilgisayarlı rezervasyon sistemleri havayolları için çok önemli bir gelir kaynağı oluşturmuş (üyelik harcı, satış komisyonu), kapasitelerini ve pazar paylarını genişletmiş ve şirket büyümesini sağlamıştır.

1.4.2.2. İnternet Üzerinden Doğrudan Satış

Günümüzde elektronik dağıtım kanallarının daha yaygın kullanılması, internetin önemli doğrudan dağıtım kanalı haline gelmesine ve bilet kavramının yavaş yavaş değişerek "biletsiz yolculuk" ve "e-ticket" gibi yeni kavramların oluşmasına yol açmıştı.

İnternetin bir dağıtım kanalı aracı olarak 1990'ların ikinci yarısından itibaren ortaya çıkması, geleneksel aracılık ilişkisini etkilemiştir. Havayolları kendi satış kanallarını internet üzerinden oluşturarak, seyahat acentalarına başvurmamaya başlamışlardır. Kredi kartları ile bilet satışı başlatılmış ve çok kısa bir sürede yaygınlaşmıştır. Doğrudan pazarlama aracı olarak internetin kullanılmaya başlaması ile birlikte, ilk olarak havayolu işletmeleri, aracılara ödedikleri %10-15 arasında değişen komisyonların oranını %5-8 aralığına çekmiştir. Bu duruma aracı işletmeler çok ciddi tepki göstermiştir. Hatta bir süreliğine de olsa işletmelerinin istediği komisyon oranlarından satışlar tekrar başlamıştır.[68]

Ancak havayolu bileti satış yapan seyahat acentaları en önemli darbe, kablosuz internet erişiminin yaygınlaşmasıyla gelmiştir. Bu uygulama her müşteriyi kendi dizüstü bilgisayarından havayolu biletini satın almaya yöneltmiştir. Her bir dizüstü bilgisayarından artık bir seyahat acentası gibi işlev görmeye başlaması ile havayolu işletmelerinin doğrudan satışları birdenbire artmıştır.[69]

---

[68] Buhalis D., **Tourism:Information Technology for Strategic Tourism Management**, England, Prentice Hall, 2003, s.194-195

[69] Chou, Z**., E-Commerce and InformationTechnology in Hospitality and Tourism**, Canada, Delmar Publishing, 2004, s.128

1.5. DÜNYADA HAVAYOLU TAŞIMACILIĞI

1.5.1 Hava Taşımacılığını Yöneten Uluslararası Mesleki Kuruluşlar ve Sözleşmeler

1.5.1.1. Uluslararası Havacılık Sözleşmeleri

Uluslararası hava taşımacılığını yöneten temel belgeler - küresel ve ikili sözleşmelerdir. Havacılık tarihinin her döneminde ülkeler arasında çeşitli sözleşmeler yapılmıştır. Bu sözleşmeler, havacılık sisteminin hızlı gelişimiyle beraber ortaya çıkan sorunları çözümler bulmak ve ülkeler arasında havacılık standartlarını belirlemek için düzenlemektedir.

1919 yılı ilk uluslararası sivil havacılık anlaşması olan "Hava Ulaştırma Sözleşmesi" adlı *Paris Sözleşmesi* 27 devlet tarafından kabul edilir. Bu sözleşme, ilk havacılık standartlarının belirlenmesine yardımcı olmuştur.[70] Bunu 1926 yılında *Madrid* ve 1929 yılında *Havana Sözleşmeleri* takip etmiştir.

1929 yılında *Varşova Sözleşmesi* 23 ülke tarafından imzalanmıştır. Bu anlaşma, Havayolu Taşıyıcılarına sağlık hasarı, ölüm, gecikme ve bagaj kaybı karşısında uluslararası sorumluluk ile sınırlı parasal ceza kavramlarını getirmiştir. Bu komisyonun en önemli başarısı, Havacılık Hukukunun resmi temellerinin atılmış olmasıdır. Daha sonraki yıllarda Varşova Sözleşmesi'ni tamamlayıcı birçok yeni sözleşme yapılmıştır. Bunların en önemlisi 1999 yılında imzalanan uçak kazası geçirenlere ve ailelerine ödenecek parasal ceza sınırlanmasını kaldıran Montreal protokolüdür.[71]

Hava ulaştırmasında meydana gelen yeni teknik gelişmeler ve ihtiyaçlar Paris Sözleşmesi'nin yetersiz kalmasına neden olmuştur. Bunun sonucu olarak 1944 yılı ABD'nin Şikago kentinde 52 devletin temsilcileri toplanarak "*Şikago Sözleşmesi*" diye adlandırılan "Uluslararası Sivil Havacılık Sözleşmesi"ni (ICAO) imzalamışlardır.

[70] Başol, **a.g.e**., s.18-19
[71] **A.e**., s.22

Sözleşme uluslararası sivil havacılığının esaslarını evrensel anlamda düzenleyen temel bir metindir. Sözleşmede uluslararası sivil hava taşımacılığının tarifeli uçuşlarını düzenleyen 5 madde yer almıştır (freedom of the air). Daha sonra hava taşımacılığındaki gelişmeler göz önüne alınarak ilgili madde sayısı 8'e çıkarılmıştır. Böylece bu sözleşmeyi imzalayan devletler, her devletin kendi hava sahası üzerinde tam ve mutlak hakimiyeti olduğu kabul etmişlerdir.[72]

Uluslararası alanda uçuş hatları ve koşulları ülkeler arasındaki ikili görüşmelerle belirlenmekte ve kararlaştırılmaktadır. Pazar payını korumak amacı ile her devlet kendi hava sahası içinde yabancı havayolu firmalarına yolcu alma, taşıma ve indirme hakkı verip vermeme konusunda yetkilidir. Charter uçuşlarında da bir ülkede iniş ve yolcu taşıma hakkı ilgili ülkeler arasında ikili sözleşmelerle kararlaştırılmaktadır.[73]

Her ülke yolcu ve yük taşımacılığına ilgili yasa ve kurallar düzenlemektedir. Ancak bu yasalar yukarıda söz edilen uluslararası havacılık hukukuna aykırı olmamalıdır.

1.5.1.2. Uluslararası Sivil Havacılık Kuruluşları

Bu sözleşmelerin sonucu olarak hava ulaşımının temel kurallarını belirleyen uluslararası kuruluşlar oluşmuştur.

Bunlardan ICAO (International Civil Aviation Organization) ile IATA uluslararası sivil havacılıkta genel kurallar, ortak standartlar, havayollarının koordinasyonu ve güvenliğini belirleyen en önemli kuruşlardır.

Şikago Sözleşmesi'nin sonucu olarak Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatı PICAO (Provisional Civil International Aviation Organization) kurulmuştur. Teşkilat ismini 1947 yılında ICAO olarak değiştirerek faaliyete geçmiştir.[74]

ICAO uluslararası sivil havacılığın güvenli ve düzenli bir şekilde büyümesini sağlamak, barışçıl amaçlara yönelik uçak tasarımı ve işletmesini teşvik etmek, sivil havacılık için havayolları, havaalanları ve hava seyir tesislerinin gelişimini

[72] **Ulaştırma ve Haberleşme Terimleri Sözlüğü**, "Havacılık" , Özel Matbaası, Ankara, 2011, s.246
[73] İçöz, **a.g.e**., s.17
[74] Ahipaşaoğlu, Arıkan, **a.g.e,** s.155-156

desteklemek, yolculara verimli ve ekonomik hava taşımacılığı yaratmak amacıyla kurulmuştur. Birleşmiş Milletler'in bir kuruluşu olarak kurulan Şikago Anlaşmasına bugün 191 devlet taraf olmuştur.[75]

ICAO'nun düzenleyici kurallarının temel hedefi, *insanlara güvenli bir ulaşım sağlanmasıdır*. Nitekim havayolu ile yolcu ve kargo taşımacılığının gösterdiği özel önem ve büyüklükler açısından, *sırf tarifeli yolcu taşımacılığını düzenlemek* üzere IATA kurulmuştur.

Gerek komisyon oranlarının yükselmesi, gerekse teknik sorunların artması ve hava sahası paylaşım kavgalarının büyümesi sonunda 1945 yılı Nisan ayında Küba'nın başkenti Havana'da Uluslararası Hava Taşımacılığı Birliği (The International Air Transport Association - IATA) kurulmuştur. Kurulduğu dönemde 31 ülkeden 57 üyesi olan birliğin günümüzdeki üye sayısı 126 ülkeden 240 üyeye ulaşmıştır. IATA'nın kuruluş gerekçeleri arasında; güvenli hava taşımacılığını geliştirmek, düzenli ve ekonomik hava ulaşımında geniş halk kitlelerinin yararlanmasını sağlamak,[76] hava ticaretini gelişmesiyle ilgili problemleri çözmek, havayolu şirketleri arasında işbirliği, ICAO ve diğer uluslararası organizasyonlarla işbirliği sağlamaktır.[77]

IATA'ya üye olabilmek için ICAO'ya üye olma şartlarını taşımak ve tarifeli sefer yapan bir havayolu işletmesi olmak gereklidir. Tarifeli uluslararası uçuş yapan şirketler IATA'nın aktif üyesidir, tarifeli iç hat seferi yapan havayolları ise yan üyesidir.

IATA'ya üye olan bütün havayolu işletmelerinin bilet satış ve hesapları, tek merkezden bilgisayar ağı ile yürütülmektedir. Havayolu biletlerinin seyahat acentaları tarafından satışı IATA onayına bağlıdır. IATA sayesinde acentaları verilen komisyon oranları standartlaşmış, uçuş ve tarife garantisi oluşmuş, uçuş mesafelerine ve bölgelerine göre standart fiyatlandırma kriterleri getirilmiş ve böylece müşterilerin maddi açıdan korunması sağlanmıştır.[78]

---

[75] Ulaştırma ve Haberleşme Terimleri Sözlüğü, **a.g.e.,** s.246
[76] Kozak vd., **a.g.e**., s.145
[77] Ulaştırma ve Haberleşme Terimleri Sözlüğü**, a.g.e**., s.245
[78] Ahipaşaoğlu, Arıkan, **a.g.e**., 2007, s.159-161

Havayolu taşımacılığı 1980'li yıllara kadar IATA kurallarına ve devletler arasında ikili anlaşmalara bağlı olarak korunmuştur. 1980'li yıllardan sonra kuralsızlaşma ve IATA kurallarından arınma havayolu şirketlerinin çalışma biçimini ve yapısını değiştirmişti.[79]

IATA Birleşik Miletler ve Dünya Turizm Örgütü (WTO) ile birlikte havayolu ile turistik ulaşımı geliştirmeye yönelik çözümler üretmektedir. Dünya hava taşımacılığındaki gelişmelerindeki tahminler ICAO, IATA, Birleşik Miletlerin ve diğer uluslararası örgütlerin istatistik bilgilerine göre yapılmaktadır.

IACA - Uluslararası Hava Yolları Meslek Birliği ise havayollarında çalışan personel kalitesi için bir kontrol sistemi getiren birlik, aynı zamanda charter uçuşlarını da kontrol etmekte ve uygulama sistemleri esaslarını tespit etmektedir.[80]

IAPA (International Airline Passenger's Association) - Uluslararası Havayolu Yolcuları Birliği, yolcuları sigorta etmekle uğraşmakta, ayrıca büyük indirim programı kapsamında sık uçan yolculara otel ödemeleri, araba kiralamalarında vb. indirimler uygulamaktadır.[81]

Havayolu sektöründe bu kuruluşların dışında birçok ulusal, bölgesel ve uluslararası kuruluşlar faaliyet göstermektedir.

1.5.2. Dünyada Havayolu İşletmelerinin Mevcut Durumu

Hava taşımacılığı sektöründe yaşanan serbestleşme eğilimi tüm dünyada hızlı bir şekilde yayılmaktadır. Serbestleşme, küreselleşme ve ticarileşme eğilimlerinin bir sonucu olarak hava taşımacılığında yolcu istek ve ihtiyaçlarına uygun hizmet çeşitliliğinin gelişimi sonucu yaratılan arza yüksek talep doğmuştur. Dünya genelinde kişi başına düşen gelirin artması, bölgeler arası ticaretin ve turizmin gelişmesi sektöre olan talepteki büyüme oranını hızlandırmıştır.

Hava taşımacılığında yolcu sayısının 1950-1960 yıllarında %240, 1960-1970 yıllarında ise %190 artış göstermesine turizm sektöründeki patlama sebep olmuştur.

---

[79] Yarcan, **a.g.e.,** 1996, s.126
[80] Zekai Bayer, **Turizme Giriş**, Küre Ajans, İstanbul, 1992, s.129
[81] Birzhakov, **a.g.e.,** s. 391

Havacılık sektörü, küresel ekonominin durumu ile yakından ilişkilidir. 1973'te yüksek enflasyon düzeyi, 1980 yılı başında rekabet sonucu oluşan koltuk fazlalığı ve petrol krizi, 1990-1993 yıllarında Körfez Krizi, 1998 yılındaki Asya Krizi, 1999'da Amerikan Dolar'ının değer kazanması havacılık sektörünü olumsuz yönde etkilemişti.[82] Bu dönemde havayolu şirketleri milyonlarca dolar zarar etmiş, birçoğu iflas etmişti. Bu olumsuzlukları telafi etmek için havayolları şirketleri arasında şirket evlilikleri, stratejik ortaklıklar, ticari işbirlikleri oluşturmuş; uçak şirketleri az yakıt tüketen uçaklar üretmiş; düşük ücretli uçuşlar piyasaya sürülmüştü. Böylece yaşanan krizlere rağmen 1983-2000 yılları arasında dünya yolcu trafiği yıllık ortalama %5 büyümesini sürdürmüştü.[83]

Havacılık sektörü 2000 yılı itibariyle bir krize daha girmiştir. Bu krizde Amerika havayolu başı çekmiş ve 11 Eylül saldırısı sonsa havacılık sektörü tamamıyla tabana vurmuştur. Dünya hava taşımacılığı sektöründe 2001-2004 yıllarında yaşanan kayıplar 36 milyar ABD dolarını aşmıştır. Sektör 2004-2008 yıllarında sürekli bir büyüme yaşamış, ancak 2008-2009 yıllarında büyük finansal krizden dolayı gerilime uğramıştır. Buna ilave 2010 yılında Avrupa'da İrlanda'daki Eyyafyallayöküll Yanardağı'nın patlaması sonucu oluşan kül bulutları ve Aralık ayındaki şiddetli kar yağışları 100 bine yakın seferlerin iptal olup, 9 milyon yolcunun mağdur kalmasına neden olmuştur.[84]

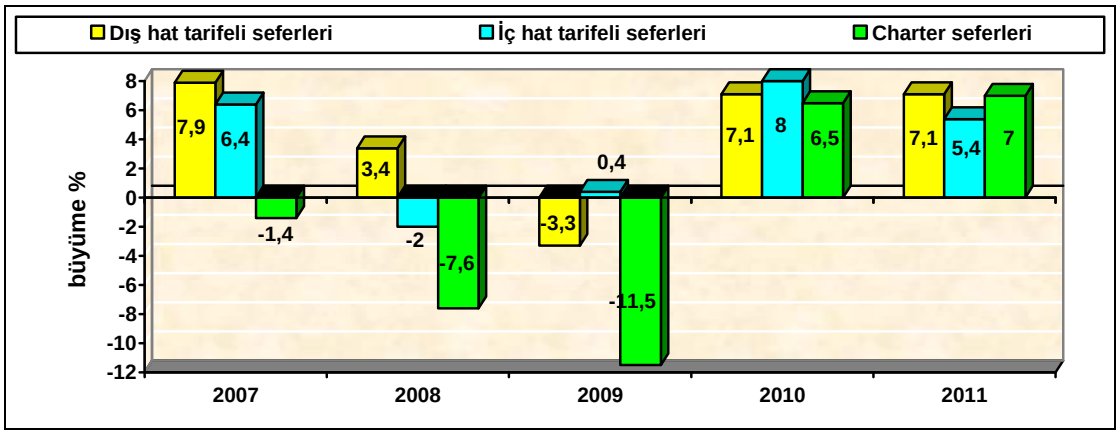
Dünyada toplam iç ve dış hat tarifeli yolcu trafiği 1960-1999 yılları arasında taşınan yolcu bazında yıllık ortalama %7,29 oranında artmıştır. 2000-2011 yılları arasında ise ortalama artış oranı %4,55'tir.[85]

Havacılık sektörünün mevcut durumuna gelecek olursak, 2011'de 2010 kıyasla dış hat havayolu yolcu-km %7,1, iç hat - %5,4 ve charter yolcu trafiği de %7 oranında artış göstermiştir. Bunun sebebi, tüm dünyada ve bölgelerde ekonomik büyümenin gerçekleşmesidir. IHS Global Insight firmasının istatistiklerine göre dünyadaki Gayri

[82] Tümertekin, Özgüç, **a.g.e**., s.645 ve Ahipaşaoğlu, Arıkan, **a.g.e**., s.122-123
[83] Ahipaşaoğlu, Arıkan, **a.g.e**., s.123-125
[84] ICAO, **Annual Report 2010**, The World of Air Transport in 2010, (Çevrimiçi), http://www.icao.int/publications/Documents/9952_ru.pdf, 12.12.2012, s.107
[85] TOBB, **Türkiye Sivil Havacılık Meclisi Sektör Raporu 2011**, Afşaroğlu Matbaası, Ankara,2011, s.21

Safi Yurtiçi Hasıladaki (GSYİH) yıllık artış oranı %3,7'e ulaşmıştır.[86] Aşağıdaki şekilde dünyadaki tarifeli-tarifesiz seferler yolcu sayısının artış oranları verilmiştir. Şekilde charter seferlerinin tarifeli seferlere nazaran son 5 yılda pek fazla gelişme kat etmediği anlaşılmaktadır.

Şekil 1.2: Dünyadaki Dış-İç Hat Tarifeli ve Charter Seferleri Yolcu Sayısının Yıllara Göre Değişimi (2007-2011)



Kaynak: ICAO, **Annual Report 2007, 2008, 2009, 2010, 2011,** (Çevrimiçi), http://www.icao.int/publications/Pages/annual-reports.aspx , 10.12.2012 verilerine göre hazırlanmıştır

1945 yılında yolcu sayısı 9 milyon olan havayolu sektörü tüm krizlere rağmen büyümesini sürdürerek günümüzde 5 milyar yolcu taşınabilir noktaya ulaşmıştır.

2011 yılı incelendiğinde bölgelere göre havayolu trafiği istatistikleri Tablo 1.5'te yer almaktadır. Tarifeli seferlerde yolcu sayısına göre en büyük pazar payına sahip bölgeler: Asya-Pasifik (%29,8), Kuzey Amerika (%29,2) ve Avrupa'dır (%27,5). 2011 yılında dış hat yolcu taleplerinde en yüksek büyüme Avrupalı (%9,6) havayolu şirketlerinde görülmektedir. Sırada Orta Doğu (%8,8), Güney Amerika (%6,4) ve Asya ile Pasifik (%6) gelmektedir.[87] İç hatlarda en yüksek büyümeyi Güney Amerika (%13,5) ve Asya ile Pasifik (%9,1) kat etmiştir.

[86] IATA**, Airport Development. The Airlines International Supplement**, 2012, s.3 ve ICAO, **Annual Report 2011**, The World of Air Transport in 2011, (Çevrimiçi), http://www.icao.int/publications/Documents/9975_en.pdf, 12.12.2012, s.1
[87] ICAO, **a.g.e.**, 2011, s.3

Tablo 1.5: Bölgelere Göre Tarifeleri Seferlerin Göstergeleri (2011)

Bölge	Yolcu - km (milyar)	Dünya-daki payı (%)	Yolcu (milyar kişi)	Dünya-daki payı (%)	Dış hatta büyüme (%)	İç hatta büyüme (%)	Doluluk oranı (%)
Avrupa	1.384,7	27,4	751,7	27,5	9,6	7	78
Afrika	117,7	2,3	61,5	2,2	1,1	1,9	67
Orta Doğu	383,1	7,6	125,3	4,6	8,8	3,9	76
Asya ve Pasifik	1.496,2	29,6	816,9	29,8	6	9,1	76
Kuzey Amerika	1.434,2	28,3	800,3	29,2	3,4	2	82
Güney Amerika	245,8	4,9	182,4	6,7	6,4	13,5	73
Toplam	5.061,7	100	2.738,1	100	7,1	5,4	78

Kaynak: ICAO , **Annual Report 2011**, The World of Air Transport in 2011, (Çevrimiçi), http://www.icao.int/publications/Documents/9975_en.pdf, 12.12.2012 verilerine göre hazırlanmıştır

2011 yılında en çok yolcu-kilometre yapan ülkeler yine Kuzey Amerika, Avrupa, Asia-Pasifik bölgelerindendir:

Tablo 1.6: Tarifeli Seferlerle En Çok Yolcu-Kilometre Yapan 10 Ulke (2010-2011)

N	Ülke	2011'de yeri	2011 yılı (milyon yolcu-km)	2010 yılı (milyon yolcu-km)	Değişim (%)
1	ABD	1	1.310.556	1.284.300	2
2	Çin	2	451.162	400.609	13
3	Birleşik Krallık	3	243.003	226.419	7
4	Almanya	4	222.977	201.567	11
5	BAE	5	206.384	190.156	9
6	Fransa	6	145.340	137.283	6
7	Rusya	7	126.837	109.435	16
8	Kanada	8	123.664	115.793	7
9	Japonya	9	121.754	137.927	-12
10	İrlanda	10	109.824	97.834	12

Kaynak: ICAO, **Annual Report 2011**, The World of Air Transport in 2011, (Çevrimiçi), http://www.icao.int/publications/Documents/9975_en.pdf, 12.12.2012 verilerine göre hazırlanmıştır

Havayolu işletmeciliği dünya çapında 56,6 milyon kişiye istihdam sağlamaktadır.[88] ICAO verilerine göre, hava taşıyıcıları 2010-2011 yıllarında toplam 19 milyar ABD dolarlık net kar beyan etmişlerdir.

[88] IATA**, Annual Report 2011,** (Çevrimiçi), http://www.iata.org/pressroom/Documents/annual-report-2011.pdf , 13.12.2012, s.3

1.5.2.1. Havayolu İşletmeleri

1977 yılında dünya çapında 290 civarı havayolu işletmesi faaliyet göstermiştir. İlk ona giren havayolu işletmeleri dünyadaki toplam yolcu taşımacılığının %50'sine sahipti. Bu firmaların çoğu Kuzey Amerika'da bulunmaktaydı. Şimdi ise ilk ona giren üç firma - Eastern, TWA ve Pan Am – artık hizmet vermemektedir. [89]

Günümüzde çeşitli ülkeler ya da firmalar tarafından uluslararası alanda işletilen 900'den fazla havayolu işletmesi bulunmaktadır ve bunların önemli bir bölümü de çok uluslu şirket durumundadır.[90] Bununla birlikte son on yılda havayollarındaki *bir dizi evlilikler* dünyanın hemen her köşesine ulaşan mega havayolları grubunu oluşturmuştur. Örneğin, Air France ile KLM, Lufthansa ile Swiss Austrian , British Airway, ile Iberia, Southwest ile AirTran birleşmiştir. 2008'de Delta Airlines ile NorthWest birleşerek dünyanın en büyük havayolu şirketini kurmuştur. Bu evlilikler risk dağıtarak hem yolcu ve destinasyon sayısının, kalite standartların ve şirket karlarının yükselmesini sağlamıştır. [91]

Aşağıdaki tabloda 2011 yılında dünya çapında tarifeli seferlerde en çok yolcu-kilometre yapan havayolu işletmeleri verilmektedir.

Tablo 1.7: Tarifeli Seferlerle En Çok Yolcu-Kilometre Yapan 10 Havayolu (2011)

N	Havayolu işletmesi	Milyon yolcu-km
1	Delta Air Lines	269,724
2	American Airlines	203,485
3	United Airlines	160,270
4	Emirates	153,264
5	Lufthansa	140,972
6	Southwest Airlines	134,918
7	Air France	133,035
8	Continental Airlines	131,583
9	China Southern Airlines	121,944
10	British Airways	116,864

Kaynak: IATA, **Annual Report 2011,** (Çevrimiçi), http://www.iata.org/pressroom/Documents/annual-report-2011.pdf , 13.12.2012 verilerine göre hazırlanmıştır

[89] Boeing, **Current Market Outlook 2012-2031**, 2012, s.7
[90] **A.e**.
[91] Newsday.com, **Havayolları Birleşmeleri**, (Çevrimiçi), http://www.newsday.com/topics/International_Air_Transport_Association, 05.11.2012

1.5.2.2. Havalimanları

Kayıtlara göre ilk işlevsel havaalanı 1909 yılında ABD'de faaliyete geçmiştir.

Dünya çapındaki havaalanları ve havalimanları sayısı 2012 verilerine göre 43.982'tir. Bunların çoğu kullanılacak durumda değiller. Sadece 3.846 havaalanı tarifeli seferler düzenlemektedir ve 836'sı uluslararası nitelikti havalimanlarıdır. Tüm bu havaalanlarını bir günde kullanan yolcu sayısı 13,2 milyon, yıllık ise 5 milyar civarıdır.[92] En önemli havalimanları ise ABD'deki O'Hare/Chicago, Forthworth/ Dallas, Hatsfield/Atlanta, JFK/NewYork, Los Angeles ve İngiltere'de, Heathrow/Londra, Japonya'daki Narita/Tokya ve Almanya'daki Frankfurt havalimanlarıdır.[93]

Dünyadaki havaalanlarının tek küresel ticaret temsilcisi ise *Uluslararası Havalimanları Konseyi'dir (ACI-Airports Council International).* 1991 yılında kurulan ACI, Hükümetler ve ICAO gibi uluslararası kuruluşlar ile havaalanlarının çıkarlarını temsil etmekte, havaalanları için standartlar, politikalar geliştirmekte ve dünya çapında standartlarını yükseltmek için bilgi ve eğitim olanakları sağlamaktadır.[94] ACI'ın 170 ülkede 1689 havalimanları işleten 569 üyesi dünya trafiğinin %95'ini temsil etmektedir.

Aşağıdaki tabloda 2010 yılında toplam 658,5 milyona yakın yolcuya hizmet veren dünyanın yolcu trafiği en yoğun 10 havalimanı verilmiştir.

Tablo 1.8: En Yoğun Yolcu Trafiğine Sahip Havalimanları (2011)

N	Şehir(havalimanı)	Yolcu sayısı (kişi)	Büyüme (%)
1	Atlanta GA, US(ATL)	92.365.860	3,4
2	Pekin, CN(PEK)	77.403.668	4,7
3	Londra, GB(LHR)	69.433.565	5,4
4	Şikago IL, US(ORD)	66.561.023	-0,5
5	Tokyo, JP(HND)	62.263.025	-2,9
6	Los Angeles CA, US(LAX)	61.848.449	4,8
7	Paris, FR(CDG)	60.970.551	4,8
8	Dallas/Fort Worth TX, US(DFW)	57.806.152	1,6
9	Frankfurt, DE(FRA)	56.436.255	6,5
10	Hong Kong, HK(HKG)	53.314.213	5,9

Kaynak: ACI, **Annual Traffic Data 2011**,(Çevrimiçi), http://www.aci.aero/Data-Centre/Annual-Traffic-Data/Passengers/2011-final. ,15.11.2012 verilerine göre hazırlanmıştır

[92] CIA –The World Factbook, **Airports**, (Çevrimiçi), https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/fields/2053.html , 29.11.2012 ve IATA, **a.g.e.**, 2012, s.5
[93] İçöz, Kozak, **a.g.e**., s.71
[94] ACI, **About ACI**, (Çevrimiçi), http://www.aci.aero/About-ACI, 15.11.2012

Yukarıdaki havalimanları en çok yolculara hizmet verse de, bu kaliteli hizmet vermiş anlamına gelmez. 2010 yılının en kaliteli hizmet veren havalimanları ACI göre Seul Incheon, Singapur, Hong Kong, Beijing ve Şangay'daki Pudong havalimanlarıdır.

Dünyadaki havalimanların %78'i kamuya ait, %13'ü özel sektör kamu işbirliğiyle, %9'u ise özel sektör tarafından işletilmektedir.[95]

Eğer inşaatı planladığı gibi giderse Dubai'deki World Central – Al Maktoum International senede 160 milyon kişiye hizmet veren ve 12 milyon ton kargo kapasitesi olan dünyadaki en büyük havalimanı unvanına sahip olacaktır.[96]

1.5.2.3. Ticari Uçak Üretimi

Dünyadaki uçak sayısı 1977 yılında 6.500 iken, bugün itibariyle havayollarının filosunda bulunan uçak sayısı 20 bine ulaştı. Dünya havacılık endüstrisinde filo bazında belirgin artış sürmektedir. Filo sahipliği açısından Küzey-Güney Amerika %40'lık pazar payı ile liderliği sürdürürken, ikinci sıraya %24'lik payı ile Asya-Pasifik elinde tutmaktadır.[97]

Tablo 1.9: Dünyadaki Uçakların Bölgelere Göre Dağılımı (2012)

Bölge	**Uçak sayısı (adet)**	**Yüzde oranı (%)**
Kuzey Amerika	6.650	33,44
Asya ve Pasifik	4.710	23,7
Avrupa	4.440	22,32
Güney Amerika	1.270	6,4
Bağımsız Devletler Topluluğu (BDT)	1.080	5,43
Orta Doğu	1.070	5,34
Afrika	670	3,37
Toplam	19.890	100

Kaynak: Boeing, **Current Market Outlook 2012-2031**, 2012, s.3

Dünyadaki *jet uçaklarının (iş adamları, diplomatları, şarkıcılar gibi VIP insanları taşımak için tasarlanmış turbo motora sahip uçak)* sayısı 2.780'i bulmuştur.

[95] ACI, **About ACI**, (Çevrimiçi), http://www.aci.aero/About-ACI, 15.11.2012
[96] IATA, **a.g.e.**, 2012, s.18
[97] Transport.com, **Dünya Uçak Filosunun Sadece Yüzde 1'ine Sahibiz**, (Çevrimiçi), http://www.transport.com.tr/hav105,43@2200.html, 08.11,2012

Bunların %60'ı Amerika filosuna aittir, kalanlarını Çin, Hindistan, Birleşik Arap Emirlikleri (BAE), Malezya, Rusya ve diğer ülkeler paylaşmaktadır. 2000'lerde dünya üzerindeki bölgesel jet uçağı üreticileri olarak sadece *Embraer ve Bombardier* kalmıştır.[98]

Uçak üreticisi firmalar içinde en büyüğü Amerikalı William Boeing'in 1916 yılında kurduğu "*Boeing*" firmasıdır. Şu an firma B-737, B-747, B-757, B-767, B-777 tipli yolcu uçaklarını üretmektedir. Bu firma dünyadaki uçakların toplam satışlarının %60'ını oluşturmaktadır. Avrupa'da Fransa, İngiltere, Almanya ve İspanya devletlerin desteği ile 1967'de oluşan "*AirbusIndustry*" şirketi Boeng'in monopolliğine son veren en büyük rakibidir.[99] Örneğin, 2011'de Boeing'in 1.029 uçak siparişine karşı Airbus 1.111 sipariş almış durumdadır. Fiyat listesine göre toplam satış kazancını hesaplarsak, Boeing birinciliğe sahiptir: Airbus'ın 91 trilyon ABD dolarına karşın 111,5 trilyonluk sipariş almıştır.[100]

Diğer büyük uçak üreticisi ise 1969 yılında "*ConCord*" uçağını geliştiren İngiliz-Fransız firması British Aerospace-Sud-Avia'dır. Concord'tan toplam 14 tane üretilmiştir ve hepsi British Airways ile Air France arasında paylaşılmıştı. Genelde zengin kısım tarafından tercih edilen uçaklara 11 Eylül 2001'deki olaydan sonra talep düşmüş ve 2003 yılından itibaren uçaklar seferlerden kaldırılmıştır.[101]

Rusya'da "*MIG*" adlı uçak üretici firması Antonov, Tupolev, Yakovlev, Ilyushin serisi uçakları üretmektedir. Bunların fiyatları Boeing ve Airbus'a göre 3 kat daha ucuz, ama kaza yapma oranı daha yüksektir.

2031 yılında dünya çapında uçak sayısının 40 bini bulacağı beklenmektedir. 2031 yılına kadar 34 bin yeni uçak yapılıp, %41'i eski uçakların yerlerini alacağı tahmin edilmektedir.[102]

---

[98] Aboulafia R.L.,"Canada Faces C Series Crisis", **Aerospace America**,AIAA,Vol:43, No: 9,2005,s.13-15
[99] İçöz, Kozak, **a.g.e**., s.72 ve Shamakina K.E, **Osnovy Organizatsii Transportnyh Puteshestviy**,Turist Publishing House, Moscow, 1982, s.242
[100] FlightGlobal, **Airplane Orders Worldwide**, (Çevrimiçi), http://www.flightglobal.com/cgi-bin/mt/mt-search.cgi?search=airplane+number&IncludeBlogs=58,12.12.2012
[101] Yan Hvile, "Concord" Ushel v İstoriu"(Concord Tarihe Gömüldü), **Turbiznes Dergisi**,, №10, July 2003, s.16
[102] Boeing**, a.g.e,** s.5-8

1.5.3. Havayolu Taşımacılığındaki Eğilimler

Düşük maliyetli havayolu işletmeleri . İlk olarak Amerika'da 1971'de kurulan Southwest Airlines öncülüğünde başlayan düşük maliyetli havayolu işletmeleri son yıllarda havayolu taşımacılığı ortalamasından yüksek bir büyüme oranıyla gelişmektedir. Avrupa'da 2001 yılında 7 adet olan düşük maliyetli havayolu işletmesi sayısı 2004 yılında 47'ye yükselmiştir; yolcuların %60'ı tatilciler oluşturmuştur. Bugünlerde dünyadaki belli başlı düşük maliyetli havayolu şirketleri ise Avrupa'da EasyJet, Ryanair, Kuzey Amerika'da Southwest Airlines, AirTran, Asya'da Air Asia, Lion Air'dir.

Düşük maliyetli taşıyıcılar geleneksel taşıyıcıların benimsediği bazı hizmetlerden vazgeçerek, yani uçuş sırasında ikram verilmemesi, biletsiz check-in yapılması, internet üzerinden bilet satışı, tek tip uçaklar sayesinde maliyetlerini azaltıp daha ucuz fiyatla hizmet vermektedirler. Başarıyla uyguladıkları maliyet politikaları ve yüksek doluluk oranı ile diğer havayollarına göre daha istikrarlı bir kar elde etmektedir.[103]

Düşük maliyetli havayolu işletmeleri daha önce pek fazla uçmayan genellikle diğer ulaşım modlarını tercih eden yolculara hitap etseler de; sundukları cazip fiyatlarla özellikle yoğun pazarlarda charter ve tarifeli havayolu işletmeleri ile de rekabet edecekleri beklenmektedir.[104] Düşük maliyetli taşıyıcılar turizm ve hava taşımacılığına olan talebin gelişiminde önemli rol oynamaktadırlar.

Liberalleşme, serbestleşme ve özelleştirme. Liberalleşme ve özelleştirme son yıllarda önemi giderek artan ekonomik bir faaliyet olarak karşımıza çıkmaktadır.

1978 yılında ABD'de serbestleşme hareketi başlamış ve Avrupa da yaygınlaşmıştır. *Serbestleşme hareketi*, İkili Havayolu Taşımacılığı (İHT) anlaşmaların ve IATA'nın uyguladığı rotalarda, bilet fiyatlarında ve uçuş frekansındaki kısıtları ortadan kaldırmış ve herhangi bir havayolu şirketinin herhangi bir yere, istediği fiyatta uçabilmesine imkan tanımıştır. Bunun sonucunda zarar edilen bir uçuş hattından çekilmek, talep arttığında kapasiteyi anında yükseltmek, bilet ücretlerinde farklılaştırma

[103] Ahipaşaoğlu, Arıkan, **a.g.e**., s.150-152 ve DPT**, 9.Kalkınma Planı. Havayolu Ulaşımı Özel İhtisas Komisyonu Raporu**, Ankara, 2005, s.6-12

[104] Urs Binggeli ve Lucio Pompeo, "The Battle for Europe's Low-Fare Flyers", **The McKinsey Quarterly: The Online Journal of McKinsey&Co.,** (Çevrimiçi), http://www.mckinseyquarterly.com, 10.11.2012

yapmak kolaylaşmıştır. Böylece yeni şirketler kurulmuş, yolcu trafiği artmış, fiyatlar düşmüş ve rekabet artmıştır.[105] Bunun en önemli sonuçlarından birisi ise, *havayolu işletmelerinin özelleştirilmelerinin* bir gereklilik haline gelmesidir.

Özellikle günümüzde ticari ve turistik önemi artan *havalimanlarında yaşanan özelleştirme* sayısı gün geçtikçe artmaktadır. Bunun sebebi devlet elindeki havalimanlarının verimsiz olarak işletildiği ve kamu için yatırımları çok pahalı olduğunun ortaya çıkmasıdır. Kamudan özel sektöre geçiş süreci yönetim sözleşmesi (kiralanması ya da finanse edilmesi), yap-işlet-devret modeli ve ticari satış yöntemleriyle gerçekleşebilmektedir.[106] Ticarileşme sonucu (kiralık dükkan, duty free vb.) havalimanlarında havacılık dışı gelirlerin toplam gelirler içerisindeki payı artmıştır.

Liberalleşmenin diğer bir etkisi ise, havayolu işletmelerinin globalleşen pazarda risk dağıtmak, uçuş ağlarını genişletmek, pazar paylarını, maliyetlerini azaltmak amacıyla *stratejik ortaklıklar (hisse devri, yatırım ortaklıkları) ve şirket evlilikleri* kurma eğilimlerinin artmış olmasıdır. İşbirliklerine konu olan başlıca alanlar: tarife, fiyat ve hatların birlikte planlanması, yer hizmetleri işbirliği, sık uçuş programı, kod paylaşımı, personelin karşılıklı değişimi, ortak reklam ve satış arttırma programları, ortak bakım-onarım, alımların (uçak, yakıt vb.) ortak yapılmasıdır.[107] Örneğin, 2008 yılında Delta Airlines ile NorthWest birleşerek dünyanın en büyük havayolu şirketini kurmuşlardır. Yapılan işbirliği anlaşmalarının ötesinde, taşıyıcı şirketler *ittifaklar (alliance*) kurarak güçlerini bir araya toplamaktadırlar.

Küresel ve kesintisiz havayolu işbirlikleri – ittifak (alliance) oluşumları. Ekonomik ve politik krizden çok fazla etkilenen havayolu taşımacılığında son yıllarda ortaya çıkan diğer bir eğilim ise "küresel ve kesintisiz havayolu işletmesi" kavramıdır. Bu eğilim *küresel havayolu işbirliği grupları* sayesinde varlığını sürdürmektedir. Küresel işbirlikleri sayesinde yolcular kesintisiz bir hat üzerinde başka bir ulaşım moduna gerek kalmadan, en uygun bağlantı seçenekleriyle, dünyanın bir noktasından

---

[105] Hans-Arthur Vogel, **Privatisation and Financial Performance of European Airports**, MRAes University of Westminster, 2004, s.3-5 ve DPT, **a.g.e**., 2005, s.8

[106] Hans-Arthur Vogel, **a.g.e**., s.4-7 ve TÜBİTAK,**Vizyon 2023**, Ulaştırma ve Turizm Paneli, Ankara, 2003,s.9

[107] DPT, **a.g.e**.,2001, s.142

başka bir noktasına sanki tek bir havayolu işletmesini kullanıyorlarmış gibi ulaştırabilmektedirler.[108]

Küresel işbirliklerinden bünyesine büyük ve meşhur havayolu şirketlerini alan en önemlileri *Star Alliance* (Lufthansa, United Airlines, Thai vb.), *Oneworld* (American Airlines, British Airways, Qantas vb.) ve SkyTeam'dır (Delta Air Lines, Aeromexico, Alitalia, Korean Air vb.).[109] Örneğin, Star Alliance 1997 yılında müşterilere daha iyi seyahat deneyimi kazandırmak için lounge erişimi, check-in, biletleme ve onlarca diğer hizmetleri bir arada kullanmayı hedefleyen beş havayolu şirketi tarafından kurulmuştur. Şimdi Star Alliance'a yılda 195 ülkede 727 milyona yakın yolcuya hizmet veren ve yıllık satış geliri 199 trilyon ABD dolarına ulaşan 28 havayolu üyedir.[110]

Sık uçuş yapan yolcu programı (frequent flier). Havayolu sanayisindeki artan rekabet nedeniyle havayolları önemli tüketicilerle olan ilişkilerini geliştirme yoluna gitmektedirler. Havayolları ve tüketiciler arasında bağlılık ilişkisi yaratmak için "Sık Uçuş Yapan Yolcu Programı" (frequent flier) stratejik bir piyasa enstrümanı haline gelmiştir. Onların üç kategorisi belirlenebilir: 1) bonus ağırlıklı program, 2) hizmet ağırlıklı program, 3) statü/promosyon ağırlıklı programdır.[111] Örnek olarak, Türk Havayollarının (THY) "Miles Smiles" programını üye olanlar THY ve StarAlliance havayolların uçuşlarından, ayrıca bazı anlaşmalı otelleri, petrol istasyonları, özel kredi kartları, vb. kullanımından miller kazanmaktadırlar. Toplanan millere göre statü yükselmekte (Classic, Silver, Gold, Elite, Elite Plus) ve yolcu bagaj kilo hakkının artması, lounge kullanma, ödül bilet alma vb. avantajlardan yararlanabilmektedir.[112]

Dikey birleşmeler. Bugün büyük havayolu işletmelerinin önemli bir kısmı, kendi otel zincirlerinin sahibidir. Havayolu işletmeleri, işin doğası nedeniyle, otellerle

---

[108] DPT, **a.g.e**., 2005,s.6-14
[109] Alan Fyall ve Brian Garrod, **Tourism Marketing: A Collaborative Approach.Channel View Publications**, Clevedon Buffalo, Toronto, 2005, s.225-227
[110] Star Alliance, **Organisation**, http://www.staralliance.com/en/about/organisation/ ve **Member Airlines,** (Çevrimiçi), http://www.staralliance.com/en/about/member_airlines/, 17.09.2013
[111] TURSAB, **Avrupa Birliği ve Turizm** , Boyut Matbaacılık, İstanbul, 2001, s.128
[112] THY, **Miles & Smiles,** (Çevrimiçi), http://www.turkishairlines.com/tr-tr/miles-and-smiles/mil-kazanma, 29.12.2012

çok yakın ilişki halindedir.[113] Aralarındaki transferlerde aksaklık olması halinde, müşterilerini otelde yatırmak zorunda kalmaktadırlar. Bu işletmelerin personelleri de önemli ölçüde otelleri kullanmak durumundadırlar. Bunun yanında, uçak bileti satışlarını arttırmak için uçak işletmeleri, konaklamaların da dahil olduğu, cazip paketler hazırlamak suretiyle otelleri kullanmaktadır. Bütün bu avantajlarından dolayı, uçak işletmeleri, otellerle işbirliği yaparak ek kazançlar sağlayabilmektedir.

Havayolu sektöründe yukarıda bahsedilen eğilimler dışında, yer hizmetlerinde liberalleşme ve küresel yer hizmeti şirketlerinin ortaya çıkışı; uzun menzilli ve yüksek koltuk kapasiteli ticari jet uçağı geliştirimi ve üretimi; pilot eğitim kurumlarının ABD'den diğer ülkelere doğru kayması; tüm havacılık personelin lisanslandırılması; pilot, teknisyen ve hava trafik kontrolörlerinin temel eğitimlerinin üniversite veya diğer yüksek öğretim kurumlarında verilmesi (eğitim standardizasyonu); küresel havaalanı işleticilerinin ve küresel havaalanı işbirliklerinin ortaya çıkışı eğilimleri gündeme gelmektedir.[114]

1.5.4. Havayolu Endüstrisindeki Beklentiler

Gelecek dönemlerde havacılıktaki büyüme oranlarının dünya ekonomisi ve dünya ticaretindeki gelişmeler ile hava taşımacılığı maliyetlerindeki değişimlere bağlı kalacağı düşünülmektedir. Havaalanları ve hava koridorlarında her geçen gün artan yoğunluğa ve havayolu endüstrisinin inişli-çıkışlı bir yapısına rağmen, hava ulaşımının dünya seyahat pazarı içindeki payı yükselmeye devam edecektir.

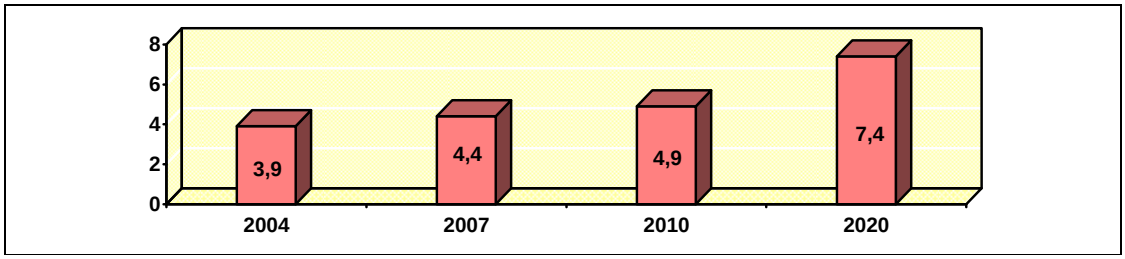
Havacılık sektöründe yer alan uluslararası kuruluşlar ve önemli uçak imalatçıları, dünyada yolcu ve kargo trafik artışları üzerinde düzenli çalışmalar yapmakta ve sonuçlarını yayınlamaktadırlar.

IATA tahminlerine göre 2030 yılı 5,9 milyar kişi uçakla seyahat edecektir.[115] ACI ise daha yüksek beklentiler içinde ve 2020'de yolcu sayısı tüm dünyada 7,4 milyara

[113] Reinshaw M.B., **The Travel Agent**, Sunderland, Business Education Publishers Limited, 1997, s.77
[114] DPT, **a.g.e**., 2005, s.6-14
[115] IATA , **a.g.e**., 2012, s.3

ulaşacağını düşünmektedir (Şekil 1.3). Yolcu sayısında bu farklılıklar, ICAO, IATA ve ACI'ın esas aldıkları bilgi kaynaklarından oluşmaktadır.

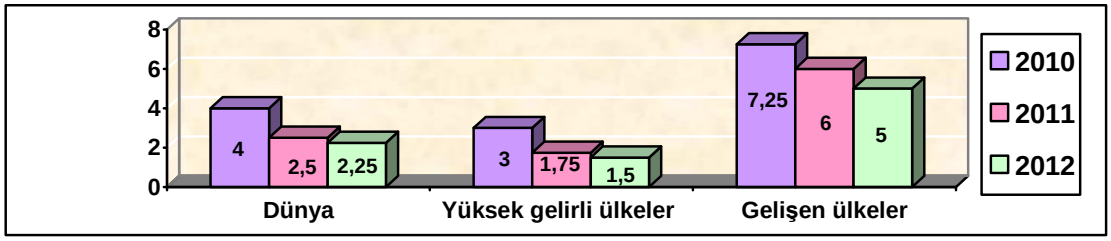
Şekil 1.3: Dünyadaki Havayolu Yolcu Trafiği Beklentisi (Milyar Kişi)



Kaynak: ACI,**Worldwide Air Transport Executive Summary, 2010**, (Çevrimiçi), http://www.aci.aero, 05.09.2012 verilerine göre hazırlanmıştır

Boeing firmasının tahminlerine göre gelecek 20 sene boyunca dünya GSYİH'ı %3,2 oranında büyümeye devam edecektir, bununla birlikte yolcu trafiği de yıllık %5'e artacaktır. Ancak en çok büyümeyi ortalama %6 oranla gelişen ülkeler kat edecektir (Şekil 1.4).[116] Bu tahminlere 2011 yılında bir brent ham petrol varili 100 ABD dolarına ulaşan ve %35 oranında artış gösteren petrol fiyatları engel olabilir.

Şekil 1.4: Dünyadaki GSYİH'nın Büyümesi (%)



Kaynak: Boeing, **Current Market Outlook 2012-2031**, 2012, s.6

ICAO tarafından bölgeler itibariyle yapılan trafik tahminleri, dünya genelinde 2020 yılına kadar olan dönemde uluslararası trafiğin %5, iç hatlardaki trafiğin ise %3,7 oranında artış yaşayacağını işaret etmektedir. Sonuç olarak, dünyada 2030 yılına kadar havayolu yolcu taşımacılığında %4-5, kargo taşımacılığında da %6-8 arası bir büyümenin beklentisi söz konusudur.

IATA tahminlerine göre, Tablo 1.10'da görüldüğü gibi 2016 yılında havayolu

[116] Boeing, **a.g.e**., s.5 ve TAV, **Havalimanları Faaliyet Raporu**, 2010, (Çevrimiçi), http://www.tavyatirimciiliskileri.com/tr-TR/Lists/Annual%20Reports/Attachments/6/TAV_FRAT_2010_.pdf., 12.12.2012

trafiğinde en gelişen pazarlar ABD, Avrupa'da İngiltere, Almanya, İspanya ve Fransa, Uzak Doğuda ise Çin, Hong Kong ve Japonya olacaktır.

Tablo 1.10: 2016 Yılında Uluslararası Yolcu Sayısına Göre İlk 10 Pazar

N	Ülke	Yolcu (milyon kişi)
1	Amerika Birleşik Devletleri	223,1
2	İngiltere	200,8
3	Almanya	172,9
4	İspanya	134,6
5	Fransa	123,1
6	Çin	103,1
7	İtalya	96,9
8	Birleşik Arap Emirlikleri	87,0
9	Hong Kong	73,0
10	Japonya	69,9

Kaynak: IATA, **Example Top 10 Projected Markets 2016**, (Çevrimiçi), http://www.iata.org, 13.11.2012 verilerine göre hazırlanmıştır

Hava trafiğindeki bu gelişmeler, pilot ve teknisyen ihtiyacını artırmakta, dünyada halen 237.400 olan pilot sayısının 470.000'e, uçak bakım teknisyen sayısının da 184.400'den 324.600'e çıkması gerekeceği belirtilmektedir.[117]

1.5.5. Uluslararası Turizm Pazarının Gelişiminde Havayolu Ulaşımın Rolü

Günümüzde uluslararası turizmin gelişmesi ile havayollarının gelişimi birbiri ile bağlantılı olmuştur. Dünya çapında güzel günlerin yaşamaya başlayan havacılık sektörü ekonomik kalkınmaya yol açmakta, milyonlarca insana havayolu ulaştırması ile dünyanın en uzak bölgelerini kendi ülkeleri gibi gezip görebilme şansını elde ettirip, turizm sektörünün gelişmesine katkıda bulunmaktadır.[118]

1960'lı yıllarda sözü edilen turizm patlaması hava taşımacılığıyla yakından ilişkilidir. Hızla büyüyen teknolojik gelişmeler, artan yaşam standartları, sınır prosedürlerinin giderek azalması ve kolaylaşması uluslararası turizm hareketini devasa bir boyuta gelmesini sağlamıştır. Bir taraftan havayolu teknolojisindeki gelişmeler, jet uçakların, geniş gövdeli uçakların kullanımı ve ucuz petrol de uluslararası havayolu

[117] Boeing, **a.g.e**., s.5
[118] Kozak vd., **a.g.e**.,s.48

ulaştırmasını olumlu yönde etkilemiştir. Charter seferlerinin devreye girmesi havayolu ulaşımını ucuzlatmış ve potansiyel talebin fiili talebe dönüşmesinde önemli rol oynamıştır.[119] Bu bakımdan, uluslararası turizmin gelişimi ile havayolu ücretlerinin gerçek düzeylerindeki azalma ilişkilidir. Fiyat açısından pahalı bir ulaşım olan hava yolculuğu ücretleri gerçek anlamda düşüşleri göstermiş ve turizm talebini yükseltmiştir.

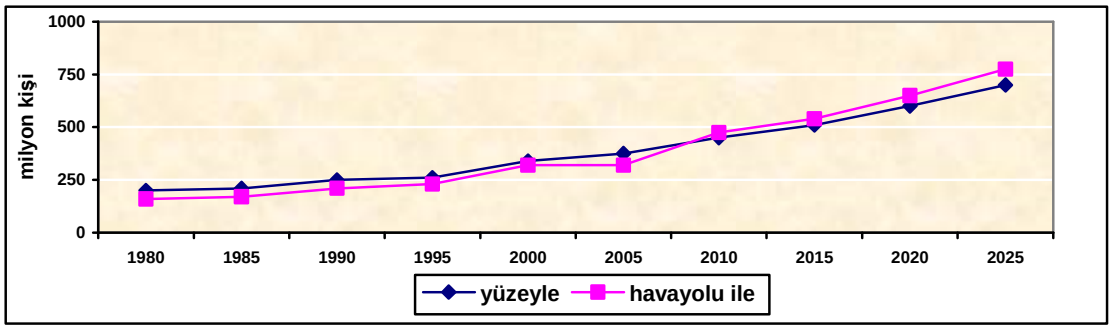
Turizmde organizasyon ve havayollarındaki taşımacılık arasındaki ilişki, dünyadaki ekonomik ve toplumsal küreselleşmeye de büyük katkıda bulunmaktadır.

Uluslararası turizm son 30 yıllık süreç içerisinde sürekli gelişme ve çeşitlilik göstermiş, dünyanın en hızlı büyüyen sektörleri arasında yer almıştır. Dünya Turizm Örgütü'nün raporlarına göre turizm sektörü diğer sektörlerle karşılaştırıldığında petrol ürünleri, kimyasallar ve otomotiv endüstrisinden sonra dördüncü, hizmet sektöründe ise birinci sırada yer almaktadır.

1950'lerde 25,3 milyon ziyaretçi 2,1 milyar ABD doları olan dünya uluslararası turizm hareketleri hacmi, 2012 yılında 1 milyar ziyaretçi ve 1.100 milyar ABD dolarına yükselmiş ve bu turistlerin yarısı havayolu ulaştırmasını tercih etmiştir.[120]

Son 30 senede havayolu ile seyahatlerde yüzey yollar ile (karayolu, demiryolu, denizyolu) seyahat etmekle kıyasla büyük artış oranı görülmektedir: havayolu ile yılda %5,2 ve yüzey yollar ile %3,2 artış oranı sergilenmektedir (Şekil 1.5).

Şekil 1.5: 1980-2025 Yılları Arası Ulaştırma Türüne Göre Uluslararası Turist Sayısındaki Değişmeler



Kaynak: World Tourism Organization, **Global Report on Aviation 2012 Edition**, 2012, s.44

[119] Şükrü Yarcan, **Seyahat Endüstrisinin Yapısı**, Boğaziçi Üniversitesi Matbaası, 1994, s.78
[120] World Tourism Organization, **Global Report on Aviation 2012 Edition**, 2012, s.43-44

Şekil 1.5'te görüldüğü gibi, 2030 yıllarında dünya genelinde ulaştırma araçları içinde havayolu taşımacılığını tercih eden turist sayısı %52'yi (775 milyon), kara-, demir- ve denizyollarını kullananların toplamı %48'i (700 milyon) oluşturacaktır. [121]

Günümüzde uçak şirketlerinin; zamanlarının %90'ını turizme harcamaları, turizmin başlıca gelişme faktörlerinden biri olmuştur. Bunun sonucu olarak günümüzdeki turizm hareketlerinin büyük bir bölümü için ulaştırma, havayollarını ifade etmektedir.

1.5.6. Uluslararası Havayolu Ulaşımındaki Sorunlar ve Çözüm Yolları

Havalimanı sorunları. Havalimanların en büyük sorunu uçak gecikmeleridir. Bugünlerde uçakların %70'i gecikmeli kalkmaktadır. Güvenlik nedeniyle her kalkan uçak arasında en az 2 dakika zaman geçmesi gerektiğinden dolayı kalkış için yerde kuyruklar oluşmaktadır. En çok gecikmeler tespit edilen havalimanları ise dünyanın en önemli transit havalimanları olan Frankfurt - %14,7, Amsterdam - %9,4, Heathrow (Londra) - %6,6, Charl De Gole'dir (Paris) - %6,5.[122] Bununla birlikte gökyüzünde her saniye ortalama 10 bin uçağın bulunması yanında iniş için havada sırasını bekleyen binlerce uçak, özellikle turizm zirve mevsimlerinde havalimanı otoritelerini ciddi bir şekilde düşündürmektedir.

Eğer dünyada hem uçak trafiğinin hem de yolcu trafiğinin artışı tahminler seviyesinde olursa, dünyanın birçok havaalanlarının kapasite yetersizliği ile yüz yüze kalacağı belirtilmektedir. Yani havayolları için sıkışıklıklar, gecikmeler ve ek maliyet; yolcular için ise uzun kuyruklar ve hizmet kalitesinde düşüş olacağı anlamına gelmektedir.[123] Bu yüzden yolcu ve bagaj işlemlerinin daha çabuk yapılabilmesi için, havalimanı terminallerinin, pistlerin, bina ve tesis olarak büyütülmeleri, modernize edilmeleri ve yeni havaalanlarının yapılması gerekmektedir.

[121] World Tourism Organization, **a.g.e.**, s.43-44
[122] IATA, **a.g.e.,** 2011, s.33
[123] DPT, **a.g.e.,** 2005, s.6

Hava kirliliği. Teknolojinin gelişmesine rağmen hava trafiğindeki hızlı yükselişle birlikte kirliliğin de giderek arttığını ortaya koymaktadır. Uçakların motorlarından çıkan zehirli gazlar çevreyi ve insan sağlığını tehdit etmektedir: karbon dioksit (CO2) ve karbon monoksit (CO) atmosferin ısınmasına neden olmakta, nitrojen oksit (NOX) ozon tabakasına zarar vermektedir.[124]

Havacılık sektöründen kaynaklanan kirletici emisyonları, tüm antropojenik kaynaklardan meydana gelen iklim değişiklikleri üzerinde %3-5'lik bir katkıya sahiptir. Hava taşımacılığının iklime bu etkileri yakında yolcu araçlarının oluşturduğu etkilerin de ötesine geçecek ve tahminen 2030 yılına kadar bu etkilerin iki katına, 2050 yılına %15'lere çıkacağı tahmin edilmektedir.[125]

Uçakların havaya saldıkları CO2 gazı nasıl azaltılması gerçekten önemli ve çözüm bekleyen bir konu olarak gündeme gelmiştir. Bundan dolayı 1990'lardan itibaren ICAO aldığı kararlarla hava taşımacılığının daha çevreci olması için sektöre ciddi baskı yapmaktadır. ICAO'nun 2012 yılında Kanada'nın Montreal kentinde yapılan toplantısında görüşülen konulardan biri havaya salınan karbondioksit (CO2) gaz emisyon miktarının 2050 yılına kadar, her yıl %2 azaltılmasıdır. Bu doğrultuda gelecek 10 yıl içerisinde yakıt tüketiminin ciddi bir değişime uğraması ve bu yöndeki teknolojinin en iyi şekilde değerlendirilmesi beklenmektedir. Bu amaçla, daha iyi yanmış yakıt tüketimi (güneş-rüzgar-jeo-termal, elektrik, bio-yakıt, vb.) ve daha az kirleten *motorların geliştirilmesi* politikası hedeflenmektedir. Ancak uçakların kullandığı kerosine pratik bir alternatif getirecek başka bir yakıta geçişin çok kısa bir sürede gerçekleşemeyecektir.[126]

Ne yazık ki, hava kirliğini önlemeye yönelik mevcut çabalar, bu atışın hızını en iyi ihtimalle sadece yavaşlatabilmektedir.

Gürültü tehdidi. Kentleşme, endüstrileşme ve teknolojik gelişmelerin giderek artması sonucu gürültü önemli bir çevre ve sağlık sorunu haline dönüşmüştür. Gürültü,

---

[124] Uğur Cebeci, **Uçaklar Daha Az Kirletecek**, (Çevrimiçi), http://webarsiv.hurriyet.com.tr/2003/11/30/378701.asp, 14.12.2012

[125] Yetilmezsoy K., **Uçaklardan Kaynaklanan Emisyonların Çevresel Etkileri**, (Çevrimiçi), http://www.uted.org/dergi/2006/subat/ucaklardankaynaklanan.htm, 14.12.2012

[126] **A.e.**

özellikle havalimanı yakınlarındaki şehirlerin en önemli sorunlarının başında gelmektedir. Araştırmalara göre 85 desibel (dB) kulağa zarar verecek derecede gürültü olarak kabul edilirken, çevre gürültüsü 59-60 dB olduğunda halk şikayetlerine rastlanmaktadır.

Havaalanı çevresinde yaşayan halkın günlük yaşamlarını etkilemeyecek hale getirebilmek için gürültüyü azaltmada çeşitli yollara başvurulmaktadır. Özellikle Avrupa'da yerleşim bölgelerine yakın olan havalimanlarında gürültünün azaltılmasına büyük önem verilmektedir. Birçok havalimanı saat 23.00-06.00 arasında hava trafiğine kapatılmaktadır.[127]

ICAO, 2001 yılında aldığı kararla gürültü limitleri daha da aşağı çekerek "Chapter 4" olarak adlandırılan uygulama ile 10 dB'e indirmişti. Gürültü limitlerinin dışında kalan eski nesil uçakların kullanılmasına kısıtlama getirilmişti.

Hava gürültüsünün uluslararası boyutta düzenlenmesi ve denetimi, daha sessiz uçak motorlarının imali, uçak faaliyetlerinde gürültü uygulamaları, gece uçuşu kısıtlamaları, uygun pistin kullanımı, vb. gürültünün azaltılmasında etkin yollar olarak kabul edilmektedir.[128] Ancak hava aracı gürültüsü de, havalimanı yönetimleri için hala çözümlenmesi en zor ve en maliyetli konu olmaya devam etmektedir. ICAO, her ne kadar daha sessiz uçaklar için sürekli yeni kurallar geliştirmekte, uçak imalatçıları da daha sessiz motorlar konusunda önemli gelişmeler sağlamaktaysa da (%15'e varan azalma), havalimanı yakın çevresinde ve iniş-kalkış paternleri altındaki ses, sorun olmaya devam etmektedir.

[127] Nurhan Oto**, "Sivil Havacılık Sektöründe Çevre Sorunları, Kentsel Çevreye Etkileri",** Ankara Üniversitesi, Sosyal Çevre Anabilim Dalı (Yüksek Lisans Tezi), Ankara, 2006, s.56
[128] Genç A, Tekin O, Havaalanı Gürültüsünün Yarattığı Stres Faktörünün Değerlendirilmesi, **Uçantürk**, Mart, Sayı:10, 2010, s.15

II. BÖLÜM
KAZAKİSTAN TURİZMİ VE HAVAYOLU ULAŞTIRMASININ MEVCUT DURUMU

2.1. KAZAKİSTAN'IN EKONOMİK, COĞRAFİ, DEMOGRAFİK VE SİYASİ YAPISI

2.1.1. Coğrafi Yapı

Avrasya bölgesinin merkezinde yer alan Kazakistan doğudan batıya 3.000 km, kuzeyden güneye 1.700 km'lik geniş bir coğrafya ve 2.724.900 km^2 yüzölçümüne ile dünyanın dokuzuncusu en büyük ülkesidir.[1] Türkiye'nin yaklaşık 3,5 katı büyüklüğündeki ülke, Orta Asya'da Çin'in kuzey-batısında, Ural Nehri'nin batısında yer almaktadır. Ülkenin sınır komşuları Çin, Kırgızistan, Rusya, Türkmenistan ve Özbekistan'dır. Kazakistan'ın Aral Denizi'ne 1.070 km'lik ve Hazar Denizi'ne 1.894 km'lik sınırı da bulunmaktadır.[2]

Kazakistan'ın %7'sini ormanlar, %4'ünü dağlar, %26'sını ekilebilir alanlar, %23'ünü bozkırlar, %40'ını da çöller oluşturmaktadır. Ülke, doğu ve güney-doğusundaki dağlık alanlar dışında tamamen düzlüklerle kaplıdır. Doğudaki Altay Dağları, güney-doğusundaki Tien Şan diğer adıyla Tanrı Dağları ve onun uzantıları Jongar Alatav ve Suar-Tarbagatay ülkenin en büyük dağlarını oluşturmaktadır. Tien Şan dağlarında bulunan ülkenin en yüksek noktası 6.994 metrelik Han Tengri Zirvesi'dir. En alçak yeri ise - 132 metreyle Batı Kazakistan'daki Karakıya Çukuru'dur. Başta Ertis, Esil, Jayık, İli, Sırderya, Tobıl, Sarısu nehirleri olmak üzere ülkede irili ufaklı ve çoğu yaz aylarında kuruyan 85.000'den fazla akarsu bulunmaktadır. Ülkede en büyükleri Hazar, Aral, Balhaş, Alagöl, Zaysan, Tengiz olan 48.000 göl yer almaktadır; 6.000 çeşit bitki türü bulunmaktadır. Hayvanlar âlemi de çok zengindir.[3]

---

[1] KATEV, Uluslararası Eğitim ve Kültür Vakfı, **Kazakistan Orta Asya'nın İncisi**, Kus Jolı, Almatı, 2003, s.10
[2] T.C.Başbakanlık DTM İGEME, **Kazakistan Cumhuriyeti: Yerinde Pazar Araştırması**, Ankara, 2005, s.9
[3] **A.e.**

2.1.2. Demografik Yapı

Kazakistan'ın 2012 yılı tahmini nüfusu 16.856.500'dür. Yüzölçümü bakımından dünyanın 9.ülkesi olmasına rağmen nüfus yoğunluğu 1 $km^{2'}$ de 6,1 kişidir.[4] Nüfus yoğunluğunun bu derece düşük olmasının başlıca nedeni 1989–1999 yılları arasında 1,5 milyon kişinin ülke dışına göç etmesidir.[5] Ancak 2000 yılından bu yana gerçekleşen ekonomik büyüme ülkeden göç eğilimini tersine çevirmiştir.

2011'de ortalama yaşam süresi erkeklerde 64 yaş, kadınlarda 74 yıldır. Halkın %51,8 kadın ise, %48,2'si erkektir. Toplam nüfusun %93,4'ü 65 yaş altındadır. Fakat nüfus verileri incelendiğinde, genç nüfusun artacağı dikkat çekmektedir. Yine de yıllık 22,5'lik doğum oranı diğer Orta Asya Cumhuriyetleri'nden daha düşük bir seviyede bulunmaktadır.[6]

Kazakistan'da köyden kente yoğun bir göç yaşanmaktadır. Nüfusun %55'i, kentlerde, %45'i ise kırsal kesimlerde yaşamaktadır.[7]

Ülkede 120'den fazla etnik grup üyesi yaşamaktadır. 9 milyondan fazla Kazak (%58,9), yaklaşık 4 milyon Rus (%25,9), 450 bin Ukraynalı, 433 bin Özbek ve aşağı yukarı 250 biner Uygur, Tatar, Alman ve diğer milletler yaşamaktadır.[8]

Kazakistan'da din özgürlüğü anayasayla birlikte teminat altına alınmıştır. Ülke nüfusunun %44'si Müslüman, %44'ü Rus Ortodoks, %2'si Protestan'dır.[9]

Resmi dil Kazakça ve farklı etnik gruplar arasındaki iletişim dili Rusçadır.

Kazakistan'da yetişkin insanların eğitim seviyesi çok yüksektir ve %99,5 oranına ulaşmaktadır. Bu nedenle iş gücü kalitelidir. Çalışabilecek halk oranı 2001'den 1 milyona artıp, 2011'de %63,5 oranına ulaşmıştır.[10] 2001 yılında %10,4 olan işsizlik oranı 2012'de %5,3'e düşmüştür. Yine aynı dönemlerde aylık ortalama maaş oranı 118 ABD dolarından 614 ABD dolarına yükselmiştir.[11]

---

[4] K.C. İstatistik Ajansı, **Naselenie (Halk) ,** (Çevrimiçi), http://www.stat.kz/DIGITAL/NASELSENIE/Pages/default.aspx, 13.11.2012
[5] T.C.Başbakanlık DTM İGEME, **a.g.e.,** s.10
[6] CIA –The World Factbook, **Kazakhstan,** (Çevrimiçi), https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/kz.html , 12.11.2012
[7] DEİK, **Kazakistan İş Yapma Rehberi**, İstanbul, 2007, s.12
[8] Askhat Dautov, Abdulvahap Kara, **Kazakistan; Dünyadaki Yatırımın Yeni Merkezi**, Kazakistan İstanbul Başkonsolosluğu, Doğu Kutüphanesi Yayınevi, İstanbul, 2008, s.15
[9] DEİK, **a.g.e.**,s.13
[10] Kazakistan Duşanbe Büyükelçiliği**, Kazakistan**, Duşanbe, 2009, s.19
[11] K.C. İstatistik Ajansı, **Trud (Emek),** (Çevrimiçi), http://stat.kz/digital/stat_trud/Pages/trud.aspx, 13.11.2012

2.1.3. Siyasi, İdari Yapı ve Dış Politika

Parlamenter bir cumhuriyet olan Kazakistan, 16 Aralık 1991 tarihinde Sovyetler Birliği'nden bağımsızlığını kazanmasından bu yana Nursultan Nazarbayev başkanlığında yönetilmektedir.[12]

113 ülkenin tanımış olduğu Kazakistan, 28 Ocak 1993 yılında kabul etmiş olduğu Anayasa ile 1995 yılına kadar yönetilmiştir. Ancak ülkedeki siyasi gelişmelerin seyri yeni bir Anayasanın yapılmasını gerekli kılmıştır. 30 Ağustos 1995 yılında ülkenin ikinci Anayasası kabul edilmiştir. Bu Anayasaya göre Kazakistan Cumhuriyeti demokratik, laik, sosyal ve hukuk üstünlüğünü kabul eden bir devlettir. Bağımsız ve üniter bir yapıya sahiptir. Başkanlık sistemi esas alınmıştır.

Kazakistan parlamentosu senato ve meclis olmak üzere iki kısımdan oluşmaktadır. Senatoda 29 senatör, mecliste 77 milletvekili bulunmaktadır. Senatörler 6 yıl, milletvekilleri 5 yıl görev yapmaktadır. Devlet başkanı göreve seçimlerle ve 7 yıllık bir süre için gelmektedir. Siyasi sistem gerek hukuki, gerek fiili planda geniş yetkileri bulunan Cumhurbaşkanına göre şekillenmiştir. Kazakistan'da başta Nur Otan, Adilet olmak üzere 10-12 siyasi parti var.[13]

Kazakistan idari yapısı 14 il, 87 şehir, 175 ilçe, 6.981 köy mahallerinden oluşmaktadır.[14] Ülkenin başkenti Almatı'dan Astana'ya taşınma kararı Nazarbayev tarafından alınmış olup, 10 Aralık 1997'de tamamlanmıştır.

Kazakistan N.Nazarbayev'in sağduyulu siyaseti sayesinde barış ve huzuru temin etmiş ve bugünlerde komşu ülkelerle gayet sıcak, siyasi ve ekonomik ilişkiler içerisindedir. 1992 yılında ilk olarak Birleşmiş Milletler üyesi olan Kazakistan bugünde 1.300'den fazla uluslararası ve devletlerarası anlaşmalar ile sözleşmelere imza atmış,[15] 120'den fazla ülke ile diplomatik ilişkiler kurmuş ve 64 uluslararası siyasi ve ekonomik teşkilata üye olmuştur. Kazak Hükümeti BDT, Avrasya Ekonomik Topluluğu, Orta Asya Ekonomik İşbirliği ve Şangay İşbirliği Örgütü gibi uluslararası birliklerde aktif rol üstlenmektedir.[16]

[12] T.C.Başbakanlık DTM İGEME, **a.g.e.,** s.3-4
[13] KATEV, **a.g.e**.,s.52
[14] K.C İstatistik Ajansı, **Kazakistan Cumhuriyeti İstatistik Bülteni**, Astana, 2011, s.8
[15] Kazakistan Duşanbe Büyükelçiliği, **a.g.e**., s.28
[16] Dautov,Kara, **a.g.e., s**.44-45

2.1.4. Genel Ekonomik Durum

Sovyetler Birliği'nin dağılmasının ardından merkezi planlı ekonominin sona ermesiyle, Rusya'ya tabi olan Kazakistan ekonomisi büyük zarar görmüştür. 21 yıllık bağımsızlık döneminde temel ekonomik değişim, merkezi planlamadan pazar ekonomisine geçiş süreci olmuştur. Nitekim son yıllarda Kazakistan ekonomisi hızla iyileşmeye ve gelişmeye başlamış, Orta Asya'nın yükselen yıldızı konumuna gelmiştir. [17]

Büyüme. Kazakistan'ın artan petrol ihracatı, ekonomik reformlar ve enerji sektöründeki yabancı yatırımlar sayesinde ülke ekonomisi yüksek büyüme oranlarına ulaşmıştır. Nitekim GSYİH 2012 yılında %8,4 büyüyerek 190,6 milyar ABD dolarına ulaşmıştır. Bu rakamlarla Kazakistan dünyadaki 50 ekonomisinin arasında yer almaktadır. Uluslararası Para Fonu'nun (IMF) tahminlerine göre ülke GSYİH'sı 2013 yılında %9,8 artış gösterecektir. Kazakistan Hükümeti ise Gayri Safi Milli Hasıla'nın (GSMH) 2015 yılında 300 milyar ABD dolarına ulaşacağını tahmin etmektedir.

Tablo 2.1: Temel Makroekonomik Göstergeler (2009-2012)

Temel ekonomik göstergeler	**2009**	**2010**	**2011**	**2012**
GSYİH (milyar ABD doları)	111,4	141,5	175,8	190,6
GSYİH/kişi (ABD doları)	6.943	9.070	11.357	12.879
GSYİH büyüme oranı (%)	1,2	7,3	6,9	5,6
Enflasyon oranı (TÜFE %)	6,2	7,8	7,4	4,9
İhracat (milyar ABD doları)	43,2	60,27	87,96	77,38
İthalat (milyar ABD doları)	28,41	31,13	37,05	36,18
Cari işlemler dengesi (GSYİH'ya oranı %)	-4,22	4,32	7,69	9,05
Döviz kuru KZT/USD	147,5	147,35	146,62	149,11

Kaynak: K.C. İstatistik Ajansı verilerinden yararlanılarak hazırlanmıştır

Hızlı ekonomik büyüme Kazak halkının yaşam standartlarını da olumlu yönde etkilemektedir. 1992'de Kazakistan'da kişi başına düşen GSYİH 500 ABD

[17] DEİK, **a.g.e**,.s.15

doları iken[18], bu rakam Tablo 2.1'de gördüğümüz gibi 2012 yılı sonu itibariyle 12 bin ABD dolarına ulaşmıştır. Kazak hükümetinin hedefi kişi başına düşen GSYİH'nın 2015 yılında 15.000 ABD dolarına çıkartılmasıdır. Şu an Kazakistan BDT ülkeleri içinde en yüksek kişi başı GSYİH ve aylık ücretlere sahip ülkedir.

Dış yatırımlar. Hızlı bir ekonomik gelişme gösteren Kazakistan 2002 yılında uluslararası derecelendirme kuruluşları tarafından "yatırım yapılabilir" kategorisinde derecelendirilen ilk BDT ülkesi olma özelliğini taşımaktadır. Kazakistan'ın, bağımsızlıktan bu yana petrol ve doğal gaz (%40), enerji, maden rezervleri, inşaat, ulaşım ve iletişim sektörleri yaklaşık 160 milyar ABD doları yabancı yatırım çekmekte başarılı olmuştur.[19]

Enflasyon. Kazakistan Devleti 1993 Kasımda kendi parası olan Tenge'yi çıkarmıştır. Bağımsızlığına kavuşan Merkez Bankası sıkı para politikası uygulamaya başlamıştır. Kazakistan Merkez Bankası kontrollerine rağmen kamu sektörü ücret artışları, petrolle ilgili sektörlerin yüksek gelirleri ve banka kredilerindeki yüksek artışlar enflasyonist baskı yaratmaktadır.[20] Tablo 2.1'de görüldüğü gibi, 2011 yılında %7,4 olan yıllık ortalama enflasyon oranı 2012 yılında ise %4,9 olmuştur.

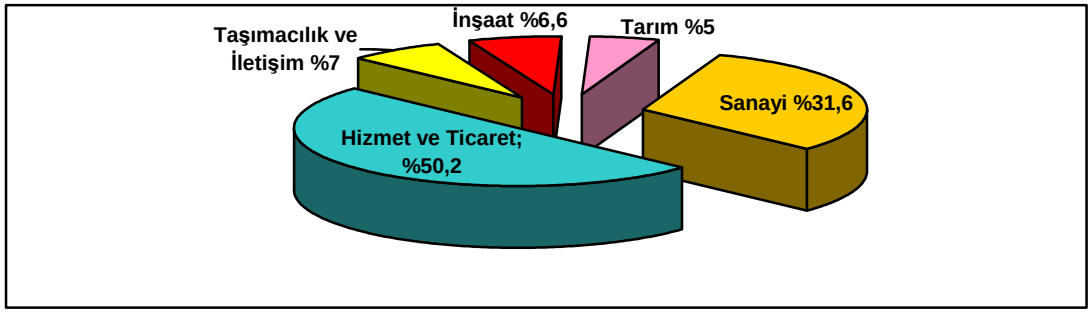
Dış ticaret. Kazakistan'da gerçekleşen üretimin büyük kısmı petrol ve gaz sektörüne yoğunlaşmış olup, sermaye (yatırım) ve tüketim mallarında üretim talebi karşılamamaktadır. Bu yüzden Kazak ekonomisi yüksek düzeyde ithalata dayalıdır. Kazakistan'ın başlıca ihraç ürünleri: petrol ve petrol ürünleri (%60), metaller, kimyasallar, makineler, hububat, yün, et, kömürdür. En çok ithalat yapılan maddeler ise, makine ve ekipmanları, oto ve oto yedek parça (%45), mineral maddeler (%14), metaller (%13), kimyasallar, ilaçlar (%10), gıdadır (%7).[21] Kazakistan Gümrük Denetim Ajansı'nın yaptığı açıklamaya göre dış ticaret hacmi 2001 yılında 16,6 milyar ABD doları iken 2012 yılında 41,2 milyar ABD dolarına ulaşmıştır. İhracat 2011 yılına göre %12 gerileme göstererek 2012'de 77,38 milyar ABD dolarına, ithalat ise %2,3 azalarak 36,18 milyar ABD dolarına düşmüştür. Kazakistan ihracatının %14,6'sı, ithalatının %46,7'si BDT ülkeleriyle yapılmaktadır.

[18] Ahmet Alyaz, "Nazarbayev Kazakistan'a Çağ Atlatıyor", **Atayurt Dergisi**, İstanbul, Sayı:1, Kış-2009, s.41
[19] DEİK, **a.g.e**., s.16 ve KATEV,**a.g.e**.,s.60
[20] KATEV,**a.g.e**., s.63 ve T.C.Başbakanlık DTM İGEME, **a.g.e.,** s.27
[21] KATEV, **a.g.e**., s.62 ve DEİK, **a.g.e**.,s.16

Kazakistan'ın en büyük dış ticaret partneri ise Rusya'dır. Bunun dışında Çin, Avrupa ülkeleri, ABD, Kore ve Türkiye ile dış ekonomik ilişkileri kuvvetlidir.

Başlıca sektörler. 2000'lere gelindiğinde, Kazakistan'ın *sanayi* sektörü büyük oranda petrol sektöründeki gelişmeler sayesinde tekrar ivme kazanmış ve GSYİH içerisindeki %33'lük payıyla Kazakistan ekonomisinin en önemli sektörü haline gelmiştir. *Madencilik* Kazak ekonomisinin ikinci en önemli sanayi koludur. Ülkenin *inşaat* sektörü ise enerji sektörüne ve yapı malzemeleri bakımından ithalata bağımlıdır ve bu nedenle özellikle petrol sektöründeki gelişmelere paralel olarak gelişmektedir. *Taşımacılık* sektörü büyük ölçüde demiryollarına ve son zamanlarda önem kazanmaya başlayan havayollarına dayalıdır. Ayrıca *hizmet* sektörü de hızla gelişen sektörler arasındadır. Kazakistan Orta Asya ile BDT ülkeleri içinde en sağlam *bankacılık* sistemine sahip bulunmaktadır. *Tarım* sektörü tüm iş gücünün yaklaşık %25'ini istihdam etmesine rağmen, yatırım yetersizliği nedeniyle GSYİH içindeki payı 1990'da %35 orandan, 2011'de %5'e kadar inmiştir.[22]

Şekil 2.1: Kazakistan GSYİH'in Sektörel Dağılımı (2011)



Kaynak: K.C. İstatistik Ajansı verilerine göre hazırlanmıştır

Reformlar. Kazakistan BDT içinde en başarılı reformcu ülkelerden biridir.

Bağımsızlık sonrası girişilen mali, idari, sosyal ve ekonomik reformlar özellikle 1998 sonrası görülür şekilde meyvelerini vermeye başlamıştır. Uygulanan reformlar Kazakistan'ın ekonomik açılımını kolaylaştırma ve hızlandırmanın yanı sıra serbest pazar ekonomisinin ülkede kökleşmesine de vesile olmuştur.[23]

2030 kalkınma projesinin hazırlanmasıyla birlikte ekonomik alanda gözle görülür iyileşme yaşanmaya başlamıştır.

[22] DEİK, **a.g.e**.,s.17 ve Dautov, Kara, **a.g.e., s**.52-53
[23] KATEV, **a.g.e**.,s.58

Ekonomi politikalarında müdahaleci stratejiler izleyen Kazak hükümetinin temel amacı, petrol gelirlerini kullanarak, ekonominin enerji dışındaki sektörlerini kalkındırmak, bu sayede ekonomide çeşitlilik sağlamak ve ekonominin petrole ve dolayısıyla dünya petrol fiyatlarına olan aşırı bağımlılığını kırmaktır. Bu amaç doğrultusunda 2003 yılında açıklanan ve 2015 yılına kadar olan dönemi kapsayan "Yenilikçi Endüstriyel Kalkınma Programı" ile Kazakistan GSYİH'sindeki büyümenin yıllık bazda %8'in üzerinde tutulması ve ekonominin çeşitlendirmesi hedeflenmektedir. Program dahilinde turizm, petrol ve doğal gaz ekipmanı, gıda, tekstil, taşımacılık ve lojistik sektörleri öncelikli sektörler olarak belirlenmiş ve yeni teknolojiler kullanılarak bu alanlarda projeler geliştirmeye ve hayata geçirilmeye başlanmıştır. Bu sektörlerin kalkındırılmasını amaçlayan Kazakistan Yatırım Fonu ve Ulusal Yenilik Fonu dahil beş yeni devlet kuruluşu oluşturulmuştur. Bununla birlikte özel sektörün gelişimine de ağırlık verilmektedir. Şu anda özel sektörün GSYİH içindeki payı %65, toplam istihdam içindeki payı ise %75 seviyesindedir.[24]

2.2. KAZAKİSTAN TURİZMİNİN TARİHSEL GELİŞİMİ

2.2.1. SSCB Döneminde Kazakistan Turizminin Gelişmesi

Kazakistan'da turizm gelişiminin tarihi önkoşulları M.Ö.3000 yıllarda İpek Yolu'nun oluşmaya başlayan ve gelişen döneme kadar uzanmaktadır.

Kazakistan turizmi bir endüstri olarak SSCB döneminde oluşmaya başlamıştır, ama daha çok iç turizm açısından gelişmiştir.

SSCB zamanında tüm başka sektörler gibi turizm de devlet tarafından desteklenip, kontrol edilmiştir. Kafkasya, Kırım, Baltık Devletleri, Rusya ve Orta Asya'nın tarihi yerleri SSCB'de başlıca turistik yerler olmuştur. Aynı zamanda Kazakistan'ın tarihi önem taşıyan bir dizi mimari, arkeolojik, kültürel anıtları ve doğal güzellikleri tanıtılmadığı için arka planda kalmıştır.

Sovyet döneminde turizm ideolojik (komünist düşüncelerin propagandası) işlev gerçekleştiren kültür ve eğitim çalışmalarının unsurlarından birini temsil etmiş

[24] Dautov, Kara, **a.g.e.,** s.47-48

ve egemen rolüne rağmen, çok az miktarda finanse edilmiş, yani ekonomik bakımdan önemli bir endüstri olarak sayılmamıştır.[25]

SSCB döneminde turizm genelde "sosyal turizm" anlayışıyla gerçekleşmiştir. Böylece Sovyet vatandaşları sosyal turizm çerçevesinde anayasal haklarını kullanmış, dinlenme ve başka yerlere seyahat etme, sağlık iyileştirme ve güçlenme, kültürel tesislere girebilme, doğal ve tarihi-arkeolojik anıtları seyretme imkanlarından yararlanmıştır.[26] Ancak SSCB'den yurtdışına seyahat özgürlüğünün ve yabancı ziyaretçilerin ülke içindeki seyahatleri kısıtlı olmuştur.

Yabancılar, SSCB ülkeleri, genellikle doğal güzellikleri seyretme değil, daha çok kültürü tanıma amacı ile ziyaret etmişlerdir. 1956 yılında gelen turist sayısı 500 bin iken, 1990 yılında 7 milyonun üzerine çıkmıştır. Gelenlerin 1972 yılında %62'sini, 1988 yılında %67'sini Doğu Bloğu ülkeleri oluşturmuştur.[27]

SSCB döneminde, ülkede turizm hareketi, Almatı'da 1955 yılında açılan Sovyetler Birliği Anonim Şirketi "Intourist", 1958 yılında açılan Uluslararası Gençlik Turizm Bürosu "Sputnik" ve 1961 yılında kurulan Genç Turistlerin Cumhuriyet Merkezi tarafından yürütülmüştür.[28]

İşçilere rekreasyon sağlamasında sorumlu olan sendikalar, Kazakistan'da turizmin gelişiminde önemli rol oynamıştır. Örneğin, 1971–1975 yıllarda Kazak sendikaları yaklaşık 15 milyon ABD dolarını ülke turizminin gelişimi için ayırmıştır.

Sovyet vatandaşlarının en çok 1985–1990 yıllarında, SSCB'nin dağılma aşamasındayken yurtdışına çıkmışlardır. SSCB'den yurtdışına gidenlere bakıldığında, 1985'de yaklaşık 3 milyon kişi olan bu rakam, 1990 yılında 9 milyona yükselmiştir. İdeolojik dogmaların hüküm sürdüğü SSCB'de, vatandaşlar genellikle diplomasi ve yakınlarını ziyaret etmek amacıyla yurtdışına çıkabilmişlerdir.

---

[25] Doljenko G.P., **Istoriya Turizma v Dorevolyutsionnoy Rossii i SSSR** (Çarlık Rusya ve SSCB'de Turizmin Tarihi), Rostov-na-Donu, 1988, s.14

[26] Igor Glukhovtsev, Lyailya Yermekbayeva, **Intergrating Biodiversity Into The Tourism Sector: Best Practice and Country Case Studies Kazakhstan**, Biodiversity Planning Support Programme (BBSP), 2001, s.5

[27] Stanislav Erdavletov, **İstoriya Turizma (Turizm Tarihi),** 2.Baskı, Kazak Universiteti Yayınevi, Almatı, 2010, s.232-233

[28] Ardak Ahmet-Ganiyevna Aldasheva**,** "**İstoriya Razvitiya Mejdunarodnogo Turizma Kazakhstana v 1991–2000 gg.**" (1991–2000 yıllarda Kazakistan'ın Uluslararası Turizmin Gelişiminin Tarihi), (Yayınlanmamış Doktora Tezi), Almatı, 2004, s.13

2.2.2. Bağımsızlıktan Sonra Kazakistan Turizminin Gelişimi

SSCB dağıldıktan sonra 1990'lı yıllarda ülkenin turizm sektörü, diğer ekonomik alanlar gibi dışa açılmıştır. İş amacıyla batı ve çevre ülkelerden daha fazla turist gelmeye başlamıştır. Bavul ticareti amacıyla, yurtdışına çıkan Kazak vatandaşların sayısında da bir artış görülmüştür. Kazakistan'ın dışa açılmasıyla kurulmaya başlayan konaklama ve seyahat işletmeleri ile diğer turizm işletmeleri; SSCB zamanında kapalı olan turizm sektörünün önünü açmıştır.[29]

Kazakistan 1991 yılından bu yana ülke turizminin gelişimine büyük önem vermekte ve mevcut turizm çekim merkezlerini değerlendirmeye çalışmaktadır.

Kazakistan'da 1992 yılında *turizm faaliyetlerini teşvik etmek ve hukuki bir zemine* oturtmak amacıyla bazı standartlar ve yasal temeller hazırlanarak yürürlüğe girmiştir. Evrensel turizm normlarını içeren "Turizm Kanunu" 13 Temmuz 1992'de Kazakistan Parlamentosu tarafından onaylanmıştır. Bu yasa, Kazakistan sınırları içinde faaliyet gösterecek tüm turistik kuruluşlar için hukuki, ekonomik, sosyal ve örgütsel şartları hazırlayacak biçimde planlanmıştır.[30] 1993 yılında Dünya Turizm Örgütü'ne (DTÖ) üye olan Kazakistan, aynı yıl turizm endüstrisini geliştirmesi amacıyla Milli Program hazırlamış ve 2000 senesine kadar birçok ülkeyle turizm alanında işbirliği konusunda anlaşmaları imzalamıştır.[31]

1997 yılında turizm için önemli bir başka devlet programı olan "Türk Halklarının Kültürel Mirasını Koruma ve Geliştirme İçin Ulu İpek Yolu'nun Tarihi Merkezlerinin Tekrar Canlandırması" kabul edilmiştir. Programın asıl amacı Kazakistan sınırlarından geçen İpek Yolu üzerindeki tarihi merkezlerin yeniden canlandırılması, Türk uygarlıklarına ait kültürel mirasın korunması ve sürekli geliştirilmesi, turizm ile ilgili altyapının yenilenmesidir.[32] Ayrıca aynı yıl içinde Kazakistan'ın 2030 yılına kadar sürecek olan "turizm geliştirme stratejisi" de ortaya konulmuştur.

---

[29] Zhussupbekova A**.,** "**Kazakistan'da İç Turizm Gelişim Stratejileri ve Eğitim Yoluyla Halkta Turizm Bilincinin Oluşturulmasına Yönelik Bir Alan Çalışma**", Gazi Üniversitesi (Yüksek Lisans Tezi), Ankara, 2005, s.63

[30] Pyharev A., Zholdasbekov A., Mamadiyarov M., **Organizatsiono-Pravovye Osnovy Turiskoy Deyatelnosti v Respublike Kazakhstan (Kazakistan'da Turizm Faaliyetlerinin Örgutsel-Hukuksal Temelleri)**, Galym Yayınevi, Almatı, 1998, s.61-62

[31] Dautov,Kara, **a.g.e.,** s.37

[32] **A.e., s**.57

Kazakistan'ın önemli turizm organlarından biri olan Kazak Turist Birliği (KTA), 1999 yılında kurulmştur. 2000 yılında kurulan Kazakistan Otel ve Restoranlar Birliği (KOvRB), büyük ve tanılan tur operatörler, havayolları, üniversiteler ve bazı medya kuruluşları KTA'nın üyeleri arasındadır.[33]

29 Aralık 2000 tarihli "Seyahat Endüstrisinin Gelişimine Yönelik Öncelikli Önlemler" ile ilgili hükümet kararı ve K.C.'nin "Turizmle İlgili Kanun Tasarısı" Parlamento'ya sunulmuş ve Haziran 2001 tarihli yeni "Turistik Faaliyetler Mevzuatı"nda Kazakistan ekonomisinde turizmin hukuki, iktisadi, sosyal, örgütsel temelleri yer almıştır.[34]

2000-2003 yılları arasında Kazakistan *turizm imajını* desteklemeyi ve turizmi canlandırmayı hedefleyen bir takım uygulamalar yapılmıştır. 200 yılında 4 bölümden oluşan belgesel filmi Avrupa'daki "Plus" kanalında bir süre yayınlanmıştır. Aynı yıl Almatı şehrinde ilk defa "Kazakistan Uluslararası Turizm Fuarı (KITF)", 3 sene sonra Astana'da "Astana Leisure" adında turizm fuarı gerçekleşmiştir. Her sene düzenlenen KITF ve Astana Leisure fuarları Kazakistan turizminin gelişmesinde büyük önem taşımaktadır. Bugünlerde KITF her sene 40 farklı ülkeden 500'e yakın tur operatörlerin ve acentaların katıldığı Orta Asya'nın en büyük turizm fuarına dönüşmüştür. Bununla birlikte Kazakistan Berlin Londra, Şangay ve HongKong'taki fuarlarda ülkesini tanıtmayı ihmal etmemektedir.

2005-2007 döneminde ise K.C.'nin turizm sektörünü şekillendirmek için köklü tedbirler alınmıştır. 25 Haziran 2005'te Kazakistan Hükümetinin "Ekonominin Öncelikli Sektörlerde Gelişim Planlarının Onaylanması üzerine" kararnamesinde öncelikli 7 sektörün arasında turizm sektörü de yer almış. Aynı yıl hükümet turizm endüstrisinin gelecekteki stratejisini belirlemek amacıyla Kazakistan bölgelerin turizm potansiyeli pazarlama araştırmaları için 550 bin ABD doları tutarında fon tahsis etmiştir. 25-27 Nisan 2006 yılında Almatı'da sürdürebilirlik turizmi gelişimi konusunda DTÖ Avrupa Komisyonunun 45.toplantısı gerçekleşmiştir.

---

[33] Sunay Unlu Yücel, "Türkiye'nin Sessiz Büyüyen Pazarı: Kazakistan", **TURSAB Dergisi,** Sayı:287, Mayıs 2009, s.9

[34] Fusün İstanbullu Dinçer, Suna Muğan Ertuğral, "Kazakistan'ın Turizm Potansiyelini Belirleme ve Türk-Kazak Turizm İlişkilerini Güçlendirmeye Yönelik Bir Alan Çalışması", **Ahmet Yesevi Uluslararası Türk-Kazak Üniversitesi Birinci Türk Dünyası Turizm Kurultayı**, UTKÜ Yayını, Türkistan, 2005, s.141

29 Aralık 2006 yılında Kazakistan Cumhurbaşkanı'nın Kararı ile "2007–2011 Yılları Arasında Kazakistan'da Turizm Sektörü Geliştirme Programı" kabul edilmiştir. Bu program çerçevesinde 5 yıl içerisinde rekabet edebilir turizm sektörünün gelişmesini amaçlamıştır. Programın uygulanması için devlet bütçesinden 395 milyon ABD doları büyüklüğünde finansman ayrılmıştır.[35] Program kapsamında Ağustos 2010'da "www.vizitkazakhstan.kz" adında Kazakistan hakkında tüm turistik bilgi içeren web sitesi açılmıştır.[36]

2-8 Ekim 2009 tarihleri arasında DTÖ'nün 18.Genel Toplantısı Astana'da gerçekleşmiştir. Toplantıda "İpek Yolu" projesine katılan ülkeler yer almıştır. Toplantı sonucu "İpek Yolu" projesi ile ilgili daha çok yabancı sermaye çekmeyi hedefleyen "Astana Deklarasyonu" kabul edilmiştir.

2010 yılında "2010-2014 Yılları Arasında Kazakistan Turizm Endüstrisinin Perspektifli Yönlerin Geliştirme Programı" başlatılmıştır. 2011'da her 4 senede yenilenen, "2011-2015 Yılları Arasında Turizm ve Spor Bakanlığının Stratejik Planı" kabul edilmiştir.

Turizm yönetimi. Ne yazık ki Kazakistan'da turizm sektörünün ayrı bir bakanlığı yoktur. 1999'da turizm Ulaştırma, İletişim ve Turizm Bakanlığı tarafından yönetilmiştir. 2003-2006 yılları arasında Kazakistan'da turizm faaliyetleri Sağlık, Kültür ve Eğitim Bakanlığı'na bağlı Turizm Komitesi'nce yürütülmüş, 2006'da Kazakistan Turizm ve Spor Bakanlığı'nın kurulmasıyla sektör bu bakanlığa bağlanmıştır. Ocak 2012'de Turizm ve Spor Bakanlığı, sadece Spor Bakanlığı olarak faaliyete geçmiş, turizm sektörünün canlanması, gelişmesi ve koordinasyonu Sanayi ve Yeni Teknoloji Bakanlığı altında Turizm Komitesine tarafından yürütülmeye başlamıştır.[37]

Böylece Kazakistan'da bağımsızlık döneminde turizmin hukuku temeli atılmış, ülkenin ulusal turizm endüstrisini oluşturmayı amaçlayan bir takım önemli programlar ele alınmış, turizm alanında işbirliği yapma konusunda imzalanan anlaşmalar sayesinde uluslararası turizm ilişkilerinin temeli oluşmuş, Kazakistan

[35] K.C.Turizm ve Spor Bakanlığı, **2007–2011 Yılları Arasında K.C Turizm Sektörü Geliştirme Programı**, Astana, 2006, s.3

[36] Leisure.kz, **V Kazakhstane Zapushen Respublikanskiy Turistskiy Site (Kazakistan'da Ulusal Turizm Web Sitesi Açıldı), (**Çevrimiçi), http://www.leisure.kz/ru/news/03-08-2010-ik/, 20.01.2013

[37] Leisure.kz, **Ministerstvo Turizma i Sporta Preobrazovano (Turizm ve Spor Bakanlığı Değişti)**, (Çevrimiçi), http://www.leisure.kz/ru/news/27-01-2012ik/, 20.01.2013

turizmine yönelik promosyon, reklam ve enformasyon faaliyetleri güçlenmiş, yabancı turistleri çekmek ve iç turizmi geliştirmek amacıyla turizm alt yapısına yönelik yatırımlar sağlanmış, turistik hizmetle uğraşan şirketlere vergi ve ekonomisi istikrarlı 34 ülke vatandaşlarına vize kolaylıkları sunulmaya başlamış, Kazakistan vatandaşları dünyanın 18 ülkesine vizesiz girme ve birçok ülke havalimanlarında vize alabilme konumuna gelmiş, Kazakistan turizm imajı oluşmuştur.

2.3. KAZAKİSTAN TURİZMİNİN MEVCUT DURUMU

Kazakistan Cumhuriyeti, turizm alanında gün geçtikçe gelişen ve büyüyen bir potansiyele sahiptir. Ekonomik olarak gelişen Kazakistan'dan her yıl 3 milyon kişi değişik amaçlarla seyahat etmektedir. Tablo 2.2'de görüldüğü gibi 2012 yılında turizm faaliyetlerinden elde edilen gelir miktarı toplam 935 milyon ABD doları olmuştur.[38] Ancak bugünlerde turizm Kazakistan'ın GSYİH'ın içinde sadece %0,5 bir yer almaktadır. Uygulanmaya başlayan uzun vadeli programlar sayesinde 2020 senesinde bu rakam 5 kat artıp, %2,5'e ulaşılacağı beklenmektedir.

Tablo 2.2: Kazakistan Turizminin Temel Göstergeleri (2008–2012)

Göstergeler	**2008**	**2009**	**2010**	**2011**	**2012**
Turistik hizmet hacmi (milyon ABD doları)	448,86	509,4	750,9	881,9	935,4
Ziyaretçi sayısı (bin kişi)	8.446,7	9.197,0	10.116, 5	13.705,5	15.228,8
Turist sayısı (bin kişi):	3.073,3	2.702,2	3.035,4	3.476,4	3.667,5
Turizm firmalarından hizmet alanlar(bin kişi)	497,1	369,1	486,5	630,6	641,3
Konaklama hizmeti görenler (bin kişi)	2.576, 2	2.306,1	2.548,9	2.845,8	3.026,2
Kişi-kalma süresi	5.150.080	4.980.999	5.629.201	7.085.020	7.560.134
Satılan tur paket sayısı	187.723	162.685	214.186	302.911	225.707

Kaynak: K.C. İstatistik Ajansı verilerinden yararlanılarak hazırlanmıştır.

2011 yılında Kazakistan'ın ödemeler dengesinde 5 milyar 822 milyon eksiği bulunmaktadır. Bunun 1 milyar 630 milyon ABD doları Kazak vatandaşlarının yurtdışı seyahat harcamalarından oluşmaktadır. Aynı dönemde seyahatler sütununda

[38] KITF, **Turizm Prines Kazakstanu 97 Milyard Tenge (Turizm Kazakistan'a 97 Milyar Tenge Gelir Getirdi)**, (Çevrimiçi), http://www.kitf.kz/ru/2009/news/12-10-2011nur/, 09.01.2013

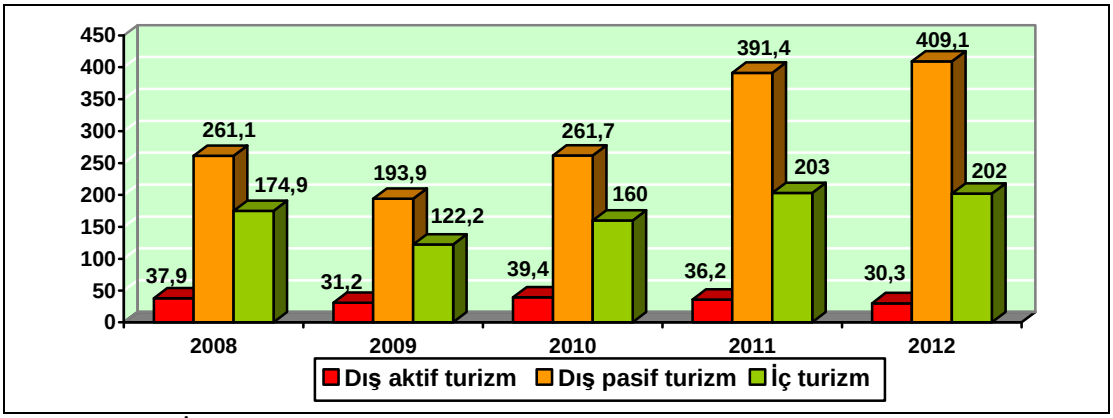
elde edilen gelir olarak 1 milyar 209 milyon ABD doları gözükmektedir.[39] Bu demektir ki sadece seyahatler kısmında 422 milyon ABD dolarlık negatif bir durum söz konusudur. Uzmanların araştırmalarına göre Kazakistan'ın turizmden elde ettikleri gelir potansiyel gelirin %10'u bile değildir.

Bununla birlikte Euromonitor adlı araştırma kuruluşundan verilen bilgiye göre, Kazakistan'da turizm hareketlerine gaz ve petrol endüstrisi yön vermektedir. Ülkeye gelenlerin büyük çoğunluğunu bu alanda yatırım yapmak isteyen yabancı işadamları oluşturmaktadır. Bu nedenle de son yıllarda gerek ulaştırma gerekse konaklama sektörü yatırımlarında ciddi gelişmeler söz konusudur. Örneğin, 2009 yılı **(**833 milyon ABD doları) ile kıyaslandığı zaman 2010 yılında turistik yatırımlar %58,5 artmıştır, yani 1.320 milyon ABD dolarına ulaşmıştır.[40]

2.3.1. Kazakistan'da Turizm Talebi

Turizm talebi coğrafik açıdan "iç ve dış turizm talebi" şeklinde ele alınmaktadır. "İç turizm talebi"; sadece ülke içinde tatil, dinlenme-eğlenme vb. amaçlarla seyahat eden ya da seyahat etme isteğinde bulunan kimselerdir. "Dış turizm talebi" (uluslararası turizm) ise; bulunduğu ülkelerden farklı bir ülkeye benzer amaçlar doğrultusunda seyahat eden kimselerdir.[41]

Şekil 2.2: Turistik Hizmet Alan Ziyaretçi Sayısı (2008-2012, Bin Kişi)



Kaynak: K.C. İstatistik Ajansı verilerinden yararlanılarak hazırlanmıştır.

[39] K.C İstatistik Ajansı, **Turizm**, (Çevrimiçi), http://stat.kz/digital/turizm/Pages/default.aspx, 29.12.2012
[40] Invest in Kazakhstan, **Turistik İşleri,** (Çevrimiçi), http://www.invest.gov.kz/?option=content&section=6&itemid=99&lang=tr**,** 02.01.2013
[41] Kozak vd., **a.g.e.**, s.65

Kazakistan'da uluslararası turizmin ilk gelişiminin 1955-1956 yıllarında olduğu kabul edebiliriz. K.C. bağımsızlığının başlangıcı uluslararası turizmin hızla gelişmesi ile karakterize edilmektedir. Bugünlerde yurtdışına özgürce seyahat etme imkanı doğduğu için dış pasif turizm oldukça gelişmekte ve günümüzde dış aktif - iç turizm toplamını bile aşmaktadır (Şekil 2.2).

2.3.1.1. Dış Aktif Turizm Açısından

Kazakistan'a giriş yapan yabancı ziyaretçilerin sayısı yıl geçtikçe artmaktadır.

2003 yılında Kazakistan'a gelen ziyaretçiler sayısı 3.236.788 kişiydi. Bu sayı 2007 yılında 5.310.582'ye çıkmıştır.

Tablo 2.3'te 2008–2012 yılları arasında Kazakistan'ı ziyaret eden yabancıların ve turistlerin sayısı verilmektedir. Tablodaki rakamları incelediğimizde 2012 yılında konaklama hizmeti gören kişi sayısı 519 binken, turistik firma tarafından hizmet alan yabancıların sayısı ise sadece 30.259 kişidir. Bununla birlikte ülkeye yabancı turizm acentaları kanalı ile 2012 yılında 375.923 turist gelmiştir. Burada dikkate alınması gereken diğer bir nokta ise 2008-2009 yıllarında gelişen krizden dolayı turist sayısındaki belirgin azalmadır. Bu durum 2010'dan itibaren tekrar toparlanmaya başlamış ve 2012'de ülkeye 6 milyondan fazla ziyaretçi gelmiştir. Ancak bu ziyaretçilerin birçoğu transit (%18) ya da özel (%75) amaçlı geldikleri için turist sayılmamaktadır.

2012 yılında 2008 yılın rakamlarına göre turizm amacıyla gelen ziyaretçilerin sayısı 2,5 kata artmış, ancak satılan tur sayısı üç bine gerilemiş, hizmet geliri 12 milyon ABD dolarından 7 milyon ABD dolarına düşmüştür. Ortalama turist başına düşen harcama miktarı ise 295 ABD doları ile oldukça düşüktür.

Kazakistan kara-sınır komşularının giriş-çıkış trafiği yerel halkın sürekli gidip gelmesi nedeniyle bir hayli fazladır. Bu nedenle giriş-çıkış ziyaretçi sayıları gerçek turist sayısını açıklamaktan uzaktır. Örnek olarak, DTÖ'den alınan bilgiye göre Kazakistan'a gelen turist sayısı 2011 yılında %20,6 artarak 3.393.000'den 4.093.000'e ulaşmıştır. Ancak bu rakamlar Kazakistan İstatistik Ajansı'nın verilerinden çok daha fazladır.

Tablo 2.3: Kazakistan Dış Aktif Turizminin Göstergeleri (2008–2012)

Göstergeler	2008	2009	2010	2011	2012
Yabancı ziyaretçi sayısı	4.117.242	3.774.352	4.097.387	5.685.132	6.163.204
BDT ülkelerinden	3.602.718	3.312.831	3.642.311	5.195.043	5.542.447
Diğer ülkelerden	514.524	461.521	455.076	490.089	620.757
Amaca göre dağılımı:					
İş	257.145	215.268	210.593	239.350	275.798
Turizm	90.365	48.879	55.686	238.385	238.385
Özel	2.706.270	2.570.339	2.824.760	4.119.727	4.676.073
Tranzit	1.063.462	939.866	1.006.348	1.087.670	1.119.488
Turizm firmalarının hizmetlerinden faydalananlar	38.032	31.287	39.732	36.188	30.259
Konaklama hizmetini görenler	543.022	513.580	594.161	584.303	519.222
Satılan tur sayısı	7.263	4.021	6.536	6.024	5.117
Satılan turlardan gelir (milyon ABD doları)	4,07	2,31	2,65	3,08	2,63

Kaynak: K.C. İstatistik Ajansı verilerinden yararlanılarak hazırlanmıştır.

Kazakistan'a gelenlerin büyük çoğunluğu BDT ülkelerinden gelen ziyaretçiler (%90) oluşturmaktadır. Ziyaretçi sayısında BDT ülkelerini Fransa, Almanya, Çin, İtalya, İngiltere, Hindistan, Hollanda, ABD, Kore ve Türkiye takip etmektedir. Çin, ABD, Türkiye ve İngiltere'den gelen ziyaretçiler genellikle *iş amaçlı*; Almanya, Rusya ve BDT ülkelerinden gelenler ise daha çok *alış-veriş*, *dost ve akraba ziyareti* nedenleri ile seyahat etmektedir.

2011 yılında Almatı, Astana, Atırau, Karagandı şehirleri ve Güney Kazakistan bölgesine ziyaretçiler iş amaçlı; Almatı, Güney Kazakistan ve Akmola bölgelerine de tatil amaçlı gelmişlerdir. Eko turizm yabancı turistler arasında en popüler turizm türüdür.

Ülkeye turist çekmek amacıyla devlet tarafından hukuki-finansal önlemler alınmıştır. Turizm Komitesi'nin başkanı Kuat Tanysbaev'ın sözlerine göre devlet son zamanlarda ülke içi turlar satan firmalara kolaylıklar sağlayacaklarını ve vergilerden muaf tutacaklarını vaat etmektedir. Ekonomisi istikrarlı 34 ülke için vize işlemlerini basitleştirilmesi planlanmaktadır.[42] Artık vize kayıt işlemleri Almatı ve Astana şehirlerinin havalimanlarında yapılabilecektir. Giriş vizesinin uzatılması ise 3-5 gün

[42] KITF, **Haberler,** (Çevrimiçi), http://www.kitf.kz/ru/news/21-11-2012nt/, 05.01.2013

alacaktır. Kazakistan yurtdışı fuarlarda da aktif şekilde tanıtılmaktadır. Bu ve diğer çabalara rağmen 2010-2012 yılları arasında dış aktif turizmde büyük bir gelişme görülmemektedir.

2.3.1.2. Dış Pasif Turizm Açısından

Kazakistan ekonomisinde son yıllarda yaşanan olumlu gelişmeler, Kazakların yurtdışı seyahat tercihinde artış yaratmıştır. Tablo 2.4'te Kazakistan'dan turizm amaçlı yurtdışına çıkan vatandaşların sayıları görülmektedir. 2008 yılında 4 milyon 329 bin kişi yurtdışına seyahat etmişken bu sayı 2012 yılında 9 milyon 65 bine ulaşmıştır. Bu durum, kısa bir zaman içinde 2 katlık bir artışı ifade etmektedir. Yurtdışına turistik amaçla çıkanların sayısı da 2008'den (188 bin kişi) bu yana 2 kata artmıştır(2012'de 373 bin kişi). Turistik firma tarafından hizmet verilen kişi sayısı 270 binden 409 bine çıkmıştır.

Tablo 2.4: Kazakistan Dış Pasif Turizminin Göstergeleri (2008–2012)

Göstergeler	**2008**	**2009**	**2010**	**2011**	**2012**
Yurt dışına çıkanlar:	4.329.514	5.422.675	6.019.171	8.020.400	9.065.579
BDT ülkelerine	3.731.646	4.886.612	5.270.466	7.031.721	7.834.651
Diğer ülkelere	597.868	536.063	748.705	988.679	1.230.928
Amaca göre dağılımı:					
İş	149.103	92.862	81.431	74.039	99.965
Turizm	187.988	148.980	184.271	289.809	373.407
Özel	3.977.293	5.170.574	5.728.458	7.641.272	8.578.861
Tranzit	15.130	10.259	25.011	15.280	13.346
Turistik hizmet alanlar	270.554	205.608	274.639	391.385	409.121
Satılan tur sayısı	129.946	116.350	153.378	226.446	178.384
Satılan turlardan gelir (milyon ABD doları)	129,96	123,34	122,12	141,66	171,98

Kaynak: K.C. İstatistik Ajansı verilerinden yararlanılarak hazırlanmıştır.

2012 yılında yurtdışı çıkışlarında Kazakistan vatandaşların %86'sı BDT ülkelerini tercih etmiştir. Yakın geçmişte aynı ülkenin vatandaşları olan BDT ülkeleri arasında önemli bir akraba ve dost ziyareti potansiyeli taşıdığı ve alışveriş, iş turizminin de Kazakistan vatandaşları arasında pek yaygın olduğu bilinmektedir.

SSCB dağıldıktan sonra ülkenin turist akımları alışveriş için Polonya ve Çine, dinlenmek için Bulgaristan'a yönelmiştir. Şimdi ise Kazakistan vatandaşları daha

çok dinlenme amacıyla seyahat etmeye başlamış ve en çok Türkiye, Çin, BAE, Almanya, Tayland ve Çek Cumhuriyetini tercih etmektedir.

Plaj turizminin en popüler destinasyonu Türkiye'dir (Antalya) ve buraya turizm talebi her sene %16-20 oranında artmaktadır. Vatandaşlar Çin ve BAE'ne medikal, kültür, plaj ve shop turizm için gitmektedirler. Plaj turizmi için sonbahar ve kış dönemlerinde Tayland, Malezya ve Hainan tercih edilmektedir.[43]

2.3.1.3. İç Turizm Açısından

Kazakistan'da son zamanlarda iç turizme katılanlarının sayısı gittikçe artış göstermektedir. K.C. İstatistik Ajansı'nın verilerine göre 2012 yılında iç turizme katılanların sayısı 2011 yılına göre %10 oranında artarak 2,7 milyon kişiye ulaşmıştır. Turistik hizmetlerden yararlananların sayısı aynı dönemde ise 203 binden 202 bine gerilemiştir.

Tablo 2.5: Kazakistan İç Turizminin Göstergeleri (2008–2012)

Göstergeler	**2008**	**2009**	**2010**	**2011**	**2012**
Hizmet verilen kişi sayısı	1.446.543	1.924.747	2.126.879	2.464.523	2.708.927
Turistik hizmet alanlar	188.478	132.243	172.172	202.994	201.922
Sadece konaklama hizmeti alanlar	1.258.065	1.792.504	1.954.707	2.261.529	2.507.005
Satılan tur sayısı	50.514	42.314	54.272	70.441	42.206
Satılan turlardan gelir (milyon ABD doları)	6,83	5,07	6,9	6,83	8,40

Kaynak: K.C. İstatistik Ajansı verilerinden yararlanılarak hazırlanmıştır.

2012 yılında ülke otellerinde 2,5 milyon Kazakistan vatandaşı konaklamıştır. Otellerde konaklayan vatandaşların 868 bini turistik amaçlı seyahat etmişlerdir.

2012 yılında satılan tur sayısı 42 bin olmuş ve 2011 yılına nazaran %40'lık bir azalma göstermiştir. Halbuki Kazakistan turistik amaçlı gelecek konuklara 904'e kadar gezi programı seçeneği sunulabilmektedir. İç turizm faaliyetlerinin en gözde olanları, doğa turları, sağlık turları ve sportif amaçlı turizm çeşitleridir. Kazakistan'da trekking, rafting, tırmanma gibi dağ ve su sporları için elverişli doğal

[43] KTA (Kazakistan Turizm Derneği), "Turizm Na Voshodyashem Trende(Turizm Gelişmeye Devam Etmektedir)" **Veter Stranstviy Dergisi**, N1, 2012, s.64-65

alanlar bulunmaktadır. Özellikle eko-turizm açısından büyük bir potansiyele sahiptir. Bununla birlikte günümüzde Kazakistan'da kültür, eğlence, etnik, av, binicilik, dini ve macera gibi turizmin türleri de popülerdir. Fakat bugünlerde Kazakistan'daki turizm şirketlerinin sadece %20'si iç turizme yönelik turlar düzenlemektedir. Bu yüzden yeterince etkili tur promosyonları ve iyi organize edilmiş turizm programları olmadığı için devlet tarafından yeni kararlar alınmıştır.

2.3.2. Kazakistan'ın Turizm Arzı

Bir ülkenin turizm arzı, o ülkede bulunan türlü turistik çekim kaynaklarını, ulaşım imkânlarını, alt ve üst yapı olanaklarını, mevcut turizm işletmelerini ve turizmde yetişmiş insan gücü gibi birçok farklı unsurları ifade etmektedir.

Kazakistan'ın tüm bölgeleri hem vatandaşların hem de yabancı turistlerin ilgisini çekecek turistik çekim kaynaklarına sahiptir. Ancak Astana ve Almatı şehirlerinin dışında hiçbir bölgede turizm altyapısı yeterli değildir.

2.3.2.1. Kazakistan'ın Turistik Kaynakları

Kazakistan geniş alana yayılmış, nüfusu, eşsiz doğası ve birbirinden çok farklı coğrafi özellikler arz eden yapısıyla dünyada özel bir yere sahiptir.

Kazakistan'da turistik çekim kaynakları, turizmin gelişmesinde önemli olan doğal alanlar, akarsular, ormanlar, kaplıcalar, şifalı sular, tarihi eserler ve anıtlardan oluşturmaktadır. Ülke hemen hemen tüm turizm türlerin geliştirmek için yeterli potansiyele sahiptir. Bugün ülkede iş, kış, dağcılık ve eko turizm, kültür ve sağlık turizmi gibi turistik ürünler mevcut ya da oluşturulma aşamasındadır.

Kazakistan topraklarından geçen *İpek Yolu* güzergahı bu bölgede *tarihi, dini, kültürel turizmi* geliştirmek için büyük bir turistik potansiyele sahiptir. Bu yörenin Kazak halkının manevi kültürün yansıtan ve ortaçağlardan bizim zamanımıza kadar yetişen kervansaraylar, tarihi eserler, türbeler gibi tarihi, arkeolojik, şehircilik ve sanat eserlerin sayısı bine yaklaşıktır. Bunlardın içinde taştaki resimler, tunç çağlarından orta çağlara kadar arkeolojik ve etnografik eserler, Tamgalı, Eşkiölmez, Esik, Besşatır petroglifleri çok önemlidir. Bununla birlikte budizm ve hıristiyan eserlerinden Sümbe ve Lepsi manastırları, İli'de taştaki resimler ilgi çekmektedir.

İpek Yolu üzerinde yer alan en önemli kentler ve ticaret merkezleri Otrar (Farab), Taraz, Kulan, Yassı (Türkistan), Sauran, Sayram (İsficab), Balasagun'dur. Taraz'da çok sayıda arkeolojik ve tarihi eser görmek mümkündür (Ayşa Bibi, Karahan'ın Türbesi, Babaca Hatun). Karahan zamanında inşa edilmiş Arıstanbab, Otrar mescitleri şimdi dini turizm merkezleridir.[44]

Hoca Ahmet Yesevi'nin anıtkabiri bulunan ve ikinci Mekke olarak adlandırılan Türkistan şehri ise (16. yüzyıla kadar Yassı) sadece Kazakistan'ın değil tüm Orta Asya'nın kültürel ve dini başkentidir. Ahmet Yesevi türbesi islam dininin Orta Asya ülkelerinde yaygınlaşmasında büyük katkıda bulunan Hoca Ahmet Yesevi'nin mezarında Aksak Timur emiri ile inşa edilmiş bir tarihi eserdir. Şimdi de Hoca Ahmed Yesevi Hazretlerinin türbesi dini turizmin popüler merkezlerindendir.[45]

Kazakistan'ın toplam tarihi eserlerinin 1/3'ünün Mangistau bölgesinde bulunduğu görülmüştür. Onlardan birisi kaya uçurumdan oyulmuş ve islam öncesi dönemlerin unsurlarını içeren Şolpan-Ata yeraltı camisidir (16. yüzyıl). Camide bilinen sofilerden birisi olan Şolpan-Ata ve onun kızının mezarı vardır. Şolpan-Ata yeraltı camisi ile beraber en çok hac ziyareti yapılan yerlerden biri Üst Yurt Platosu'nda oyulmuş ve 18. asıra ait Beket-Ata camisidir.[46]

Karagandı Bölgesi'nde yer alan Ulu-Tau, Karkaralı, Bektau-Ata, Torangı gibi doğal güzellikler, tarihi ve arkeolojik değerleri korumak amacıyla koruma alanları olarak ilan edilmiştir. Bu alanda 636 tarihi anıt bulunmaktadır. Türk soyunun kurucularından biri olan Alaşa Han'ın (12. yüzyıl) ve Djuçi Han'ın türbeleri turistlerin en çok ilgisini çeken anıtlardır.

Genel olarak Kazakistan'da 25.000 tarihi ve kültürel eser bulunmakta ve çok çoğu tahrip olmuş durumdadır.

Belirttiğimiz tarihi ve arkeolojik eserlerin bulunmasına rağmen, Kazakistan, kültür turizminin gelişmesi için Özbekistan ve Merkez Rusya gibi potansiyele sahip değildir. Kazaklar göçebe hayat sürmesinden dolayı, büyük şehir ve çok sayıda

---

[44] Dautov, Kara, **a.g.e**., s.57 ve Oriental Express Central Asia,**Ulu İpek Yolu**,(Çevrimiçi), http://www.kazakhstan.orexca.com/rus/silk_road.shtml, 02.02.2013

[45] Naim-Bek Nurmuhammedoğlu, **Hoca Ahmet Yessevi Türbesi**, Türk Eximbank Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara, 1993, s.3-14

[46] K.C. Turizm Sanayi Komitesi, **Mangıstau Bölgesi,** (Çevrimiçi), http://www.kit.gov.kz/index.php/ru/turistskie-ob-ekty/itemlist/category/70-мангыстауская-область, 04.02.2013

anıtsal yapılar yapmamıştır. Dolayısıyla ülke, kültür meraklıları için nispeten az sayıda önemli abideyi yapısında barındırmaktadır. Bu yüzden Kazakistan'da iç ve dış turizm daha çok doğadan yararlanılmasına bağlıdır.[47]

Kazakistan'ın geniş topraklarında daha dokunulmamış ve değerlendirilmesi bekleyen doğal çekiciliğe sahip ve eko turizm açısından elverişli birçok yer vardır. Onlardan en önemlileri milli parklar ve tabiat koruma alanlarıdır.

En eski ve *eko turizm* için en uygun olan, 1926 yılında kurulan Aksu–Jabağlı Tabiatı Koruma Alanı, Güney Kazakistan Bölgesinde yer almaktadır. Toplam 267 kuş türü, 52 hayvan ve 1.737 bitki türünün yaşadığı ve adını Aksu ve Jabağlı nehirlerinden alan bu bölge 85,3 hektar büyüklüğündedir.[48]

Korgaljın Tabiatı Koruma Alanı pembe flamingonun doğal yaşam alanıdır. Park ayrıca özel korunan bataklı–göllü topraklar manzarası olarak UNESCO listesinde yer almaktadır.

Altay dağlarının eşsiz ekosisteminin korunması için düzenlenen Markakol, Katon-Karagai ve Batı-Altay Milli Koruma Alanları eko turizm açısından önemli bir potansiyele sahiptir. Markakol gölü, uskuç balık türünün yaşadığı Kazakistan'daki tek göl konumundadır.[49]

Altın-Emel Milli Parkında kulan, yabani keçi, antilop, deve, kurt, tilki ve diğer yırtıcı hayvanlar yaşamaktadır ve safari veya lisanslı av yapılabilmektedir. Bu parkta turistlerin en çok ilgi gösterdiği alanlar "Uğuldayan Kumlar" tepeleri, "ay manzarasını" oluşturan Aktau Dağları ve Sakaların Besşatır Mezartepeleri'dir.[50]

Barsa-Kelmes Milli Parkı soyu tükenmek üzere olan kulanların (Orta Asya'nın yabani eşeği), saygaların ve antilopların korunması için kurulmuştur.[51]

Sürekli esen rüzgar etkisiyle değişik şekillere bürünen Üst Yurt Platosu'nda 1984 yılında kurulan Üst Yurt Tabiatı Koruma Alanı, Aktau-Buzacı Doğal Zooloji Parkı ve deniz seviyesinden 132 metre aşağı olan Karagiye Çukuru'nu kapsayan

---

[47] Glukhovtsev, Yermekbayeva, **a.g.e.**, s.6
[48] Uluslararası Kazak Sitesi, **Kazakistan'da Turizm**, (Çevrimiçi), http://www.kazakh.ru/kazakh/tourism/, 20.02.2013
[49] Visit Kazakhstan**, Kazakistan Turizmi,** (Çevrimiçi), http://visitkazakhstan.kz/ru/about/75/, 22.10.2013
[50] **Kazakhstan Travel Guide,** Saryarka Publishing House, Astana, 2013, s.186-187
[51] Visit Kazakhstan, **a.g.e.**

Karagiye Doğal Zooloji Parkı ekoturizm açısından değerlendirilmesi gereken bölgelerdir.[52]

Kazakistan'ın "İsviçre"si adını taşıyan Burabay Milli Parkı ülkenin en muhteşem, efsane ve hikayelerle dolu bir yerdir. Dağların, çam ormanların ve göllerin bir arada bulunması sadece anlatılmaz güzelliği değil, aynı zamanda özel tedavi edebilecek bir iklim oluşturur.[53]

Turizm çeşitlendirmesi bakımından *kaplıca ve termal turizmin* gelişmesi için Kazakistan elverişli kaynaklara sahiptir. Tesislerin en popüler ise Doğu Kazakistan'daki Rahmanov Kaynakları, Burabay, Aktau şehrinin sınırları içinde denizin kıyısında bulunan Şagala, ülkenin güneyindeki en eski tedavi merkezi Mankent ve balneo terapisiyle meşhur Sarı-Agaş, Alaköl gölünün kıyısındaki Barlık-Arasan termal tesisleridir.[54]

Almatı şehrinin güneyinde Tiyan-Şan dağlarının bir kısmı olan Zaili Alatau dağında bulunun "Şımbulak" kayak merkezi ülkenin *kış turizminin* gözde yerlerinden biridir. Kayak merkezi Kasım-Nisan arası kar örtüsüne sahiptir. Ayrıca bu bölgede Medeu buz pateni kompleksi bulunmaktadır. Medeu Avrupa, Asya, ve Dünya şampiyonaları ile büyük yarışmaların düzenlendiği bir spor kompleksidir. 1972 yılında inşa edilmiş olup, 12.500 kişi kapasitelidir.[55]

Hazar Denizi sıcak hava döneminin sürekliliğiyle *plaj turizmi* için uygun şartlara sahiptir. Son zamanlarda Hazar Denizi kıyılarında hem yerli hem yabancı turistlerin talebine uygun çok sayıda modern turistik tesisler inşa edilmektedir. Hazar'da mavi tur organizasyonu yakın gelecekteki planlar arasında yer almaktadır. Ayrıca dünyanın en büyük göllerinden biri olan Balkaş gölü ve Alaköl plaj turizmi için mükemmel bir alanlardır. Uygun iklim şartlarına sahip yarı tuzlu yarı tatlı olan Balhaş Gölü kıyısında astronot rehabilitasyon merkezi de bulunmaktadır.

---

[52] Oriental Express Central Asia, **Üst Yurt Tabiatı Koruma Alanı**,(Çevrimiçi), http://www.kazakhstan.orexca.com/rus/kazakhstan_reserves.shtml, 05.02.2013

[53] Temirhan Dosmuhambetov, **Kazakstan Strana Çudes (Kazakistan Harikalar Diyarıdır),** BW-KZ Yayinevi, Almatı, 2010, s.25-27

[54] Aizada Kenzhebayeva, "**Turizm Sektöründe Hizmet Kalitesi: Türkiye ve Kazakistan'daki Termal Otel İşletmelerinde Karşılaştırmalı Bir Araştırma"**, Gazi Üniversitesi, Eğitim Bilimleri Enstitüsü, Turizm İşletmeciliği Anabilim Dalı, (Yüksek Lisans Tezi), Ankara, 2012, s.66-68

[55] Murat İbragimov, **"Ürün Çesitlendirmesi Açısından Kış Turizmi ve Almatı Şımbulak-Medeu Örnegi",** Dokuz Eylül Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Turizm Anabilim Dalı, (Yüksek Lisans Tezi), İzmir, 2001, s.115-116

Uzaya ilk insanlı füzenin (Yuri Gagarin - 1961) gönderildiği ve dünyanın ikinci büyük uzay istasyonu olan Baykonur'da çeşitli ülkelerden gelen uzay yolcularını uzaya gönderilmesinin yanı sıra turistik gruplar için geziler organize edilmekedir.[56]

Kazakistan'ın eski başkenti Almatı ve yeni başkenti Astana şehirleri turistik gezi olanaklarına sahip yerlerdir.

Kazakistan'ın güney doğusunda yer alan *Almatı şehri*, 1854 yılında Rusların doğuda sınır kalesi olarak kurduğu bir şehirdir. Günümüzde Almatı şehri, Kazakistan ve Orta Asya'nın en gelişmiş kozmopolit şehirlerinden biridir. 1927–1997 yılları arasında Kazakistan'ın resmi başkenti olan Almatı, halen ülkenin ekonomik, kültürel ve ticari merkezi durumundadır. Almatı şehri, çeşitli turistik ihtiyaçlara cevap verebilecek zengin doğal ve kültürel kaynaklara sahiptir. Alatau dağlarının eteklerinde bir bahçe-şehir olan Almatı, değişik coğrafik alanları bir arada görebilme imkânı veren, nadir yerlerinden birisidir.[57]

Türk tarihinin en eski devri olan Saklara ait önemli mezar buluntusu ve Altın Adam'ın bulunduğu Esik Kurgan Almatı'dadır.[58] 1970 yılında Kazakistan'da Almatı şehrinin 50 km. kuzeyindeki Esik Kurganı'nda M.Ö. 4. yüzyıla ait bir "Altın Elbiseli Adam" mezarı bulunmuştur. Çizmesinden başlığına, kemerinden kılıçlarına kadar saf altından yapılan böyle bir elbise dünyanın başka hiçbir yerinde görülmemiştir. Günümüzde "Altın Adam" derneği tarafından turistler için arkeolojik kazı ve açık hava müzesi olan "Saka Kurganlarına" geziler düzenlenmektedir.[59]

Almatı'dan 110 km. uzaklıkta Kungey Alatau sıradağının kollarında Kolsay Gölleri bulunmaktadır. Kuzey Tyan-Şan'ın mercanları olarak bilinen Kolsay Gölleri, Alçak Kolsay (1.700 m.), Orta Kolsay (2.252 m.) ve Üst Kolsay (2.850 m.) göllerinden oluşmaktadır. Bu göllerde alabalık bulunmaktadır ve kamping, balık tutma, at turizmi, trekking ve biking için oldukça elverişlidir.[60]

---

[56] Orhan Söylemez, "Bağımsızlığının 10.Yılında Kazakistan Cumhuriyeti", **Türkler Ansiklopedisi**, Yeni Türkiye Yayınları, Cilt:19, Ankara, 2002, s.342

[57] Aizhan Mukhitdinova, "**Turizmin Kazakistan Ekonomisindeki Yeri ve Önemi**", İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Turizm Anabilim Dalı(Yüksek Lisans Tezi),İstanbul,2009, s.38

[58] Dautov,Kara, **a.g.e., s**.57

[59] Dosmuhambetov, **a.g.e.,** s.46-47

[60] Baurzhan İmanaliev, **Almaty-The Centre of Tourism on Kazakhstan; Guide to Kazakhstan**, Baur Publishing House, Almatı, 2003, s.62-63

Çarın Kanyonu, binlerce turisti çeken egzotik yerlerden biridir. Almatı'dan 193 km. uzaklıktaki bozkırda oluşan, Kuzey Amerika'da bulunan Büyük Kolorado Kanyonu'nun "küçük kardeşi" olan ve derinliği 150–300 metre arasında değişen Çarın Kanyonu, suların yeri oyması ve rüzgârın etkisi ile meydana gelmiştir.[61]

*Astana şehri***,** 1997 yılından itibaren Kazakistan'ın başkentidir. Akmola Bölgesi'nde Esil nehrinin manzaralı kıyısında yerleşen bu şehir Kazakistan'ın sanayi ve kültür merkezi olmasının yanında başlıca oto ve demir yollarının kavşağındadır. Başkent olarak görsel açıdan güzel mimari yapılarla donatılmış olan şehir Duman Eğlence Merkezi, Baiterek Kulesi, Han Şatır alış-veriş merkezi, Atameken parkı, Ak Orda, Kazak Eli anıtı ve müzeleri ile yerli-yabancı turistlerin ilgisini çekmektedir. Astana 1998 yılında UNESCO tarafından Dünya Şehri ödülünü almıştır.[62]

2.3.2.2. Kazakistan'ın Konaklama İşletmeleri

Turistlere Kazakistan tertemiz sulara sahip göllerin kıyılarındaki bungalo tipi evlerden yüksek seviyedeki uluslararası toplantılar için uygun 4-5 yıldızlı lüks otellere kadar çeşitli seviyelerde konaklama imkanı sunmaktadır.[63]

Tablo 2.6'da anlaşılacağı üzere 2008 yılında 1.149 adet olan otel sayısı 5 yıl sonra 1.526 otele ulaşmıştır.

Tablo 2.6: Konaklama Tesislerinin Göstergeleri (2008-2012)

Konaklama tesisleri	**2008**	**2009**	**2010**	**2011**	**2012**
Oteller sayısı	1.149	1.235	1.494	1.494	1.526
Konaklama yapan kişi sayısı:	1.801.087	2.306.084	2.548.868	2.845.832	3.026.227
Yerliler	*1.258.065*	*1.792.504*	*1.954.707*	*2.261.529*	*2.507.005*
Yabancılar	*543.022*	*513.580*	*594.161*	*584.303*	*519.222*
Oda sayısı	29.504	30.858	34.353	37.368	37.786
Yatak kapasitesi	64.377	67.857	76.053	81.015	83.103
Doluluk oranı	21,9	20,1	20,3	24,0	24,9
Ortalama 1 günlük yatak fiyatı (ABD doları)	45,3	32,2	30,4	32,6	32,2
Hizmet hacmi (milyon ABD doları)	421,3	327,5	395,4	430,5	446,6

Kaynak: K.C. İstatistik Ajansı verilerinden yararlanılarak hazırlanmıştır.

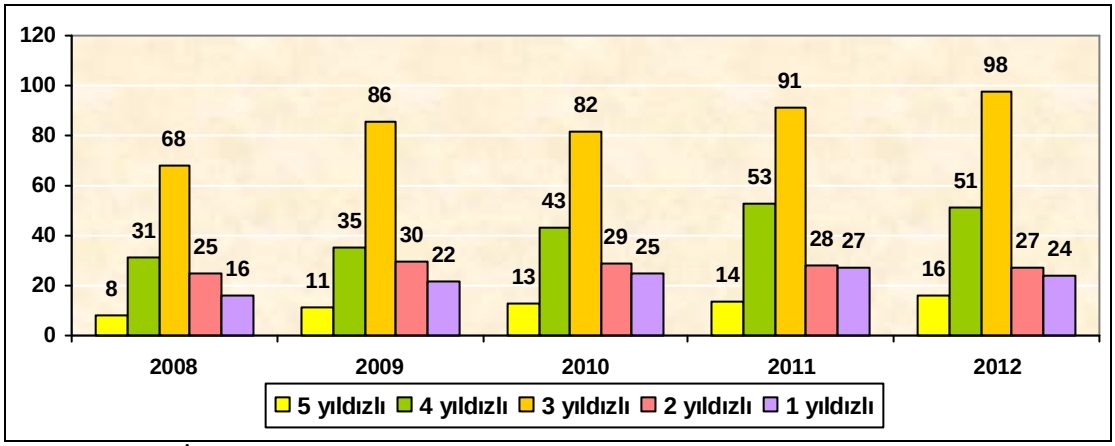
[61] Kazakhstan Travel Guide, **a.g.e., s**.235
[62] Dosmuhambetov, **a.g.e**., s.7 ve Kazakhstan Travel Guide, **a.g.e.,** s.29-31
[63] Dautov, Kara, **a.g.e.,** s.57

Kazakistan'ın yatak kapasitesinde de 2008-2012 yılları arasında ciddi gelişmeler olduğu dikkat çekmektedir. 2008 yılında 64 bin olan yatak kapasitesi 2012'de 83 bine ulaşmış durumdadır. Kazakistan otellerinde 2012 yılında sadece 519 bin yabancı turist konaklamıştır. Otellerde konaklayan kişilerin %80-85 yerli misafirlerdir. 2012 yılında konaklama tesislerin sunduğu hizmetlerin sonucunda toplam 446,6 milyon ABD doları gelir elde edilmiştir.

Kazakistan'da en çok iş turizmi geliştiği için otellerinin en yüksek doluluk oranı uluslararası fuarların geçtiği bahar ve güz aylarıdır. Aktau, Atırau ve Oral şehirleri (Batı Kazakistan) %55-60 yıllık doluluk oranı ile en yüksek doluluk oranına sahip bölgelerdir. Ülke otellerinin ortalama yıllık doluluk oranı ise %24'tir.

2012 yılında yıldız kategorisine sahip otellerin sayısı sadece 216 adet, kalan 1.310 konaklama yerleri (%86'sı) kategorisizdir. Şekil 2.3'de görüldüğü gibi Kazakistan'da daha çok 3-4 yıldızlı oteller bulunmaktadır. Almatı ve Astana'da yoğunlaşan 4-5 yıldızlı otellerin sayısı ise her yıl artmaktadır.

Şekil 2.3: Belgeli ve İhtisas Konaklama Tesislerinin Dağılımı (2008-2012, Adet)



Kaynak: K.C. İstatistik Ajansı verilerinden yararlanılarak hazırlanmıştır.

2012 yılında yabancı turistlerin %86'ı 1-5 yıldızlı otellerde kalmışsa, Kazakistan vatandaşların %38'i yıldızlı, kalanları kategorisiz otelleri tercih etmiştir. Turistlerin %80'i 1-3 gece için, %10'u bir haftaya kadar ve çok az sayıda üç aydan fazla kalmaktadır. Kazakistan'da yıldızlı otellerin fiyatları yüksek, çünkü daha çok iş amaçlı ziyaretçileri hizmet vermektedir. Dağ, avcılık ve eko turizm için gelen turistler bu tür otellerde pahalı olduklarından dolayı kalamamakta ve kategorisiz konaklama yerlerini tercih etmektedirler.

Kazakistan'da 123 sanatoryum, pansiyon ve tatil köyü mevcut olup, bunlar 2012 yılında yaklaşık 250 bin kişiye hizmet verilmiştir. Genel olarak Kazakistan'daki birçok yıldızlı oteller, pansiyonlar, dinlenme tesisleri, termal oteller ve sanatoryumların durumları çok kötü ve onarıma ihtiyaçları vardır.

Kazakistan'da Günümüzde dünya standartlara uyan otel inşaatlarını artırmak için projeler yürütülmektedir. Marriot Hotel, Ritz Carlton Hotel ve Four Seasons Hotel bunların arasında yer almaktadır.

2.3.2.3. Kazakistan'ın Seyahat İşletmeleri

Kazakistan'ın turizm arzı, turizm endüstrisinin bir alt sektörü olan seyahat acentaları açısından incelendiğinde ise, bağımsızlık döneminden sonra bu alanda da önemli gelişmelerin yaşandığı göze çarpmaktadır. Kazakistan'da 1991 yılında sadece 3 turizm şirketi olmuşken (Kazak Ulusal Turizm ve Geziler Konseyi, Inturist, Sputnik), 1994'te turistik firmalarının sayısı 589'a ulaşmıştır.[64] 1998 yılında 430 olan seyahat işletmeleri sayısının 2012 yılın istatistiklerine göre 1.994'e kadar yükseldiği dikkat çekmektedir. Tablo 2.7'de görüldüğü gibi seyahat acentaların çoğu Almatı (954) ve Astana şehirlerinde (270), Karaganda (157), Güney Kazakistan (89) ve Doğu Kazakistan Bölgeleri'nde (88) yoğunlaşmıştır. Bu bölgeler ve şehirlerin seyahat acentalarının büyük kısmı orta ve küçük ölçekli işletmeler olup Kazakistan'daki toplam turistlerin %88'ine hizmet vermektedir. Astana şehrindeki turizm şirketleri en çok büyüme kat edip 2008'de 88 şirketten 2012'de 270 şirkete ulaşmıştır.

Tablo 2.7: Kazakistan'da Seyahat Acentalarının Sayısı ve Bölgelere Göre Dağılımı (2008–2012)

Bölgeler	**2008**	**2009**	**2010**	**2011**	**2012**
Akmola Bölgesi	26	26	22	31	45
Aktöbe Bölgesi	27	26	27	29	38
Almatı Bölgesi	54	43	37	95	49
Atırau Bölgesi	25	18	21	24	38
Batı Kazakistan Bölgesi	11	10	13	12	30
Jambıl Bölgesi	21	21	19	24	27

[64] Nakatkov U.S., **İstoria Turizma Kazakstana (Kazakistan Turizminin Tarihi),** Almatı, 2001, s.196

Karaganda Bölgesi	72	76	81	85	157
Kostanai Bölgesi	26	26	27	35	53
Kızıl-Orda Bölgesi	3	2	4	8	10
Mangıstau Bölgesi	26	29	30	33	61
Güney Kazakistan Bölgesi	26	22	27	45	89
Pavlodar Bölgesi	52	56	59	58	65
Kuzey Kazakistan Bölgesi	20	23	21	18	20
Doğu Kazakistan Bölgesi	47	48	42	51	88
Astana şehri	88	87	158	187	270
Almatı şehri	639	690	664	832	954
Toplam	1.163	1.203	1.252	1.567	1.994

Kaynak: K.C. İstatistik Ajansı verilerinden yararlanılarak hazırlanmıştır.

Kazakistan'ın günümüzde en büyük tur operatör şirketleri ise KazTur, GulnarTur, TezTur ve Kompas'tır. En büyük turistik acentalar ise Complete Service, Global Air, Aliya Star ve Travel Express'tir.

Turizm pazarındaki araştırmalara göre seyahat acentalarının ve tur operatörlerin %80'ı dış pasif turizme yönelme göstermektedir. Bunun sebebi dış turizmin daha çok pazar payının olması ve turizm ürününe daha az harcama yapılmasıdır. Bu durumu değiştirmek için devlet iç ve dış aktif turizm yönünde hizmet veren turizm şirketlerini KDV ödemesinden muaf tutmaktadır.

2.3.2.4. Kazakistan'ın Havayolu Dışındaki Ulaştırma İşletmeleri

Kazakistan'ın geniş alana yayılmış olması, yerleşim alanlarının ve doğal kaynakların düzensiz dağılımı, Avrasya'nın ortasında, tamamen kara ile çevrili bir ülke olmasından dolayı ulaşım sistemlerine bağımlı durumdadır ve ekonomisinde ulaştırma büyük önem taşımaktadır.

Kazakistan'ın coğrafik konumu, Avrasya kıtasındaki ticari ilişkilerin gelişmesinde bağlayıcı rol oynamasını sağlamaktadır. Ülke, yeni ulaştırma rotaların oluşturulmasının doğrudan bağlı olduğu ülkeler arasında yer almaktadır. Taşımacılık sektöründe yaklaşık 200 devlet ve 500'ün üzerinde özel şirket faaliyet göstermektedir. Özel şirketlerin yaklaşık %80'i yabancı katılımlı ortak şirketlerdir.[65]

[65] Kazakistan Duşanbe Büyükelçiliği**, a.g.e.**, s.56-57

Bugün Kazakistan'da özellikle de ihracatın artırılabilmesi ve turizmin gelişmesi için ulaşım sektörüne büyük önem verilmektedir.

Kazakistan'da ulaşım altyapısı; boru hatları, demiryolları, hava yolları, su ulaşım hatları, karayolları oluşturmaktadır. Demiryolu ve karayolu taşımacılığı Kazakistan'da en gelişmiş taşımacılık türleri olması geçmişe dayanmaktadır. Transit taşımacılığın %90'ın üzerindeki payı bu taşımacılık türlerine denk gelmektedir.[66] Tablo 2.8'de Kazakistan ulaşım sektörünün temel istatistikleri verilmiştir.

Tablo 2.8: Kazakistan Ulaşım Sektörünün Temel Göstergeleri (2012)

Ulaşım türü	Yük taşıma (milyon ton)	Yolcu taşıma (milyon kişi)	Yol uzunlukları (bin km)
Demiryolu ulaşımı	294,8	24,4	15,3
Karayolu ulaşımı	2.718,4	14.687,5	97,4
Denizyolu ulaşımı	5,3	0,1	4,2
Havayolu ulaşımı	22,0	4,5	70

Kaynak: K.C. İstatistik Ajansı verilerinden yararlanılarak hazırlanmıştır

Demiryolu ulaşımı. Kazakistan'da ulaştırma büyük ölçüde demiryollarına dayalıdır. Çünkü demiryolları en ucuz ulaştırma imkanı sağlamaktadır.

Demiryolları karayolu, nehir ve deniz taşımacılığı ile bütünleştirilmiş durumdadır. Kazakistan demiryollarından yolcu hatları transit olarak Kırgızistan, Özbekistan, Rusya, Tacikistan ve Türkmenistan'a geçmektedir. Demiryolu ağı Kazakistan'ı Avrupa'ya Rusya üzerinden, Basra Körfezi'ne İran üzerinden ve Pasifik'e Rusya ve Çin üzerinden bağlamaktadır, böylece transit taşımacılık dahil uluslararası taşımacılığın sağlanmasında önemli rol oynamaktadır.[67]

Demiryolları, bağımsızlıktan sonra Rusya ve Ukrayna'dan ithal edilen yedek parça ve diğer gerekli malzemenin azalması sebebiyle bakımsız kalmıştır.

2010 yılında 15.016 km yola sahip olan demiryolları 2012'de 15.333 km'ye yükselmiştir. Kazak demiryollarının 4.800 km çift hatlı, 4.100 km elektriklidir. Ülkenin demiryolu filosu 1.865 lokomotif, 127.000 (2003'te 88.000'di) yük ve 2.302 yolcu vagonlarından oluşmaktadır.[68]

[66] Kazakistan Duşanbe Büyükelçiliği**, a.g.e**., s.56-57
[67] Keden.kz, **Transport(Ulaşım),** (Çevrimiçi)http://keden.kz/ru/transport_kz.php, 05.02.2013
[68] Dautov, Kara, **a.g.e.,** s.54 ve Mazharova V., **Transport v Kazakhstane (Kazakistan'da Ulaştırma),** KISI pri Prezidente RK, Almatı, 2011, s.37

Demiryolu ağalar yoğunluğunun (5,5km/1000km2) düşük olması Kazakistan'ın ekonomik gelişimine ve yük taşımacılığının geçişine imkan tanımamaktadır. Ayrıca trenlerin Çin'de 90 km/saat, Rusya'da 70 km/saat olan ortalama hızı Kazakistan'da sadece 50 km/saat olarak oldukça düşüktür.[69]

Demiryolları Kazakistan'da uluslararası seferlerde sıkça kullanılan araç türüdür. 2012 yılında demiryolu vasıtasıyla uluslararası seferlerde 24,4 milyon kişi ve 295 milyon ton yük taşınmıştır. 2012 yılında demiryolları ile tüm Kazakistan'ın yük taşımacılığının %68'i, yolcu taşımacılığının %57'i yapılmıştır.[70] 2011 yılında yolcu taşımacığından elde edilen kar oranı 2010'a nazaran %10 artarak 440 milyon ABD dolarına ulaşmıştır.

Kazakistan'da demiryolları taşımacılığı devlet tarafından gerçekleşmekte olup, "Kazakistan Temir Jolı" şirketi olarak hizmet vermektedir. Kazakistan Temir Jolı uluslararası ve iç toplam 14 güzergahta seferler düzenlemektedir.[71] Kazakistan Temir Jolı yük taşımacılığı hacmine göre dünyada ABD, Çin, Hindistan, Rusya ve Ukrayna'dan sonra altıncı büyük demiryolu şirketidir.

Demiryolu gelişiminin stratejik temelleri "2010-2014 Yıllarında K.C. Ulaşım Sektörü Altyapısının Geliştirme Programı"nda ve ulusal şirket olan "Kazakistan Temir Jolı"nın 2020'e kadar olan stratejik planında belirlenmiştir. Öncelikli hedefleri: vagon ve lokomotif yapan fabrikaları büyütmek, yeni demiryolları hatlarını döşemek, trenlerin hızını yükseltmek, elektrikli hatları çoğaltmak, Batı Çin ve Rusya'nın merkezi arasındaki ulaşımı kısaltmak vb. Bu programlar sayesinde 58 altyapı projesi yapılması hedeflenmektedir. Bu çerçevede, 2011 yılında Çin mühendisleriyle Almatı-Astana arasında hızlı tren inşaatı başlatılmıştır.[72]

Kazakistan'da demir yolları ulaşımını turizm amaçlı kullanımı Sovyet dönemindeki gibi yoğun değildir. Demiryolu turizmi için yeterli altyapı olsa da, çoğu trenlerin konfor seviyesi ve istasyonların hizmet kalitesi düşük olduğundan dolayı turizm şirketleri bu tür turları satmaya pek yaklaşmamaktadır. 1992 yılında kurulan "AziaTransTur" şirketi aynı yıl Çin'in Urumçi şehrine shopping turları

[69] Mazharova, **a.g.e.,** s.39-46
[70] **Kazakhstan Travel Guide**, a.g.e., s.323
[71] **Turistskaya Deyatelnost.Ofitsialniye Teksti po Sostoyniyu na 1 Fevralya 2002 Goda (Turistik Faaliyetler.1 Şubat 2002 Yılının Resmi Bilgileri**), Almatı, 2002, s.20
[72] Mazharova, **a.g.e.,** s.37 ve DEİK, **a.g.e**., s.18

başlatmış, 1994'den itibaren turistleri uluslararası "İpek Yolu" treni ile göndermeye başlamıştır.[73] Şimdi ise İpek yolu adlı Almatı-Taraz-Şimkent-Türkistan güzergahı turizm amaçlı sıkça kullanılmaktadır. Avrupa kıtasından Türkiye-İran-Türkmenistan-Özbekistan-Kazakistan kadar gelen Büyük (Ulu) İpek Yolu-Trans-Asya treni son zamanlarda çok popülerdir.[74] Buna rağmen demiryolu turizmi yeterli seviyede gelişmemiştir.

Karayolları. Kazakistan'ın ikinci önemli taşımacılık türü, karayolu ulaştırmasıdır. Ülkedeki karayolların toplam uzunluğu 97.400 km olup, bunun 87.100'ü (%90) asfaltlıdır. Kazakistan gibi yüzölçümü büyük bir ülkeye bu uzunluktaki karayollar yeterli değildir. Bu yüzden karayollarının altyapı modernizasyonuna ihtiyaç duyulmaktadır.

Ülkenin tüm bölgelerini bir birine bağlayan şehirlerarası karayolu ağı ayrıca ciddi transit potansiyeline sahiptir. Karayolların neredeyse 23.000 km'si uluslararası öneme sahip ve Asya karayolları ile Avrupa karayolları arasında bağlantıyı kurmaktadır. Kazakistan karayolları ağı üç temel istikamette taşıtların transit geçişini sağlamaktadır: Rusya, Avrupa ve Baltık ilkeleri; Çin, Japonya, Güney-Doğu Asya; Orta Asya, Kafkasya, İran ve Türkiye'dir.[75]

2012 yılında karayolları vasıtasıyla Kazakistan'da toplam 2,7 milyar ton yük ve 18,5 milyar yolcu taşınmıştır. Karayolları ile taşınan yolculardan edinen toplam gelir 2003 yılında 100 milyon iken 2011'de 302 milyon ABD dolarına ulaşmıştır. Kazakistan'ın taşıma filosu oldukça yüksektir. Son on senede otomobillerin sayısı 3 kata, tırların 2 kata, otobüslerin ise sadece %50'ye artarak 2012'de 4,1 milyon araca ulaşmıştır. Onun içinde 3,6 milyonu otomobiller, 97 bini otobüsler ve 428 bini tırlardır. 2005 senesinde ülkede 100 kişiden 7'sinin özel otomobili bulunurken bu sayı 2012 yılında 21'e ulaşmıştır.[76] Bu oran, Orta Asya ülkeleri içinde en yüksektir.

---

[73] Vukolov V.N., "Obshaya Harakteristika Transportnogo Obsluzhivania Turistov(Turistlere Ulaştım Hizmeti Vermenin Genel Özellikleri)", **Turan Üniversitetinin Habarşısı Dergisi**, N3 (55), 2012, Almatı, s.69

[74]Türkbirlik.gen.tr, **Türk Dünyasının Turizm ve Ulaşım Coğrafyası**, (Çevrimiçi), http://www.turkbirlik.gen.tr/lang-tk/Makale/85--fatih-alparslan/220-turk-dunyasinin-turizm-ve-ulasim-cografyasi-ii-.html, 05.02.2013

[75] Kazakistan Duşanbe Büyükelçiliği**, a.g.e.**, s.58

[76] K.C İstatistik Ajansı, **Transport (Ulaştırma),** (Çevrimiçi), http://www.stat.kz/digital/tran/Pages/default.aspx, 01.08.2013

Son 10 yılda Hükümet karayolu taşımacılığını ve altyapısını geliştirmek amacıyla birçok proje gerçekleştirmektedir. 2005 yılından bu yana ülkedeki yolların inşaatı ve eski yolların yenilenmesi uluslararası standartlara uygun ve daha yoğun şekilde yapılmaktadır. Asya Kalkınma Bankası (ADB) ve İslam Kalkınma Bankası (IDB) 284 milyon ABD doları tutarındaki bir otoyol rehabilitasyon projesini birlikte finanse etmiştir. Söz konusu proje, başkent Astana ve Almatı'yı birbirine bağlamıştır. 2008 yılında başlayan ve bitimi 2019'da planlanan "Batı Avrupa - Batı Çin" uluslararası transit koridoru inşaatı ulaştırma sektörünün en büyük projesidir.[77]

Turizm açısından karayolları daha çok komşu ülkelere alışveriş turizmi ve günübirlik turlar için kullanılmaktadır. Ülkede konforlu ve modern otobüslerin yetersizliği nedeniyle turistlerin sadece %20,1'i otobüslerle seyahat etmektedir. Kuzey ve Batı Kazakistan'daki turizm şirketleri ise Almanya ve Polonya'ya otobüs ile ucuz paket turlar düzenlemektedir. Kazakistan'dan geçen uluslararası transit otoyolların turizm amaçlı kullanımı turizmin gelişim potansiyelini arttırmaktadır. Örnek olarak Çin'den Kuzey Afrika'ya kadar uzanan Ulu İpek Yolu'da otomobil ve otobüs turları geliştirebilir. Kazakistan'da bazı karayolların kötü durumda olması ulaşımda engel teşkil etmektedir. Örneğin, doğal çekiciliği olan milli parkların birçoğunda ulaşım asfalt döşemesi olmayan karayollar vasıtasıyla gerçekleşmektedir. Diğer problem ise birçok önemli karayolları boyunca mola tesislerin, motel vb. üst ve alt yapının olmaması turizm amaçlı kullanımı sınırlamaktadır.[78]

Nehir ve deniz taşımacılığı. Kazakistan su ulaştırması ülkenin coğrafi özellikleri (kıta içi ülke olması) ve mevsimlikten dolayı ulaştırma sektöründe küçük bir paya sahiptir. 2010 yılında taşınan tüm yük hacminde su yollarına sadece %0,3 kısım düşmüştür.[79]

K.C.'nin su taşımacılığı batıda Oral-Hazar, güney-doğuda İli-Balhaş havzasında ve doğuda Ertis nehri havzasında gelişmiştir. Ülkede 3 deniz (Aktau, Bautino, Kurık) ve 2 nehir limanı vardır. Tek uluslararası deniz limanı Hazar

[77] İGEME, **a.g.e**,.s.14 ve Kazakhstan Travel Guide, **a.g.e.,** s.324
[78] Tynchereva Z., Yagofarov G., **Osnovy Planirovania i Organizatsii Turistskoy Deyatelnosti (Turizm Faaliyetlerini Planlama ve Organize Etme Temelleri)**, Uchebnoe Posobie (Okul Kitabı), Almatı, 2009, s.35 ve Vukolov, **a.g.e.,** s.72
[79] Mazharova, **a.g.e.,** s.133

Denizi'nin kıyısında bulunan Aktau şehrindedir. Nehir limanları ise büyük gemilerin yüzebileceği Kazakistan'ın tek nehri Ertis'te bulunmaktadır.[80]

Kazakistan'ın nehir de deniz ulaşımı bağımsızlıktan bu yana en az gelişme kaydeden ulaşım türüdür. Nehir yolları 2003'te 4.032 km iken 2012 yılında sadece 118 km artarak 4.151 km'ye ulaşmıştır. Nehir yolları ile 2012 yılında 98,8 bin yolcu, 1,3 milyon ton yük taşınmıştır. Nehir yolcu taşımacılığından 2011'de elde edilen gelir sadece 230 bin ABD doları iken, deniz ve nehir yük taşımacılığının toplam geliri ise 57 milyon ABD doları bulmuştur.[81]

Denizyolları daha çok petrol, metal, hububat ve diğer maddelerin taşımacılığında kullanılmaktadır. Bu yüzden K.C. devletinin denizyollarının geliştirilmesi ile ilgili projeler daha çok yük taşımacılığı ve transit hacmini (2009'da sadece %15'i kullanılmış) arttırmaya yönelmektedir. Örnek olarak Aktau limanının genişlemesi sayesinde daha çok petrol, hububat vb. İran, Rusya ve Azerbaycan'dan geçerek Avrupa, Baltık Denizi ve Kuzey Afrika ülkelerine ulaşabilecektir.[82]

Kazakistan'da yük gemilerinin sayısı 1.200'dür ve sadece 74 tane yolcu gemisi mevcuttur. Yolcu gemilerin ortalama yaşı 25 yıldır. Genel olarak deniz filosunun %85'i bakımsız ya da kullanılmaz halde bulunmaktadır. Bunların yenileme ve modernizasyon aşamaları sürmektedir. Son yıllarda küçük gemilerin sayısı hızlı artış göstermiş ve 2001'de 10 bin civarı ise 2011'de 29 bine ulaşmıştır.[83]

Kazakistan'da su turizmi neredeyse hiç gelişmemiştir. Genel olarak turizm şirketleri daha çok yabancı turistlere hitap eden 1-2-6 günlük turlar sunmaktadır. Turlar Nisan-Ekim arası güney-doğudaki Köksu, Çarın, İle nehirlerinde ve Balhaş gölünde yapılmaktadır. Han-Tengri ve Agata gibi turizm şirketleri yayın balığı avlama ve kuş izleme turlarını düzenlemektedir. Jetisu bölgesinde su turizmi yapanlara nehir kenarlarında tesisler yapılmıştır. Ancak bu turların reklamını hiçbir yerde göremezsiniz, çünkü sadece yabancılara hitap etmektedir.[84]

---

[80] Mazharova, **a.g.e**., s.136
[81] K.C İstatistik Ajansı, **Transport (Ulaştırma)**, (Çevrimiçi), http://www.stat.kz/digital/tran/Pages/default.aspx, 05.02.2013
[82] K.C Ulaştırma ve İletişim Bakanlığı, **2015 Yılına Kadar K.C. Ulaştırma Sektörünün Kalkınma Stratejisi,** Astana, 2006, s.23
[83] Mazharova, **a.g.e**., s.133
[84] Korablev V.A., "Vodnyi Turizm Kazakhstana: Istoricheskie Stranitsy (Kazakistan'da Su Turizmi: Tarihin Sayfaları)", **Turan Universitetinin Habarşısı Dergisi**, No3 (47), 2011, s.81-82

Özet olarak su taşımacılığının gelişmişlik seviyesi ülkenin ekonomik ihtiyaçlarını karşılamamakta ve komşu ülkelerden geride kalmıştır. Kazakistan'da kayık, katamaran ve sal yapan fabrikalar yok, gemiler yurtdışında tadilat görmekte ve eğitimli kadro sıkıntısı vardır. Uzman eksikliğinden dolayı sektörde çalışanların %55'i yabancılardan oluşmaktadır. Doğru strateji ve yeterli seviyede finansman ve yatırımlar yapıldığı takdirde deniz ulaşımı sorunları çözülebilir.

2.3.2.5. İnsan Kaynakları

Kazakistan'da turizm eğitimi ilk olarak 1992 yılında Turan Üniversitesi'nde ve Abay adında Kazak Milli Pedagoji Üniversitesi'nde verilmeye başlamıştır. 2001 yılında ulusal ve özel toplam 28 üniversitede turizm işletmeciliği bölümü olmuştur.[85] Günümüzde ise 18'i devlet üniversitesi olan toplam 54 üniversite turizm uzmanların hazırlamaktadır. Mesleki eğitim liselerin sayısı 31'den (2008) 55'e (2012) ulaşmıştır. 2008 yılında turizm bölümü mezunlarının sayısı tüm ülkede 868 kişi iken, 2012'de bu sayı 1.935'e ulaşmıştır. Mesleki eğitim liselerinden 2008'de 370 öğrenci mezun olurken, 2012'de bu sayı 624'e çıkmıştır.[86] Ancak verilen eğitim standartlara uymamaktadır. Kazakistan'ın turizm alanında ilk profesörü Erdavletov'a göre turizm dalında kaliteli eğitim sağlamak için Kazakistan'ın her bölgesinde (Batı, Kuzey, Orta, Doğu ve Güney) birer ve Almatı'da 2-3 üniversite bırakılması gerekmektedir.[87]

Tablo 2.9: Kazakistan Turizm Sektörünün İnsan Kaynakları (2008–2012)

Çalışanlar	**2008**	**2009**	**2010**	**2011**	**2012**
Turistik şirketler	4.000	6.700	6.100	4.900	5.000
Konaklama yerleri	36.900	41.000	48.700	47.700	42.600
Termal tesisler	9.900	9.700	10.700	10.900	11.100
Eğlence, kültür, spor tesisleri	34.000	52.800	57.400	61.600	60.500
Toplam	84.800	110.200	122.900	125.100	119.200

Kaynak: K.C. İstatistik Ajansı verilerinden yararlanılarak hazırlanmıştır

[85] **Turistskaya Deyatelnost: Sbornik Zakonodatelnyh Aktov (Turizm Faaliyetleri: Kanunlar Derlemesi),** Izdatelstvo Yurist, Almatı, 2001, s.20
[86] K.C İstatistik Ajansı, **Kazakistan Turizmi 2008-2012**, Astana, 2013, s.108-110
[87] Kitzhanuly E.A., Zhakupova A., **Turizm v Kazakstane: De-ure i De-fakto (Kazakistan'da Turizm: İstatistikler ve Gerçekler), (**Çevrimiçi), http://yvision.kz/post/226682, 11.2.2013

Bugünlerde Kazakistan'ın turizm sektörü seyahat acentaları, konaklama ve eğlence tesislerin toplamında 120 bin civarında kişi istihdam etmektedir (%50'si eğlence, kültür ve spor tesislerinde, %30'u konaklama yerlerinde). 2012 yılında turizm sektöründe çalışanların ortalama maaşı 484 ABD dolarına eşittir.

Kazakistan'da uzman hazırlama işinin temelleri 1992 yılında atılmasına rağmen hala tatmin edici hale gelememiştir. Buna sebep olan birçok üniversitedeki öğretmenlerin Kazakistan'ın turistik potansiyelini yeterli seviyede bilmemesi ve turistik iş tecrübesine sahip olmamasıdır. Bundan dolayı, Milli Eğitim Bakanlığı'nın "turizmde eğitim" sistemine önem vererek örgün ve yaygın eğitim veren kurumların çalışmalarını ve ders programlarını yeniden gözden geçirmesi, yüksek öğrenim kurumları turizm eğitiminin "DTÖ-Ted Qual" kalite sertifikasyonunu uygulamaları, daha çok ders kitapları ve görsel materyaller üretilmesi, bilimsel ve metodolojik desteğin sağlanması gerekmektedir.[88]

2.3.2.6. Diğer Turizm İşletmeleri

Kazakistan'da konaklama ve seyahat sektörünün yanı sıra ziyaretçilere yiyecek-içecek, eğlence, alış-veriş ve araba kiralama gibi yardımcı hizmetleri sunan işletmeler genel olarak Almatı, Astana, Karagandı, Güney ve Doğu Kazakistan bölgelerinde yoğunlaşmaktadır. Kazakistan'da büyük kısmı lokanta ve kafe-barlardan oluşan 20 binden fazla yiyecek-içecek işletmeleri faaliyet göstermektedir. Ülkenin çoğu şehrinde farklı büyüklükte tiyatrolar, konser salonları mevcuttur. 1995 yılında ülkede 40 tiyatro mevcut ise, bu sayı 2012 yılında 60'a yükselmiştir. Konser salonlarında tam tersi azalma söz konusudur. Bölge merkezlerinde ise o bölgeye ait tarihi, arkeolojik ve tabii güzelliklerinin sergilediği müzeler faaliyetlerini sürdürmektedir. Özelleştirilen ve yenilenen park ve luna-parkların çoğu hafta sonu dinlenme amacıyla gelenlerinin eğlenebileceği, gezebileceği mekânlar olarak yaygınlık kazanmaktadır. Tablo 2.10'da görüldüğü gibi 2008 yılından bu yana park ve lunaparklar sayısı 37 adete artmıştır.

[88] K.C Turizm ve Spor Bakanlığı, **2007–2011 Yılları Arasında K.C Turizm Sektörü Geliştirme Programı**, Astana, 2006, s.16

Tablo 2.10: Kazakistan'da Turistlere Yardımcı Hizmetler Sunan İşletmeler (2008–2012)

Turistik işletmeler	**2008**	**2009**	**2010**	**2011**	**2012**
Yiyecek-içecek işletmeleri:	7.177	17.211	19.853	19.343	20.208
Restoranlar	463	1.657	1.963	1.674	1.831
Kafe ve barlar	4.382	6.970	9.180	8.359	9.117
Lokantalar	2.332	8.584	8.710	9.310	6.516
Müzeler	198	204	205	216	221
Tiyatrolar	57	57	59	64	60
Konser salonlar	73	69	67	74	67
Kulüpler	3.050	3.119	3.120	3.169	3.162
Sinemalar	136	124	123	118	127
Kütüphane	4.071	4.116	4.137	4.171	4.192
Park ve lunaparklar	66	80	84	92	103
Hayvanat bahçeleri	4	4	5	6	6
Sirkler	5	5	5	7	5
Özel koruma alanları	109	114	113	112	113
Alışveriş merkezleri ve pazarlar	814	827	829	818	-

Kaynak: K.C. İstatistik Ajansı verilerinden yararlanılarak hazırlanmıştır

Son zamanlarda yeni yapılan büyük alışveriş merkezleri sadece kıyafet, yiyecek, ev gereçleri dükkanları ile değil çeşitli eğlence araçları ve yiyecek-içecek mekanları ile çok popülerdir.

2.4. KAZAKİSTAN HAVAYOLU SEKTÖRÜNÜN TARİHİ GELİŞİMİ, HUKUKİ ZEMİNİ VE KURULUŞLARI

2.4.1. SSCB Döneminde Kazakistan Havayollarının Gelişmesi

Kazakistan Cumhuriyeti'nde havayolu sektörü Sovyet Hükümeti'nin gelmesiyle birlikte 1920'li yılların başında oluşmuştur. İlk sivil uçak 1924 yılının 27 Nisan'ında Taşkent'ten Almatı'ya uçuş gerçekleştirmiştir. Bu rotada tarifeli seferler aynı yılın 11 Haziran itibariyle haftada bir kere yapılmaya başlamıştır. 1927'de Almatı-Bişkek, Almatı-Jarkent, Almatı-Semey gibi yeni rotalar açılmıştır. 1929

yılında Moskova'ya ilk uçuş Kızılorda şehrinden yapılmıştır.[89] 1933 yılında Kazakistan'da yolcu uçakları Almatı-Karagandı, Semey-Akmola (şimdi Astana), Kostanay-Akmola-Ayagöz vb. rotalarda seferler yapmıştır.

Sovyet Birliği 1931 yılında Almatı'da Sovyet Sivil Havacılık Filosu'nun (1932'den itibaren "Aeroflot") bir alt birimi olarak "Kazak Sivil Havacılık Filosu"nu kurmuştur.

1934'ten itibaren Almatı, Taldıkorgan, Türkestan, Kızılorda, Pavlodar, Jarkent vb. şehirlerde havalimanı inşaatları başlamış ve 1941'de Kazakistan'da tüm il merkezlerinde az donanımlı olsa da havalimanı bulunmuştur.[90]

1931'den itibaren Kazakistan uçak filosu oluşmaya ve ülkeye U-13, K-4, K-5 tipli yolcu uçakları gelmeye başlamıştır. Hava araçları sadece posta ve yolcu taşımacılığında değil, özellikle II. Dünya Savaşı'ndan önce, tarım sektörü, maden ve petrol aramaları, yeni fabrikaların inşaatlarında etkin kullanılmıştır.[91]

1940 yılında Kazakistan'da bölgelere, kentlere, kolay ulaşılamaz, düzgün karayolu olmayan yerlere yeni posta ve yolcu rotaları açılmıştır. Ülkede 1930 yılında sadece 835 yolcu taşınmışsa bu sayı 1940'ta 22.238 yolcuya ulaşmıştır. 1941 yılında pilot sayısı 931 yılına nazaran 75 kat, teknisyen sayısı ise 10 kat artış göstermiştir.[92]

Kazakistan'ın havayolu ulaşımı II. Dünya Savaşı zamanında ve savaştan sonra da gelişmektedir. 1980'li yılların ortasında havayolu ulaşımı, ülkenin yolcu taşımacılığında %0,2 oranla üçüncü yere sahiptir.

Sovyet Birliği zamanında Kazakistan en gelişmiş uçuş ağının birine ve Rusya'dan sonra ikinci büyük filoya sahip olmuştur.

2.4.2. Bağımsızlıktan Sonra Kazakistan Havayolu Ulaşımının Gelişimi

Sovyetler Birliği'nin dağılması ve dolayısıyla devlet destekli iç hat uçuşlarının sona ermesinden, 90'lı yıllardaki büyük enflasyondan sonra, bağımsız

[89] Abu Smagulov , "Krylyam Kazakstana 80 let! (Kazakistan Kanatlarına 80 yıl!)", **Aviatsia.kz Dergisi**, N1, 2011, s.58
[90] **A.e**., s.58-59
[91] Maksimenko N.V., "Tak Eto Nachinalos...(Bu Böyle Başladı...)", **Aktualnye Problemy Sotsialno-Politicheskih i Gumanitarnyh Nauk**, 3.Baskı, Akademia Grazhdanskoy Aviatsii, Almatı, 2009, s.31-34
[92] Smagulov, **a.g.e**., s.52-53

hükümetin etkin ve karlı bir hava taşımacılığı geliştirme çabaları başarısızlığa uğramış ve yolcu sayısı bir senede 20 milyondan 1 milyona düşmüştür. Bu durumda Batı havayolu şirketleri tüm seferleri durdurup, uçakları özel depolarda, mevcut durum düzelene kadar bekletmektedir. Ancak 1993 yılında kurulan "Kazakistan Aue Jolı" yönetimi farklı taktik seçmiştir: bilet fiyatlarını düşürerek yarı boş uçaklarla seferler gerçekleştirmiştir.[93]

Bu dönemde Kazakistan pazarına yabancı havayolu işletmeleri aktif şekilde girmeye başlamıştır. Paralel olarak Kazakistan Aue Jolı'nın parçalanmaya ve bünyesinde olan %70 oranında yıpranmış 800 uçağı satmaya başlamıştır. Aynı dönemde genelde charter ve turistik firmalara hizmet veren 1-2 uçağa sahip yüzlerce küçük şirketler kurulmuştur. Yavaş yavaş en çok nakit getiren uluslararası uçuşlar özel ve yabancı havayolu şirketlerin eline geçmiştir. Kısa sürede tamamen yıpranıp, kullanılmaz hale gelen uçakların yerine yeni uçak alamayan küçük şirketlerin yarısından fazlası kapanmıştır.[94]

1996 yılında iflas eden Kazakistan Aue Jolı'ndan aynı yıl kurulan Air Kazakhstan'a sadece 60 uçak kalmaktadır. Birkaç milyon ABD dolarına tamir edilen uçakların sadece 25'i kullanılabilecek duruma getirilmiştir. Batı standartlarına uygun olmayan AN-24 ve TU-134 tipli uçaklara sahip olan Air Kazakhstan ile yabancı havayolu şirketleri işbirliği kurmak istemez. Yabancı ve yerlilerin çoğu servis ve güvenlik açısından yabancı havayollarını tercih ettikleri için bu durum ulusal havayollarında yolcu sayısının azalmasına yol açmaktadır. Bu nedenle Kazakistan devleti 1996-2000 yıllar arası senede 600 milyon ABD doları kaybetmiştir.[95] Ayrıca bilet fiyatlarının yüksek olması turistik önümün pahalıya mal olmasına, bundan dolayı ulusal turistik pazarda rekabet edebilirliğini azaltmıştır. 2001 yılında Kazakistan'dan sadece Almanya, Hindistan, BAE, İsrail, Türkiye, İtalya, Kore, Macaristan, Çin, Tayland'a direkt uçuşlar gerçekleştirilmiştir.[96] Air Kazakhstan 1996-2003 yılları arasında 40'tan fazla noktaya senede sadece 450-600 bin yolcu ulaştırmıştır. 8 yıl faaliyetten sonra Air Kazakhstan sektörün geliştirme stratejisinin

[93] Vukolov, **a.g.e.,** s.68-69
[94] **A.e.**
[95] Zhan Bizhanov , "Air Kazakhstan-Vzyat Kurs Na Vyzhivanie (Air Kazakhstan- Hayatta Kalma Yolunda) ", **Trud Gazetesi**, Almatı, 4-10 Eylül, 1998, s.13
[96] **Turistskaya Deyatelnost: Sbornik Zakonodatelnyh Aktov (Turizm Faaliyetleri: Kanunlar Derlemesi)**, a.g.e., s.20

olmaması, Sivil Havacılık yönetiminin sürekli değişmesi ve büyük borç yükü altında kaldığından dolayı iflas etmiştir.

Sektörün durumu radikal çözümler gerektirmiş ve devlet sonunda sivil havacılığın gelişimini kontrol altına almak için, 2001 yılında Air Astana Ulusal Havayolları'nı kurmuştur. Şirketin %49'una sahip yabancı hissedarların sayesinde eskimiş filonun yeni uçaklarla değiştirme ve modern yönetim sistemlerini uygulama imkanları doğmuştur.

2.4.3. Kazakistan Havayolu Sektörünün Hukuki Zemini ve Kuruluşları

Ulaştırma hakkında ilk yasa 1995 yılında, sonrakiler ancak 2002 yılında yürürlüğe girmiştir. 2004 yılında havayolu sektörü ile alakalı yeni yönetmelik çıkmıştır. 2007 yılında "2015 Yılına Kadar Kazakistan'ın Ulaştırma Stratejisi" geliştirilmiştir. Stratejide sivil havacılığın ana gelişim aşamaları belirlenmektedir. Ancak yasa ve stratejiler ICAO'nun uluslararası havacılık yasasının gereksinimlerini göz önünde bulundurulmazlar. Bunun neticesinde 2008 yılında ICAO'nun denetleme komisyonu Air Astana dışında Kazakistan'ın tüm havayolları şirketlerini Avrupa'nın hava sahasında uçmayı yasaklayan "kara listeye" eklemiştir. Kazakistan'ın havayolu sektörüne büyük zarar veren bu olaydan sonra devlet havayolu ulaştırması ile ciddi anlamda uğraşmaya başlamıştır.[97] 2010 yılında "Hava Sahası Kullanımı ve K.C. Havacılık Faaliyeti ile İlgili" yasa yürürlüğe girmiştir. Devlet Sivil Havacılık Mevzuatı'nda devamlı uluslararası standartlara uygun ekleme ve değişiklikler yapmış, bu sayede Sivil Havacılık işletmelerinin sertifikasyonunu yapan ulusal kuruluş oluşmuştur.[98] 2011 yılında "Mevzuat" ile ilgili 100 tüzük ve 25 prosedür, 2012 yılında 10 tüzük ve 19 kamu hizmeti standartları ve düzenlemeleri hazırlanmıştır. 2012'de Cape Town sözleşmesi onaylanmıştır. 2013 yılında K.C.'nin Ulaştırma Mevzuatı'na ICAO tavsiyelerine göre değişiklikler ve eklemelerin

[97] Serik Muhtybaev , "Kakim Byl Nash Put?(Bizim Yolumuz Nasıldı?) ", **Aviatsia.kz Dergisi**, N6, 2011, s.30-31 ve "Interview With Chairman of Civil Aviation Committee of RK, Mr Mukhit Kubayev", **World Monitor Magazine**, 4(8), 2007, s.26-27

[98] Argyn Iskakbekov , "Sovershenstvovanie Aviatsionnogo Zakonodatelstva (Havacık Mevzuatının Geliştirilmesi)", **Uridicheskaya Gazeta (Hukuk Gazetesi),** 8 Haziran 2011, s.3

yapılması devam etmektedir. Aynı zamanda ICAO standartlarına uygun yönetmelik ve 30 tüzük hazırlanması planlanmaktadır.[99]

Kazakistan'ın havayolu ulaştırması Ulaştırma ve İletişim Bakanlığı bünyesinde bağımsız bir kurum olan ***Sivil Havacılık Komitesi'ne*** bağlıdır. 2011 yılında Komite başkanı seçilen ve hala görevde olan Seydahmetov B.K.'ya kadar beş yıl içerisinde Sivil Havacılık Komitesi yönetimi hemen hemen her yıl değişmiştir. Komitede görevli sayısı 2012'de 54 kişi ise, 2013 yılında 65 kişiye yükselmiştir. Komite teknik düzenlemelere bakan 7 ve ekonomik işlere bakan 2 alt idareden oluşmaktadır.[100]

Sivil Havacılık Komitesi'nin alt kuruluşları şunlardır[101]:

1) ***Kazaeronavigatsia.*** 1994 yılında Kazakistan Aue Jolı ulusal havayolu şirketinden ayrılan kuruluş Kazakistan hava sahasında hava seyrüsefer hizmet vermekte, hava trafik kontrolünü yapmakta ve uçuşların güvenliğini sağlamaktadır.

2) ***Kazaeroproekt*** - Kazakistan sivil havacılığının uzmanlaşmış tasarım ve araştırma enstitüsüdür. 1972 yılında kurulmuş olup, hem sivil hem de askeri havacılık için havaalanı, havalimanı ve hava seyrüsefer tesislerin tasarımını ve inşaat sürecince teknik desteğini yapmaktadır.

3) ***Devlet Havacılık Merkezi*** 2006 yılında Sivil Havacılık ve Hava Savunma Kuvvetleri için uzmanlar hazırlamak amacıyla Ulaştırma Bakanlığı tarafından Astana'da kurulmuştur.

4) ***Havacılık Emniyet Merkezi.*** 2009 yılında kurulan ve 2011 yılında Sivil Havacılık Tıp Merkezi'ni bünyesine alan kurum Sivil havacılık alanında sertifikasyon ve hava araçları ile işletmelerin uluslararası standartlara uygunluk denetlemelerini yapmaktadır.

Bu kurumlar dışında ülkede 2002 yılından itibaren "***Kazakistan Hava Taksi İşletmeleri Derneği***" ***(ASAK)*** faaliyet göstermektedir. Derneğe 32 işletme üyedir. Dernek her sene 200'den fazla hafif uçak, helikopter pilotlarını ve 100'den fazla

---

[99] K.C Ulaştırma ve İletişim Bakanlığı, "**Bezopastnost Poletov v Respublike Kazakhstan (Kazakistan Cumhuriyeti'nde Uçuşların Güvenliği)**", Astana, 2013, s.6

[100] Tatyana Moskvicheva , "Kak Est i Kak Budet? (Olduğu Hali ve Ne Olacak?)", **Aviatsia.kz Dergisi**, No1, 2012, s.23-25

[101] K.C Ulaştırma ve İletişim Bakanlığı, **Sivil Havacılık Komitesi Alt Kuruluşları,** (Çevrimiçi), http://mtc.gov.kz/index.php/ru/komitet-grazhdanskoj-aviatsii/podvedomstvennye-organizatsii, 20.08.2013

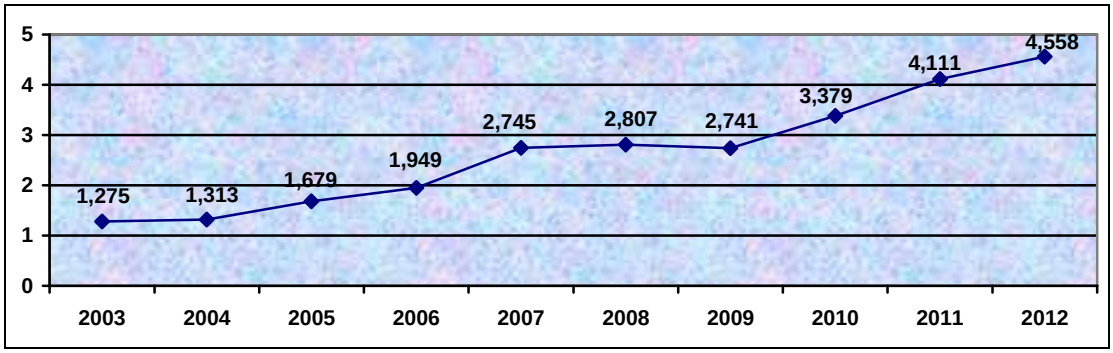
teknisyeni mezun etmektedir.[102] Ayrıca ülkede "K.C. Amatör Pilotlar Kurumu", "Kazakistan Havayolları Derneği", "Otan Havacılık Kulübü" faaliyet göstermektedir.

2012 yılında Astana'da IATA'nın Orta Asya ve Kafkasya bölgesinden sorumlu ofisi açılmıştır.[103]

2.5. KAZAKİSTAN HAVAYOLU ULAŞTIRMASININ MEVCUT DURUMU

Kazakistan'ın sivil havacılık sektörü hızlı bir şekilde gelişmektedir. Şekil 2.4.'te baktığımızda, 2003 yılından bu yana, 2008-2009 yıllarındaki büyük finansal krizden dolayı sektörde oluşan gerileme dışında, Kazakistan'da havayolu ile taşınan yolcu bazında yıllık ortalama %15 oranında sürekli artış dikkat çekmektedir. 2003 yılında 1,3 milyon olan yolcu sayısı 9 yıl sonra %350 artış göstererek 4,5 milyona ulaşmıştır.

Şekil 2.4: Kazakistan'da Havayolu Yolcuları (2003-2012, Milyon Kişi)



Kaynak: Mazharova V., **Transport v Kazakhstane (Kazakistan'da Ulaştırma),** KISI pri Prezidente RK, Almatı, 2011, s.101 ve K.C. Ulaştırma ve İletişim Bakanlığı'nın verilerine göre yapılmıştır

Tablo 2.11.'de Kazakistan havayolu ulaşımın 2011 ve 2012 yıllarına ait temel göstergeleri verilmiştir. Taşınan yolcu, yolcu-km ve havalimanlarında hizmet verilen yolcu sayısına baktığımızda ortalama %11 artış sergilenmektedir. 2012 yılında 63 bini ulusal havayolları ile toplam 79.625 sefer yapılmıştır. 2012 yılında yabancı havayolların ülkeye yaptığı sefer sayısı 2011 yılına nazaran %4 azalmış, Kazakistan

[102] Kazakistan Hava Taksi İşletmeleri Derneği, **Bilgi**, (Çevrimiçi), http://www.asak.kz/16, 21.08.2013
[103] Tulegen Esimov, "Shelkovyi Put po Vozduhu (Havayolu İle Ulu İpek Yolu)", **Aviatsia.kz Dergisi**, N4, 2012, s.10

havayolların ise %8 artmıştır. Gelir tablosuna bakarsak, 2012 yılında en çok gelir yolcu taşımacılığından olmuş ve 2011 yılına nazaran %36 artış göstermiştir. Kazakistan havayolu ulaşımı 2012 senesini 463 milyon ABD doları kar ile kapatmıştır.

Tablo 2.11: Kazakistan Havayolu Ulaşımının Temel Göstergeleri (2011-2012)

Temel göstergeler	**2011**	**2012**	**Büyüme (%)**
Taşınan yolcu	4.111.454	4.558.647	11
İç hat (kişi)	2.562.369	2.844.426	11
Dış hat (kişi)	1.549.085	1.714.221	11
Yolcu-km (milyon)	7859,1	8795,8	12
Sefer sayısı	75.484,00	79.625,00	5
Yabancı havayolları ile	10.503,00	10.051,00	-4
BDT havayolları ile	6.483,00	6.186,00	-4
Ulusal havayolları ile	58.498,00	63.388,00	8
Hizmet verilen yolcu sayısı (kişi)	8.073.516	8.915.840	10
Yabancı havayolları ile (kişi)	1.166.095	1.280.441	10
BDT havayolları ile (kişi)	909.882	1.036.429	14
Ulusal havayolları ile (kişi)	5.997.539	6.598.970	10
Taşınan yük (bin ton)	29,4	19,6	-35
Transit (milyon uçak-km)	155,7	164,5	4
Gelir (bin ABD doları)	1.691.568	2.029.020	13
Yolcu ve yük taşımacılığından	923.013	1.251.046	36
Havalimanı hizmetlerinden	474.163	478.728	1
Hava seyrüsefer hizmetlerinden	169.820	173.985	5
Transit uçuşlardan	124.572	125.261	1
Gider (bin ABD doları)	1.470.914	1.565.787	13
Kar (bin ABD doları)	220.655	463.234	13

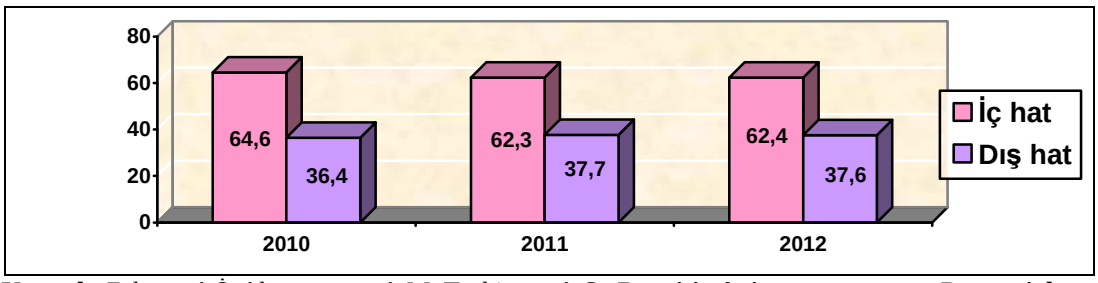
Kaynak: K.C. Ulaştırma ve İletişim Bakanlığı, **İstatistik Bilgiler**, (Çevrimiçi), http://mtc.gov.kz/index.php/ru/komitet-grazhdanskoj-aviatsii/statisticheskie-dannye/485-statisticheskie-dannye, 18.02.2013

İç ve dış hat yolcu trafiği. Kazakistan'da 44 iç ve 48 uluslararası uçuş rotası mevcuttur. Ülkeden dünyanın 18 ülkesine direkt uçuşlar yapılmaktadır. 2012 yılında Astana'dan Taşkent, Baku, Pekin ve Sankt Peterburg'a, Almatı'dan Hong-Kong ve

Kazan'a yeni tarifeli seferler açılmıştır. 2015 yılına kadar yerli işletmeler yurtdışında daha 30 noktaya uluslararası seferler açmayı planlamaktadır.[104] Kazakistan, havayolu ulaştırması alanında yaklaşık 40 hükümet arası anlaşma akdetmiş bulunmaktadır.

2012'de 2011'e kıyasla hem dış, hem iç hat yolcu trafiğinin %11 oranında artış gösterdiği görülmektedir. Yolcu trafiğinin ortalama %60'ı iç hatlara düşmektedir. 2012 yılında 4,5 milyon yolcu taşınmışsa, onun 2,8 milyonu iç hatlarda seyahat etmiştir.

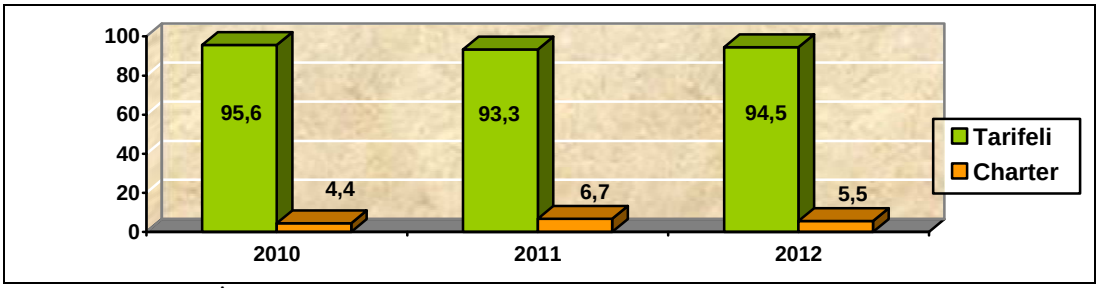
Şekil 2.5: Kazakistan'da İç ve Dış Hat Yolcu Dağılımı (2010-2012, %)



Kaynak: Zaboev A.İ, Absametova A.M, Tashimov A.S., **Razvitie Aviatransportnogo Potentsiala EvrAzES (EURASEC Hava Taşımacılığının Gelişim Potansiyeli)**, Almatı, 2011, s. 20 ve K.C. Ulaştırma ve İletişim Bakanlığı'nın verilerine göre yapılmıştır

Charter seferleri. K.C.'de charter seferler genelde yaz dönemlerinde ve ticari amaçlı kullanılmaktadır. Charter seferlerin toplam yolcu taşımacılığındaki payı dünyada %20 civarlarında iken, Kazakistan'da çok yüksek değil ve %6-5 oranlar arasında değişmektedir. Ülkeden charter seferleri en çok Türkiye'ye yapılmaktadır.

Şekil 2.6: Kazakistan'da Taşınan Yolcuların Charter ve Tarifeli Seferlere Göre Dağılımı (2010-2012, %)

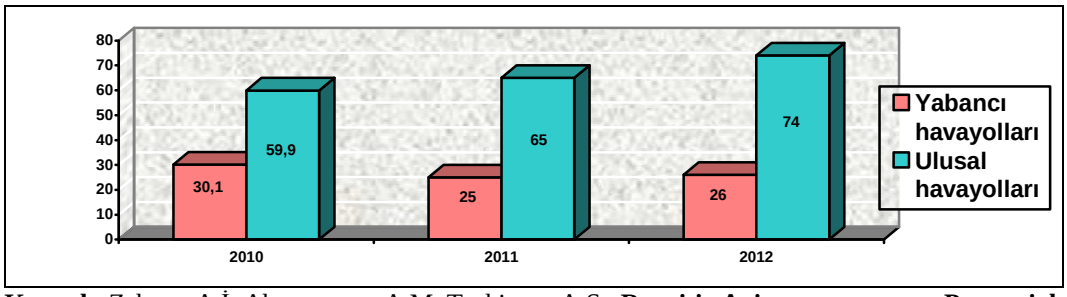


Kaynak: Zaboev A.İ, Absametova A.M, Tashimov A.S., **Razvitie Aviatransportnogo Potentsiala EvrAzES (EURASEC Hava Taşımacılığının Gelişim Potansiyeli)**, Almatı, 2011, s.20 ve K.C. Ulaştırma ve İletişim Bakanlığı'nın verilerine göre yapılmıştır

[104] "Nash Check-list:Punkty, Kotorye Vazhny" (Bizim Kontrol Listemiz; Önemli Olan Öğeler), **Aviatsia.kz Dergisi**, N4, 2012, s.36

Uluslararası çaptaki havayolu şirketlerin Kazakistan pazarında bulunmalarına ve uçuş güzergahlarını çoğaltmaya çalışmalarına rağmen, 2012 yılında yurtdışına uçan tüm yolcuların %74'ü Kazakistan havayolu şirketlerini tercih etmişlerdir.[105] Bu eğilim Şekil 2.7'de görüldüğü gibi son yıllarda artış göstermektedir.

Şekil 2.7: Kazakistan'da Yurtdışı Uçuşlarda Yabancı ve Ulusal Havayolları ile Taşınan Yolcuların Dağılımı (2010-2012, %)



Kaynak: Zaboev A.İ, Absametova A.M, Tashimov A.S., **Razvitie Aviatransportnogo Potentsiala EvrAzES (EURASEC Hava Taşımacılığının Gelişim Potansiyeli)**, Almatı, 2011, s. 21 ve K.C. Ulaştırma ve İletişim Bakanlığı'nın verilerine göre yapılmıştır

Transit potansiyeli. Kazaeronavigatsia verilerine göre Kazakistan Cumhuriyeti hava güzergahlarının uzunluğu 80 bin km'den fazladır. Ülkeyi Azerbaijan'la - 3, Turkmenistan'la - 2, Özbekistan'la - 27, Kırgızistan'la-6, Çin'le-4, Rusya ile - 27 hava koridoru bağlamaktadır. Toplam Kazakistan toprakları üzerinden 71 uluslararası hava koridoru geçmektedir. Son zamanlarda Kazakistan hava sahasında gerçekleşen transit uçuşlar her sene %10-15 oranla artmaktadır.[106] Ülkenin transit hava kolidorları Avrupa ile Güney-Doğu Asya arasında uçuş seferleri düzenleyen yabancı havayolu şirketleri için avantajlıdır.

Filo büyüklüğü. Bugünlerde Kazakistan'da tarifeli seferlerde kullanılan 41 adedi Batı yapımı (Boeing, Airbus, Embraer) toplam 58 uçak mevcuttur. Charter ve ticari seferleri 40 adet Sovyet (Tu-54/134, Yak-42/40) ve 15 adet Cessna 650, Challenger CL-850 vb. tipi Batı uçakları ile yapılmaktadır. Yük taşımacılığında Sovyet yapımı IL-76 ve An-12 tipli 12 adet hava araçları kullanılmaktadır. Zirai mücadeleyi Sovyet ve Batı yapımı 156 uçak ve 77 helikopter (Mi-8/2, Agusta

[105] Zaboev vd., **a.g.e.,** s.20
[106] **A.e**., s.31

Westland, BELL, Md-500) sağlamaktadır.[107] Ülkede 40 farklı tipten toplam 394 hava aracı bulunmaktadır.

2000-2011 yılları arası Kazakistan filosunda Batı uçakların oranı %20 ve ortalama yaşı 18 yıl, Sovyet uçakların ise 35 yıldı. 2012 yılında yapılan büyük denetlemeden sonra ICAO standartlarına uymayan 14 uçağa kulanım yasağı koyulmuştur. Aynı yıl Batı uçaklarının pazardaki oranı %27'ye yükselmiş, 2013'te ise %34'e çıkmıştır. Tarifeli seferlerin %84'ü ise Batı uçakları ile yapılmaktadır. 2013 yılın sonuna kadar tarifeli sefer yapan ulusal havayolu şirketleri Batı yapımı 11 adet, 2020'ye kadar 56 adet uçağın satın almasını planlanmaktadır. 2013 yılında ayrıca 12 tondan ağır ve 20 yıldan fazla uçak hava araçlarına Kazakistan hava sahasında kullanım yasağı çıkmıştır.[108]

Uçuş güvenliğini bakılırsa, güvenlik seviyesinin geçmiş senelerine nazaran arttığı gözlenmektedir. Kazakistan devleti 2002 yılından itibaren iç hat havayolu ulaşımını geliştirmek amacıyla toplumsal açıdan önemli 6-7 rotanın sübvansiyonunu yapmaktadır (genelde Astana'dan olanlara). 2012 yılında devlet bütçesinden yedi uçuş rotası için 5,5 milyon ABD doları ayrılmıştır.[109]

2.5.1. Kazakistan'daki Kamu ve Özel Havayolu İşletmeleri

Şubat 2013'ün istatistiklerine göre Kazakistan'da hava taşımacılık ve işletmecilik belgesine sahip 55 firma mevcuttur. Onlardan[110]:

1) 5 havayolu şirketi tarifeli seferler yapmaktadır (Air Astana, SCAT, Jetisu, Jezkazgan Air ve Semeyavia);

2) 17 havayolu işletmesi charter seferler, hafif uçaklarla turistik geziler ve ticari uçuşlar gerçekleştirmektedir (Tablo 2.14);

---

[107] K.C Ulaştırma ve İletişim Bakanlığı, **Sivil Havacılığın Gelişimi**, (Çevrimiçi), http://mtc.gov.kz/index.php/ru/komitet-grazhdanskoj-aviatsii/razvitie-grazhdanskoj-aviatsii, 25.08.2013

[108] K.C Ulaştırma ve İletişim Bakanlığı, "**Bezopastnost Poletov v Respublike Kazakhstan**" **(Kazakistan Cumhuriyeti'nde Uçuşların Güvenliği),** Astana, 2013, s.10 ve Tatyana Moskvicheva, "U nas Net Zadach Vtorogo Plana"(Bizim İkinci Sıraya Koyduğumuz Sorunlarımız Yok), **Aviatsia.kz Dergisi**, N2, 2012, s.25-26

[109] Tatyana Moskvicheva, "Vse Li Vozmozhnosti Ispolzuem?" (Tüm Olanaklarımızı Kullanıyor Muyuz?), **Aviatsia.kz Dergisi**, N4, 2012, s.23-27

[110] K.C Ulaştırma ve İletişim Bakanlığı, **Havayolları Listesi** , (Çevrimiçi), http://mtc.gov.kz/index.php/ru/komitet-grazhdanskoj-aviatsii/aviakompanii/493-cpisok-aviakompanij, 30.08.2013

3) 22 şirket zirai ilaçlama, petrol ve gaz boru hatlarını gözetleme, orman yangını, vb. tarım ve sanayi sektörlerinde faaliyet göstermektedir (Air Control, Almaty Aviation, Orlan-2000, Tyan-Shan, KazAvia, Feniks, Zhersu Avia, vd.);

4) 5 havayolu işletmesi hem havacılık işleri hem de charter seferleri yapmaktadır (Avia Jaynar, Aeroprakt.Kz, ASPAN, SKY SERVICE, AERO);

5) 6 firma yük taşımacılığı ile uğraşmaktadır (Beybars, Mega, Deta Air, Air Trast, Atma, Air Almatı).

2013 yılının Haziran ayında Sivil Havacılık Komitesi ICAO uzmanları ile birlikte tekrar yapılan denetleme sonucunda Deta Air, Mega ve KazAirWest havayolu şirketlerin havacılık faaliyetlere hak veren sertifikalarını iptal etmiştir. Ayrıca işletme faaliyetlerinde fark edilen birçok eksikler nedeniyle Asia Continental Airlines, Euro-Asia International, Semeyavia ve Irtysh-Air havayolu şirketlerin operatör belgeleri askıya alınmıştır.[111] 2009 yılından bu yana yapılan bu denetlemelerin sonucunda en az yirmi firma kapanmıştır.

2.5.1.1.Tarifeli Havayolu İşletmeleri

2006 yılında Kazakistan'da toplam 12 şirket tarifeli seferler düzenlemiştir: Air Astana, Euro-Asia Air, Kökşetau Havayolları, Tulpar Avia Servis, SCAT, Jezkazgan Air, SemeyAvia, Jetisu, Atırau Aye Zholy, Sayahat, Uzhnaya havayolu, Aerotrans.[112] 2011 yılında tarifeli seferler yapan firmalar sayısı yediye, 2013'te beşe düşmüştür. Tablo 2.12'ye baktığımızda tarifeli uçuşların büyük kısmı Air Atsana (%66) ve SCAT (%26) tarafından gerçekleştirildiği anlaşılmaktadır.

Günümüzde, neredeyse tüm büyük havayolları "zamanında performans" değerlerini, işletim verimliliği unsuru olarak kayıt altına almaktadır. Bir uçuşun, kalkış ve iniş saatleri yazılı olarak belirtilen saatlerden 15 dakikadan daha fazla sapma göstermiyorsa bu uçuş "zamanında" olarak tanımlanmaktadır. Air Astana seferlerinin %82'i zamanında kalkış-iniş yapmışsa, diğer havayollarında bu rakam daha yüksek ve %95 civarındadır.

---

[111]Kazakhstan Today, **Ulaştırma Bakanlığı üç Havayolunun Sertifikalarını İptal Etti**, (Çevrimiçi), http://www.kt.kz/rus/president/mintranskom_otozval_sertifikati_na_pravo_dejateljnosti_u_treh_aviakompanij_1153575269.html, 29.08.2013

[112] Braun E., "Pervym Delom Samolety" (İlk Önce Uçaklar), **Mir Evrazii Dergisi**, N2, 2006, s.36-37

Tablo 2.12: Kazakistan Tarifeli Havayollarının Temel Göstergeleri (2011)

N	Havayolu işletmesi	Şehir	Sefer sayısı	Zamanında performans	Yolcu sayısı
1	Air Astana	Astana	32.177	%82	2.839.580
2	SCAT	Şimkent	12.479	%95	899.255
3	Jerkazgan Air	Jezkargan	707	%97	11.233
4	BEK AIR	Almatı	-	-	52.177
5	Jetisu	Taldıkorgan	477	%94	24.313

Kaynak: K.C. Ulaştırma ve İletişim Bakanlığı , **Zamanında Performans** , (Çevrimiçi), http://mtc.gov.kz/index.php/ru/komitet-grazhdanskoj-aviatsii/statisticheskie-dannye/486-regulyarnost-poletov, 18.02.2013 ve Alina Bataeva ,(a.bataeva@mtc.gov.kz), **KGA'nın 2012 Yılına Ait Bilgileri**, Saule Nursapayeva'ya – (sauleshka27@mail.ru), 01.03.2013 verilerine göre hazırlanmıştır.

Bu havayollarından sadece Air Astana ve SCAT 2011 yılını toplam 66,5 ABD doları net karla kapatmıştır.

2.5.1.1.1. Air Astana Havayolları

Air Astana havayolu 2001 yılında kurulmuş ve ilk uçuşunu 15 Mayıs 2002 tarihinde Almatı'dan ülkenin başkenti Astana'ya gerçekleştirmiştir. Şirketin hissedarlarını temsilen K.C. Hükümeti adına Cumhurbaşkanı N.Nazarbayev ve İngiltere kökenli BAE System PLC şirketi adına Sir Richard Evans Air Astana'nın ilk seferine katılan yolcular arasında yerlerini almışlardır.[113] İlk uluslararası uçuş 17 Ağustos 2002 yılında Almatı'dan Dubai'ye yapılmıştır.

Ortak kurulumun %51'lik hissesi "Samruk Kazına Ulusal Yardımlaşma Fonu"na, %49'u ise BAE Systems PLC şirketine aittir ve havayolunun gelişimi süresince iki hissedar arasındaki ortaklık istikrarlı bir şekilde sürdürülmektedir.

Air Astana Kazakistan'da Avrupa Hava Güvenliği Ajansı'nın (EASA) 145 nolu standarlara uygun olarak filoya teknik hizmet gösterme sertifikasına sahip tek havayolu şirketidir. 2011 yılında, Air Astana, IATA'nın Operasyon Güvenlik Denetimini (IOSA) başarılı bir şekilde geçen havayolları listesine resmi olarak

[113]Air Astana, **Tarihçe,** (Çevrimiçi), http://www.airastana.com/tur/tr/History.aspx, 03.09.2013

kaydolmuştur.[114] Böylece Air Astana, BDT'da bu denetim sertifikasını herhangi bir sınırlama olmadan alan altı havayolundan biri olmuştur.

2012 yılında Air Astana yıldız değerlendirmesinde BDT ülkeleri ve Doğu Avrupa havayolları arasında Skytrax World Airline Awards'un "4-Yıldızını" alan ilk havayolu olmuştur. Ayrıca "Orta ve Güney Asya'nın En İyi Havayolu" seçilmiştir. Dünyanın en iyi 100 havayolu sıralamasında Air Astana 53.sıraya sahiptir.[115]

Havayolu, bugün, yaş ortalaması yedi olan jet tipi 26 adet batı imalatı uçaktan oluşmaktadır. Air Astana 2012 yılında Boeing holdingine maliyeti *1.3 milyar ABD doları* eden 3 adet Boeing 787-8 Dreamliner ve 4 tane Boeing 767-300ER uçaklarına ulusal havacılık tarihindeki en büyük siparişi vermiştir. Havayolu bu hızlı uçaklarla Amerika, Avustralya ve Afrika kıtalarına seferler açmayı planlamaktadır.[116]

3.550 kişiden oluşan personeli kalifiye, çoğunlukla yerel ve bir kısmı da kendi alanında büyük tecrübeye sahip yabancı personelden oluşmaktadır. Çalışanların 292'si pilot, 249'u mühendis ve teknisyen, 980'i uçak görevlileri ve 2.029'u idari personeldir.[117] 2008 yılında başlatılan ab-initio programı sayesinde her sene 20-40 yaşları arasında genç kazaklar Avrupa ve Amerika'nın en iyi havacılık okullarında pilot hazırlık eğitimi görmektedir.

Air Astana ilk haftasında 16 sefer düzenlemiştir, bugünlerde haftalık sefer sayısı 650 civarındadır. Ulusal havayolu 2002-2012 yıllarında 200 bin sefer gerçekleştirerek 16,2 milyon yolcuya hizmet göstermiştir. Bu on senede havayolu her zaman karlı olmayı başarmış ve devlet bütçesine vergi şeklinde 250 milyon ABD doları ödemiştir.[118]

Tablo 2.13'te Air Astana'nın son 5 seneye ait temel göstergeleri verilmiştir. 2009 yılında gelişen kriz nedeniyle sefer ve taşınan yolcu sayısında azalma olmasına rağmen, net kar 2,8 kata artmıştır. 2010-2012 yılları arası sefer, taşınan yolcu ve yük sayısında istikrarlı büyüme (ortalama %10) söz konusudur. 2012 yılında toplam 34.396 sefer gerçekleşmiş, yolcu sayısı 3,2 milyona ulaşmıştır. Air Astana 2012

[114] Saule Isabayeva, "Air Astana:Vzlety i Padeniya" **(**Air Astana: İniş ve Yükselişleri), **Central Asia Monitor Gazetesi**, N13, 30 Mart-5 Nisan 2012, s.7
[115] İrina Dorohova, "Schtitaem Neobhodimym Prekratit Subsidirovanie Aviakompanii Aeroflot" (Aeroflot Havayolu Sübvansiyonun Durdurulması Lazım), **Kursiv Gazetesi**, N 1, 11 Ocak 2013, s.3
[116] "Sdelka Na …Dreamliner" (Dreamliner'e Anlaşma), **Aviatsia.kz Dergisi**, N1, 2012, s.14-15
[117] Air Astana, **Annual Report**, 2011, s.54
[118] "Desyat Na Vse Sto! " (On Yıl Yüzde Yüzdü!), **Aviatsia.kz Dergisi,** N2, 2012, s.12-13

yılında yurtiçinde 19 yönde, yurtdışında 38 yönde seferler gerçekleştirmektedir. İç ve dış hat yolcu dağılımına bakarsak genel olarak Air Astana yolcularının %60-65'i yurtiçinde, %35-40'ı yurtdışında seyahat ettiklerini görülmektedir. Ancak dış hat yolcu sayısı gün geçtikçe artmaktadır.

Tablo 2.13: Air Astana Havayollarının Temel Göstergeleri (2008-2012)

Temel göstergeler	**2008**	**2009**	**2010**	**2011**	**2012**
Sefer sayısı	27.755	26.253	27.787	31.177	34.396
Yolcu sayısı (bin kişi)	2.300	2.201	2.568	2.839	3.244
İç hatlarda (bin kişi)	1.506	1.439	1.713	1.959	1.986
Dış hatlarda (bin kişi)	793	761	855	1.098	1.258
Taşınan yük (ton)	16.343	14.169	16.392	17.643	18.772
Uçak sayısı	21	21	22	26	26
Yurtiçi rota sayısı	22	21	23	22	19
Yurtdışı rota sayısı	21	23	28	30	38
Çalışanlar sayısı (kişi)	2.424	2.930	3.155	3.550	3.750
Kâr (milyon ABD doları)	17,12	47,98	77,09	61,26	61,07

Kaynak: "Vatan Kanatları" (Krylya Rodiny), **Biznes i Vlast Gazetesi**, 23 Eylül 2011, s.5 ve Air Astana Annual Report 2008-2009-2010-2011-2012 verilerine göre hazırlanmıştır

Air Astana her sene yeni destinasyonlar açmakta ya da, özellikle turistik bölgelere, sefer sayısını arttırmaktadır. Bugünlerde Air Astana'nın uluslararası seferleri Almatı, Astana, Atırau, Aktau ve Kostanay şehirlerinden yapılmaktadır. Astana'dan 7 ülkedeki 13 şehre, Almatı havalimanından ise 14 ülkedeki 20 şehre tarifeli uçuşlar gerçekleşmektedir. Bunun dışında Air Astana'nın Austrian Airlines, Asiana Airlines, Etihad Airways, KLM havayollarıyla code-share ve 100'den fazla havayolları ile uluslararası anlaşmaların yapması, yolcuların dünya çapında 300'den fazla destinasyona ulaşım imkanını sağlamıştır.[119]

2007 yılın sonunda Air Astana çok sık uçuş yapan yolcularını ödüllendirmek amacıyla Nomad Club programını başlatmıştır. Programa katılan yolcular puan toplayarak ödül bilet alabilecek ya da ilave avantajlardan yararlanabilecektir.

[119] Air Astana**, Annual Report, 2012**, s.4

Air Astana'nın iç hat bilet fiyatları 2002 yılından itibaren devlet tarafından belirlendiği için hiç değişmemiştir. Ancak yurtdışı bilet ücretleri piyasa durumuna bağlıdır. Elektronik bilet satışı çok yavaş gelişmektedir. 2012 yılında satışların sadece %10'nu elektronik yoldan gerçekleşmiştir.[120]

Air Astana'nın Almatı-Astana yönünde rakibi SCAT havayolları, Londra'da BMI, Moskova'da Transaero, Frankfurt'ta Lufthansa ve Türkiye'de THY'dır.[121]

Ulusal havayolunun ICAO'nun gri listesinde olmasından dolayı büyük talebin oluştuğu Paris ve Prag'a yeni seferler açamamakta ve Londra'ya uçuş sıklığını arttıramamaktadır. Bu yüzden Air Astana Asya'ya yoğunlaşmaya başlamıştır. Eskiden gelirin %35'i Avrupa uçuşlarından oluşmuşken, bugün %20'ye düşmüştür. Ancak Asya ve Orta Asya'dan %40'a yüksemiştir.[122] İkinci problem ise Rusya'dan alınan yakıt fiyatlarının 2011 yılından itibaren %130 artmasından dolayı bilet fiyatlarının %16 yükselmesidir. Bu durum hem devlet yetkilileri hem de ülke vatandaşları tarafından eleştirilse de, yapılan bu zam yakıt maliyetini karşılamamış ve 2011 yılında yolcu trafiğinin artmasına rağmen havayolunun net karı azalmıştır. Havayolu başkanı Piter Foster'e göre Air Astana'nın bilet fiyatlarını indirmesi için devletin yakıt problemini çözmesi gerekmektedir. Ancak o zaman yolcu trafiğinde artış devam edecek ve ulusal havayolu kar edecektir.[123]

2.5.1.1.2. SCAT Havayolları

1997 yılında charter seferleri yaparak kurulan SCAT Havayolları bugünlerde Kazakistan'ın ikinci büyük havayolu şirketidir. 1998 yılında An-24 uçağıyla Almatı-Kızılorda arası ilk ticari, 1999 yılında Astrahan-Aktau arası ilk uluslararası uçuşunu yapmıştır**.** 2000'den itibaren tarifeli seferlere başlayan havayolu uçuş ağını hızlı bir şekilde genişletmiş ve 2003'te iç hatta 36 ve dış hatta on rotada hizmet vermiştir.[124]

---

[120] İrina Dorohova, "Mnogie Liberalnye Ekonomiki Predpochli Ostavit Aeroporty v Rukah Gosudarstva (Birçok Liberal Ekonomiye Sahip Ülkeler Havalimanları Kamu Yönetimine Bırakmaya Tercih Ettiler)"**, Kursiv Gazetesi,** N4 (430), 2 Şubat 2012, s.5

[121] **A.e**.

[122] "İnterviu s Prezidentom Air Astany- Piterom Fosterom" (Air Astana Başkanı Piter Foster ile Röportaj), **Kursiv Gazetesi**, N4(430), 2 Şubat 2012, s.5

[123] Sergey Domnin ve Arman Dosov, "Desyat Let, Polet Normalnyi" (On Yıllık İyi Uçuş), **Ekspert Kazakhstan Dergisi,** N21, 2012, s.17-20

[124] Aeroport.kz, **Scat Havayolu Tarihçesi**, (Çevrimiçi), http://aeroport.kz/aviakompaniya/scat, 30.08.2013

Her sene ortalama on yeni hat açan SCAT, bugünlerde ülke içi 31, yurtdışında 39 yönde uçuşlar gerçekleştirmektedir.[125]

2011 yılında havayolunun tarifeli seferlerle taşınan yolcu sayısı 899.255 iken, 2012 yılında %22 artış göstererek 1.095.803 yolcuya ulaşmıştır. SCAT havayolları toplam sekiz ülkeye tarifeli seferler düzenlemektedir.

2008 yılından bu yana SCAT Kazakistan'da en çok turistik seferler gerçekleştiren şirkettir. Havayolu ülkenin yedi şehrinden Türkiye, BAE, Malezya, Hindistan, Sri-Lanka, Hainan, Rusya, Vietnam, Tayland ve Mısır'ın turistik merkezlerine sezonuna göre charter uçaklarını kaldırmaktadır. 2011 yılında sadece Antalya'ya 100 bin turisti taşımıştır. SCAT turistik destinasyonlara artan talepten dolayı 2012 yılında Pavlodar ile Öskemen'den Antalya'ya direkt charter seferlerini açmıştır.[126]

2007 yılında SCAT havayolları kapsamında teknisyen ve uçuş görevlilerini yetiştirmek amacıyla Havacılık Eğitim Merkezi kurulmuştur. 2007-2011 yılları arası merkez 1.288 kişiye eğitim vermiştir.[127]

SCAT havayolu 2005 yılından itibaren filosunu genişletmeye başlamaktadır. 2009 yılında Almatı-Antalya-Almatı arasında Boeing 757-200 tipi uçakla ilk turistik uçuş gerçekleştirmiştir.[128] 2011 yılında iki Boeng ve iki CRJ, 2012'de üç Boeng ve üç CRJ ve 2013 yılında üç Bombardier tipi uçakları satın almıştır. Bugünlerde SCAT filosu 40 uçaktan oluşmaktadır.

SCAT tarihindeki en kara gün 29 Ocak 2013 yılında Chellenger-200 uçağı Almatı havalimanı yanında düştüğü ve 21 kişinin ölümüyle sonuçlanan uçak kazasının yaşandığı gündür.[129] Bu olaydan sonra havayolu sıkıntılı günler yaşamıştır: birçok yolcu biletleri iade etmiş, seferler iptal olmuş, çalışanlar işten ayrılmıştır. Maddi zararı kapatmak için firma bir dönem çok ucuza biletler satmıştır.

---

[125] SCAT Havayolları, **Havayolu Tarihçesi**, (Çevrimiçi), http://www.scat.kz/ru/company-history.html, 30.08.2013

[126] "Georgafia Poletov" (Uçuş Çoğrafyası), **Aspan Dergisi**, N7, Nisan 2012, s.111

[127] Moskvicheva , "Vse Li Vozmozhnosti Ispolzuem? " (Tüm Olanaklarımızı Kullanıyor Muyuz?), **a.g.e.**, s.25

[128] Aeroport.kz, **Scat Havayolu Tarihçesi,** (Çevrimiçi), http://aeroport.kz/aviakompaniya/scat, 30.08.2013

[129] Ria.ru, **Almatı Yanında Uçak Kazası**, (Çevrimiçi), http://ria.ru/trend/Plane_crash_Kazakhstan_29012013/, 06.09.2013

2.5.1.1.3. Diğer Havayolu İşletmeleri

Tarifeli seferler düzenleyen diğer ulusal havayolları sadece yurtiçi ve çok az rotada uçuşlar yapmaktadır. 1996 yılında Jezkazgan Havalimanı bünyesinde kurulan ***Jezkazgan Air*** Jezkazgan-Karagandı yönünde haftada dört sefer, Karagandı-Balhaş yönünde haftada iki sefer düzenlemektedir. Havayolu 2010-2012 yılları arası senede toplam 10-13 bin yolcu taşımıştır.[130]

Jetisu Havayolu 1994 yılında Taldıkorgan şehrinde kurulmuştur. Filosu dört tane Yak-40'tan (32 kişiliktir) oluşan havayolu sadece Taldıkorgan ve başkent Astana arası senede 500 civarında sefer düzenleyerek ortalama 25-30 bin kişiye hizmet vermektedir.[131] Jetisu Havalimanı ise Jetisu Havayollarına aittir.

Bek Air havayolu "business jetler" ile VIP uçuşlar gerçekleştirmek amacıyla 1999 yılında kurulmuştur. 2008 yılında havayolu Uluslararası Ak Jol Havalimanı'nın (Oral şehri) hisselerini satın almıştır. Bugünlerde iç hat tarifeli seferleri genelde Oral'dan Almatı (haftada üç gün), Astana (her gün) ve Atırau (haftada dört gün) şehirlerine yapmaktadır. Ayrıca haftanın yedi günü Almatı-Astana arası seferler düzenlemektedir. Havayolu gelecekte İstanbul, Urumçi ve Şarja'ya charter uçakları kaldırmayı planlamaktadır. Senede 50 binden fazla yolcuya hizmet vererek Bek Air çok kısa sürede tarifeli havayolları arasında 3.sıraya yerleşmiştir.[132]

2.5.1.2. Charter Seferleri Yapan İşletmeler

Kazakistan'da charter seferleri yapan firmaların hepsi küçük çaptaki firmalardır. Firmaların filo büyüklüğü birkaç tane yolcu uçağından veya jetlerden, ya da küçük gövdeli uçak ve helikopterlerden oluşmaktadır (Tablo 2.14). Hava araçların %60'ı Batı yapımıdır. Yaz dönemlerinde yurtdışına turistik seferler düzenleyen firmalar dışındaki charter işletmeleri senede 1000 ile 30 bin yolcu taşımaktadır.

---

[130] Jezkazgan Uluslararası Havalimanı, **Tarifeli Uçuşlar Programı**, (Çevrimiçi), http://zhezair.com/raspisanie-regulyarnyh-reysovr, 30.08.2013 ve Jezkazgan Havayolu'na Yapılan Anket Çalışması Verileri

[131] Jetisu Havayolu'na Yapılan Anket Çalışması Verileri

[132] Bek Air, **Havayolu Hakkında**, (Çevrimiçi), http://www.bekair.com/sections/bekair ve **Seferler Programı,** (Çevrimiçi), http://www.bekair.com/sections/schedule, 06.09.2013

Tablo 2.14: Kazakistan'ın Charter Havayolları (2013)

N	Havayolu işletmeciliği	Şehir	Kuruluş yılı	Hava aracı sayısı
1	Avia Jaynar	Kostanay	2001	2 uçak
2	AERO	Aktöbe	1999	12 küçük gövdeli uçak
3	Aeroprakt.Kz	Almatı	2003	5 uçak ve 6 helikopter
4	ASPAN-Aviaconsulting	Almatı	2006	1 uçak, 3 helikopter
5	BERKUT	Almatı	1997	-
6	Burundayavia	Almatı	2002	16 helikopter
7	Comlux-KZ	Almatı	2008	5 jet
8	East Wing	Almatı	-	-
9	Euro Asia Air	Astana	1997	6 jet, 15 helikopter
10	Euro Asia Air International	Almatı	-	-
11	Fly Jet.Kz	Almatı	2008	4 jet
12	Invest Avia	Almatı	2006	3 yolcu uçağı
13	Irtysh-Air	Pavlodar	2007	2 yolcu uçağı
14	JET ONE	Almatı	-	2 jet
15	Jet Airlines	Almatı	2004	2 jet
16	KAZ AIR JET	Almatı	2007	6 jet ve 2 helikopter
17	KazAirTrans	Astana	2011	1 yolcu uçağı
18	LUK AERO	Almatı	2006	1 yük ve 1 yolcu uçağı
19	Prime Aviation	Almatı	2005	3 jet, 1 helikopter
20	Kokşetau Havayolları	Kokşetau	2006	2 yolcu uçağı
21	SKY SERVICE	Almatı	2004	1 jet, 10 helikopter
22	Semeyavia	Semey	1997	1 yolcu uçağı

Kaynak: K.C. Ulaştırma ve İletişim Bakanlığı, **Havayolların Listesi**, (Çevrimiçi), http://mtc.gov.kz/index.php/ru/komitet-grazhdanskoj-aviatsii/aviakompanii/493-cpisok-aviakompanij, 29.08.2013 ve Havayolların web sitelerindeki ve Anket Çalışmasının verilerine göre hazırlanmıştır

Tablo 2.14'te verilen havayolu işletmelerini üç gruba ayırabiliriz:

1) VIP ve ticari uçuşlar yapan havayolları. 2008 yılında İsveçre'li Comlux The Aviation Group havayolunun şubesi olarak kurulan *Comlux-KZ havayolu* bugünlerde 5 tane yeni jetleriyle VIP ve ticari uçuşlar yapmaktadır.[133] *FlyJet.kz, KazAirJet, Primeaviation, Jet Airlines ve JetOne* şirketleri Batı ve Sovyet yapımı yeni jetleriyle sadece Kazakistan içi değil BDT ve diğer ülkelere VIP ve ticari amaçlı uçuşlar gerçekleştirmektedir. Berkut Havayolları ise sadece üst düzey devlet yöneticilerine hizmet vermektedir.

2) Yolcu taşımacılığı ile uğraşan işletmeler. 1999 yılında kurulan *AERO* şirketi genel olarak petrol ve maden sektörleri için havacılık işleri yapmaktadır.

[133] Tulegen Esimov , "Dlya VIP Samoletov VIP Obsluzhivanie" (VIP Uçaklar İçin VIP Hizmet), **Aviatsia.kz Dergisi**, N5-6, 2012, s.73-75

Ancak 2011 yılından itibaren 15 kişilik yolcu uçağı ile Aktöbe'den İrgiz ilçesine tarifeli seferler başlatmıştır.[134]

Euro-Asia Air havayolu 1997 yılında "KazMunayGaz" devlet petrol şirketi tarafından kurulmuştur. Şu an filosunda altı uçak ve 15 helikopter olan Euro-Asia Air 2019'na kadar daha 20 helikopter almayı planlamaktadır. Sadece petrol sektörüne çalışan şirket 2009 yılında sivil yolcu taşımacılığına başlamıştır.[135]

Semeyavia havayolu Semey'den, *Irtysh Air* Pavlodar'dan Almatı ile Astana'ya 2013 yılına kadar tarifeli seferler düzenlemiştir. Irtysh Air'in ayrıca BDT ülkelerine de seferleri mevcuttur. Air Astana ve SCAT'a rekabet edemeyen havayolları 2013'ten itibaren charter seferlerine başlamıştır.

3) Turistik gezi düzenleyen havayolu işletmeleri. Kazakistan'ın en büyük helikopter şirketi olan *Burundayavia* faaliyetlerine tarım sektöründe zirai ilaçlama ile başlamıştır. ICAO'nun "kara listesi"ne girmeden önce 2004-2008 yılları arasında Afrika ülkelerinde Birleşik Milletler için çalışmıştır. 2010'da uçuş yapma belgesine kavuşan Burundayavia, Afganistan'da yine Birleşik Milletlere, ayrıca ülke içinde turizm sektörlerine hizmet vermeye başlamıştır.[136]

Sky Service havayolu sadece havacılık işleri dışında, arabayla ulaşılamayan Kazakistan'ın en güzel ve egzotik yerlerine turistik geziler düzenlemektedir. İşletme yirmiden fazla turistik rota geliştirmiştir. Firma genel müdürünün söylediklerine göre helikopterle turistik gezilere talep her gün artmaktadır ve hem Kazakistan vatandaşları hem de yabancı turistler tarafından büyük ilgi görmektedir.[137]

Aeroprakt.Kz Ukraynalı Aeroprakt şirketinin Kazakistan'daki bayisidir. Firma en çok orman denetleme, arama ve kurtarma ve turistik geziler yapmaktadır. *Luk Aero* şirketi Almatı ve Astana'dan Antalya'ya turistik charter uçaklarını kaldırmaktadır. *ASPAN* firması yurtiçinde helikopterlerle hem turistik geziler hem de orman yangını denetlemesini yapmaktadır.

---

134 Tatyana Moskvicheva, "Trudnye Reisy Regionov" (Bölgelerin Zor Seferleri), **Aviatsia.kz Dergisi**, N1, 2012, s.40-43

135 Tulkin Tashimov , "V Ochered Za Nebom" (Havaya Uçmak İçin Sıraya), **Ekspert Kazakhstan Dergisi**, N25, 2009, s.15

136 "Samaya Krupnaya Vertaletnaya" (En Büyük Helikop Şirketi), **Aviatsia.kz Dergisi**, N5-6, 2012, s.53-55

137 "Reputatsia? Samaya Nadezhnaya" (İtibarı Mı? En Güvenilir), **Aviatsia.kz Dergisi**, N5-6, 2012, s.64-66

Bugünlerde hava taksi işletmeleri yurtiçinde turistlere en çok hizmet verenlerdir. Örnek olarak Borolday (Almatı bölgesi) havaalanından Eurocopter, Bell tipi helikopterler ile düzenli olarak Alatau Dağları, Alagöl, Kölsay ve Balhaş gölleri, Çarın kanyonu ve başka turistik yerlere gezintiler yapılmaktadır.[138]

Turizm şirketleri başta SCAT olmak üzere charter seferleri yapan çeşitli havayollarından uçak kiralamaktadır. Örnek olarak, *KazTur, TezTur ve BeTur* BAE, Hainan, Tayland, Türkiye'ye SCAT havayolu ile, Kompas firması Goa'ya SCAT ile, Tayland ve Mısır'a Luk Aero ile charter seferler düzenlemektedir.

2.5.2. Kazakistan'a Havayolu İle Ulaşım Sağlayan Yabancı İşletmeler

Kazakistan'a 17 ülkeden 32 havayolu işletmesi hem tarifeli hem tarifesiz seferler düzenlemektedir.

Tablo 2.15'te Kazakistan şehirlerine tarifeli ve charter seferleri düzenleyen yabancı havayolu işletmelerin listesi ve Kazakistan'ın hangi şehirlerine, haftada kaç kere sefer gerçekleştirdikleri verilmektedir. Tabloda görüldüğü gibi uçuşların %50'si Almatı, %20'si Astana'ya yapılmaktadır. Kalan seferler Aktau, Atırau, Aktöbe, Karagandı, Kostanay, Öskemen, Pavlodar, Şimkent, Oral şehirlerine düzenlenmektedir.

Tablo 2.15: Kazakistan'a Ulaşım Sağlayan Yabancı Havayolu İşletmeleri

Ülke	Havayolu şirketi	Kuruluş yılı	Kazakistan'a haftalık sefer sayısı	Kazakistan'a ilk seferi
Almanya	Hamburg Airways	2010	Kostanay	2011
Almanya	Lufthansa Airlines	1926	Astana-3, Almatı-4	2004
Avusturya	Austrian Airlines	1957	Astana-3	-
Azerbaycan	Azerbaijan Airlines	1992	Aktau-7	2012
BAE	Air Arabia	2003	Astana, Almatı-6	2008
BAE	Etihad Airways	2003	Astana-1, Almatı-10	2008
Beyaz Rusya	Belavia	1996	Karagandı-1, Pavlodar-2, Astana-4, Kostanay-2	2010

[138] K.C Ulaştırma ve İletişim Bakanlığı, **Sivil Havacılığın Gelişimi** , (Çevrimiçi), http://mtc.gov.kz/index.php/ru/komitet-grazhdanskoj-aviatsii/razvitie-grazhdanskoj-aviatsii, 25.08.2013

Çek Cumhuriyeti	Czech Airlines	1923	Almatı-3	2008
Çin	China Southern Airlines	1991	Astana-4, Almatı-7	-
Çin	Hainan Airlines	1989	Almatı-3	-
Hollanda	KLM	1919	Almatı-5	2003
İngiltere	British Airways	1919	Almatı-3	1997
İran	Mahan Airlines	1992	Almatı-4	-
Kore	Asiana Airlines	1988	Almatı-4	1998
Özbekistan	Uzbekistan Airlines	1992	Astana-2, Almatı-6	-
Rusya	Rossia	1992	Öskemen-1, Almatı-8, Karagandı-2,Astana-2, Pavlodar-1	2007
Rusya	Rusline	1994	Aktöbe-3	-
Rusya	S7 Airlines	1992	Öskemen-3, Almatı-3 Pavlodar-2, Şimkent-1	2007
Rusya	NordStar	2008	Astana-1	2013
Rusya	Transaero	1991	Almatı-16, Astana-9, Atırau-3, Aktau-3, Karagandı-4, Oral-2, Kostanay-3,Şimkent-3	1993
Rusya	OrenAir	1932	Almatı-1	2013
Tacikistan	Somon Air	2008	Almatı-2	2010
Tacikistan	Tajik Air	1924	Almatı-2	-
Türkiye	Atlas Jet	2001	Aktau-3, Aktöbe-2, Karagandı-2	2010
Türkiye	Corendon Airlines/ Gulnar Tour	2005	Öskemen-2, Aktöbe-1, Atırau-1	2011
Türkiye	Onur Air	1992	CHARTER	-
Türkiye	Pegasus Airlines	1990	Almatı-2, Aktöbe-1, Karagandı-1	2011
Türkiye	Türk Havayolları	1933	Almatı-9, Astana-3, Karagandı-2	1992
Türkiye	Freebird Airlines	2000	Aktau-1	2013
Türkiye	Tailwind	2006	Aktau-1	2012
Türkmenistan	Türkmen Havayolları	1992	Almatı-2	2000
Ukrayna	Uluslararası Ukrayna Havayolları	1992	Astana-7, Almatı-7	2010

Kaynak: Havayolları, Kazakistan Havalimanları ve Çeşitli Turizm Firmalarının Web Sitelerindeki bilgilerden yararlanılarak hazırlanmıştır

Ülkeyi Avrupa ve bazı Asya ülkeleri ile bağlayan uçuşlar British Airways, KLM, Lufthansa ve THY gibi başlıca uluslararası taşımacılık şirketleri tarafından düzenli olarak gerçekleştirilmektedir.

Türk Havayolları (THY) yabancı havayolu şirketleri arasında Kazakistan'a ilk olarak 1992 yılın Mayıs ayında sefer gerçekleştirmiştir. THY Kazakistan'da IATA sertifikasına sahip 60 tane turizm şirketleriyle sıkı iş ilişkileri içindedir. THY ülkenin en çok Almatı (haftada dokuz sefer) ve Astana (haftada üç sefer) şehirlerine seferler gerçekleştirmektedir.[139]

1993 yılında Rusya'nın **Transaero Havayolları** Kazakistan'ın eski başkenti Almatı'ya ilk uçuşunu yapmıştır. İşletme Kazakistan pazarına THY'den sonra ikinci olarak giren yabancı şirkettir. Bugünlerde Transaero Kazakistan'ın 8 şehrine düzenli seferler gerçekleştirmektedir. 2009 yılında Transaero Kazakistan'ın ekonomisinin gelişmesine gösterdiği büyük katkısı için "Baiterek" ödülünü almıştır.[140]

British Airways Kazakistan'daki faaliyetine 1997 yılın Kasım ayında Londra-Almatı-Londra seferini gerçekleştirerek başlamıştır. Bu dönemde, British Airways tarafından yapılan uçuş sıklığı haftada ikiden üçe yükselmiştir.[141]

Lufthansa Havayolları 2004 yılında Berlin'den Almatı'ya, 27 mart 2006 tarihinden itibaren Astana'ya seferler düzenlemeye başlamıştır.[142] 2003 yılın başında **KLM** Almatı havalimanına düzenli olarak Almatı-Amsterdam-Almatı seferlerini gerçekleştirmeye başlamıştır. **Etihad Airways** 2 Aralık 2008'de Abu-Dhabi'den Almatı'ya ilk seferini düzenlemiştir. 2009'da Astana'ya haftada bir sefer yapmaya başlamıştır. 2013'te Almatı'ya Abu-Dhabi'den yapılan seferler sayısı ona ulaşmıştır. **Czech Havayolları** 2 Mayıs 2008'de Prag'ten Almatı'ya haftada iki sefer düzenlemeye başlamıştır. **Özbekistan Havayolları** Taşkent-Almatı-Taşkent ve Deli-Taşkent-Almatı seferlerini Kazakistan üzerinden gerçekleştirmektedir. 2004 yılında ise Kazakistan'ın başkenti Astana'ya seferlerini başlatmıştır. **Air Arabia** 18 Mart 2008'den Almatı şehrine, 15 Nisan 2008 tarihinden itibaren Astana'ya seferler düzenlemektedir.[143]

---

[139] Beysenova A., "Turkish Airlines: 20 Let v Nebe Kazakhstana" (Turkish Airlines: Kazakistan Havalarında 20 sene), **Delovoy Kazakhstan Dergisi**, N26, 6 Temmuz 2012, s.10

[140] Transaero Havayolları, **Şirketin Tarihi**, (Çevrimiçi), http://transaero.ru/ru/company/history, 20.08.2013

[141] Kopylova Elena, "**Turizm ve Ulaşım Arasındaki İlişki "**, Almatı Teknik Üniversitesi, (Yüksek Lisans Tezi), Almatı, 2005, s.81

[142] Centralasiatourism.kz, **Lufhansa Seferleri Genişliyor,** (Çevrimiçi), http://centralasiatourism.kz/news/index_0-0-181.html, 03.03.2013

[143] Tulkin Tashimov , "Krylya v Razlet" (Geniş Kanatlarla), **Ekspert Kazakhstan Dergisi**, N42, 2009, s.18-19

Kazakistan pazarında bugünlerde faaliyet gösteren yabancı havayolların %70'i ülkeye seferleri 2008 yılından bu yana başlatmıştır. Ancak onların birçoğu başarısızlığa uğramıştır. Örnek olarak, 2008'de **AirBaltic** Riga'dan Almatı'ya Nisanda başlatan seferlerini aynı yılın Eylül'ünde az talep olduğundan durdurmak zorunda kalmıştır. **Egypt Air** 2009 yılında Kahire'den Almatı'ya seferler başlatmış, ancak Mısır'daki 2011 devriminden sonra uçuşlar durdurulmuştur.[144]

KTK istatistiklerine göre Türkiye dış pasif turizm hareketinde ilk yer almaktadır. Bu yüzden yabancı havayolları arasında Kazakistan'a en çok charter seferleri düzenleyenler Türk asıllı Pegasus, Atlasjet, Corendon, FreeBird, Tailwind, Sky Havayolları şirketleri olmuştur. **Corendon Havayolları** 2013 yılında Kazakistan'ın en büyük tur operatörü olan Gülnar Tour ile yüksek hacimli ticari anlaşmayı imzalamıştır. Böylece 2013'ün yaz sezonu boyunca Kazakistan'ın 7 şehrinden Türkiye'nin Antalya ve Bodrum'a yönelik haftada 15 sefer yapılması planlanmıştır.[145] Ancak **Sky Havayolları'nın** kendini iflas ilan edip, birden tüm seferlerini iptal ederek 15 bine yakın kazak yolcuların mağdur kalmasına sebep olması, K.C. Devlet Başkanı N.Nazarbayev'in talimatı üzerine Türk şirketleri tarafından gerçekleşen tüm uçuşlara 13 Temmuz itibariyle sert bir şekilde yasak getirilmiştir. 21 Temmuz'da tüm yabancı havayolların Kazakistan'a charter seferleri düzenlemesini yasaklayan yasa yürürlüğe girmektedir. Yasaya göre yabancı charter şirketleri Kazakistan'da faaliyet edebilmeleri için seferleri tarifeli olarak yapmaları gerekmektedir.[146] Ancak Türk Sivil Havacılık Otoritesinin devreye girmesiyle Kazakistan Sivil Havacılık Otoritesi, yaklaşık 400 bin yolcunun tekrar yeni bir mağduriyet yaşamaması için uçuş yasağını 1 Ekim'e ertelemiştir.[147]

Kazakistan pazarına ne kadar yabancı havayolu işletmeleri girerse, bu durum ulusal havayolları için kötüdür. Bundan dolayı havacılık yönetimi ulusal taşıyıcıları destek amaçlı yabancı havayolların uçuşlarına sınırlama getirmektedir.

---

[144] Tashimov, **a.g.e.**, s.18-19

[145] Tuzimguncel.com, **Corendon, Kazakistan'dan Türkiye'ye haftada 15 sefer düzenleyecek**, (Çevrimiçi), http://www.turizmguncel.com/haber/corenon-kazakistandan-turkiyeye-haftada-15-sefer-duzenleyecek-h14766.html, 10.08.2013

[146] Aeroport.kz, **Kazakistan 21 Temmuz 2013'ten Yabancı Havayollarına Charter Uçuşları Yasaklıyor**, (Çevrimiçi), http://aeroport.kz/news/kazahstan-vvodit-zapret-na-charternye-perevozki-inostrannym-aviakompaniyam-s-21-iyulya-2013, 10.08.2013

[147] Makaleblogu.com, **Uçuş Yasağı Ertelendi**, (Çevrimiçi), http://www.makaleblogu.com/ucus-yasagi-ertelendi/, 10.08.2013

2.5.3. Kazakistan'ın Havalimanı İşletmeleri

Günümüzde Kazakistan'da 21 havalimanı bulunmaktadır. Havalimanlarının 15'i iç ve dış hat seferleri için, 6'sı ise sadece iç hat seferleri için kullanılmaktadır. Ancak bugünlerde uluslararası uçuşlar sadece 11 şehirden (Almatı, Astana, Aktau, Atırau, Aktöbe, Karagandı, Kostanay, Öskemen, Pavlodar, Şimkent, Oral) düzenlenmektedir.[148]

2011 yılında ülke havalimanlarından 48.086 tarifeli seferler gerçekleşmiştir, bu sayı 2012'de senelik %15 oranında artarak 55.615'e ulaşmıştır. 2011 yılında ülkedeki tarifeli seferlerin %58'i Almatı ve Astana şehirleri havalimanlarına yapılmıştır. Aynı yıl Kazakistan havalimanları 8 milyon yolcuya hizmet göstermiştir.

Tablo 2.16: Kazakistan Havalimanlarının Tarifeli Sefer Göstergeleri (2011)

N	Havalimanı işletmesi	Şehir	Kuruluş tarihi	Kategorisi	Yapılan sefer sayısı	Zamanında perfor-mans	Hizmet verilen yolcu sayısı
1	Almatı UH	Almatı	1931	AIIIA cat	15989	%79	3.665.538
2	Astana UH	Astana	1935	BIIIAcat	11067	%86	1.980.357
3	Aktau UH	Aktau	1983	B,II cat	4988	%88	695.775
4	Atırau UH	Atırau	1934	B,II cat	3389	%90	59.752
5	Akjol UH	Oral	-	B	1800	%87	164.421
6	Öskemen UH	Öskemen	1965	B,1 cat	1686	%81	104.149
7	Aktöbe UH	Aktöbe	1933	B,1 cat	1610	%98	266.017
8	Şimkent UH	Şimkent	1932	B,1 cat	1550	%89	160.564
9	KorkıtAta H.	Kızılorda	1928	B,1 cat	1275	%91	63.724
10	Kostanay UH	Kostanay	-	B	940	%92	50.334
11	Sarı Arka UH	Karagandı	1934	B,1 cat	889	%91	144.043
12	Pavlodar UH	Pavlodar	1949	B,1 cat	791	%86	106.555
13	Aulye Ata UH	Taraz	-	B	376	%85	28.857
14	Petropavl UH	Petropavl	-	B	329	%98	5.790
15	Jetisu UH	Taldıkorga	1946	B	477	%98	13.572
16	Semeyavia UH	Semey	-	B	-	%98	17.042

[148] K.C Ulaştırma ve İletişim Bakanlığı, **Sivil Havacılığın Gelişimi**, (Çevrimiçi), http://mtc.gov.kz/index.php/ru/komitet-grazhdanskoj-aviatsii/razvitie-grazhdanskoj-aviatsii,18.02.2013

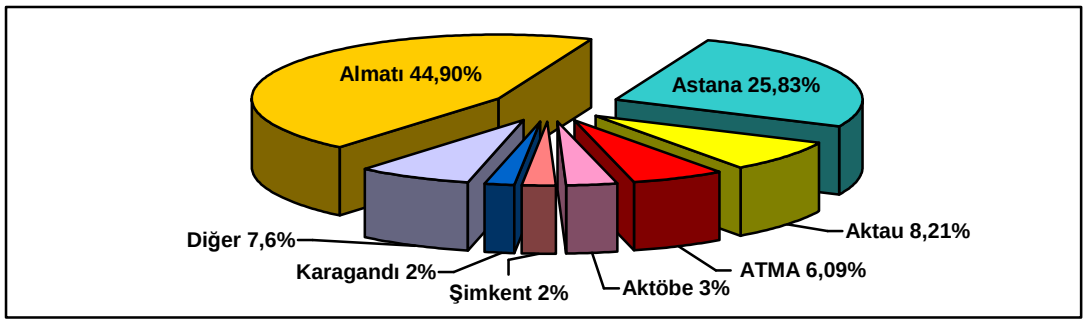
17	Jezkazgan Air UH	Jezkazgan	1973	B,1 cat	851	-	9.312
18	Balhaş Havalimanı	Balhaş	-	B	-	-	-
19	Kökşetau UH	Kökşetau	-	B	-	-	3.730
20	BoraldayHavalimanı	Almatı ili	-	B	-	-	-
21	ATMA Havalimanı	Atırau	1979	B	9838	-	533.984

Kaynak: K.C. Ulaştırma ve İletişim Bakanlığı'nın istatistik verilerine göre hazırlanmıştır

2011 yılını 7 havalimanı 20 milyon ABD doları net karla kapatmıştır. Bu karın %83'ü Almatı havalimanına aittir. Astana havalimanı başta olmak üzere 13 havalimanı toplam 6,7 milyon ABD doları zarar etmiştir.[149]

Şekil 2.8'de görüldüğü gibi Kazakistan'daki havayolu yolcularının %45'ne Almatı, %26'na Astana havalimanları hizmet göstermektedir. İkinci sırada Atırau'daki ATMA ve Aktau havalimanları yer almaktadır. Diğer havalimanların yolcu trafiği oldukça düşük ve yıllık 300 bin kişiyi aşmamaktadır.

Şekil 2.8: Kazakistan Havalimanlarının Yolcu Dağılımı (2012)



Kaynak: K.C. Ulaştırma ve İletişim Bakanlığı'nın verilerine göre yapılmıştır.

Kazakistan havalimanların sadece 11'i ICAO standartlarına göre kategorize edilmiştir: Astana IIIA, Almatı IIIB, Atırau ve Aktau II, Pavlodar, Şımkent, Karagandı, Jezkazgan, Aktöbe, Öskemen ve Kızılorda I. kategoriye sahiptir. IATA'nın Astana'da gerçekleşen Havacılık Gününde IATA genel müdürü Tony Tailer Kazakistan havalimanı altyapısını pahalı ve yolcu trafiği artmasının altından kalkamaz demiş ve bu sorunu havalimanı müdürlüğü ve havayolu şirketleriyle birlikte çözmeyi önermiştir. [150]

[149] Tatyana Moskvicheva , "Kak Est i Kak Budet?" (Olduğu Hali ve Ne Olacak?), **Aviatsia.kz Dergisi**, No1, 2012, s.9

[150] K.C Ulaştırma ve İletişim Bakanlığı, **Sivil Havacılığın Gelişimi**, (Çevrimiçi), http://mtc.gov.kz/index.php/ru/komitet-grazhdanskoj-aviatsii/razvitie-grazhdanskoj-aviatsii,18.02.2013

IATA Kazakistan Ulaştırma Bakanlığı ile birlikte 2020 yılına kadar ICAO standartlarına 15 havalimanı uygun gelmesi için çabalamaktadır. 2010 yılında K.C. Hükümeti tarafından onaylanan "2010-2014 Yılları Arası Kazakistan Cumhuriyeti Ulaştırma Altyapısının Geliştirilmesi Programı" doğrultusunda havalimanların teknik özelliklerini ICAO standartlarına göre uygulamak hedeflenmektedir. Bu doğrultuda Semey, Öskemen, Petropavl, Kızılorda, Şimkent ve Atırau havalimanlarında yolcu ve kargo terminallerin, pistlerin rekonstrüksiyonu planlanmaktadır.[151]

Havalimanı pist ve terminal binası yeniden inşa projeleri genelde devlet bütçesinden finanse edilmektedir, ayrıca kredi ya da borç alarak yapılmaktadır. Kazakistan havalimanların yarısında 2008-2013 yılları arası 650 milyon ABD doları harcanarak büyük ölçekli kalkınma, yenileme, yeni altyapı inşaatı projeleri yapılmıştır. 2016 yılına kadar yedi havalimanın yenilenmesi için devlet bütçesinden 540 milyon ABD doları ayrılacaktır.[152]

2012 yılında Ulaştırma Bakanlığı tarafından havalimanları geliştirme ve yönetim amaçlı *bir holding* altında toplama, havalimanı - havayolları ile ilgili özel strateji hazırlanması ve havalimanları için yönetim şirketi kurma kararı alınmıştır. Holding bünyesine katılması planlanan 11 havalimanı "Samıruk-Kazına" devlet fonunun bir parçası olacaktır. Holding kurulması için temel şartlardan birisi havalimanların başına yabancı yöneticileri koymaktır. İlk adım olarak 2012 yılında iflas eden Petropavl ve Taraz havalimanları devlet mülkiyetine devredilmiştir ve Taraz havalimanının yeniden inşası başlamıştır. [153]

Kazakistan havalimanları arasında yolcu ve yük trafiği en yoğun havalimanları ülkenin finans merkezi Almatı ve başkenti Astana'da bulunmaktadır.

2.5.3.1. Almatı Havalimanı

Günümüzde ulusal ve uluslararası yolcu ve yük taşımacılığında ülkede ilk sırada yer alan, Kazakistan'ın en büyük havalimanı olan *Almatı havalimanı* 1935

[151] K.C Ulaştırma ve İletişim Bakanlığı, **Sivil Havacılığın Gelişimi**, (Çevrimiçi), http://mtc.gov.kz/index.php/ru/komitet-grazhdanskoj-aviatsii/razvitie-grazhdanskoj-aviatsii, 18.02.2013
[152] Esimov, **a.g.e**., s.10
[153] Beken Seydahmetov, "Sostoyania Aeroportov Kazakhstana" (Kazakistan Havalimanlarının Durumu), **Aviatsia.kz Dergisi** , N2, 2013, s.21

yılında kurulmuştur. Almatı belediyesine ait havalimanı 2005 yılından 20 seneye Meridian Capital ve SAT Infosystem şirketlerine kiraya verilmiştir.[154]

Almatı havalimanına ülkeye gelen-giden yolcuların %45'i, havayolu ile yük taşımacılığının %68'i düşmektedir. Havalimanı tarifeli-tarifesiz yolcu taşımacılığı yapan başta Lufthansa, KLM, British Airways, THY, Etihad Airways olmak üzere 25'e yakın yabancı havayolu işletmelerine ve yük taşımacılığı yapan Fedex, Cargolux, MNG Kargo gibi 30'a yakın kargo şirketlerine hizmet vermektedir. Havalimanı sadece yolcu ve yük uçaklarına hizmet vermekle kalmamakta, yük depolama, yakıt, uçak bakım-onarımı, uçaklara yiyecek-içecek sağlamaktadır.[155]

Almatı havalimanından Kazakistan'ın tüm bölgelerine ve dünyanın otuzdan fazla şehrine uçuşlar gerçekleştirilmektedir. En popüler istikametler ise yurtiçinde Astana, Aktöbe ve Şimkent, yurdışında Moskova, Abu-Dhabi, Frankfurt'tur.

Almatı havalimanında saatte 12-15, günde 140 uçak iniş-kalkış yapabilmektedir. 2011'de havalimanı, iki pistin modern hava navigasyon aletleri ile donatılmış olmasından ve döşemesinin yenilenmesinden sonra her türlü meterolojik koşullarda, sınırlama olmaksızın uçakların her tipinin iniş-kalkışları için elverişli ve ICAO IIIB standartlarına uygun bulunmuştur. Böylece Almatı Havalimanı ICAO'nın IIIB kategorisi göre onaylanmış BDT ülkeleri arasında ilk havalimanı olmuştur.[156]

Almatı havalimanının 2004 yılında faaliyete başlayan yeni yolcu terminali saatte 1000 yolcuya hizmet vermektedir. 2007 yılında charter seferlerine de hizmet verebilen business terminal açılmıştır. 2008 yılında havalimanı yönetimi ikinci terminalin (saatte 1.800 yolcu kapasiteli) inşaatına başlamıştır. Ancak 2008 yılın sonuna kadar bitirilmesi planlanan yolcu terminali hala yapım halindedir.[157]

Almatı havalimanı 2011 yılını 25 milyon ABD doları kar ile kapatmıştır. Bu rakam 2010 yılına göre %4 oranında düşüktür (26 milyon ABD doları)[158]

---

[154] Tulkin Tashimov , "Vzletay-podeshevelo! " (Uç-ucuzladı!), **Ekspert Kazakhstan Dergisi,** N18, 2010, s.18-19

[155] Adilbayeva G.S., "Mezhdunarodnyı Aeroport Almatı" (Almatı Uluslararası Havalimanı), **AlPari Dergisi**, N4, 2011, s.17 ve Almatı Uluslararası Havalimanı, **Almatı Uluslararası Havalimanı Bugün**, (Çevrimiçi), http://ru.almatyairport.com/corporate/almaty-airport-today.html, 20.08.2013

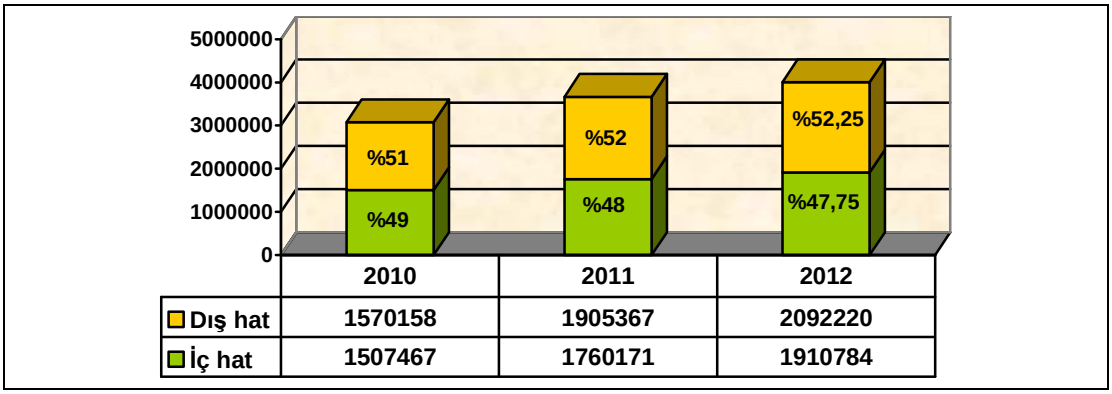
[156] Bataeva, **a.g.e.**

[157] Tulkin Tashimov, "Vzletay-podeshevelo!" (Uç-ucuzladı!), **Ekspert Kazakhstan Dergisi** , N18, 2010, s.18-19 ve Almatı Uluslararası Havalimanı, **Havalimanı Tarihi**, (Çevrimiçi) http://ru.almatyairport.com/corporate/almaty-airport-history.html, 20.09.2013

[158] Bataeva, **a.g.e.**

Şekil 3.6'da baktığımızda 2010 yılında 3 milyon olan yolcu sayısı 2012 yılında 4 milyona yolcuya yükselerek son iki seneden %133'lük artış gösterdiği anlaşılmaktadır. İç ve dış hat yolcu dağılımına bakılırsa 2010'da yolcuların %49'u iç hatları tercih etmişken, bu oran 2012 yılında %47,75'e düşmüştür.

Şekil 2.9: Almatı Uluslararası Havalimanının Yolcu Trafiği (2010-2012, Kişi)



Kaynak: Almatı Uluslararası Havalimanı yapılan anket çalışmasındaki verilerine göre yapılmıştır

Almatı Uluslararası Havalimanı Güney-Doğu Asya'dan Avrupa'ya uzanan hava güzergahının üzerinde avantajlı bir coğrafi konuma sahip olduğundan dolayı transit uçuşları geliştirmeye ve birçok yabancı kargo şirketleriyle yeni anlaşmalar imzalamayı planlamaktadır.[159]

2.5.3.2. Astana Havalimanı

1931 yılında küçük gövdeli uçaklara hizmet göstermek için kurulan *Astana Havalimanı***,** bugünlerde Avrasya kıtasındaki en modern havalimanlarından birisi ve Kazakistan'ın ikinci büyük havalimanıdır. Başkent havalimanına ülkede yapılan seferlerin %15'i, yolcuların %25'i ve işlenmiş kargonun %10'u düşmektedir. Yolcu terminali saatte 750 kişiye hizmet verme kapasitelidir. ICAO'nun standartlarına göre IIIA kategorisine sahip olan Astana Havalimanında her boyutta ve sınırsız sayıda uçaklar iniş-kalkış yapabilmektedir.[160]

Astana havalimanı tarifeli-tarifesiz seferleri yapan 13 yabancı havayolu şirketine (Transaero, Lufthansa, Etihat Airways, vd.) ve 6 ulusal havayolu

[159] Tatyana Moskvicheva, "Gavan Krutyh Peremen" (Büyük Değişimler Merkezi), **Aviatsia.kz Dergisi**, No1, 2012, s.35-36
[160] Aeroport.kz, **Astana,** (Çevrimiçi), http://aeroport.kz/city/astana, 24.08.2013 ve Bataeva, **a.g.e.**

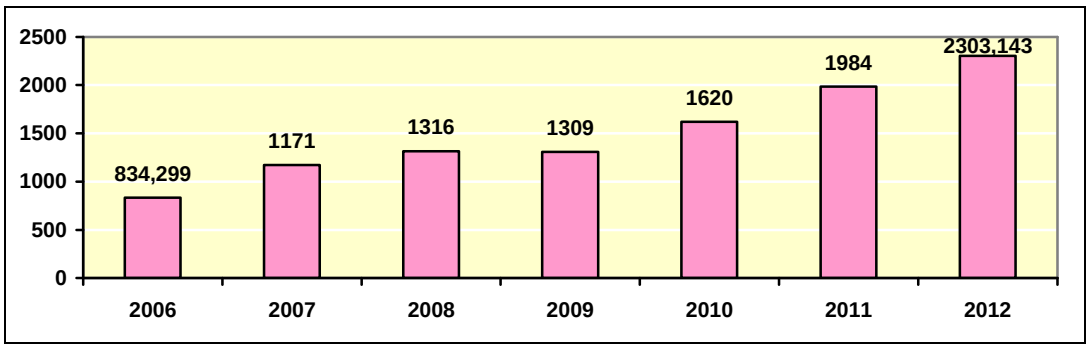
işletmelerine (Air Astana, SCAT, BekAir, Jetisu, EuroAsiaAir, LukAero) hizmet göstermektedir.

Her yıl Astana havalimanından yeni destinasyonlara seferler açılmaktadır. Başkent havalimanından Kazakistan'ın bütün merkezlerine, yurtdışında BDT ülkeleri ve uzak coğrafyalardaki toplam 15 şehre tarifeli-tarifesiz seferleri düzenlenmektedir. En popüler istikametler ise yurtiçinde Almatı, Şimkent ve Taldıkorgan, yurtdışında Moskova, Minsk, İstanbul'dur.[161]

Astana havalimanı gelecekte büyük transit havalimanı olmak için her türlü imkana sahiptir. Günümüzde başkent havalimanını transit nokta olarak UPS Kargo, Atlas-Hava, Volga-Dnepr, Polet, Lufthansa Cargo kargo şirketleri kullanmaktadır. [162]

Astana havalimanında toplam iç ve dış hat tarifeli yolcu trafiği 2006-2013 yılları arasında taşınan yolcu bazında yıllık ortalama % 29 oranında artarak, 7 senede üçe katlandığını görülmektedir (Şekil 2.10). 2006 yılında havalimanından yapılan yıllık sefer sayısı 20 bin iken, 2012'de %75'e artarak 35 bine ulaşmıştır.

Şekil 2.10: Astana Havalimanının Yolcu Trafiği (2006-2012, Bin Kişi)



Kaynak: Astana Uluslararası Havalimanı, **Uçuş Seferi**, (Çevrimiçi), http://www.astanaairport.kz/index.php?option=com_content&view=article&id=90&Itemid=297&lang=ru, 25.08.2013

2012 yılının iç ve dış hat yolcu trafiğine bakılırsa, Almatı havalimanına (%47,75) nazaran Astana havalimanı yolcularının %64,75'i iç hatları tercih etmektedirler. Havalimanı 2010 yılında iç hatlarda 1.102.465 yolcuya hizmet vermişse, 2012'de bu rakam %35 oranında artarak 1.490.774'e yolcuya; dış hatlarda 516.605'ten %57 oranında artışla 812.369 yolcuya ulaşmıştır.[163]

[161] Astana Uluslararası Havalimanı, **Genel Bilgi**, (Çevrimiçi), http://www.astanaairport.kz/index.php?option=com_content&view=article&id=84&Itemid=248&lang=ru, 24.08.2013 ve Astana Havalimanına Yapılan Anket Çalışması Verileri
[162] Bataeva, **a.g.e.**
[163] Astana Havalimanına Yapılan Anket Çalışması Verileri

2.5.4. Diğer İşletmeler

2.5.4.1. Eğitim Kurumları

Kazakistan'da çok az sayıda havacılık eğitim veren kurumlar mevcuttur. Bugünlerde uçuş ekiplerinin hazırlıklarını "Sivil Havacılık Akademisi - AGA" , "Devlet Havacılık Merkezi - RGP" ve "Oral Uçuş Teknik Meslek Lisesi - ULTU" (Oral) ve Air Astana ile SCAT havayolları yapmaktadır.[164]

1994 yılında Almatı'da kurulan AGA kalifiye mühendis, teknisyen ve pilotlar hazırlayan sadece K.C.'de değil Orta Asya'daki tek yüksek öğretim kurumudur. 2013 yılında Akademi'de Kazakistan'ın tüm bölgeleri yanı sıra Tacikistan, Kırgızistan ve Çin'den gelen öğrencilerin 1.130'ı örgün ve 290'ı dışarıdan eğitim görmektedir. Üniversite Fransa, Rusya, Ukrayna ve Letonya'nın önde gelen uçuş okulları ve üniversiteleri ile sıkı ilişkiler içindedir.[165] RGP ise 2006 yılında Sivil Havacılık ve Hava Savunma Kuvvetleri için uzmanlar hazırlamak amacıyla Ulaştırma Bakanlığı tarafından Astana'da kurulmuştur. AGA ve RGP'de pilot hazırlıkları AN-2 markalı uçaklarla yapılmaktadır. RGP ayrıca Çek yapımı olan TL-2000 uçağında eğitim vermektedir.[166] Bu kurumlar dışında amatör ve ticari pilotları, teknisyenleri Hava Taksi İşletmeleri Derneği ve K.C. Amatör Pilotlar Kurumu hazırlamaktadır. Bu kurumların her biri her sene 200'den fazla hafif uçak, helikopter pilotlarını ve yüzden fazla teknisyeni mezun etmektedir.

Kazakistan eğitim kurumlarında okul programlarının gelişmemişliği ve teknik altyapı eskimiş olmasından dolayı Boeing ve Airbus uçaklarını kullanmayı öğrenemeyen ve yeterince eğitim alamayan pilotlar uçuş yapma tecrübesini Rusya, Ukrayna, Letonya, Amerika okullarında edinmektedirler. Air Astana ise pilotları, uçuş görevlilerini, mühendisleri Amsterdam, Florida ve Londra'ya göndermektedir.[167] Son zamanlarda Air Astana ICAO'nın standartlarına uygun, yabancı uzmanların yerlerine alabilecek kalifiye pilotları hazırlama amacıyla

---

[164] Zhagiparuly Zh., "Kasibi Biliktilik Şını" (İş Bilgiliğinin Gerçeği), **Egemendi Kazakstan Gazetesi**, 23 Aralık 2011, s.9

[165] Studlife.kz, **Sivil Havacılık Akademisi**,(Çevrimiçi), http://studlife.kz/post/23/, 27.08.2013

[166] K.C Ulaştırma ve İletişim Bakanlığı, **Sivil Havacılık Komitesi Alt Kuruluşları,** http://mtc.gov.kz/index.php/ru/komitet-grazhdanskoj-aviatsii/podvedomstvennye-organizatsii, 20.08.2013

[167] Tulkin Tashimov , "Piloty do Vostrebovania" (Genel Teslimatlı Pilotlar), **Ekspert Kazakhstan Dergisi**, N6, 2010, s.20-22

Ab-initio programını uygulamaya başlamıştır. Bugünlerde bir bucuk sene süren ve bir kişiye 100 bin euroluk eğitim masrafı olan ab-initio programı ile Florida'da 70 kazak pilot eğitim görmektedir. Eğitim masrafların yarısını Air Astana kendisine üstlenirken, diğer yarısını pilotlar 7 sene içinde maaşlarından geri ödemektedir.[168]

Günümüzde Kazakistan Sivil Havacılığında 1.500 pilot, 700 hava kontrolörü, 2.000 mühendis, 12.300 havayolu şirketi ve havalimanlarının servis personeli olmak üzere toplam 16.500 uzman çalışmaktadır.[169] Pilotların 428'ü Air Astana'da, 95'i SCAT havayollarında görev üstlenmiştir. Ancak sektörde profesyonel uzmanların sayısı yetersizdir (özellikle pilotlarda). Sovyet Birliği dağıldıktan sonra birçok pilot yurtdışında çalışmaya yönelmiştir. Bu yüzden Kazakistan havayolları yabancı pilotlarını çekmektedir. Örnek olarak şu an sadece Air Astana'da 130 yabancı pilot çalışmaktadır. Kazakistan Havacılık Komitesi 2015 yılına kadar tüm pilotların Kazakistan vatandaşları olmasını hedeflemektedir.[170]

2.5.4.2. Hava Aracı İmalatı ve Bakım-Onarım İşletmeleri

Kazakistan'da son 3-4 senede küçük gövdeli uçak ve helikopter üretimi yapılmaya başlamıştır. Ülkede şu an iki tane küçük uçak ve iki helikopter fabrikaları bulunmaktadır. Onlardan biri olan **Karagandı Uçak Fabrikası** "Fermer" (2 kişilik), "Sunkar" (4 kişilik), "Expedition" (10 kişilik) tipli uçaklar yapmaktadır. Fermer uçakları tarım sektöründe kullanılmaktadır. Bu uçakları sadece çok zenginler değil, parası olan herkes satın alabilmektedir. Fabrika 2019 yılına kadar iş amaçlı seyahat eden yolcuların taşımacılığı için 6-8 kişilik uçaklar yapmayı planlamaktadır.[171]

2012 baharında Almatı'da bulunan "Avia-Master AirCraft" şirketi tarafından Kanada lisansı ile "Aray" adında ilk küçük uçak üretilmiştir. İlk üç uçağı "Zernovaya Industria" ulusal tarım şirketi satın almıştır. Uçaklar tarım sektörü dışında petrol, enerji sektörlerinde kullanılabilecektir.[172]

---

[168] Tatyana Vladimirova, "Chto Hoteli, To i Poluchili " (Ne İstese Onu Aldılar), **Aviatsia.kz Dergisi**, No1, 2012, s.49
[169] "Nash Check-list:Punkty, Kotorye Vazhny"(Bizim Kontrol Listemiz: Önemli Olan Öğeler), **a.g.e.,** s.33
[170] Tashimov, "Piloty do Vostrebovania" (Genel Teslimatlı Pilotlar), **a.g.e.**, s.20-22
[171] Balakeshova A.,"Pervym Delom Samolety "(İlk Önce Uçaklar),**Liter Gazetesi**,13 Kasım 2012, N213,s.5
[172] Kusayınov A. (ed.), "Pervye Kazakstanskie Samolety Maloy Aviatsii Zaregestrirovany v Gosregistr " (Kazakistan'ın İlk Küçük Gövdeli Uçaklarının Devlet Kaydı Yapıldı), **Magistral Dergisi**, N4, 2012, s.11

Kazakistan'da bununla birlikte An-140 ve An-100 tipi uçakların yapılması planlanmaktadır. Bu doğrultuda Kazakistan ve Ukrayna devletleri uçakları birlikte yapma anlaşmasına imza atmıştır.[173]

2012 yılında Fransız Havacılık Teknoloji şirketinin Moskova'daki şubesi ile Almatı Bölgesi'nin Belediğe Başkanı arasında imzalan anlaşmadan sonra Kazakistan'ın Kapşagay şehrinde ciroplan (helikoptere benzer ama uluslararası sınıflandırmaya göre uçağa yakın) birleştirme fabrikasını kurulmuştur. Bu iki kişilik uçaklar benzinle çalıştığı ve kullanımı kolay olduğu için sağlık, tarım, hava kuvvetleri ve turizm sektöründe geniş olarak kullanılacaktır.[174]

2012 yılında Alman-Fransız firması olan "Eurocopter" ile "Kazakhstan Engineering" Astana'da helikopter yapma fabrikasını açmıştır. Böylece "Kazakhstan Engineering" Eski Sovyet ülkelerinde EC-145 helikopterlerini üreten tek şirket olmuştur. Toplam 68 kişi istihdam eden işletme yılda 12 helikopter üretmektedir.[175]

Kazakistan'da hava araçlarına bakım-onarım-yenileme yapan kuruluşların sayısı çok azdır. Almatı şehrinde bulunan N405 Uçak Onarım Fabrikası 70 senedir uçak tamiri ve onarımında uzmanlaşmış kuruluştur**.** Helikopterlerin bakım ve onarım deneyimi ise 30 yılı aşmaktadır. 1939 yılında Aktöbe şehrinde kurulan N406 Uçak Onarım Fabrikası genellikle An-2,Yak-18 tipi uçakların, Mi-2 tipi helikopterlerin ve çeşitli motorların bakım-onarımlarını yapmaktadır.[176]

2011 yılında Air Astana Almatı'da uçak ve parçaların bakım-onarım merkezini açmaktadır. Bugünlerde merkez sadece ulusal havayollarına değil, KLM, Lufthansa, THY gibi yabancı havayolu işletmelerine de hizmet vermektedir.[177] Bunların dışında ülkede Avrupa standartlarına göre hizmet veren daha 4 tane teknik merkez vardır: Ala Technics, AO "SCAT", AO "Comlux-KZ" ve TOO "Sky Tech"tir. [178]

---

[173] Plohov V., "Samolety Marki AN Nachnut Sobirat v Kazakhstane" (AN Tipi Uçaklar Kazakistan'da Yapılacaktır), **Panorama Gazetesi**, 15 Kasım 2011, s.2
[174] Kalymov A., "Geleceğin Havacılığı" (Aviatsia Buduushego), **Kazakhstanskaya Pravda Gazetesi**, 5 Eylül 2012, s.2
[175] Nitchenko U., "Tret Nashih Samoletov Priznana Nenadezhnym " (Bizim Uçakların Uçte Biri Güvensiz Olarak Nitelendirildi), **Kazakhstanskaya Pravda Gazetesi**, 21 Aralık 2010, s.4
[176] Burundaiavia , **N405 Uçak Onarım Fabrikası**, (Çevrimiçi), http://www.burundaiavia.kz/?id=134&lan=ru, 03.09.2013
[177] Air Astana**, Annual Report, 2011**, s.38-39
[178] "Nash Check-list:Punkty, Kotorye Vazhny"(Bizim Kontrol Listemiz;Önemli Olan Öğeler), **a.g.e.**, s.33

2.6. KAZAKİSTAN HAVAYOLU TAŞIMACILIĞI VE TURİZM İLİŞKİSİ

2.6.1. Havayolu Ulaşımının Kazakistan Turizmi İçindeki Yeri

Dünya çapında havayolu ulaştırması güzel günlerin yaşamaya başlamıştır. Kazakistan için de havayolu sektörü çok önemlidir. Çünkü havayolu işletmelerinin gelişmesi ekonomik kalkınmayı sağlamakta ve turizm sektörünün gelişmesine de katkıda bulunmaktadır.

Turizm sektörünün başarılı gelişimi yüksek kaliteli ve iyi gelişmiş ulaşım sisteminin varlığına bağlı olduğu için ulaşım sektörlerine büyük önem verilmesi gerekmektedir. Havayolu ulaşımı ise uluslararası turizmin gelişmesinde önemli bir rol oynamakta, çünkü dış aktif ve pasif turizmin ana ulaşım modudur.

Aşağıdaki tabloda, Kazakistan'ın turizme ilgili verilerini ve turistlerin ne kadarı havayolu ulaşımını tercih ettiklerini dikkatli bir şekilde incelendiğinde, Kazakistan turizmi açısından havayolu işletmeciliğinin ne kadar önemli olduğu rahatça anlaşılmaktadır.

Tablo 2.17: Kazakistan'da Havayolu Ulaşımını Kullanan Turistler (2008-2012)

Ulaşım türü	**2008**	**2009**	**2010**	**2011**	**2012**
Dış aktif turizm	***38.032***	***31.287***	***39.732***	***36.188***	***30.259***
Havayolu ile	34.394	29.896	38.069	35.296	29.953
Diğer araçlar ile	3.638	1.391	1.663	892	306
İç turizm	188.478	132.243	172.172	202.994	201.922
Havayolu ile	9.694	6.671	13.594	24.106	33.102
Diğer araçlar ile	178.784	125.572	158.578	178.888	168.820
Dış pasif turizm	270.554	205.608	274.639	391.385	409.121
Havayolu ile	223.920	179.763	253.890	348.258	378.642
Diğer araçlar ile	46.634	25.845	20.749	43.127	30.479

Kaynak: K.C. İstatistik Ajansı, **Kazakistan Turizmi 2008-2012**, Astana, 2013, s.45-46

Tabloda görüldüğü gibi turistler Kazakistan'a genelde havayolu ile ulaşmaktadır. 2008 yılında *Kazakistan'a gelen turistlerin* %90'ı havayolunu kullanarak ülkeye giriş yapmışken, 2012 yılında bu rakam %97'e yükselmiştir.

Ulusal havayolları turistleri çekmek için filo yenilemekte, yeni destinasyonlar açmakta, yeni tarife politikalarını belirlemekte, hizmet kalitesini arttırmak için uğraşmaktadır. Örnek olarak, Air Astana partnerleri ile birlikte, turizm sektöründe talebi canlandırmak amacıyla, Kazakistan ve diğer ülkelerin tur operatörleri arasında toplantılar düzenlemektedir. En iyi örneklerinden biri Yeni Delhi'de düzenlenen "6.Kazak-Hint Turizm ve Seyahat Fuarı"dır.[179] Bununla birlikte turistik imaj yaratma programı çerçevesinde ve milli turistik ürünün pazarlanması için Kazakistan turistik şirketleri yanında yerel havayolları 2001 yılından itibaren yurtiçinde "KİTF" (Almatı), "Astana-Leisure" (Astana) fuarlarında ve yurtdışında Berlin, Londra, Moskova ve Madrid şehirlerinde yapılan uluslararası fuarlara katılmaktadır. Özellikle Air Astana ile SCAT havayolları bu etkinliklerde yer almaktadır. Buna rağmen Kazakistan'a gelen turist sayısı hala çok az, çünkü turizm altyapısı yetersizdir.

Genel olarak 2012 yılında turizm hareketlerine katılan 641.302 kişinin %69'u havayolunu kullanmıştır. Ancak seyahatlerinde havayolu ulaşımını tercih eden turistlerin %85'i *yurtdışına* çıkmıştır. Bu durum havayolu sektörüne turistlerin sadece ulusal havayolları ile uçtuğu takdirde kar getirmekte, turizm sektörüne döviz kaybına yol açtığı için zarar vermektedir. Ne yazık ki, refakat düzeyi artan Kazakistan vatandaşları ülkenin turistik yerlerini keşfetmeden yurtdışı seyahatlere yönelmektedirler.

2012 yılında *yurtiçinde* seyahat eden 200 bin vatandaşın sadece 33 bini (%16) turistik bölgeye uçakla ulaşmıştır. Buna sebep olan Kazakistan içinde uçuş ağlarının gelişmemişliği ve fazla rekabetin olmadığı için biletlerin pahalı olmasıdır. Bilet fiyatlarının yüksek olması Kazakistan turizm ürününün maliyetini arttırmakta ve uluslararası turizm pazarında rekabet gücünü azaltmaktadır. Bu yüzden Kazakistan'ın büyüklüğü, nüfus dağılımı, denize direkt çıkışın olmadığı göz önüne alınarak ülkenin havayolu taşımacılığını daha da geliştirilmesine öncelik vermesi gerekmektedir.

[179] Air Astana**, Annual Report,** 2011, s.44

2.6.2. Kazakistan Havayolu Sektörünün Başlıca Sorunları ve Turizme Etkisi

Her sektörde olduğu gibi Kazakistan havayolu taşımacılığının da sorunları mevcuttur. Başta Ulaştırma ve İletişim Bakanlığı olmak üzere Sivil Havacılık Komitesi, Turizm Komitesi, havayolu işletmeleri, havalimanları idaresi havayolu ulaştırmasındaki sorunları ortadan kaldırmak için çaba sarf etmektedirler.

Bu sorunları ana başlıklarda toplarsak, şöyle sıralayabiliriz:

Havayolu işletmelerini "kara listeden" çıkarmak ve mevzuatı geliştirmek. 2009 yılın Mart ayında ICAO'nın Kazakistan'da yürüttüğü denetleme sonucunda ülkenin 2 eksiği acil şekilde düzeltmeyi talep edilmiştir: 1) havayolu mevzuatı ICAO standartlarına uygun değil ve 2) havayolu sektörü yetkili makamlar tarafından kontrol edilmemektedir.[180] ICAO denetimi Kazakistan havayollarının birçoğunun sadece yurtiçi uçuşlar yaptıklarına bakmadan hepsini "kara listeye" eklemiştir. Bu demek ki bu havayolları hiçbir zaman Avrupa'ya uçuş gerçekleştiremez.[181] Devlet Başkanı listeden tüm şirketleri çıkarmak için 2010 sonuna kadar süre vermiştir. Yurtiçi seferleri yapan ve hava taksi işletmelerinden dokuz şirket 2011 yılın Mart ayında listeden çıkarılmıştır. Ülkenin en büyük ulusal havayolları Air Astana ise "gri liste"de. Bu şirkete Avrupa'ya eskiden gerçekleştiren rotaları devam etmeye hak vermekte, ancak sefer sayısını arttırmaya ve Avrupa'nın herhangi bir yerine yeni uçuşlar gerçekleştirmeye izin vermemektedir.[182] Bu nedenle, Kazakistan havayolları en karlı destinasyonların birinde rekabet hakkını KLM, Lufthansa ve British Airways gibi Avrupa taşıyıcılarına kaybetmiştir. Kazakistan Cumhuriyeti'nin "kara liste" mevzusu halen sürmektedir ve Ulaştırma Mevzuatı'na ICAO tavsiyelerine göre değişiklikler ve eklemelerin yapılması devam etmektedir.

Ulusal havayolların kara ve gri listede olması ülke turizmini kötü etkilemiştir. Bir kere Avrupa'dan gelen turistlerin sayısı azalmıştır. Yurtiçinde helikopter ve

[180] Abzhekenova N., "V Duhe Evroaziatskoy Integratsii"(Avrasya Entegrasyon Ruhu İçinde), **Vechernyaa Astana Gazetesi**, 9 Şubat 2013, s.7
[181] Vladimir Knyazev , "Polety Vo Sne i Na Yavu"(Rüyalardaki ve Gerçekteki Uçuşlar), **Liter Gazetesi**, 4 Ağustos 2009, s.5
[182] Vorotnoy I., "Nebesnyi Kolidor" (Hava Kolidoru), **İzvestiya Gazetesi**, 13 Nisan 2011, s.4

küçük gövdeli uçaklarla geziler düzenleyen firmalara uygulanan denetleme ücretleri artmıştır. Dolaysıyla bu masraflar da turistlerden telafi edilmektedir.

Havalimanı problemleri. Ülkenin birçok havalimanı yolcu trafiğindeki hızlı artışa yetişememektedir; havayolu personeli büyük yolcu akınına kaliteli hizmet verememektedir; 12 havalimanında büyük uçaklar iniş ve kalkış yapamamaktadır; rahat bekleme salonları, otel ve Duty Free'ler çok azdır; yemek ve dinlenmek için özel bir alan bulunmamaktadır; Almatı havalimanında transit yolcular için normal koşullar yoktur; havalimanları havayollarına da iyi bir düzeyde hizmet sunmamakta, ama hizmet fiyatları dünya ortalamasının çok üzerinde sergilenmektedir; havalimanlarında yakıt, yer hizmetleri, uçaklara yiyecek-içecek sunan şirketler arasında rekabet söz konusu değildir; yolcu, pasaport kontrol ve yolcu gümrük kontrollerini zor geçmektedir.[183]

Yapılması gereken işler: mevcut havalimanlarının modernize edilmesi, turizmin gerektirdiği konfor ve teçhizatın sağlanması, 2012 yılında yürürlüğe giren "Havalimanların Hizmet Kalite Standartları"nı etkin bir şekilde uygulanmasıdır.

Hava taksi işletmeleri sorunları. Kazakistan'ın büyük şehirleri ile dinlenme tesisleri, sanatoryumların olduğu bölgeler arası çok uzak olmasına rağmen yeterli derecede hava taksi işletmeleri gelişmemiş ve bu durum iç turizmi etkilemektedir.[184]

Hava taksi işletmeciliğinde seyahat masraflarının %70'i hava durumu, navigasyon, vb. devlet kurumlarına yapılan zorunlu ödemelerdir. Bununla birlikte her bir küçük gövdeli uçak sertifikası için "Uçuş Güvenliği Merkezi" 650 ABD doları ödenmektedir.[185] Devletin ayrıca işletmelere Eski Sovyet yapımı uçakların kullanımını yasaklaması ve pahalı Batı yapımı uçakların alınmasını teşvik etmesi hava taksi işletmelerinin gelişmesini engellemektedir.

Yukarıda belirttiğimiz sorunların dışında Kazakistan havayolu sektörü aşağıdaki problemler ile de karşı karşıya:

---

[183] Torezhan K., "Aviakompaniyanın Orkendeuine Ne Kedergi?" (Havayolu Şirketinin Gelişimine Engel Var mı?), **Aykın Gazetesi**, 21.6.2011, s.3 ve Ustinov N., **Kazakistan Havacılığı Nereye Gidiyor?**, (Çevrimiçi), http://gonzo.kz/blog/1058-kuda_letit_kazahstanskaya_aviatsiya, 05.09.2013

[184] Kozahtaeva U., "Pod Krylom Samoleta (Uçağın Kanatları Altında**)", Delovaya Nedelya Gazetesi,** 14 Ocak 2011, s.6

[185] Tulkin Tashimov , "Oligarhi i Fermery Rvutsya v Nebo" (Oligarklar ve Çiftçiler Gökyüzüne Yöneliyor), **Ekspert Kazakhstan Dergisi**, N46, 2009, s.17

- Ülkede uluslararası standartlarda eğitim verecek kurumlar bulunmamakta ve nitelikli profesyoneller sıkıntısı vardır;
- Kazakistan dünyada önde gelen petrol güçlerinden biri olmasına rağmen ülkede yakıt fiyatları çok yüksek ve büyük kısmı ithal edilmektedir.[186]

Yukarıda açıklanan tüm sorunlara rağmen, Kazakistan'da havayolu sektörünün hareketli olduğunu ve geliştiğini söyleyebiliriz: uçuş ağı genişlemekte, yeni havayolları kurulmakta (Bek Air ve Invest-Avia), yolcu trafiği gün geçtikçe artmaktadır.

2.6.3. Kazakistan'da Havayolu Ulaştırması ve Turizm Açısından Yapılan ve Yapılması Planlanan Projeler

Turizm ve ulaştırma farklı iki sektör olarak görünse de birbirleri ile doğrudan etkileşim içerisinde bulunmaları nedeni ile gelişim planlamalarında bir arada değerlendirilmeleri gerekmektedir. 2012 yılı verilerine göre bu iki sektörün GSYİH'daki payının yaklaşık %11'e ulaştığı dikkate alındığında turizm ve ulaştırmanın ülke kalkınmasında önemli rol oynayan iki sektör olduğu görülmektedir. Ülkemize 2012 yılında gelen turistlerin yaklaşık %97'sinin *havayolu ile* geldikleri göz önüne alındığında turizm gelirlerini arttırabilmek için havayolu ulaştırmasının da bu büyümeye paralel olarak planlı bir şekilde gelişmesi gerekmektedir. Ancak devlet tarafından bu yönde alınan önlemler yeterli düzeyde olmamıştır.

İlk olarak *"2003-2005 Yılları Arası K.C. Sivil Havacılığın Gelişme Programı"* kabul edilmiştir. 2005 yılında Kazakistan Hükümeti, gelecek 10 senede yeni altyapı için 26 milyar ABD doların yatırımını sağlayacak, "*2015 Yılına Kadar K.C. Ulaştırma Sektörünün Kalkınma Stratejisi*"*ni* onaylamıştır. Bu stratejide havayolu ulaştırmasına ilgili ve turizm gelişmesini destekleyecek önemli maddeler yer almıştır:[187]

[186] Tulkin Tashimov, "Region Nam Po Zubam" (Bölgeyi Ele Geçirebiliriz), **Ekspert Kazakhstan Dergisi**, N16, 2011, s.14-15

[187] K.C Ulaştırma ve İletişim Bakanlığı, **2015 yılına kadar K.C. Ulaştırma Sektörünün Kalkınma Stratejisi**, Astana, 2006, s.51

1) 2006-2010 yılları arası Almatı, Aktau, Aktöbe, Jezkazgan, Kızılorda, Pavlodar, Öskemen ve Şimkent şehirlerinde havalimanı yenilemesini yapmak;

2) Gelecekte il merkezleri ile turizm gelişimi için tarihi ve kültürel öneme sahip yerlerin (Türkistan), hem de sağlık tesisleri ve sanatoryumların olduğu yerlerin (Alakol, Balhaş, Bayanaul, Burabai) arasında hava ulaşımını organize etmek;

3) 2011-2015 yılları arası Balhaş, Karagandı, Kökşetau, Petropavl, Semey, Taldıkorgan, Taraz ve Oral havalimanları altyapısını düzenlemek;

4) Ulusal turistik çekim yerlerin ve diğer turistik mekanların ulaşabilirliğini arttırmak için deniz uçakları da dahil olmak üzere helikopter ve uçakların uygun türlerinin satın alınması planlanmaktadır.

Dünya ve Kazakistan'daki ekonomik ve siyasi durumların değişmelerine rağmen, 2005 yılından itibaren Ulaştırma Stratejisi, gerekli güncelleme görmemiştir.

2010 yılında "*2010-2015 Yılları Arası Ulaştırma Altyapısını Geliştirme Programı*"onaylamıştır. Programın uygulanması için 19 milyar ABD doları harcanması planlanmıştır. Bu programın 2015 yılına hedefleri[188]:

- 13 havalimanın pistlerini, yolcu ve yük terminallerini yenilemek ya da yeni terminaller inşa etmektir, havalimanı altyapısını ICAO standartlarına göre geliştirmektir;
- Uluslararası uçuşları 2010 yılına göre iki kata arttırmaktır;
- Avrupa havacılık standartlarını uygulamaktır;
- Havayolu sektöründe rekabetçi pazar oluşturmaktır;

2012 yılın operasyonel izleme raporlarına göre sonuçlar şöyledir:

1. 10 havalimanında pist yenilemiştir (Aktau, Kızılorda, Kökşetau, Semey, Kostanay, Oral, Öskemen,Taldıkorgan, Petropavl, Taraz);
2. 6 havalimanında yolcu ve yük terminallerin tadilatı ve bazıların inşası yapılmıştır (Almatı, Köşetau, Şimkent, Atırau, Taraz, Oral);
3. Yeni uçuş bağlantıları açılmıştır: 2010 yılında uluslararası rota sayısı 47 iken, 2011'de 53'e ve 2012 yılında 64'e ulaşmıştır.[189]

[188] Serik Muhtybaev, "Nuzhna Strategiya" (Strateji Lazım), **Aviatsia.kz Dergisi**, N3, 2012, s.22-24
[189] K.C Ulaştırma ve İletişim Bakanlığı, **2010-2014 yıllar arası Ulaştırma Altyapısını Geliştirme Programı'nın Operasyonel İzleme Raporu**, 2012, s.6-8

2010 yılında "*2020 Yılına Kadar K.C.'nin Stratejik Kalkınma Planı Hakkında"* Cumhurbaşkanı Kararnamesi çıkmıştır. Bu stratejide havayolu sektörüne ilgili planlananlar şunlardır:

- Hava taşımacılığı düzenlemesinin kademeli olarak serbestleştirilmesi;
- 15 havalimanın ICAO kategorisine sahip olması;
- 4 havalimanın "hab" fonksiyonunu görmesidir.

Kazakistan, Avrasya kıtasının ortasında yer almakta olup, Avrupa ve Asya ülkelerin bağlantı yollarının kesişme noktasında bulunmaktadır. Bu yüzden ülke devleti Almatı ve Astana havalimanlarını Avrupa ile Güney-Doğu Asya ve Uzak Doğu'dan Güney-Doğu Asya arasında transit şehirler ("hab") olarak aktif şekilde pazarlamaktadır.[190]

Astana'da gerçekleşecek "EXPO-2017"e dünyanın her tarafından 5 milyon ziyaretçi beklenmekte ve onların 3 milyonu uçaklarla gelecekleri tahmin edilmektedir. Bundan dolayı başkent havalimanı terminal kapasitesinin yaklaşık iki kat genişletilmesi planlanmaktadır.[191]

Bunun dışında Kazakistan devleti dünyanın 7 saat uçuş mesafesindeki tüm büyük şehirlerle direkt uçuş sağlanması konusunda projeler yürütmektedir.

2013 yılının Şubat ayında K.C. Cumhurbaşkanı kararı ile onaylanan *"2020 Yılına Kadar Kazakistan Cumhuriyeti Turizm Sektörünün Gelişim Programında"* hava taşımacılığı geliştirilmesi için aşağıdaki önlemler tavsiye edilmektedir:

- Mevcut havalimanları modernize etmek, yeni havaalanları ve hava meydanları inşa etmek, helikopter pistleri yapmaktır;
- İç hatlarda daha uygun fiyatlar sağlanmak ve yeni uçuş rotaların geliştirilmesi yoluyla doluluk oranı arttırmaktır.

Turizm programında ayrıca hava taşımacılığını geliştirilme projeleri aşağıdaki faaliyetleri ile sınırlı olmadığı ve Sivil Havacılık Komitesi ile birlikte yürütüleceği belirtilmektedir:

- Kapasiteyi arttırmak amacıyla Astana, Almatı ve Şimkent havalimanların genişletilmesi, Aktau ve Öskemen havalimanların modernize edilmesi;

[190] Tulkin Tashimov , "Region Nam Po Zubam" (Bölgeyi Ele Geçirebiliriz), **a.g.e.**, s.14-15
[191] Tonkopryadchenko A., "Ot Zemli do Stratosfery: Start v 2017-y! " (Yerden Stratosfere Kadar: 2017 Yılına Start) , **Megapolis Gazetesi,** 17 Aralık 2012, s.6

- Mangistau bölgesindeki "Kenderli" tatil alanında ve Doğu Kazakistan Bölgesi Katon-Karagay ilçesinde hava meydanların yapılması;
- Doğu Kazakistan Bölgesinde Markakol gölü ve "Pesçanka" tatil merkezi yanında deniz uçakları için iniş alanların inşa edilmesi;
- Çarın Kanyonu, Öskemen şehri, Katon-Karagay, Markakol gölü, Ridder ve Aktau kentleri, Şerkala dağı ve "Kenderli" tatil merkezinde helikopter pistlerin yapılmasıdır.[192]

Yukarıda bahsettiğimiz stratejiler ve programlar havayolu sektörünün ve gelişme perspektiflerinin analizi yapılmadan uygulanmaktadır. Ülkede sektörün durumu, Kazakistan ekonomisinin gelişimindeki rolü ve dünyadaki konumu hala tespit edilmemiştir. Örnek olarak, ulusal havayolların durumu, diğer havayolu işletmelerin az geliştiği ve rekabet ortamının olmadığı için, Air Astana'nın gelişim düzeyine göre belirlenmektedir. Bu yüzden IATA rehberinde Kazakistan havayolu sektörü hakkında gerçek bilgi bulunmamaktadır.

Kazakistan'ın gelişmiş turizm sektörü ve havayolu ulaşımı olması için havayolu sektörünün kalkınması turizmin stratejik gelişme planlarına bağlı olarak yürütülmesi gerekmektedir. Ancak bugünlerde Kazakistan'da turizm ve havayolu sektörlerinin gelişimini birlikte yürüten tek bir program bulunmamaktadır. Bu konu DTÖ Genel Kurulu'nun 20.oturumda açılmıştır. Genel tartışma hava taşımacılığı ve turizm politikası arasındaki ilişki olmuştur. Oturuma katılan 120 ülke temsilcileri bir birine bağlı bu iki sektörün program ve stratejileri çoğunlukla birbiriyle ayrı yürütüldüğünü vurgulayarak, gelecekte daha sıkı koordinasyon içinde yapılması gerektiği çağrısında bulunmuştur.[193]

---

[192] K.C. Turizm Sanayi Komitesi, **2020 Yılına Kadar Kazakistan Cumhuriyeti Turizm Sektörünün Gelişim Programı**, Astana, 2013

[193] Victoria Falls, **DTÖ Genel Kurulu'nda Ülkeler Turizm ve Havayolu Politikalarının Yakınlaşması İçin Çağrıda Bulundu**, (Çevrimiçi), http://media.unwto.org/ru/press-release/2013-08-30/na-generalnoi-assamblee-yunvto-strany-prizyvayut-k-sblizheniyu-politiki-v-o, 07.09.2013

III. BÖLÜM
KAZAKİSTAN HAVAYOLU ULAŞTIRMASININ KARŞILAŞTIĞI SORUNLARI BELİRLEMEYE VE ÜLKE TURİZMİNİN GELİŞMESİNDEKİ ETKİSİNİ İNCELEMEYE YÖNELİK BİR ARAŞTIRMA

3.1. ARAŞTIRMANIN AMACI VE ÖNEMİ

Turizm endüstrisinin en önemli bileşenlerinden havayolu ulaştırmasıdır. Ayrılmaz bir bütün olan turizm ve havacılık sektörü hem dünya genelinde hem de Kazakistan'da son yıllarda hızlı gelişme göstermektedir. Kazak sivil havacılığının bu büyüme potansiyeli birçok sorunu da beraberinde getirmiştir. Kazakistan havayolu ulaştırması ile ilgili bu sorunların çözülmesi ve projelerin hayata geçirilmesi hem sivil havacılık hem de turizm açısından çok büyük bir önem taşımaktadır.

Bu doğrultuda araştırmanın amacı Kazakistan havayolu ulaşımının mevcut durumunu, karşılaştığı sorunları ve geliştirilmesi için gerekli olan faaliyetleri değerlendirmek, sektörün Kazakistan turizminin gelişmesindeki etkisini araştırmaktır. Bunun yanı sıra, bir başka amaç da Kazakistan'da faaliyet gösteren tüm havayolu ve havalimanı işletmelerin, Kazakistan'a yönelik uçuşlar gerçekleştiren yabancı havayolların özellikleri ve faaliyetleri ile ilgili bilgi de elde etmektir.

Havacılık istatistiklerinin ve durum tespit analizinin Kazakistan'da yetersiz olduğundan dolayı bu çalışmanın sektöre bir ışık tutması amaçlanmaktadır.

3.2. ARAŞTIRMANIN KAPSAMI VE SINIRLARI

Kazakistan'da yolcu ve yük taşımacılığı, havacılık işleri yapan yerli ve yabancı işletmeleri dahil 87 havayolu şirketi ve 21 havalimanı faaliyet göstermektedir. Araştırma havacılık, yolcu ve turizm sektörünü ele aldığı için sadece yolcu taşımacılığını yapan havayolu işletmeleri ve tüm havalimanlarının cevaplamış oldukları anket soruları ile sınırlıdır.

Anket Kazakistan'da faaliyet gösteren 80 havayolu ve havalimanı işletmelerine gönderilmiştir. Onlar:

- 21 havalimanı,
- 27 ulusal tarifeli ve charter havayolları,
- 32 yabancı havayolu işletmeleri.

Ancak araştırma kapsamına giren toplam 80 işletmenin 61'inden geri dönüşüm sağlanabilmiştir. Böylece anketlerin geri dönüş oranı %76,25 olmuştur. Anket gerçekleştirilen işletmelerin isimleri tezin Ek-4'de verilmiştir. Anketlerden geri dönüşüm sağlanan işletmeler sırasıyla;

- 19 havalimanı,
- 20 ulusal tarifeli ve charter havayolları,
- 22 yabancı havayolu işletmeleri.

Anket çalışması havayolu ve havalimanı işletmelerinin üst düzey yöneticileri ile yapılmıştır. Örneklemenin yukarıda belirtilen işletmelerin yöneticileri olarak seçilmesi ise sektörün uzmanları oldukları için Kazakistan'daki havacılığın mevcut durumu, sorunları ve turizm ile etkileşimi en iyi şekilde açıklayabilecekleri düşüncesinden kaynaklanmaktadır.

3.3. ARAŞTIRMANIN YÖNTEMİ VE UYGULAMASI

Araştırma konusu hakkında bilgi toplanması için Kazakistan'a gidilip Kazakistan Havacılık Akademisi öğretmenleri, ülkede ilk ve tek Aviatsia.kz havacılık dergisinin baş editörü Tatyana Moskvicheva, Kazakistan Sivil Havacık Komitesi'nin sekreteri Alina Bataeva ile görüşmeler, Kazakistan havacılığı ile ilgili akademik kitapların olmadığı için güncel makalelerin taraması yapılmıştır.

Araştırma yöntemi olarak anket tekniği uygulanmıştır. Hazırlanan anket formları Almatı şehirlerinde bulunan bazı ulusal ve yabancı havayolu işletmeleri yöneticileriyle yüz yüze görüşme yöntemiyle yapılmıştır. Kazakistan'ın diğer kesimlerinde bulunan havayolu ve havalimanı işletmelerine anket soruları gerekli

açıklamalar da eklenerek elektronik posta adresine internet üzerinden gönderilmiştir. İşletmelerin e-posta adresleri ve yönetici isimleri internet kaynaklarından ve telefon ile aranıp alınmıştır. E-postaya cevap vermeyen işletmelere telefonla ulaşılıp, anket doldurmaları rica edilmiştir.

Anket uygulaması sırasında birtakım zorluklarla karşılaşılmıştır. Araştırma sırasında, anketi uygulamak için gidilen ya da aranan işletmelerdeki çalışanların yoğun iş temposu nedeniyle anket soruların cevaplamak istememeleri ya da soruları yanıtlayan birtakım çalışanların bir an önce anketi bitirmek için özensiz davranmaları gibi önemli sorunlarla karşılaşılmıştır. Gizlilik esasına inanan, bilimsel bir araştırma için bile olsa hiçbir bilgiyi paylaşmak istemeyen, konuya kuşkuyla yaklaşan yöneticiler ile de karşılaşılmıştır.

Anket formu 26 sorular dizisinden oluşmaktadır. Katılımcılara sorulan sorular, anketin cevaplandırılmasını kolaylaştırmak, araştırmacının verileri daha hızlı değerlendirmesini sağlamak için kapalı uçludur. Ayrıca beşli Likert ölçeği soruları kullanılmıştır.

Araştırmada kullanılan anket üç ana unsur sorularından kurulmaktadır. Bunlar havayolu ya da havalimanı işletmelerinin özellikleri ve faaliyeti ile ilgili; Kazakistan'daki havayolu ulaştırmasının durumu, sorunları ve gereken faaliyetlerin değerlendirmesini kapsayan; havacılık sektörünün turizme etkisine araştıran soru tiplerinden oluşmaktadır. Anket formu Türk, Rus ve İngiliz dillerinde hazırlanmıştır (Bkz.Ek.1-5). Araştırma anket formunun uygulanması Mart 2013 ve Ekim 2013 tarihleri arasında gerçekleştirilmiştir.

3.4. ARAŞTIRMADA KULLANILAN İSTATİSTİK ANALİZLER

Araştırmada 61 anketten elde edilen veriler Microsoft Office Excel ve SPSS for Windows 17.0 (Sosyal Bilimler İçin İstatistik Paketi) *istatistik programı* kullanılarak analiz edilmiştir. Bu program aracılığıyla araştırmadaki tüm değişkenlerin sayı ve yüzde dağılımları hesaplanmış, tabloları hazırlanmıştır.

Bununla birlikte verilerin değerlendirmesinde ortalama ve standart sapma gibi tanımlayıcı istatistiksel metotları kullanılmıştır.

Niceliksel verilerin karşılaştırılmasında ikiden fazla grup durumunda parametrelerin gruplar arası karşılaştırmalarında Kruskal Whallis H-Testi ve farklılığa neden olan grubun tespitinde Mann Whitney-U testi kullanılmıştır.

Ölçekler arasındaki ilişki Spearman Korelasyon analizi ile test edilmiştir. Elde edilen bulgular %95 güven aralığında, %5 anlamlılık düzeyinde değerlendirilmiştir.

Havayolu ulaştırmasına ilişkin ölçekler için güvenirlik katsayısı Cronbach alpha üzerinden hesaplanmıştır. Güvenilirlik katsayısının değeri 0 ile 1 arasında olup, bu değer 1'e yaklaştıkça güvenilirlik artmaktadır. Havayolu Ulaştırmasının Karşılaştığı Sorunların Önemine ilişkin ölçeğin genel güvenirliği 0,887; Havayolu Ulaştırmasının Geliştirilmesi İçin Faaliyetlerin Önemine ilişkin ölçeğin genel güvenirliği 0,798; Havayolu Gelişiminin Kazakistan Turizmine Etkisine ilişkin ölçeğin genel güvenirliği 0,809 olarak yüksek bulunmuştur.

Araştırma sonucunda elde edilen bilgiler üç kısımda incelenmiştir. İlk kısımda, araştırmaya katılan havayolu işletmeleri ve havalimanları özellikleri ve faaliyetleri ile ilgili genel bilgilerin sayı ve yüzde dağılımları verilmiştir. İkinci kısımda, Kazakistan havayolu sektörünün durumu, sorunları, faaliyetleri ve turizme etkisinin değerlendirmesinde tüm tanımlayıcı istatistiksel metotları (frekans, yüzde, ortalama ve standart sapma) kullanılmıştır. Araştırma sonuçlarının incelendiği üçüncü kısımda ise, Kruskal Whallis H, Mann Whitney-U testleri ve Spearman Korelasyon analizi yapılmıştır.

3.5. ARAŞTIRMA BULGULARININ DEĞERLENDİRMESİ

Araştırma kapsamına alınan ***havalimanı ve havayolu işletmelerin özellikleri*** ile ilişkin bulguların frekans ve yüzde dağılımları aşağıdaki tablolarda yer almaktadır.

Araştırmaya katılan havalimanı ve havayolu işletmelerinin faaliyet süresiyle ilgili bulgular Tablo 3.1'de gösterilmektedir. Araştırma sonucunda ulaşılan bulgulara göre, birçok havalimanların faaliyet süresi 41 yıl ve üstü olduğu görülmektedir. Ulusal tarifeli ve charter havayolların %60 ise yeni kurulmuş işletmeler olup Kazakistan'da 1-10 yıl arasında faaliyet göstermektedir. Yabancı havayolların Kazakistan'daki faaliyet süresine bakılırsa, araştıramaya katılan 22 işletmeden 14'ü son 1-10 yıldır ülkeye uçuşlar gerçekleştirmektedir.

Tablo 3.1: Havalimanı ve Havayolu İşletmelerinin Faaliyet Süresi

Faaliyet süresi	Havalimanı		Ulusal tarifeli ve charter havayolları		Yabancı havayolların Kazakistan'daki faaliyet süresi	
	Frekans	Yüzde (%)	Frekans	Yüzde (%)	Frekans	Yüzde (%)
1-10 yıl	-	-	12	60	14	63,64
11-20 yıl	-	-	8	40	6	27,27
21-40 yıl	3	15,79	-	-	2	9,09
41 yıl ve üzeri	16	84,21	-	-	-	-
Toplam	19	100	20	100	22	100

Araştırma katılan işletmelerin mülkiyet durumları incelendiği zaman, devlet tarafından işletilen havalimanların yoğunlukta olduğunu görülmektedir. Ulusal tarifeli ve charter havayolların %92,5'i özel işletmeler olduğu dikkati çekmektedir. Yabancı havayolu işletmelerin mülkiyet yapısı farklı ve %40,91 kamu, %59,09 özel sektör tarafından işletilmektedir.

Tablo 3.2: Havalimanı ve Havayolu İşletmelerinin Mülkiyet Durumu

Mülkiyet durumu	Havalimanı		Ulusal tarifeli ve charter havayolları		Yabancı havayolları	
	Frekans	Yüzde (%)	Frekans	Yüzde (%)	Frekans	Yüzde (%)
Kamu	11	57,89	1,51	7,5	9	40,91
Özel ya da anonim şirket	6	31,58	18,49	92,5	13	59,09
Kiralık	2	10,53	-	-	-	-
Toplam	19	100	20	100	22	100

Araştırmaya katılan işletmelerin personel sayısına bakıldığında, Kazakistan havalimanların büyük kısmında 101-500 kişi arası çalıştığı görülmektedir. Ulusal tarifeli ve charter havayolların %45'de çalışan personel sayısı 10 ile 100 kişi arası olduğu ve bunu sırası ile %40 oranla 101-250 kişi arası personeli olan işletmeler izlediği görülmektedir. Yabancı havayolların personel sayısına bakıldığında 22 işletmenin 19'unda 1001 kişiden fazla çalışan olduğu dikkati çekmektedir.

Tablo 3.3: Havalimanı ve Havayolu İşletmelerinde Çalışan Personel Sayısı

Personel sayısı	Havalimanı		Ulusal tarifeli ve charter havayolları		Yabancı havayolları	
	Frekans	Yüzde (%)	Frekans	Yüzde (%)	Frekans	Yüzde (%)
10-100 kişi	-	-	9	45	-	-
101-250 kişi	9	47,37	8	40	-	-
251-500 kişi	7	36,84	1	5	-	-
501-1000 kişi	1	5,26	1	5	3	13,64
1001 kişi ve üzeri	2	10,53	1	5	19	86,36
Toplam	19	100	20	100	22	100

Araştırmaya katılan işletmelerde çalışan personelin ortalama maaşları incelendiği zaman, ülke havalimanların %47,37'si çalışanlarına oldukça düşük olan 250-500 ABD doları arasında maaş vermektedir, ikinci sırada %31,58 oranla 501-1000 ABD doları arasında maaş veren havalimanları yer almaktadır. Tam tersine ulusal tarifeli ve charter havayolların %45'i elamanlarına 1501 ABD dolarından fazla aylık ücret ödedikleri görülmektedir. Tabloda yabancı havayolu işletmelerinin %63,64'ü çalışanlarına aylık 1501 ABD dolarından fazla maaş ödedikleri anlaşılmaktadır.

Tablo 3.4: Havalimanı ve Havayolu İşletmelerinde Çalışanların Ortalama Maaşı

Çalışanların ortalama maaşı	Havalimanı		Ulusal tarifeli ve charter havayolları		Yabancı havayolları	
	Frekans	Yüzde (%)	Frekans	Yüzde (%)	Frekans	Yüzde (%)
250-500 ABD doları	9	47,37	1	5	1	4,54
501-1000 ABD doları	7	31,58	5	25	2	9,09
1001-1500 ABD doları	3	21,05	5	25	5	22,73
1501 ABD doları ve üstü	-	-	9	45	14	63,64
Toplam	19	100	20	100	22	100

Araştırma kapsamına alınan havalimanı ve havayolu işletmelerinde çalışanların milliyetlerine ilişkin bulgular Tablo 3.5'te yer almaktadır. Ulusal havalimanı ve havayolu işletmelerinde çalışan personelin çoğunluğunu %97,79 ve %94,45 oranında Kazakistan vatandaşları oluşturmaktadır. Yabancı havayolları çalışanlarının %83,72'si yerli ve %16,28'i yabancı uyruklulardır.

Tablo 3.5: Havalimanı ve Havayolu İşletmelerinde Çalışanların Milliyeti

Milliyeti	Havalimanı		Ulusal tarifeli ve charter havayolları		Yabancı havayolları	
	Frekans	Yüzde (%)	Frekans	Yüzde (%)	Frekans	Yüzde (%)
Yerli	9006	97,79	6844	94,45	355757	83,72
Yabancı	204	2,21	380	5,55	69189	16,28
Toplam	9210	100	7224	100	424946	100

Araştırmaya katılan havalimanları yolcu terminallerinin kapasitesine göre dağılımı Tablo 3.6'da verilmektedir. Kazakistan havalimanı terminallerin çoğu küçük kapasiteli ve %42,11'i saatte 251-500 kişiye hizmet gösterebildiği anlaşılmaktadır. İkinci sırada saatte 501-1000 kişiye ve üçüncü sırada saatte 100-250 kişiye hizmet gösteren havalimanları yer almaktadır. Kazakistan'da saatte 1001 kişiden fazla yolcuya hizmet verebilen sadece 2 havalimanı bulunmaktadır.

Tablo 3.6: Havalimanı Yolcu Terminalinin Kapasitesi

Yolcu terminalinin kapasitesi	Havalimanı	
	Frekans	Yüzde (%)
Saatte 100-250 kişi	4	21,05
Saatte 251-500 kişi	8	42,11
Saatte 501-1000 kişi	5	26,31
Saatte 1001 kişi ve üstü	2	10,53
Toplam	19	100

Araştırmaya katılan havayolu işletmeleri hava araçlarının sayısı incelendiğinde Tablo 3.7'deki sonuçlar ortaya çıkmıştır. Ulusal tarifeli ve charter havayolların %60'da uçak ve helikopter sayısının 1-5 arasıdır. Yabancı havayolu işletmelerin filo büyüklüğüne bakıldığında, %77,27'sinde 26 hava aracından fazla araç mevcuttur.

Tablo 3.7: Havayolu İşletmelerinin Filo Büyüklüğü

Hava araçlarının sayısı	Ulusal tarifeli ve charter havayolları		Yabancı havayolları	
	Frekans	Yüzde (%)	Frekans	Yüzde (%)
1-5 araç	12	60	-	-
6-15 araç	4	20	1	4,55
16-25 araç	2	10	4	18,18
26 araç ve üstü	2	10	17	77,27
Toplam	20	100	22	100

Havayolu işletmeleri hava araçlarının yaş ortalamasıyla ilgili bulgular Tablo 3.8'de yer almaktadır. Kazakistan'daki havayolu işletmelerin yarısı 11-20 yıllık araçlar kullanmaktadırlar. Bunu sırası ile hava araçlarının yaş ortalaması 21 yıldan fazla olan işletmeler izlediği görülmektedir. Yabancı havayolların filosu ise daha yeni ve %54,55'nin yaş ortalaması 6-10 yıl arasındadır.

Tablo 3.8: Havayolu İşletmeleri Hava Araçlarının Yaş Ortalaması

Hava araçlarının yaş ortalaması	Ulusal tarifeli ve charter havayolları		Yabancı havayolları	
	Frekans	Yüzde (%)	Frekans	Yüzde (%)
1-5 yıl	-	-	1	4,55
6-10 yıl	5	25	12	54,55
11-20 yıl	9	45	8	36,35
21 yıl ve üstü	6	30	1	4,55
Toplam	20	100	22	100

Havayolu işletmelerinin koltuk kapasitesi incelendiği zaman (Tablo 3.9), ulusal tarifeli ve charter havayolların %60'ının toplam koltuk kapasitesi 10-100 arası olduğu görülmektedir. Ülkede uçakların toplam kapasitesi 3001 koltuğun üstünde olan tek bir şirket mevcuttur. Oysa Kazakistan'a uçuşlar gerçekleştiren yabancı havayolu işletmelerin %81,82'nin koltuk kapasitesi 3001 koltuktan fazladır.

Tablo 3.9: Havayolu İşletmelerinin Koltuk Kapasitesi

Koltuk kapasitesi	Ulusal tarifeli ve charter havayolları		Yabancı havayolları	
	Frekans	Yüzde (%)	Frekans	Yüzde (%)
10-100 koltuk	12	60	-	-
101-500 koltuk	5	35	-	-
501-1500 koltuk	1	5	2	9,09
1501-3000 koltuk	1	5	2	9,09
3001 koltuk ve üstü	1	5	18	81,82
Toplam	20	100	22	100

Araştırmaya katılan havayolu işletmelerinin ofis sayısına ilişkin veriler Tablo 3.10'da yer almaktadır. Ulusal havayolların %50'de tek ofis, ardından %40'da 2 ile 5 arası ofis bulunmaktadır. Yabancı havayolların Kazakistan'da en çok 2-5 ofisi olduğu görülmektedir.

Tablo 3.10: Havayolu İşletmelerinin Ofis Sayısı

Ofis sayısı	Ulusal tarifeli ve charter havayolları		Yabancı havayolları (Kazakistan'daki)	
	Frekans	Yüzde (%)	Frekans	Yüzde (%)
1 ofis	10	50	6	27,27
2-5 ofis	8	40	13	59,09
6-10 ofis	-	-	3	13,64
11-20 ofis	1	5	-	-
21 ofis ve üstü	1	5	-	-
Toplam	20	100	22	100

Havayolu ve havalimanı işletmelerinin faaliyeti ile ilgili bilgilerin frekans ve yüzde dağılımları aşağıdaki tablolarda ayrıntılı olarak ele alınmıştır.

Araştırmaya katılan işletmelerin faaliyet alanları incelendiğinde, 19 havalimanın sadece 12'den yurt dışına uçuşlar yapıldığını görülmektedir. Ulusal havayolu işletmelerin yarısı hem yurt dışına hem de yurt içinde seferler gerçekleştirmektedir, ikinci sırada %40 oranla sadece yurt içi uçuşlar yapan şirketler yer almaktadır.

Tablo 3.11: Havayolu ve Havalimanı İşletmelerinin Faaliyet Alanları

Faaliyet alanı	Havalimanları		Ulusal tarifeli ve charter havayolları	
	Frekans	Yüzde (%)	Frekans	Yüzde (%)
Sadece yurt içi uçuşlar	7	36,84	8	40
Sadece yurt dışı uçuşlar	-	-	2	10
Hem yurt içi hem de yurt dışı uçuşlar	12	63,16	10	50
Toplam	19	100	20	100

Araştırma kapsamına alınan havalimanı ve havayolu işletmelerinin yurt dışında sefer yaptığı nokta sayısını incelendiğinde Tablo 3.12'deki sonuçlar ortaya çıkmıştır. Ülkedeki havalimanların yarısından yurt dışında sadece 1 ile 5 arası noktaya seferler yapılmaktadır. Ulusal tarifeli-tarifesiz havayolların %83,33'nün yurt

dışı güzergah sayısı 1-5'ten fazla değildir. Yabancı havayolların Kazakistan'a gerçekleştirdiği rota sayısı 1-5 şehri aşmamaktadır.

Tablo 3.12: Havalimanı ve Havayolu İşletmelerinin *Yurt Dışı Rota* Sayısı

Yurt dışı rota sayısı	Havalimanı		Ulusal tarifeli ve charter havayolları		Yabancı havayolları	
	Frekans	Yüzde (%)	Frekans	Yüzde (%)	Frekans	Yüzde (%)
1-5 şehir	6	50	10	83,33	21	95,45
6-10 şehir	3	25	-	-	1	4,55
11-15 şehir	2	16,67	-	-	-	-
16-20 şehir	-	-	1	8,33	-	-
21 ve üstü	1	8,33	1	8,33	-	-
Toplam	12	100	12	100	22	100

Araştırmaya katılan havalimanı ve ulusal tarifeli-tarifesiz havayolu işletmelerinin yurt içinde uçuşlar gerçekleştirdiği şehirler sayısına ilişkin bilgiler Tablo 3.13'te verilmektedir. 19 havalimanın 16'dan yurt içinde 1 ile 5 arası şehre uçuşlar yapılmaktadır. Ulusal tarifeli-tarifesiz havayolu işletmelerin neredeyse hepsinin yurt içindeki rota sayısı 1-5 arasındadır. Kazakistan içinde 19 noktaya seferler gerçekleştiren 2 havayolu işletmesi bulunmaktadır.

Tablo 3.13: Havalimanı ve Havayolu İşletmelerinin *Yurt İçi Rota* Sayısı

Yurt içi rota sayısı	Havalimanı		Ulusal tarifeli ve charter havayolları	
	Frekans	Yüzde (%)	Frekans	Yüzde (%)
1-5 şehir	16	84,21	16	88,89
6-10 şehir	1	5,26	-	-
11 şehir ve üstü	2	10,53	2	11,11
Toplam	19	100	18	100

Araştırmaya katılan işletmelerin yolcu sayısı ele alındığında havalimanların büyük kısmı yılda sadece 11-50 bin yolcuya, ardından 51-250 bin kişiye hizmet gösterdiği Tablo 3.14'ten anlaşılmaktadır. Ulusal havayolu işletmelerin çoğunluğu (f=10) senede sadece 1-10 bin yolcuya, ardından 11-50 bin kişiye (f=7) hizmet

vermektedir. Ülkeye uçuşlar gerçekleştiren yabancı havayolların %59,09'nun senelik yolcu sayısı 51-250 bin kişi arasındadır. Kazakistan'da bir yılda 1 milyondan fazla yolcuya hizmet veren 2 havayolu işletmesi ve 2 havalimanı bulunmaktadır.

Tablo 3.14: Havalimanı ve Havayolu İşletmelerinin Yıllık Yolcu Sayısı (2012)

Yıllık yolcu sayısı	Havalimanı		Ulusal tarifeli ve charter havayolları		Yabancı havayolları (Kazakistan'a yönelik)	
	Frekans	Yüzde (%)	Frekans	Yüzde (%)	Frekans	Yüzde (%)
1 bin-10 bin kişi	-	-	10	50	-	-
11 bin-50 bin kişi	8	42,11	7	35	7	31,82
51 bin-250 bin kişi	6	31,58	1	5	13	59,09
251 bin-1 milyon kişi	3	5,26	-	-	2	9,09
1 milyon kişi ve üstü	2	21,05	2	10	-	-
Toplam	19	100	20	100	22	100

Araştırmaya katılan havalimanı ve havayolu işletmelerin bir senede yurt içi ve dışında gerçekleştirdiği sefer sayısı ile ilgili soruya verdiği cevaplar ışığındaki araştırma bulguları Tablo 3.15'te gösterilmektedir. Sadece beş havalimanında bir yılda 2001 seferden fazla sefer yapılmaktadır. Ulusal havayolların %60'ı yılda 100 ile 500 arası sefer gerçekleştirmektedir. Yabancı havayolların da Kazakistan'a uçuş frekansları çok kısıtlı olduğu için %68,18'nin yıllık sefer sayısı 100-500 uçuş arasındadır.

Tablo 3.15: Havalimanı ve Havayolu İşletmelerinin Yıllık Sefer Sayısı (2012)

Yıllık sefer sayısı	Havalimanı		Ulusal tarifeli ve charter havayolları		Yabancı havayolları (Kazakistan'a yapılan)	
	Frekans	Yüzde (%)	Frekans	Yüzde (%)	Frekans	Yüzde (%)
100-500 sefer	4	21,04	12	60	15	68,18
501-1000 sefer	5	26,32	4	20	6	27,27
1001-2000 sefer	5	26,32	1	5	-	-
2001 sefer ve üstü	5	26,32	3	15	1	4,55
Toplam	19	100	20	100	22	100

Araştırma kapsamına alınan ulusal tarifeli ve yabancı havayolların doluluk oranı ile ilişkin bulgular Tablo 3.16'de yer almaktadır. Hem ulusal tarifeli havayolları ve hem de yabancı havayolu işletmeleri doluluk oranlarının çoğunlukla %71 ve %80 arasında değiştiğini belirtmişlerdir.

Tablo 3.16: Havayolu İşletmelerin Doluluk Oranı (2012)

Doluluk oranı	Ulusal tarifeli havayolları		Yabancı havayolları	
	Frekans	Yüzde (%)	Frekans	Yüzde (%)
%60-70	-	-	2	9,09
%71-80	5	100	16	72,73
%81-90	-	-	4	18,18
Toplam	5	100	22	100

Araştırma kapsamına alınan ulusal tarifeli ve yabancı havayolların gelecek sene sefer sayılarını arttırıp arttırmama planlarına ilişkin bulgular Tablo 3.17'de yer almaktadır. Ulusal tarifeli işletmelerin çoğunluğu sefer sayılarını arttırmayı düşündüklerini, yabancı havayolların %50'si daha belli olmadığını açıklamışlardır.

Tablo 3.17: Havayolu İşletmelerinin Gelecekte Sefer Arttırma Planları

Sefer arttırma planları	Ulusal tarifeli havayolları		Yabancı havayolları (Kazakistan şehirlerine)	
	Frekans	Yüzde (%)	Frekans	Yüzde (%)
Evet	3	60	4	18,18
Hayır	1	20	7	31,82
Belli değil	1	20	11	50
Toplam	5	100	22	100

Araştırma kapsamına alınan ulusal ve yabancı havayolları ile seyahat eden Kazakistan vatandaşları ile ilgili bulgular Tablo 3.18'de yer almaktadır. Ulusal havayolların %60'ı yolcuların %85-100'ü Kazakistan vatandaşları olduğunu belirtmişlerdir. Yabancı havayolların çoğunluğunda toplam yolcu sayısı içinde Kazakistan vatandaşlarının oranı %55-69 arası değişmektedir.

Tablo 3.18: Havayolu İşletmelerinin Hizmet Gösterdiği Kazakistan Vatandaşları

Kazakistan vatandaşları	Ulusal tarifeli ve charter havayolları		Yabancı havayolları	
	Frekans	Yüzde (%)	Frekans	Yüzde (%)
%40-54 Kazakistan vatandaşları	-	-	3	13,63
%55-69 Kazakistan vatandaşları	1	5	14	63,64
%70-84 Kazakistan vatandaşları	7	35	5	22,73
%85-100 Kazakistan vatandaşları	12	60	-	-
Toplam	20	100	22	100

Araştırmaya katılan havayolu işletmelerin hizmet gösterdiği yolcuların seyahat amaçları incelendiğinde Tablo 3.19'deki sonuçlar ortaya çıkmıştır. Tabloda hem ulusal hem de yabancı havayolları ile uçuşlar gerçekleştiren yolculardan iş amaçlı seyahat edenlerin yoğunlukta olduğunu dikkati çekmektedir.

Tablo 3.19: Yolcuların Seyahat Amaçları

Seyahat amaçları	Ulusal tarifeli ve charter havayolları		Yabancı havayolları	
	Frekans	Yüzde (%)	Frekans	Yüzde (%)
İş amaçlı	10,85	54,25	11,45	52,04
Turizm	4,45	22,25	2,75	12,5
Transit	0,45	2,25	2,05	9,32
Özel (öğrenim, akraba ziyareti, spor yarışmaları, v.b.)	4,25	21,25	5,75	26,14
Toplam	20	100	22	100

Araştırmaya katılan havalimanı ve havayolu işletmeleri yolcularının yurt içinde en çok tercih ettikleri şehirleri ile ilgili soruya verdiği cevaplar ışığındaki araştırma bulguları Tablo 3.20'de gösterilmektedir. Yabancı havayolların %71,43'ü (f=15) yolcuları Almatı şehrini tercih etmektedirler. Ulusal tarifeli ve charter havayolların büyük kısmı başkent Astana'ya seferler gerçekleştirmektedir. Kazakistan havalimanlarından daha çok Almatı'ya uçuşlar yapılmaktadır.

Tablo 3.20: Yolcuların Yurt İçinde En Çok Tercih Ettikleri Şehirleri

Şehir adı	Havalimanı		Ulusal tarifeli ve charter havayolları		Yabancı havayolları (Kazakistan'a yapılan)	
	Frekans	Yüzde (%)	Frekans	Yüzde (%)	Frekans	Yüzde (%)
Almatı	11	57,90	3	21,43	15	71,43
Astana	7	36,84	8	57,14	4	19,05
Karagandı	1	5,26	-	-	-	-
Almatı bölgesinin turistik yerleri	-	-	3	21,43	-	-
Aktau	-	-	-	-	2	9,52
Toplam	19	100	14	100	21	100

Araştırmaya katılan havalimanı ve havayolu işletmeleri yolcularının yurt dışında tercih ettikleri güzergahlar ele alındığında, havalimanların %83,33'den en çok Moskova'ya uçuşlar gerçekleştiği ortaya çıkmıştır. Ulusal charter ve tarifeli havayolları ile seyahat eden yolcuların da çoğunluğu (%50) Moskova'ya uçmaktadırlar.

Tablo 3.21: Yolcuların Yurt Dışında En Çok Tercih Ettikleri Şehirleri

Şehir adı	Havalimanı		Ulusal tarifeli ve charter havayolları	
	Frekans	Yüzde (%)	Frekans	Yüzde (%)
Moskova	10	83,33	6	50
Baku	1	8,33	2	16,67
Antalya (sezonluk)	1	8,33	1	8,33
Sharjah	-	-	3	25
Toplam	12	100	12	100

Tablo 3.22, 3.23, 3.24 ve 3.25'te ***Kazakistan havayolu ulaştırmasının mevcut durum değerlendirmesi*** ayrıntılı olarak ele alınmıştır. Değerlendirme sonucunda elde edilen bulgular ile ilgili yorumlar aşağıda yer almaktadır. Araştırmaya katılan havayolu ve havalimanı işletmeleri Kazakistan havayolu sektörünün mevcut durumunu "çok iyi", "iyi", "orta", "tatmin edici", "kötü" şeklinde sırasıyla 5 ile 1 dereceleri arasında değerlendirmiştir.

Tablo 3.22: Kazakistan Havalimanı İşletmelerinin Durumu

Durum	Çok iyi	İyi	Orta	Tatmin edici	Kötü	N	Ort	Ss
	%	%	%	%	%			
Uçuş pistlerin durumu	-	13,11	52,46	29,51	4,92	61	2,74	0,75
Yolcu terminallerin durumu	3,28	37,70	32,79	26,23	-	61	3,18	0,87
Kafe-dükkan sayısı ve kalitesi	-	21,31	31,15	34,43	13,11	61	2,61	0,97
Toplu taşımacılığın gelişimi	-	3,28	18,03	22,95	55,74	61	1,69	0,89
Havalimanlarında hizmet kalitesi	-	49,18	31,15	16,39	3,28	61	3,26	0,85
Bagaj teslimi hızlılığı	-	19,67	40,98	27,87	11,48	61	2,69	2,69
Genel ortalama	0,55	24,04	34,43	26,23	14,75	366	2,69	1,17

Havalimanı işletmelerinin durumu incelendiği zaman, katılımcıların çoğunluğuna göre Kazakistan'daki havalimanların yolcu terminalleri ve hizmet kalitesi iyi, uçuş pistleri ve bagaj teslim hızlılığı orta derecede gelişmiştir. Uzmanların büyük kısmı kafe-dükkan sayısının tatmin edici ve toplu taşımacılığın durumu kötü olduğunu belirtmiştir. Araştırmaya katılan işletmelerin %34,43'ü ülke havalimanlarının orta derecede, %26,23'ü tatmin edici, %24,04'ü iyi gelişmiş olarak değerlendirmiştir. Bu sonuca göre işletmelerin büyük çoğunluğu (%84,7) Kazakistan havalimanlarının durumuna 4 ile 2 arasında puan vermiştir. Aritmetik ortalamasına bakıldığında, havalimanların genel durumu orta ile tatmin edici dereceleri arasında olduğu tespit edilmiştir (x=2,69).

Tablo 3.23: Kazakistan Havayolu İşletmelerinin Durumu

Durum	Çok iyi	İyi	Orta	Tatmin edici	Kötü	N	Ort	Ss
	%	%	%	%	%			
Ulusal havayolu işletmelerinin sayısı	-	8,20	29,51	52,46	9,84	61	2,36	0,78
Ulusal havayolların güvenirliliği	4,92	34,43	47,54	13,11	-	61	3,31	0,76
Ulusal havayolların servis durumu	4,92	32,79	42,62	19,67	-	61	3,23	0,82
Ulusal havayolların uçak biletlerinin fiyat açısından uygunluğu	-	9,84	19,67	57,38	13,11	61	2,26	0,81
Ulusal havayolların uçuş ağı gelişmişliği	-	9,84	34,43	34,43	21,31	61	2,33	0,93
Genel ortalama	1,97	19,02	34,75	35,41	8,85	366	2,70	0,82

Havayolu işletmelerinin durumu ele alındığında, ankete katılan işletmelerin çoğunluğuna göre ülkede ulusal havayolu işletmelerin sayısı çok az, güvenirlikleri ve hizmet kalitesi orta derecede gelişmiş, uçak biletlerinin fiyatları yüksek, uçuş ağı ise orta ve tatmin edici durumdadır. Havayolu işletmelerinin genel durumunu katılımcıların %35,41'i tatmin edici, %34,75 orta, %19,02'i iyi, %8,85'i kötü, %1,97'i çok iyi derecede gelişmiş olarak değerlendirmiştir. Aritmetik ortalamasına bakıldığında, havayolu işletmelerinin durumu orta düzeye yakın olduğu görülmektedir (x=2,70).

Tablo 3.24: Kazakistan Havayolu Ulaştırması ve Devlet İlgisi

Durum	Çok iyi	İyi	Orta	Tatmin edici	Kötü	N	Ort	Ss
	%	%	%	%	%			
Uçuş onayı ve sübvansiyon dağılımın yasallığı	18,03	29,51	37,70	11,48	3,28	61	3,48	1,03
Devlet tarafından destek	3,28	13,11	18,03	54,10	11,48	61	2,43	0,97
Kontrol	16,39	37,70	27,87	9,84	8,20	61	3,44	1,13
Mevzuat durumu	6,56	29,51	44,26	9,84	9,84	61	3,13	1,02
Projelerin gerçekleşmesi	4,92	6,56	31,15	37,70	19,67	61	2,39	1,04
Genel ortalama	9,84	23,28	31,80	24,59	10,49	366	2,97	1,04

Havayolu ulaştırmasına olan devlet ilgisinin değerlendirmesinde araştırmaya katılan işletmelerin büyük kısmı ülkede uçuş onayı ve sübvansiyon dağılımın yasallığı bazen, devlet tarafından desteğin az, mevzuatın durumu orta derecede, projelerin gerçekleşmesi nadiren olduğunu belirtmiştir. İşletmelerin çoğu devletin havacılık sektörüne yaptığı kontrolü iyi olarak derecelendirmiştir. Örneklem grubun %31,80'i devletin ilgisini orta derecede, %24,59'u tatmin edici, %23,28'i iyi, %10,49'u kötü, %9,84'ü çok iyi olduğunu düşünmektedir. Aritmetik ortalamasına bakıldığında orta düzeyde olduğu görülmektedir (x=2,97).

Tablo 3.25'te Kazakistan havayolu sektörünün diğer alt kollarının değerlendirilmesi yer almaktadır.

Tablo 3.25: Kazakistan Havayolu Ulaştırmasının Diğer Alt Kollarının Durumu

Durum	Çok iyi	İyi	Orta	Tatmin edici	Kötü	N	Ort	Ss
	%	%	%	%	%			
Uçakların sayısı	1,64	19,67	31,15	42,62	4,92	61	2,70	0,90
Uçakların durumu (yıpranmış mı?)	-	37,70	44,26	14,75	3,28	61	3,16	0,80
Uçak bakım ve onarım hizmetleri	4,92	27,87	39,34	18,03	9,84	61	3,00	1,03
Yer hizmetleri	6,56	50,82	26,23	11,48	4,92	61	3,43	0,96
Yolcu trafiği (seyahat eden yolcu sayısı)	3,28	11,48	49,18	31,15	4,92	61	2,77	0,84
Uzmanlar sayısı	3,28	22,95	39,34	26,23	8,20	61	2,87	0,97
Uzmanların kalitesi (eğitimliliği)	6,56	16,39	37,70	37,70	1,64	61	2,89	0,93
Transit uçuşların gelişmişliği	3,28	3,28	39,34	9,84	44,26	61	2,11	1,13
Hava taksi işletmeleri	-	4,92	34,43	45,90	14,75	61	2,30	0,78

Tabloda görüldüğü gibi, araştırmaya katılan havayolu ve havalimanı işletmelerin çoğunluğu Kazakistan'da uçak sayısının az, uçakların orta derecede yıpranmış, uçak bakım ve onarımın da orta derecede olduğunun taraftarıdır. Katılımcıların %50,82'si ülkedeki yer hizmetlerin iyi derecede geliştiğini, %49,18'i

ise yolcu trafiğinin orta derecede olduğunu ifade etmiştir. İşletmelerin %39,34'ü ülkede orta sayıda, %26,23'ü tatmin edici sayıda, %22,95'i iyi sayıda uzmanların olduğunun kanaatindedir. Uzmanların eğitimlilik seviyesini katılımcıların %37,70'i orta, aynı şekilde %37,70'i de tatmin edici olarak değerlendirmiştir. Katılımcıların %44,26'sı ülkede transit uçuşların az geliştiğinin, %45,90'ı ise hava taksi işletmelerin tatmin edici durumda olduğunun görüşündedirler.

Araştırmaya katılan havayolu ve havalimanı işletmelerinin Kazakistan havayolu ulaştırmasının gelişmişliğini değerlendirilmesi sonucunda elde edilen araştırma bulguları Tablo 3.26'da yer almaktadır.

Tablo 3.26: Kazakistan Havayolu Sektörünün Gelişmişliği

İşletme		**Çok gelişmiş**	**Gelişmiş**	**Orta derecede gelişmiş**	**Az gelişmiş**	**Gelişmemiş**	**N %**	**Ort**	**Ss**
		%	**%**	**%**	**%**	**%**			
Havalimanları	N	-	2	7	9	1	19	2,53	0,77
	%	-	10,53	36,84	47,37	5,26	100		
Ulusal tarifeli ve charter havayolları	N	-	4	8	6	2	20	2,70	0,92
	%	-	20,00	40,00	30,00	10,00	100		
Yabancı havayolları	N	-	4	8	6	4	22	2,55	1,01
	%	-	18,18	36,36	27,27	18,18	100		
Genel ortalama	N		10	23	21	7	61	2,59	0,90
	%	-	16,24	37,74	34,88	11,15	100		

Araştırma sonucunda bakıldığında, araştırmaya katılan havalimanların %47,37'si (f=9) Kazakistan havayolu sektörünü az gelişmiş, %36,84'ü (f=7) ise orta derecede gelişmiş olarak işaretlemiştir. Bu konuda ulusal tarifeli-tarifesiz havayolların %40'ı orta, %30'u az gelişmiş, %20'si gelişmiş, %10'u gelişmemiş diye cevap vermişlerdir. Yabancı havayolların çoğunluğu Kazakistan havayolu ulaştırmasını orta (%36,36) ve az (%27,27) gelişmiş olarak görmektedirler. Değerlendirmenin aritmetik ortalamasına bakıldığında, Kazakistan havayolu sektörünün durumunu orta ile az gelişmiş arasında olduğu tespit edilmiştir *(x =2,59)*.

Kazakistan havayolu sektörünün karşılaştığı sorunları ile ilgili değerlendirmeler ve bu değerlendirmelerin ortalamaları ve standart sapmaları Tablo 3.27'de yer almaktadır.

Tablo 3.27: Kazakistan Havayolu Ulaştırmasının Karşılaştığı Sorunların Değerlendirilmesi

N	Sorunlar	Çok önemli	Önemli	Az önemli	Önemsiz	Hiç önemsiz	N	Ort	Ss
		%	%	%	%	%			
1	Havalimanı vergisinin yüksek olması	39,34	26,23	24,59	9,84	-	61	3,95	1,02
2	Yüksek yakıt fiyatları	40,98	27,87	26,23	4,92	-	61	4,05	0,94
3	Yolcu terminallerin düşük kapasiteli olması	16,39	45,90	31,15	6,56	-	61	3,72	0,82
4	Eskimiş filo	65,57	26,23	4,92	3,28	-	61	4,54	0,74
5	Eğitimli kadro eksikliği	68,85	11,48	14,75	4,92	-	61	4,44	0,92
6	Birçok ulusal havayolların hala "kara listede" olması	32,79	50,82	16,39	-	-	61	4,16	0,69
7	Havayolu sektörün yeterince liberalleşmemesi	24,59	36,07	39,34	-	-	61	3,85	0,79
8	Havayolları arasında rekabetin olmaması ve iç pazarda Air Astana'nın baskın olması	54,10	22,95	19,67	1,64	1,64	61	4,26	0,95
9	Hizmet ücreti ve kalite eşitliği yoktur	44,26	26,23	24,59	-	4,92	61	4,05	1,07
10	Havacılık Komitesinin "Yıllık Rapor" ve ayrıntılı istatistik yürütmemesi	27,87	32,79	22,95	16,39	-	61	3,72	1,05
11	Birçok turistik bölgelerde havayolu ulaşımı gelişmemiş	26,23	52,46	8,20	-	13,11	61	3,79	1,23
12	Yerel havayolların yabancı havayolu işletmeleriyle rekabet edememesi	49,18	34,43	13,11	3,28	-	61	4,30	0,82
13	Yerli charter işletmelerinin gelişmemesi	8,20	8,20	16,39	42,62	24,59	61	2,33	1,18
14	Pasaport kontrol ve yolcu gümrük kontrollerini zor geçmesi	8,20	22,95	21,31	29,51	18,03	61	2,74	1,24
15	Vize sorunları	34,43	26,23	8,20	13,11	18,03	61	3,46	1,52
16	Global ekonomik krizin etkileri	18,03	34,43	34,43	4,92	8,20	61	3,49	1,10
17	Kazakistan'ın ekonomik sorunları	13,11	29,51	44,26	13,11	-	61	3,43	0,88
18	Kazakistan vatandaşlarının alım gücünün düşük olması	27,87	31,15	40,98	-	-	61	3,87	0,83

19	İnsanların alışkanlıklarından vazgeçmeden daha çok demir- ve karayollarını seçmesi	11,48	44,26	24,59	19,67	-	61	3,48	0,94
20	Son zamanlarda gerçekleşen talihsiz kazalardan dolayı insanların uçaklarla seyahat etmekten korkmaları	21,31	18,03	37,70	6,56	16,39	61	3,21	1,32
	Genel ortalama	31,64	30,41	23,69	9,02	5,25	61	3,74	0,40

Tablodan da görüldüğü gibi, araştırmaya katılan havayolu ve havalimanı işletmeleri Kazakistan havayolu ulaştırmasının karşılaştığı sorunları "çok önemli", "önemli", "az önemli", "önemsiz", "hiç önemsiz" şeklinde sırasıyla 5 ile 1 dereceleri arasında değerlendirmiştir. Kazakistan havayolu sorunları ile ilgili sorular yirmi ifadeden oluşmaktadır. Bu ifadeleri ayrı ayrı değerlendirilerek ülkedeki havayolu sorunlarını daha iyi algılanabilecektir.

Sorun 1 - Havalimanı vergisinin yüksek olması

Bu soruya verilen cevapların ortalaması 3,95'tir. Yani ağırlıklı olarak katılımcıların "önemli" seçeneğini işaretlemişlerdir. Bu sonuca göre Kazakistan'daki havalimanı vergilerin yüksek olması çözülmesi gereken önemli bir sorundur.

Sorun 2 - Yüksek yakıt fiyatları

Kazakistan dünyada önde gelen petrol güçlerinden biri olmasına rağmen ülkede yakıt fiyatları çok yüksek ve büyük kısmı ithal edilmektedir. Bu yüzden bu soruya verilen cevapların ağırlıklı olarak "önemli" şıkkında yoğunlaşmıştır *(x =4,05).*

Sorun 3 - Yolcu terminallerin düşük kapasiteli olması

Bu sorunun aritmetik ortalaması 3,72'dir. Katılımcıların büyük kısmı ülkedeki yolcu terminallerin düşük kapasiteli olması önemli bir sorun olduğunun kanaatindedir.

Sorun 4 - Eskimiş filo

Araştırmaya katılan işletmelerin %65,57'si Kazakistan uçak filosunun eskimiş olduğunu çok büyük problem olarak görmektedir. Bu soruya verilen cevapların ortalaması 4,54'tür.

Sorun 5 - Eğitimli kadro eksikliği

Kazakistan'da uluslararası standartlarda eğitim verecek kurumların olmadığı için ülkede nitelikli profesyoneller sıkıntısı var. Bu yüzden katılımcıların %68,85'i ülkedeki kalifiye kadronun eksikliği çok önemli bir sorun olarak görmektedir.

Sorun 6 - Birçok ulusal havayolların hala "kara listede" olması

2008 yılında ICAO komisyonu Air Astana dışında Kazakistan'ın tüm havayolları şirketlerini Avrupa'nın hava sahasında uçmayı yasaklayan "kara listeye" eklemiştir. Hala birçok ulusal havayolu şirketleri o listedir. Bu durum ulusal firmaların uçuş ağlarını genişletmeyi engellemektedir. Bu yüzden bu soruya verilen cevapların ağırlıklı olarak "önemli" şıkkında yoğunlaşmıştır *(x =4,16).*

Sorun 7 - Havayolu sektörün yeterince liberalleşmemesi

Bu soruya verilen cevapların ortalaması 3,85'tir. Yani ağırlıklı olarak katılımcıların önemli seçeneğini işaretlemişlerdir. Kazakistan'da havayolu sektörün gelişmesi için tüm alt kolların da liberalleşmesi gerekmektedir.

Sorun 8 - Havayolları arasında rekabetin olmaması ve iç pazarda Air Astana'nın baskın olması

Kazakistan'da tarifeli uçuşların büyük kısmı Air Astana (%66) tarafından gerçekleşmekte ve uçuş sübvansiyonları genellikle Air Astana'nın rotalarına verilmektedir. Bu yüzden bu soruda katılımcıların büyük kısmı "çok önemli" ve "önemli" şıklarını işaretlemişlerdir (*x =4,26*).

Sorun 9 - Hizmet ücreti ve kalite eşitliği yoktur

Kazakistan'da uçak biletlerinin fiyatları yüksek, ancak karşılığında ona eşit olarak hizmet verilmemektedir. Genel olarak ülkede tüm hizmet sektörleri gelişim

aşamasındadır. Bu yüzden bu sorunu katılımcıların %44,26'sı çok önemli olarak görmektedirler.

Sorun 10 - Havacılık Komitesinin "Yıllık Rapor" ve ayrıntılı istatistik yürütmemesi

Bir sektörün gelişimi için muhakkak yıllık rapor yürütülmesi gerekmektedir. Kazakistan'da havayolu sektörünün tüm işletmelerinden sadece Air Astana, Atırau Havalimanı yıllık raporlar hazırlamaktadır. Kazakistan Havacılık Komitesi ise ne yıllık rapor, ne de ayrıntılı istatistik yürütmektedir. Bu yüzden bu soruya verilen cevapların ağırlıklı olarak "önemli" şıkkında yoğunlaşmıştır ($x = 3,72$).

Sorun 11 - Birçok turistik bölgelerde havayolu ulaşımı gelişmemiş

"2020 Yılına Kadar Kazakistan Cumhuriyeti Turizm Sektörünün Gelişim Programında" özellikle turistik bölgelerde hava meydanları, deniz uçakları için iniş alanları, helikopter pistleri inşa etmek gerektiği belirtilmektedir. Bu ülkede turistik merkezlerde hava taşımacılığı zayıf olduğunu göstermektedir. Bu yüzden katılımcıların %52,46'sı ülkedeki turistik bölgelerde havayolu ulaşımın gelişmemişliğini önemli bir sorun olarak görmektedir.

Sorun 12 - Yerel havayolların yabancı havayolu işletmeleriyle rekabet edememesi

Kazakistan'da havayolu ulaştırması daha yeni gelişmeye başlamıştır. Tecrübe yetersizliği ve birçok başka faktörlerden dolayı yerli işletmeler ülkeye uçuş gerçekleştiren uluslararası çaptaki ve uzun yıllar bu pazarda faaliyet gösteren yabancı işletmelerle rekabet edememektedir. Bundan dolayı katılımcıların %49,18'i bu sorunu çok önemli olarak görmektedir.

Sorun 13 - Yerli charter işletmelerinin gelişmemesi

Katılımcılara göre yerli charter havayolların gelişmemesi sektörü etkileyecek kadar önemli bir sorun değildir. Bu soruya verilen cevapların ortalaması 2,33'tür.

Sorun 14 - Pasaport kontrol ve yolcu gümrük kontrollerini zor geçmesi

Bu soruya verilen cevapların ortalaması 2,74'tür. Yani ağırlıklı olarak katılımcıların az önemli seçeneğini işaretlemişlerdir. Bu sonuca göre Kazakistan'daki pasaport kontrol ve yolcu gümrük kontrollerini zor geçmesi havayolu sektörünü az etkilemektedir.

Sorun 15 - Vize sorunları

Bu soruya katılımcıların %34,43'ü çok önemli, %26,23'ü önemli, %18,03'ü hiç önemsiz, %13,11'i önemsiz, %8,2'si az önemli olarak cevap vermiştir. Bu sorunun aritmetik ortalaması 3,46'dır. Demek vize sorunlarının olması sektör gelişimine orta derecede engel teşkil etmektedir.

Sorun 16 - Global ekonomik krizin etkileri

2008 yılında tüm dünyayı saran ekonomik krizin etkileri Kazakistan'da hala sürmektedir. Bundan dolayı bu soruya katılımcıların verdiği cevapların aritmetik ortalaması önemli ile az önemli dereceleri arasında olmuştur ($x = 3,49$).

Sorun 17 - Kazakistan'ın ekonomik sorunları

Bu soruya verilen cevapların ağırlıklı ortalaması 3,43'tür, yani "az önemli" şıkkında yoğunlaşmıştır. Bu cevabın doğrultusunda katılımcılar Kazakistan ekonomik sorunlarının havacılık sektörünü az etkilediğinin kanaatindedir.

Sorun 18 - Kazakistan vatandaşlarının alım gücünün düşük olması

Tablo 3.27'de da görülmek üzere, bu soruya verilen cevapların aritmetik ortalaması önemliye yakındır *($x = 3,87$).* Bu sonuca göre, Kazakistan vatandaşları alım gücünün düşük olması havayolu ulaştırmasını önemli derecede etkileyen sorundur.

Sorun 19 - İnsanların alışkanlıklarından vazgeçmeden daha çok demir- ve karayollarını seçmesi

Bu soruya verilen cevapların ortalaması 3,48'dir. Yani ağırlıklı olarak katılımcıların önemli ile az önemli seçeneklerini işaretlemişlerdir. Bu sonuca göre,

vatandaşların hala demiryolu ve karayollarını seçmesi hava taşımacılığına orta düzeyde sorun teşkil etmektedir.

Sorun 20 - Son zamanlarda gerçekleşen talihsiz kazalardan dolayı insanların uçaklarla seyahat etmekten korkmaları

2013 yılının başında Kazakistan'da iki büyük uçak kazası gerçekleşmiştir. Ancak araştırmaya katılan işletmelere göre bu kazalara rağmen insanlar aynı şekilde uçaklarla seyahat etmektedir. Bu sorunun aritmetik ortalaması "az önemliye" yakın ve 3,21'dir.

Kazakistan havayolu sektörünün gelişmesi için gerekli olan faaliyetler ile ilgili değerlendirmeler ve bu değerlendirmelerin ortalamaları ve standart sapmaları Tablo 3.28'de yer almaktadır.

Tablo 3.28: Kazakistan Havayolu Ulaştırmasının Geliştirilmesi İçin Gerekli Olan Faaliyetlerin Değerlendirilmesi

N	Faaliyetler	Çok önemli	Önemli	Az önemli	Önemsiz	Hiç önemsiz	N	Ort	Ss
		%	%	%	%	%			
1	Uluslararası düzeyde eğitilmiş uzmanlar hazırlamak	83,61	14,75	1,64	-	-	61	4,82	0,43
2	Yakıt fiyatlarının indirilmesi	77,05	13,11	9,84	-	-	61	4,67	0,65
3	Yabancı yatırımları teşvik etmek	8,20	39,34	47,54	4,92	-	61	3,51	0,72
4	Havalimanı vergilerini azaltmak	11,48	60,66	19,67	6,56	1,64	61	3,74	0,81
5	ICAO standartlarına göre mevcut havalimanları modernize etmek, yolcu terminalleri ve pistleri yenilemek	60,66	34,43	3,28	1,64	-	61	4,52	0,72
6	Havalimanlarında alternatif gelir yollarını arttırmak (Duty Free mağazaları, kaffe-restoranlar, reklam panoları)	8,20	52,46	22,95	9,84	6,56	61	3,46	1,01
7	Havalimanları holdingi kurmak	3,28	16,39	24,59	42,62	13,11	61	2,54	1,03

8	Yeni uçaklar satın almak ya da uçakların lizingi	45,90	37,70	8,20	3,28	4,92	61	4,16	1,05
9	Turistik bölgelere havayolu ulaşımını geliştirmek	62,30	27,87	8,20	1,64	-	61	4,51	0,72
10	Havayolu sektörü geliştirme stratejilerini turizm ve bölgelerin stratejik gelişme planlarına bağlı olarak yürütmek	65,57	31,15	3,28	-	-	61	4,62	0,55
11	Esnek bir tarife politikasını oluşturulmak	68,85	13,11	14,75	3,28	-	61	4,48	0,87
12	Avrupa havacılık standartlarına göre mevzuatı geliştirmek	32,79	55,74	3,28	8,20	-	61	4,13	0,83
13	Havayolları ve havalimanların güvenlik kontrolünü arttırmak	83,61	16,39	-	-	-	61	4,84	0,37
14	Tüm havalimanlarında toplu taşımacılığı geliştirmek	54,10	36,07	6,56	3,28	-	61	4,41	0,76
15	İç hatlarda daha uygun fiyatlar sağlamak	83,61	13,11	3,28	-	-	61	4,80	0,48
16	Hava taşımacılığını kademeli olarak serbestleştirmek	18,03	21,31	54,10	3,28	3,28	61	3,48	0,94
17	Rekabet ortamını yaratmak	16,39	68,85	3,28	11,48	-	61	3,90	0,81
18	Yeni uçuş bağlantıları açmak	26,23	59,02	11,48	3,28	-	61	4,08	0,71
19	Havacılık Komitesinin "Yıllık Rapor" ve ayrıntılı istatistik yürütmesi	11,48	57,38	24,59	4,92	1,64	61	3,72	0,80
20	Vize ve gümrük sorunlarını çözmek	16,39	29,51	49,18	3,28	1,64	61	3,56	0,87
	Genel ortalama	41,89	34,92	15,98	5,58	1,64	61	4,10	0,29

Kazakistan havayolu gelişimi için gerekli olan faaliyetler ile ilgili sorular yirmi ifadeden oluşmaktadır. Aşağıda bu faaliyetlerin ayrı ayrı değerlendirilmesi verilmiştir.

Faaliyet 1 - Uluslararası düzeyde eğitilmiş uzmanlar hazırlamak

Kazakistan'ın havayolu sektöründe uzmanların azlığı göze çarpmaktadır. Bu yüzden katılımcıların %83,61'i uluslararası düzeyde eğitilmiş uzmanların hazırlanmasını çok önemli faaliyet olduğunun kanaatindedir.

Faaliyet 2 - Yakıt fiyatlarının indirilmesi

Bu soruya verilen cevapların ortalaması 4,67'dir. Yani ağırlıklı olarak katılımcıların "çok önemli" seçeneğini işaretlemişlerdir. Demek yakıt fiyatlarının indirilmesi sektörün gelişmesine yol açan çok önemli faaliyetlerden biridir.

Faaliyet 3 - Yabancı yatırımları teşvik etmek

Yabancı yatırımları teşvik etmek sadece finansal açıdan değil, tecrübe alış-verişinde bulunmak açısından da çok önemlidir. Ancak bu soruya katılımcıların verdiği cevapların aritmetik ortalaması önemli ile az önemli dereceleri arasında olmuştur ($x = 3,51$). Kazakistan havayolu ve havalimanı işletmelerin çoğu ulusal işletmeleri teşvik ettikleri için yabancı yatırımların sektör gelişiminde az önem taşıdığını belirtmiştir.

Faaliyet 4 - Havalimanı vergilerini azaltmak

Yukarıdaki ifadeye verilen cevapların ağırlıklı ortalaması 3,74'tür, yani "önemli" şıkkında yoğunlaşmıştır. Katılımcıların çoğu havalimanı vergilerinin azalmasını önemli bir faaliyet olduğuna inanmaktadır.

Faaliyet 5 - ICAO standartlarına göre mevcut havalimanları modernize etmek, yolcu terminalleri ve pistleri yenilemek

Kazakistan'ın birçok havalimanların pistleri ve yolcu terminalleri kötü durumdadır. Bu yüzden katılımcıların büyük bir çoğunluğu bu faaliyetin gerçekleşmesi çok önemli olduğundan hemfikirdir ($x = 4,52$).

Faaliyet 6 - Havalimanlarında alternatif gelir yollarını arttırmak (Duty Free mağazaları, kaffe-restoranlar, reklam panoları)

Dünyada en başarılı havalimanları Duty Free mağazaları, kafe-restoranlar, reklam panoları, vb. havacılık dışı faaliyetlerden gün geçtikçe daha çok kar etmektedir. Kazakistan havalimanları ise gelirin önemli bir bölümü hala yakıt satışından gelmektedir. Bu yüzden bu faaliyeti katılımcıların %52,46'sı önemli olarak belirtmiştir.

Faaliyet 7 - Havalimanları holdingi kurmak

2012 yılında Ulaştırma Bakanlığı tarafından havalimanları geliştirme ve yönetim amaçlı *bir holding* altında toplama, havalimanları için yönetim şirketi kurma kararı alınmıştır. Ancak katılımcıların çoğunluğu (%42,62) bu faaliyetin gerçekleşmesinin taraftarı değildir.

Faaliyet 8 - Yeni uçaklar satın almak ya da uçakların lizingi

Kazakistan filosunun çoğu Sovyet döneminden kalma ve 20 yıldan fazla kullanılmış uçaklardan ibarettir. Bu yüzden katılımcıların %45,9'u eski uçakları yeni uçaklarla değiştirilmesini çok önemli ve %37,7'si önemli bir faaliyet olduğunu düşünmektedir. Bu soruya verilen cevapların ağırlıklı ortalaması 4,16'dır.

Faaliyet 9 - Turistik bölgelere havayolu ulaşımını geliştirmek

Bu ifadenin aritmetik ortalaması 4,51'dir, yani "çok önemli" şıkkında yoğunlaşmıştır. Bu doğrultuda katılanların büyük bir çoğunluğu turistik bölgelere havayolu taşımacılığını geliştirmeyi çok önemli bir faaliyet olduğuna inanmaktadır.

Faaliyet 10 - Havayolu sektörü geliştirme stratejilerini turizm ve bölgelerin stratejik gelişme planlarına bağlı olarak yürütmek

Bu soruya katılımcıların %65,57'si çok önemli, %31,15'i önemli, %3,28'i az önemli olarak cevap vermiştir. Sonuçlara göre katılımcıların büyük bir çoğunluğu bu faaliyetin çok önemli olduğunu vurgulamıştır ($x = 4,62$).

Faaliyet 11 - Esnek bir tarife politikasını oluşturulmak

Kazakistan'da esnek tarife politikası olmadığı için yukarıdaki ifadeye verilen cevapların ağırlıklı ortalaması 4,48'dir. Yani katılımcıların büyük kısmı bu faaliyeti çok önemli bulmuştur.

Faaliyet 12 - Avrupa havacılık standartlarına göre mevzuatı geliştirmek

Kazakistan'ın havacılık mevzuatı uluslararası standartlara uymadığı için, bu faaliyeti araştırmaya katılan işletmelerin %55,74 gibi büyük bir çoğunluğu önemli olarak işaretlemiştir.

Faaliyet 13 - Havayolları ve havalimanların güvenlik kontrolünü arttırmak

Gerek iş amaçlı yolcu pazarı, gerek tatil amaçlı yolcu pazarı olsun, tüm yolcular emniyetli ve güvenli hava taşımacılığına gereksinim duymaktadır. Bundan dolayı katılımcıların %83,61 gibi büyük bir kısmı havayolu ve havalimanların güvenlik kontrolünü daha da arttırmak çok büyük bir önem taşıdığını belirtmiştir.

Faaliyet 14 - Tüm havalimanlarında toplu taşımacılığı geliştirmek

Kazakistan'ın neredeyse tüm havalimanlarından şehir merkezine metro, otobüs ya da dolmuşla ulaşmak mümkün değildir. Şehir merkezine genelde fiyatları anlaşmalı ve yüksek olan ticari taksiyle gidilebilmektedir. Bu yüzden bu soruda katılımcıların büyük kısmı "çok önemli" ve "önemli" şıklarını işaretlemiştir($x = 4,41$).

Faaliyet 15 - İç hatlarda daha uygun fiyatlar sağlamak

Kazakistan'da yurt içi seferlerde rekabet eksikliği havayolların yüksek fiyatları korumalarını sağlamakta, hatta fiyatlar daha da arttırmaktadır. Bundan dolayı katılımcıların %83,61'i bu faaliyetin çok önemli olduğunu vurgulamıştır.

Faaliyet 16 - Hava taşımacılığını kademeli olarak serbestleştirmek

Yukarıdaki faaliyeti araştırmaya katılan işletmelerin %54,1 gibi büyük kısmı az önemli olarak belirtmiştir. Yani katılımcıların çoğunluğu kamuya ait işletmelerin aynı şekilde yönetilmesi gerektiğine ve serbestleşmeye hazır olmadıklarına inanmaktadır.

Faaliyet 17 - Rekabet ortamını yaratmak

Kazakistan'da, özellikle iç hatlarda, havayolu işletmeleri arasında rekabet ortamı yoktur (iç hat seferlerin %76,5'ini Air Astana yapmaktadır). Bu ifadenin aritmetik ortalaması 3,9'dur. Yani katılımcıların çoğu ülkede rekabet ortamının oluşturulması önemli faaliyet olduğunun kanaatindedir.

Faaliyet 18 - Yeni uçuş bağlantıları açmak

Kazakistan'ın özellikle yurt dışı şehirlere gerçekleştirdiği rota sayısı azdır. Bundan dolayı katılımcıların %59,02'lik büyük bir çoğunluğu yeni uçuş bağlantıların açılmasını sektörün gelişimine yol açacak önemli faaliyetlerden biri olarak görmektedir.

Faaliyet 19 - Havacılık Komitesinin "Yıllık Rapor" ve ayrıntılı istatistik yürütmesi

Bu soruya verilen cevapların ortalaması 3,72'dir. Yani ağırlıklı olarak katılımcılar önemli seçeneğini işaretlemişlerdir. Bu faaliyetin gerçekleşmesi ülkedeki havayolu sektörün durumunu, sorunlarını, zayıf ve güçlü yönlerini öğrenmeye ve buna göre gelecek planları kurmaya yol açacağı düşünülmektedir.

Faaliyet 20 - Vize ve gümrük sorunlarını çözmek

Bu soruya verilen cevapların ortalaması 3,56'dır. Demek araştırmaya katılan işletmelerin çoğunluğuna göre vize ve gümrük sorunlarının çözülmesi sektör gelişimini az etkilemektedir.

Tablo 3.29'da Kazakistan ***havayolu ulaştırması gelişiminin ülke turizmine etkisi*** değerlendirilmiştir.

Araştırmaya katılan havayolu ve havalimanı yetkilerine göre havayolu sektörün gelişimi Kazakistan'da en çok dış pasif *(x=4,34),* iş amaçlı *(x=4,36)* turizmin yaygınlaşmasına ve başkent Astana'ya seyahatlerin *(x=4,33)* artmasına yol açmaktadır. Uzmanların çoğunluğu hava taşımacılığının gelişimi iç turizmi *(x=3,85)* ve Kazakistan içinde uzak bölgelerin arasındaki seyahatleri oldukça etkilediğini düşünmektedir *(x=3,79).* Katılımcıların büyük çoğunluğu havayolu ulaştırmasının dış aktif, eko, kültür, sağlık ve termal turizme etkisinin orta düzeyde olduğunun fikrindedirler. Tüm işletmelerin verdiği puanların genel ortalamasına gelirsek, Kazakistan havacılığının gelişimi ülkenin turizm sektörüne etkisini katılımcıların %31,33'ü etkili, %29,32'si orta derecede etkili, %27,51'i çok etkili, %9,66'sı az

etkili, %2,19'u etkili değil olarak değerlendirmişler. Araştırma sonucunun aritmetik ortalamasına bakıldığında havayolu sektörünün gelişimi Kazakistan'ın turizmine etkili düzeyde olduğu tespit edilmiştir *(x =3,72).*

Tablo 3.29: Kazakistan Havayolu Sektörü Gelişiminin Ülke Turizmine Etkisi

Turizm türü	Çok etkili	Etkili	Orta etkisi var	Az etkili	Etkili değil	N	Ort	Ss
	%	%	%	%	%			
Dış pasif turizm (yurt dışına çıkanlar)	60,66	16,39	19,67	3,28	-	61	4,34	0,91
Dış aktif turizm (yurt dışından gelenler)	9,84	29,51	52,46	8,20	-	61	3,41	0,78
İç Turizm, onun içinde:	27,87	31,15	39,34	1,64	-	61	3,85	0,85
İş amaçlı turizm	55,74	27,87	13,11	3,28	-	61	4,36	0,84
Eko turizm	14,75	18,03	36,07	22,95	8,20	61	3,08	1,16
Kültür turizm	19,67	32,79	31,15	11,48	4,92	61	3,51	1,09
Sağlık ve termal turizm	3,28	21,31	37,70	31,15	6,56	61	2,84	0,95
Kazakistan içinde daha önce uzak sayılan bölgelere seyahat etme (Doğu'dakiler Batı bölgelere, Güney'dekiler Kuzey bölgelere, vb.)	6,56	68,85	21,31	3,28	-	61	3,79	0,61
Başkent Astana ziyareti	49,18	36,07	13,11	1,64	-	61	4,33	0,77
Genel ortalama	27,51	31,33	29,32	9,66	2,19	61	3,72	0,56

Tablo 3.30'da yer alan bulgular, Kazakistan turizm sektörünün havayolu sektörüne etkisini değerlendirmeye yöneliktir.

Araştırmaya katılan havalimanı yetkililerin %47,37 gibi büyük bir çoğunluğu turizmin ülkenin havayolu ulaştırmasına orta etkisi olduğunu düşünmektedirler. Turizmin havayolu sektörüne etkisini ulusal tarifeli ve tarifesiz havayolların %35'i etkili, %30'u orta, %25'i çok etkili ve %10'u az etkili olduğunu ifade etmişlerdir. Bu konuda yabancı havayolların %54,55'i çok etkili, %18,18'i etkili, %27,27'si orta

etkili şeklinde değerlendirme yapmışlardır. Tüm işletmelerin verdiği puanların genel ortalamasına gelirsek, Kazakistan turizminin gelişimi ülkenin havayolu sektörü gelişiminde etkisi var mıdır sorusuna katılımcıların %34,88'i orta etkisi var, %30,01'i etkili, %30,02'si çok etkili diye cevap vermiştir. Araştırma sonucunun aritmetik ortalaması ise, etkili düzeyde olduğunu göstermektedir *(x =3,83)*.

Tablo 3.30: Kazakistan Turizm Sektörü Gelişiminin Ülkenin Havacılık Sektörüne Etkisi

İşletme		**Çok etkili**	**Etkili**	**Orta etkisi var**	**Az etkili**	**Etkili değil**	**N %**	**Art. Ort.**	**Std. Sapma**
		%	**%**	**%**	**%**	**%**			
Havalimanları	N	2	7	9	1	-	19	3,53	0,77
	%	10,53	36,84	47,37	5,26	-	100		
Ulusal tarifeli ve charter havayolları	N	4	8	6	2	-	20	3,70	0,92
	%	25,00	35,00	30,00	10,00	-	100		
Yabancı havayolları	N	12	4	6	-	-	22	4,27	0,88
	%	54,55	18,18	27,27	-	-	100		
Genel ortalama	N	18	19	21	3	-	61	3,83	0,86
	%	30,02	30,01	34,88	5,09	-	100		

Araştırma sonuçlarının incelendiği bu kısımda, niceliksel verilerin karşılaştırılmasında Kruskal Whallis H, Mann Whitney-U testleri ve Spearman Korelasyon analizi yapılmıştır.

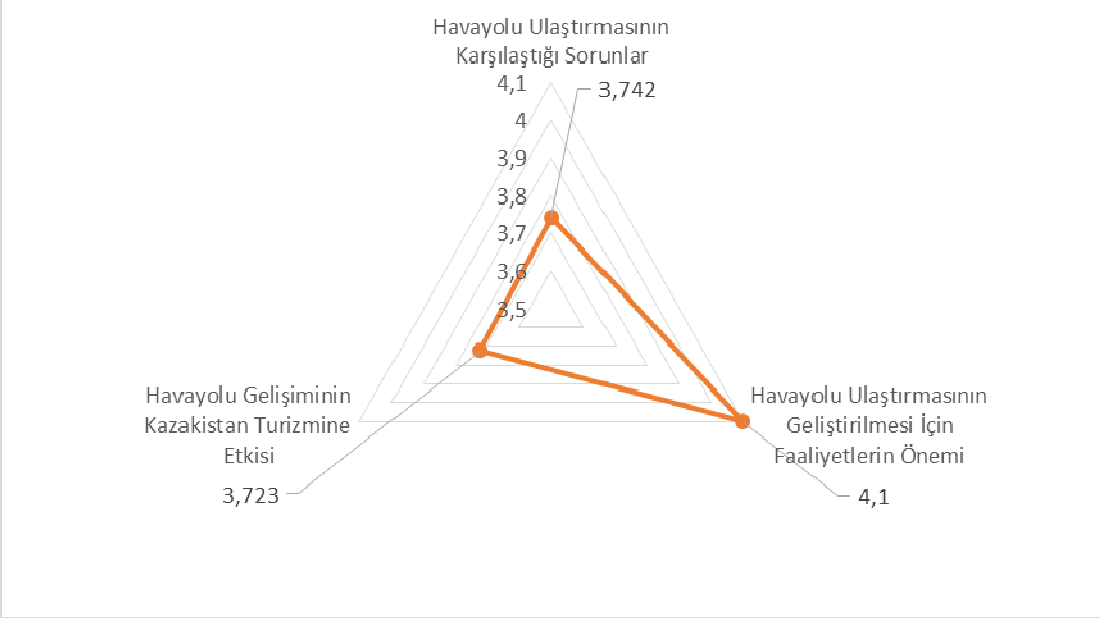
Tablo 3.31'de Kazakistan havayolu ulaştırmasına ilişkin değişkenlerin ortalaması değerlendirilmiştir.

Tablo 3.31: Havayolu Ulaştırmasına İlişkin Değişkenlerin Ortalaması

	N	Ort	Ss	Min.	Max.
Havayolu Ulaştırmasının Karşılaştığı Sorunların Önemi	61	3,742	0,397	2,650	4,500
Havayolu Ulaştırmasının Geliştirilmesi İçin Faaliyetlerin Önemi	61	4,100	0,286	3,300	4,550
Havayolu Gelişiminin Kazakistan Turizmine Etkisi	61	3,723	0,559	2,560	4,890

Araştırmaya katılan havayolu firmalarının "Havayolu Ulaştırmasının Karşılaştığı Sorunların Önemi" düzeyi yüksek (3,742 ± 0,397); "Havayolu Ulaştırmasının Geliştirilmesi İçin Faaliyetlerin Önemi" yüksek (4,100 ± 0,286); "Havayolu Gelişiminin Kazakistan Turizmine Etkisi" yüksek (3,723 ± 0,559) olarak saptanmıştır.

Şekil 3.1: Havayolu Ulaştırmasına İlişkin Değişkenlerin Ortalaması



Tablo 3.32: Havayolu Ulaştırmasına İlişkin Değişkenlerin Faaliyet Alanına Göre Ortalamaları

	Grup	N	Ort	Ss	KW	p
Havayolu Ulaştırmasının Karşılaştığı Sorunların Önemi	Sadece Yurt İçi Uçuşlar	15	3,847	0,291	4,864	0,088
	Sadece Yurt Dışı Uçuşlar	2	3,375	0,177		
	Hem Yurt İçi Hem De Yurt Dışı Uçuşlar	22	3,580	0,469		
Havayolu Ulaştırmasının Geliştirilmesi İçin Faaliyetlerin Önemi	Sadece Yurt İçi Uçuşlar	15	4,063	0,172	0,078	0,962
	Sadece Yurt Dışı Uçuşlar	2	4,100	0,141		
	Hem Yurt İçi Hem De Yurt Dışı Uçuşlar	22	4,027	0,357		
Havayolu Gelişiminin Kazakistan Turizmine Etkisi	Sadece Yurt İçi Uçuşlar	15	3,600	0,444	0,304	0,859
	Sadece Yurt Dışı Uçuşlar	2	3,722	1,493		
	Hem Yurt İçi Hem De Yurt Dışı Uçuşlar	22	3,788	0,642		

Araştırmaya katılan havayolu firmalarının havayolu ulaştırmasının karşılaştığı sorunların önemi puanları ortalamalarının faaliyet alanı değişkeni açısından anlamlı bir farklılık gösterip göstermediğini belirlemek amacıyla yapılan Kruskal Wallis H-Testi sonuçlarına göre; grup ortalamaları arasındaki fark anlamlı bulunmamıştır($p>0.05$).

Araştırmaya katılan havayolu firmalarının havayolu ulaştırmasının geliştirilmesi için faaliyetlerin önemi puanları ortalamalarının faaliyet alanı değişkeni açısından anlamlı bir farklılık gösterip göstermediğini belirlemek amacıyla yapılan Kruskal Wallis H-Testi sonuçlarına göre; grup ortalamaları arasındaki fark anlamlı bulunmamıştır($p>0.05$).

Araştırmaya katılan havayolu firmalarının havayolu gelişiminin Kazakistan turizmine etkisi puanları ortalamalarının faaliyet alanı değişkeni açısından anlamlı bir farklılık gösterip göstermediğini belirlemek amacıyla yapılan Kruskal Wallis H-Testi sonuçlarına göre; grup ortalamaları arasındaki fark anlamlı bulunmamıştır($p>0.05$).

Tablo 3.33: Havayolu Ulaştırmasına İlişkin Değişkenlerin Faaliyet Süresine Göre Ortalamaları

	Grup	N	Ort	Ss	KW	p	Fark
Havayolu Ulaştırmasının Karşılaştığı Sorunların Önemi	1- 10 Yıl	26	3,896	0,320	8,255	**0,041**	**1 > 2**
	11-20 Yıl	14	3,525	0,443			
	21-40 Yıl	5	3,800	0,232			
	41 Yıl ve üzeri	16	3,663	0,427			
Havayolu Ulaştırmasının Geliştirilmesi İçin Faaliyetlerin Önemi	1- 10 Yıl	26	4,212	0,199	7,073	0,070	
	11-20 Yıl	14	4,039	0,307			
	21-40 Yıl	5	4,110	0,321			
	41 Yıl ve üzeri	16	3,969	0,329			
Havayolu Gelişiminin Kazakistan Turizmine Etkisi	1- 10 Yıl	26	3,718	0,528	4,059	0,255	
	11-20 Yıl	14	3,540	0,668			
	21-40 Yıl	5	3,600	0,413			
	41 Yıl ve üzeri	16	3,931	0,521			

Araştırmaya katılan havayolu firmalarının havayolu ulaştırmasının karşılaştığı sorunların önemi puanları ortalamalarının faaliyet süresi değişkeni açısından anlamlı bir farklılık gösterip göstermediğini belirlemek amacıyla yapılan Kruskal Wallis H-Testi sonuçlarına göre; grup ortalamaları arasındaki fark anlamlı bulunmuştur(KW=8,255; p=0,041<0.05). Farklılığın hangi gruptan kaynaklandığını belirlemek üzere Mann Whitney U testi uygulanmıştır. Buna göre;faaliyet süresi 1-10 yıl olanların havayolu ulaştırmasının karşılaştığı sorunların önemi puanları (3,896 ± 0,320), faaliyet süresi 11-20 yıl olanların havayolu ulaştırmasının karşılaştığı sorunların önemi puanlarından (3,525 ± 0,443) yüksek bulunmuştur.

Araştırmaya katılan havayolu firmalarının havayolu ulaştırmasının geliştirilmesi için faaliyetlerin önemi puanları ortalamalarının faaliyet süresi değişkeni açısından anlamlı bir farklılık gösterip göstermediğini belirlemek amacıyla yapılan Kruskal Wallis H-Testi sonuçlarına göre; grup ortalamaları arasındaki fark anlamlı bulunmamıştır(p>0.05).

Araştırmaya katılan havayolu firmalarının havayolu gelişiminin Kazakistan turizmine etkisi puanları ortalamalarının faaliyet süresi değişkeni açısından anlamlı bir farklılık gösterip göstermediğini belirlemek amacıyla yapılan Kruskal Wallis H-Testi sonuçlarına göre; grup ortalamaları arasındaki fark anlamlı bulunmamıştır($p>0.05$).

Tablo 3.34: Havayolu Ulaştırmasına İlişkin Değişkenlerin Filo Büyüklüğüne Göre Ortalamaları

	Grup	N	Ort	Ss	KW	p
Havayolu Ulaştırmasının Karşılaştığı Sorunların Önemi	1-5 uçak	12	3,871	0,314	0,691	0,875
	6-15 uçak	5	3,780	0,182		
	16-25 uçak	6	3,575	0,660		
	26 uçak ve üstü	19	3,779	0,395		
Havayolu Ulaştırmasının Geliştirilmesi İçin Faaliyetlerin Önemi	1-5 uçak	12	4,213	0,130	6,930	0,074
	6-15 uçak	5	4,040	0,241		
	16-25 uçak	6	3,942	0,334		
	26 uçak ve üstü	19	4,237	0,253		
Havayolu Gelişiminin Kazakistan Turizmine Etkisi	1-5 uçak	12	3,565	0,633	3,425	0,331
	6-15 uçak	5	3,444	0,583		
	16-25 uçak	6	4,037	0,665		
	26 uçak ve üstü	19	3,637	0,467		

Araştırmaya katılan havayolu firmalarının havayolu ulaştırmasının karşılaştığı sorunların önemi puanları ortalamalarının filo büyüklüğü değişkeni açısından anlamlı bir farklılık gösterip göstermediğini belirlemek amacıyla yapılan Kruskal Wallis H-Testi sonuçlarına göre; grup ortalamaları arasındaki fark anlamlı bulunmamıştır($p>0.05$).

Araştırmaya katılan havayolu firmalarının havayolu ulaştırmasının geliştirilmesi için faaliyetlerin önemi puanları ortalamalarının filo büyüklüğü değişkeni açısından anlamlı bir farklılık gösterip göstermediğini belirlemek amacıyla yapılan Kruskal Wallis H-Testi sonuçlarına göre; grup ortalamaları arasındaki fark anlamlı bulunmamıştır($p>0.05$).

Araştırmaya katılan havayolu firmalarının havayolu gelişiminin Kazakistan turizmine etkisi puanları ortalamalarının filo büyüklüğü değişkeni açısından anlamlı bir farklılık gösterip göstermediğini belirlemek amacıyla yapılan Kruskal Wallis H-Testi sonuçlarına göre; grup ortalamaları arasındaki fark anlamlı bulunmamıştır($p>0.05$).

Tablo 3.35: Havayolu Ulaştırmasına İlişkin Değişkenlerin Koltuk Kapasitesine Göre Ortalamaları

	Grup	N	Ort	Ss	KW	p
Havayolu Ulaştırmasının Karşılaştığı Sorunların Önemi	10-100 Koltuk	12	3,892	0,291	5,835	0,212
	101-500 Koltuk	5	3,620	0,309		
	501-1500 Koltuk	3	3,200	0,577		
	1501-3000 Koltuk	3	3,667	0,825		
	3001 Koltuk ve üstü	19	3,853	0,315		
Havayolu Ulaştırmasının Geliştirilmesi İçin Faaliyetlerin Önemi	10-100 Koltuk	12	4,167	0,203	4,622	0,328
	101-500 Koltuk	5	4,120	0,084		
	501-1500 Koltuk	3	3,817	0,486		
	1501-3000 Koltuk	3	4,283	0,153		
	3001 Koltuk ve üstü	19	4,211	0,256		
Havayolu Gelişiminin Kazakistan Turizmine Etkisi	10-100 Koltuk	12	3,639	0,508	3,912	0,418
	101-500 Koltuk	5	3,333	0,916		
	501-1500 Koltuk	3	4,111	0,577		
	1501-3000 Koltuk	3	3,482	0,390		
	3001 Koltuk ve üstü	19	3,696	0,509		

Araştırmaya katılan havayolu firmalarının havayolu ulaştırmasının karşılaştığı sorunların önemi puanları ortalamalarının koltuk kapasitesi değişkeni açısından anlamlı bir farklılık gösterip göstermediğini belirlemek amacıyla yapılan Kruskal Wallis H-Testi sonuçlarına göre; grup ortalamaları arasındaki fark anlamlı bulunmamıştır($p>0.05$).

Araştırmaya katılan havayolu firmalarının havayolu ulaştırmasının geliştirilmesi için faaliyetlerin önemi puanları ortalamalarının koltuk kapasitesi

değişkeni açısından anlamlı bir farklılık gösterip göstermediğini belirlemek amacıyla yapılan Kruskal Wallis H-Testi sonuçlarına göre; grup ortalamaları arasındaki fark anlamlı bulunmamıştır(p>0.05).

Araştırmaya katılan havayolu firmalarının havayolu gelişiminin Kazakistan turizmine etkisi puanları ortalamalarının koltuk kapasitesi değişkeni açısından anlamlı bir farklılık gösterip göstermediğini belirlemek amacıyla yapılan Kruskal Wallis H-Testi sonuçlarına göre; grup ortalamaları arasındaki fark anlamlı bulunmamıştır(p>0.05).

Tablo 3.36: Havayolu Ulaştırmasına İlişkin Değişkenlerin Mülkiyet Durumuna Göre Ortalamaları

	Grup	N	Ort	Ss	KW	p
Havayolu Ulaştırmasının Karşılaştığı Sorunların Önemi	Kamu	22	3,809	0,435	0,803	0,669
	Özel	37	3,703	0,385		
	Kiralık	2	3,725	0,035		
Havayolu Ulaştırmasının Geliştirilmesi İçin Faaliyetlerin Önemi	Kamu	22	4,071	0,297	1,387	0,500
	Özel	37	4,123	0,288		
	Kiralık	2	4,000	0,141		
Havayolu Gelişiminin Kazakistan Turizmine Etkisi	Kamu	22	3,783	0,557	1,123	0,570
	Özel	37	3,676	0,576		
	Kiralık	2	3,944	0,236		

Araştırmaya katılan havayolu firmalarının havayolu ulaştırmasının karşılaştığı sorunların önemi puanları ortalamalarının mülkiyet durumu değişkeni açısından anlamlı bir farklılık gösterip göstermediğini belirlemek amacıyla yapılan Kruskal Wallis H-Testi sonuçlarına göre; grup ortalamaları arasındaki fark anlamlı bulunmamıştır(p>0.05).

Araştırmaya katılan havayolu firmalarının havayolu ulaştırmasının geliştirilmesi için faaliyetlerin önemi puanları ortalamalarının mülkiyet durumu değişkeni açısından anlamlı bir farklılık gösterip göstermediğini belirlemek amacıyla yapılan Kruskal Wallis H-Testi sonuçlarına göre; grup ortalamaları arasındaki fark anlamlı bulunmamıştır(p>0.05).

Araştırmaya katılan havayolu firmalarının havayolu gelişiminin Kazakistan turizmine etkisi puanları ortalamalarının mülkiyet durumu değişkeni açısından anlamlı bir farklılık gösterip göstermediğini belirlemek amacıyla yapılan Kruskal Wallis H-Testi sonuçlarına göre; grup ortalamaları arasındaki fark anlamlı bulunmamıştır($p>0.05$).

Tablo 3.37: Havayolu Ulaştırmasına İlişkin Değişkenlerin Ofis Sayısına Göre Ortalamaları

	Grup	N	Ort	Ss	KW	p
Havayolu Ulaştırmasının Karşılaştığı Sorunların Önemi	1 Ofis	16	3,838	0,350	4,590	0,332
	2-5 Ofis	21	3,791	0,399		
	6-10 Ofis	3	3,833	0,333		
	11-20 Ofis	1	2,750	0,000		
	21 Ofis ve üstü	1	3,350	0,000		
Havayolu Ulaştırmasının Geliştirilmesi İçin Faaliyetlerin Önemi	1 Ofis	16	4,103	0,229	7,792	0,099
	2-5 Ofis	21	4,164	0,274		
	6-10 Ofis	3	4,417	0,029		
	11-20 Ofis	1	4,450	0,000		
	21 Ofis ve üstü	1	4,100	0,000		
Havayolu Gelişiminin Kazakistan Turizmine Etkisi	1 Ofis	16	3,632	0,438	2,947	0,567
	2-5 Ofis	21	3,683	0,653		
	6-10 Ofis	3	3,889	0,588		
	11-20 Ofis	1	3,444	0,000		
	21 Ofis ve üstü	1	2,778	0,000		

Araştırmaya katılan havayolu firmalarının havayolu ulaştırmasının karşılaştığı sorunların önemi puanları ortalamalarının ofis sayısı değişkeni açısından anlamlı bir farklılık gösterip göstermediğini belirlemek amacıyla yapılan Kruskal Wallis H-Testi sonuçlarına göre; grup ortalamaları arasındaki fark anlamlı bulunmamıştır($p>0.05$).

Araştırmaya katılan havayolu firmalarının havayolu ulaştırmasının geliştirilmesi için faaliyetlerin önemi puanları ortalamalarının ofis sayısı değişkeni açısından anlamlı bir farklılık gösterip göstermediğini belirlemek amacıyla yapılan

Kruskal Wallis H-Testi sonuçlarına göre; grup ortalamaları arasındaki fark anlamlı bulunmamıştır(p>0.05).

Araştırmaya katılan havayolu firmalarının havayolu gelişiminin Kazakistan turizmine etkisi puanları ortalamalarının ofis sayısı değişkeni açısından anlamlı bir farklılık gösterip göstermediğini belirlemek amacıyla yapılan Kruskal Wallis H-Testi sonuçlarına göre; grup ortalamaları arasındaki fark anlamlı bulunmamıştır(p>0.05).

Tablo 3.38: Havayolu Ulaştırmasına İlişkin Değişkenlerin Çalışan Sayısına Göre Ortalamaları

	Grup	N	Ort	Ss	KW	p
Havayolu Ulaştırmasının Karşılaştığı Sorunların Önemi	10-100 Kişi	9	3,750	0,180	5,470	0,242
	101-250 Kişi	17	3,862	0,333		
	251-500 Kişi	8	3,488	0,504		
	501-1000 Kişi	5	3,460	0,492		
	1001 Kişi ve üzeri	22	3,802	0,405		
Havayolu Ulaştırmasının Geliştirilmesi İçin Faaliyetlerin Önemi	10-100 Kişi	9	4,106	0,208	2,994	0,559
	101-250 Kişi	17	4,129	0,145		
	251-500 Kişi	8	3,894	0,422		
	501-1000 Kişi	5	4,130	0,317		
	1001 Kişi ve üzeri	22	4,143	0,322		
Havayolu Gelişiminin Kazakistan Turizmine Etkisi	10-100 Kişi	9	3,358	0,566	6,479	0,166
	101-250 Kişi	17	3,771	0,510		
	251-500 Kişi	8	3,972	0,677		
	501-1000 Kişi	5	3,822	0,688		
	1001 Kişi ve üzeri	22	3,722	0,495		

Araştırmaya katılan havayolu firmalarının havayolu ulaştırmasının karşılaştığı sorunların önemi puanları ortalamalarının çalışan sayısı değişkeni açısından anlamlı bir farklılık gösterip göstermediğini belirlemek amacıyla yapılan Kruskal Wallis H-Testi sonuçlarına göre; grup ortalamaları arasındaki fark anlamlı bulunmamıştır(p>0.05).

Araştırmaya katılan havayolu firmalarının havayolu ulaştırmasının geliştirilmesi için faaliyetlerin önemi puanları ortalamalarının çalışan sayısı değişkeni açısından anlamlı bir farklılık gösterip göstermediğini belirlemek amacıyla yapılan Kruskal Wallis H-Testi sonuçlarına göre; grup ortalamaları arasındaki fark anlamlı bulunmamıştır(p>0.05).

Araştırmaya katılan havayolu firmalarının havayolu gelişiminin Kazakistan turizmine etkisi puanları ortalamalarının çalışan sayısı değişkeni açısından anlamlı bir farklılık gösterip göstermediğini belirlemek amacıyla yapılan Kruskal Wallis H-Testi sonuçlarına göre; grup ortalamaları arasındaki fark anlamlı bulunmamıştır(p>0.05).

Tablo 3.39: Havayolu Ulaştırmasına İlişkin Değişkenlerin Ortalama Maaşa Göre Ortalamaları

	Grup	N	Ort	Ss	KW	p	Fark
Havayolu Ulaştırmasının Karşılaştığı Sorunların Önemi	250-500 ABD Doları	11	3,673	0,288	7,224	0,065	
	501-1000 ABD Doları	14	3,714	0,433			
	1001-1500 ABD Doları	13	3,642	0,347			
	1501 ABD Doları ve üstü	23	3,848	0,442			
Havayolu Ulaştırmasının Geliştirilmesi İçin Faaliyetlerin Önemi	250-500 ABD Doları	11	3,900	0,258	14,065	**0,003**	**4 > 1 4 > 2**
	501-1000 ABD Doları	14	4,025	0,289			
	1001-1500 ABD Doları	13	4,096	0,257			
	1501 ABD Doları ve üstü	23	4,244	0,249			
Havayolu Gelişiminin Kazakistan Turizmine Etkisi	250-500 ABD Doları	11	3,667	0,382	0,436	0,933	
	501-1000 ABD Doları	14	3,810	0,662			
	1001-1500 ABD Doları	13	3,786	0,599			
	1501 ABD Doları ve üstü	23	3,662	0,565			

Araştırmaya katılan havayolu firmalarının havayolu ulaştırmasının karşılaştığı sorunların önemi puanları ortalamalarının çalışanların ortalama maaşı değişkeni açısından anlamlı bir farklılık gösterip göstermediğini belirlemek amacıyla yapılan Kruskal Wallis H-Testi sonuçlarına göre; grup ortalamaları arasındaki fark anlamlı bulunmamıştır(p>0.05).

Araştırmaya katılan havayolu firmalarının havayolu ulaştırmasının geliştirilmesi için faaliyetlerin önemi puanları ortalamalarının ortalama maaşı değişkeni açısından anlamlı bir farklılık gösterip göstermediğini belirlemek amacıyla yapılan Kruskal Wallis H-Testi sonuçlarına göre; grup ortalamaları arasındaki fark anlamlı bulunmuştur (KW=14,065; p=0,003<0.05). Farklılığın hangi gruptan

kaynaklandığını belirlemek üzere Mann Whitney U testi uygulanmıştır. Buna göre; ortalama maaşı 1501 ABD doları ve üstü olanların havayolu ulaştırmasının geliştirilmesi için faaliyetlerin önemi puanları (4,244 ± 0,249), ortalama maaşı 250-500 ABD doları olanların havayolu ulaştırmasının geliştirilmesi için faaliyetlerin önemi puanlarından (3,900 ± 0,258) yüksek bulunmuştur. Ortalama maaşı 1501 ABD doları ve üstü olanların havayolu ulaştırmasının geliştirilmesi için faaliyetlerin önemi puanları (4,244 ± 0,249), ortalama maaşı 501-1000 ABD doları olanların havayolu ulaştırmasının geliştirilmesi için faaliyetlerin önemi puanlarından (4,025 ± 0,289) yüksek bulunmuştur.

Araştırmaya katılan havayolu firmalarının havayolu gelişiminin Kazakistan turizmine etkisi puanları ortalamalarının ortalama maaşı değişkeni açısından anlamlı bir farklılık gösterip göstermediğini belirlemek amacıyla yapılan Kruskal Wallis H-Testi sonuçlarına göre; grup ortalamaları arasındaki fark anlamlı bulunmamıştır($p>0.05$).

Tablo 3.40: Havayolu Ulaştırmasına İlişkin Değişkenlerin Yolcu Terminalinin Kapasitesine Göre Ortalamaları

	Grup	N	Ort	Ss	KW	p
Havayolu Ulaştırmasının Karşılaştığı Sorunların Önemi	Saatte 100-250 kişi	4	3,838	0,295	3,804	0,283
	Saatte 251-500 kişi	8	3,725	0,384		
	Saatte 501-1000 kişi	5	3,680	0,305		
	Saatte 1001 kişi ve üstü	2	3,050	0,424		
Havayolu Ulaştırmasının Geliştirilmesi İçin Faaliyetlerin Önemi	Saatte 100-250 kişi	4	4,025	0,155	4,288	0,232
	Saatte 251-500 kişi	8	4,056	0,269		
	Saatte 501-1000 kişi	5	3,930	0,367		
	Saatte 1001 kişi ve üstü	2	3,500	0,283		
Havayolu Gelişiminin Kazakistan Turizmine Etkisi	Saatte 100-250 kişi	4	3,556	0,157	2,672	0,445
	Saatte 251-500 kişi	8	3,958	0,486		
	Saatte 501-1000 kişi	5	4,022	0,751		
	Saatte 1001 kişi ve üstü	2	3,889	0,629		

Araştırmaya katılan havayolu firmalarının havayolu ulaştırmasının karşılaştığı sorunların önemi puanları ortalamalarının yolcu terminalinin kapasitesi değişkeni açısından anlamlı bir farklılık gösterip göstermediğini belirlemek amacıyla yapılan Kruskal Wallis H-Testi sonuçlarına göre; grup ortalamaları arasındaki fark anlamlı bulunmamıştır($p>0.05$).

Araştırmaya katılan havayolu firmalarının havayolu ulaştırmasının geliştirilmesi için faaliyetlerin önemi puanları ortalamalarının yolcu terminalinin kapasitesi değişkeni açısından anlamlı bir farklılık gösterip göstermediğini belirlemek amacıyla yapılan Kruskal Wallis H-Testi sonuçlarına göre; grup ortalamaları arasındaki fark anlamlı bulunmamıştır($p>0.05$).

Araştırmaya katılan havayolu firmalarının havayolu gelişiminin Kazakistan turizmine etkisi puanları ortalamalarının yolcu terminalinin kapasitesi değişkeni açısından anlamlı bir farklılık gösterip göstermediğini belirlemek amacıyla yapılan Kruskal Wallis H-Testi sonuçlarına göre; grup ortalamaları arasındaki fark anlamlı bulunmamıştır($p>0.05$).

Tablo 3.41: Havayolu Ulaştırmasına İlişkin Değişkenlerin Sefer Sayısına Göre Ortalamaları

	Grup	N	Ort	Ss	KW	p	Fark
Havayolu Ulaştırmasının Karşılaştığı Sorunların Önemi	100-500 Sefer	31	3,795	0,359	5,769	0,123	
	501-1000 Sefer	15	3,833	0,363			
	1001-2000 Sefer	6	3,742	0,416			
	2001 Sefer ve üstü	9	3,406	0,454			
Havayolu Ulaştırmasının Geliştirilmesi İçin Faaliyetlerin Önemi	100-500 Sefer	31	4,087	0,255	3,110	0,375	
	501-1000 Sefer	15	4,217	0,208			
	1001-2000 Sefer	6	3,950	0,363			
	2001 Sefer ve üstü	9	4,050	0,405			
Havayolu Gelişiminin Kazakistan Turizmine Etkisi	100-500 Sefer	31	3,667	0,512	0,661	0,882	
	501-1000 Sefer	15	3,778	0,507			
	1001-2000 Sefer	6	3,741	0,753			
	2001 Sefer ve üstü	9	3,815	0,729			

Araştırmaya katılan havayolu firmalarının havayolu ulaştırmasının karşılaştığı sorunların önemi puanları ortalamalarının sefer sayısı değişkeni açısından anlamlı bir farklılık gösterip göstermediğini belirlemek amacıyla yapılan Kruskal Wallis H-Testi sonuçlarına göre; grup ortalamaları arasındaki fark anlamlı bulunmamıştır($p>0.05$).

Araştırmaya katılan havayolu firmalarının havayolu ulaştırmasının geliştirilmesi için faaliyetlerin önemi puanları ortalamalarının sefer sayısı değişkeni açısından anlamlı bir farklılık gösterip göstermediğini belirlemek amacıyla yapılan Kruskal Wallis H-Testi sonuçlarına göre; grup ortalamaları arasındaki fark anlamlı bulunmamıştır($p>0.05$).

Araştırmaya katılan havayolu firmalarının havayolu gelişiminin Kazakistan turizmine etkisi puanları ortalamalarının sefer sayısı değişkeni açısından anlamlı bir farklılık gösterip göstermediğini belirlemek amacıyla yapılan Kruskal Wallis H-Testi sonuçlarına göre; grup ortalamaları arasındaki fark anlamlı bulunmamıştır($p>0.05$).

Tablo 3.42: Havayolu Ulaştırmasına İlişkin Değişkenlerin Yolcu Sayısına Göre Ortalamaları

	Grup	N	Ort	Ss	KW	p	Fark
Havayolu Ulaştırmasının Karşılaştığı Sorunların Önemi	1-10 Bin Kişi	10	3,745	0,455	10,098	**0,039**	**1 > 5** **2 > 5** **3 > 5** **4 > 5**
	11-50 Bin Kişi	22	3,768	0,328			
	51-250 Bin Kişi	20	3,868	0,356			
	251-1 Milyon Kişi	5	3,670	0,275			
	1 Milyon Kişi ve üstü	4	3,050	0,346			
Havayolu Ulaştırmasının Geliştirilmesi İçin Faaliyetlerin Önemi	1-10 Bin Kişi	10	4,060	0,307	5,387	0,250	
	11-50 Bin Kişi	22	4,093	0,185			
	51-250 Bin Kişi	20	4,200	0,286			
	251-1 Milyon Kişi	5	3,980	0,378			
	1 Milyon Kişi ve üstü	4	3,888	0,497			
Havayolu Gelişiminin Kazakistan Turizmine Etkisi	1-10 Bin Kişi	10	3,611	0,478	3,865	0,425	
	11-50 Bin Kişi	22	3,722	0,533			
	51-250 Bin Kişi	20	3,889	0,624			
	251-1 Milyon Kişi	5	3,467	0,474			
	1 Milyon Kişi ve üstü	4	3,500	0,638			

Araştırmaya katılan havayolu firmalarının havayolu ulaştırmasının karşılaştığı sorunların önemi puanları ortalamalarının yolcu sayısı değişkeni açısından anlamlı bir farklılık gösterip göstermediğini belirlemek amacıyla yapılan Kruskal Wallis H-Testi sonuçlarına göre; grup ortalamaları arasındaki fark anlamlı bulunmuştur(KW=10,098; p=0,039<0.05). Farklılığın hangi gruptan kaynaklandığını belirlemek üzere Mann Whitney U testi uygulanmıştır. Buna göre; yolcu sayısı 1-10 bin kişi olanların havayolu ulaştırmasının karşılaştığı sorunların önemi puanları (3,745 ± 0,455), yolcu sayısı 1 milyon kişi ve üstü olanların havayolu ulaştırmasının karşılaştığı sorunların önemi puanlarından (3,050 ± 0,346) yüksek bulunmuştur. Yolcu sayısı 11-50 bin kişi olanların havayolu ulaştırmasının karşılaştığı sorunların önemi puanları (3,768 ± 0,328), yolcu sayısı 1 milyon kişi ve üstü olanların havayolu ulaştırmasının karşılaştığı sorunların önemi puanlarından (3,050 ± 0,346) yüksek bulunmuştur. Yolcu sayısı 51-250 bin kişi olanların havayolu ulaştırmasının karşılaştığı sorunların önemi puanları (3,868 ± 0,356), yolcu sayısı 1 milyon kişi ve üstü olanların havayolu ulaştırmasının karşılaştığı sorunların önemi puanlarından (3,050 ± 0,346) yüksek bulunmuştur. Yolcu sayısı 251-1 milyon kişi olanların havayolu ulaştırmasının karşılaştığı sorunların önemi puanları (3,670 ± 0,275), yolcu sayısı 1 milyon kişi ve üstü olanların havayolu ulaştırmasının karşılaştığı sorunların önemi puanlarından (3,050 ± 0,346) yüksek bulunmuştur.

Araştırmaya katılan havayolu firmalarının havayolu ulaştırmasının geliştirilmesi için faaliyetlerin önemi puanları ortalamalarının yolcu sayısı değişkeni açısından anlamlı bir farklılık gösterip göstermediğini belirlemek amacıyla yapılan Kruskal Wallis H-Testi sonuçlarına göre; grup ortalamaları arasındaki fark anlamlı bulunmamıştır(p>0.05).

Araştırmaya katılan havayolu firmalarınınhavayolu gelişiminin Kazakistan turizmine etkisi puanları ortalamalarının yolcu sayısı değişkeni açısından anlamlı bir farklılık gösterip göstermediğini belirlemek amacıyla yapılan Kruskal Wallis H-Testi sonuçlarına göre; grup ortalamaları arasındaki fark anlamlı bulunmamıştır(p>0.05).

Tablo 3.43: Havayolu Ulaştırmasına İlişkin Değişkenlerin Yurt Dışı Rota Sayısına Göre Ortalamaları

	Grup	N	Ort	Ss	KW	p	Fark
Havayolu Ulaştırmasının Karşılaştığı Sorunların Önemi	1-5 Rota	37	3,776	0,388	6,237	**0,044**	**1 > 3**
	6-10 Rota	4	3,688	0,333			
	11 Rota ve üstü	5	3,190	0,434			
Havayolu Ulaştırmasının Geliştirilmesi İçin Faaliyetlerin Önemi	1-5 Rota	37	4,143	0,283	1,461	0,482	
	6-10 Rota	4	4,063	0,448			
	11 Rota ve üstü	5	3,930	0,441			
Havayolu Gelişiminin Kazakistan Turizmine Etkisi	1-5 Rota	37	3,739	0,620	0,251	0,882	
	6-10 Rota	4	3,861	0,739			
	11 Rota ve üstü	5	3,622	0,617			

Araştırmaya katılan havayolu firmalarının havayolu ulaştırmasının karşılaştığı sorunların önemi puanları ortalamalarının yurt dışı rota sayısı değişkeni açısından anlamlı bir farklılık gösterip göstermediğini belirlemek amacıyla yapılan Kruskal Wallis H-Testi sonuçlarına göre; grup ortalamaları arasındaki fark anlamlı bulunmuştur(KW=6,237; p=0,044<0.05). Farklılığın hangi gruptan kaynaklandığını belirlemek üzere Mann Whitney U testi uygulanmıştır. Buna göre;yurt dışı rota sayısı 1-5 rota olanların havayolu ulaştırmasının karşılaştığı sorunların önemi puanları (3,776 ± 0,388), yurt dışı rota sayısı 10 rota üstü olanların havayolu ulaştırmasının karşılaştığı sorunların önemi puanlarından (3,190 ± 0,434) yüksek bulunmuştur.

Araştırmaya katılan havayolu firmalarınınhavayolu ulaştırmasının geliştirilmesi için faaliyetlerin önemi puanları ortalamalarının yurt dışı rota sayısı değişkeni açısından anlamlı bir farklılık gösterip göstermediğini belirlemek amacıyla yapılan Kruskal Wallis H-Testi sonuçlarına göre; grup ortalamaları arasındaki fark anlamlı bulunmamıştır(p>0.05).

Araştırmaya katılan havayolu firmalarının havayolu gelişiminin Kazakistan turizmine etkisi puanları ortalamalarının yurt dışı rota sayısı değişkeni açısından anlamlı bir farklılık gösterip göstermediğini belirlemek amacıyla yapılan Kruskal Wallis H-Testi sonuçlarına göre; grup ortalamaları arasındaki fark anlamlı bulunmamıştır(p>0.05).

Tablo 3.44: Havayolu Ulaştırmasına İlişkin Değişkenlerin Yurt İçi Rota Sayısına Göre Ortalamaları

	Grup	N	Ort	Ss	MW	p
Havayolu Ulaştırmasının Karşılaştığı Sorunların Önemi	1-5 Şehir	32	3,766	0,371	27,000	**0,018**
	6 Şehir üstü	5	3,190	0,434		
Havayolu Ulaştırmasının Geliştirilmesi İçin Faaliyetlerin Önemi	1-5 Şehir	32	4,059	0,270	64,000	0,476
	6 Şehir üstü	5	3,930	0,441		
Havayolu Gelişiminin Kazakistan Turizmine Etkisi	1-5 Şehir	32	3,726	0,573	71,500	0,705
	6 Şehir üstü	5	3,622	0,617		

Havayolu firmalarının havayolu ulaştırmasının karşılaştığı sorunların önemi puanları ortalamalarının yurt içi rota sayısı değişkenine göre anlamlı bir farklılık gösterip göstermediğini belirlemek amacıyla yapılan Mann Whitney-U testi sonucunda grup ortalamaları arasındaki fark istatistiksel açıdan anlamlı bulunmuştur. Mann Whitney U=27,000; p=0,018<0,05). 1-5 Şehirin havayolu ulaştırmasının karşılaştığı sorunların önemi puanları (x=3,766), 6 şehir üstü havayolu ulaştırmasının karşılaştığı sorunların önemi puanlarından (x=3,190) yüksek bulunmuştur.

Havayolu firmalarının havayolu ulaştırmasının geliştirilmesi için faaliyetlerin önemi puanları ortalamalarının değişkenine göre anlamlı bir farklılık gösterip göstermediğini belirlemek amacıyla yapılan Mann Whitney-U testi sonucunda grup ortalamaları arasındaki fark istatistiksel açıdan anlamlı bulunmamıştır (Mann Whitney U=64,000; p=0,476>0,05).

Havayolu firmalarının havayolu gelişiminin Kazakistan turizmine etkisi puanları ortalamalarının değişkenine göre anlamlı bir farklılık gösterip göstermediğini belirlemek amacıyla yapılan Mann Whitney-U testi sonucunda grup ortalamaları arasındaki fark istatistiksel açıdan anlamlı bulunmamıştır (Mann Whitney U=71,500; p=0,705>0,05).

Tablo 3.45: Havayolu Ulaştırmasına İlişkin Değişkenler Arasındaki İlişki

		Havayolu Ulaştırmasının Karşılaştığı Sorunların Önemi	Havayolu Ulaştırmasının Geliştirilmesi İçin Faaliyetlerin Önemi	Havayolu Gelişiminin Kazakistan Turizmine Etkisi
Havayolu Ulaştırmasının Karşılaştığı Sorunların Önemi	r	1,000		
	p	0,000		
Havayolu Ulaştırmasının Geliştirilmesi İçin Faaliyetlerin Önemi	r	0,558**	1,000	
	p	0,000	0,000	
Havayolu Gelişiminin Kazakistan Turizmine Etkisi	r	0,261*	0,250	1,000
	p	0,042	0,052	0,000

Havayolu ulaştırmasının geliştirilmesi için faaliyetlerin önemi ile havayolu ulaştırmasının karşılaştığı sorunların önemi arasında istatistiksel açıdan anlamlı ilişki bulunmuştur($r=0.558$; $p=0,000<0.05$). Buna göre havayolu ulaştırmasının geliştirilmesi için faaliyetlerin önemi arttıkça havayolu ulaştırmasının karşılaştığı sorunların önemi artmaktadır.

Havayolu gelişiminin kazakistan turizmine etkisi ile havayolu ulaştırmasının karşılaştığı sorunların önemi arasında istatistiksel açıdan anlamlı ilişki bulunmuştur($r=0.261$; $p=0,042<0.05$). Buna göre havayolu gelişiminin Kazakistan turizmine etkisi arttıkça havayolu ulaştırmasının karşılaştığı sorunların önemi artmaktadır.

Havayolu gelişiminin kazakistan turizmine etkisi ile havayolu ulaştırmasının geliştirilmesi için faaliyetlerin önemi arasında istatistiksel açıdan anlamlı ilişki bulunmamaktadır.

SONUÇ

Dünyada turizm faaliyetleri ile havayolu ulaştırması arasında sıkı bir ilişki olduğu bilinmektedir. Özellikle hızla gelişen havayolu teknolojisi, insanların bölgeler ve kıtalar arasındaki mevcut seyahat sürelerini önemli oranda kısaltmış ve turizm sektörünün de hızla gelişmesine katkıda bulunmuştur. Diğer taraftan Dünya genelinde kişi başına düşen gelirin artması, bölgeler arası ticaretin ve turizmin gelişmesi havayolu sektörüne olan talepteki büyüme oranını hızlandırmıştır. Bunun sonucu olarak, 2012 yılında turistik hareketlere katılan 1 milyar kişinin yarısı destinasyona ulaşmak için havayolu ulaştırmasını tercih etmiştir.

Dünyadaki gelişmelerle karşılaştırıldığında, Kazakistan'da havayolu ulaştırması ve turizm sektörü özellikle 2003 yılından sonra bir büyüme eğilimi içerisine girmiştir. Turizm gelirleri 2003 yılında 356 milyon ABD Doları iken, 2012 yılında bu rakam 935,4 milyon ABD Doları'na yükselmiştir. 2003 yılında havayolu ile taşınan 1,3 milyon yolcu, 9 yıl sonra %350 artış göstererek 4,5 milyon yolcuya ulaşmıştır. 2012 yılında turizm hareketlerine katılan 641.302 kişinin %69'u havayolunu kullanmıştır. Ancak havayolu sektörünün gelişmesi bundan önce göz ardı edilen birçok sorunun daha da büyümesine yol açmıştır. Sivil havacılık sistemi bir bütün olduğundan ve sistem içerisindeki alt sistemlerden birinde problem yaşandığından bu durum sadece sivil havacılık sektörünü değil, turizmi ve ülke ekonomisini de olumsuz yönde etkilemiştir. Bununla birlikte ülke havayolu ulaşımı ile ilgili yapılan araştırmaların çok sınırlı olması, sağlıklı istatistik verilerin bulunmaması, ülkede havayolu ve havaalanı işletmelerinin faaliyetleriyle ilgili bazı bilgilerin herhangi bir örgüt veya hükümet organı tarafından düzenli bir şekilde kayıt altına alınmaması gibi nedenlerden dolayı, ülkedeki havayolu ulaştırmasının durumu ile ilgili bilgiler bulunmamaktadır. Bu nedenle bu çalışmada Kazakistan havayolu ulaştırmasının mevcut durumu, karşılaştığı sorunları ve onların turizme etkisi saptanmaya çalışılmıştır.

Araştırma sonucunda, Air Astana ve SCAT havayolları dışında, ulusal havayolların hepsi orta ve küçük ölçekli ve büyük kısmı yeni kurulmuş ve daha çok yurtiçi seferlerde faaliyet gösteren işletmeler olduğu tespit edilmiştir. Ülkede işletme sayısının artmasına rağmen rekabet ortamı hala oluşmamıştır. Bundan dolayı Air Astana ve SCAT havayolları özellikle yurtiçi seferlerde yüksek fiyat politikası uygulamaya devam etmektedir. Bu durum iç turizmin gelişimini olumsuz yönde etkilemektedir. Tam tersi Air Astana ve SCAT havayolları uluslararası uçuşlarda yabancı havayolları ile rekabetçi bir ortam içindedir. Bu yüzden ulusal havayolları tarifelerini düşürmek, çeşitli indirimler yapmak zorunda kalmaktadırlar. Neticede turist yurt içinde pahalı biletle seyahat etmektense, yurtdışı biletini çok az farkla almaktadır.

Kazakistan'da Almatı ve Astana havalimanları dışındaki havalimanların orta ve küçük ölçekli olduğu ve çoğunluğu sadece yurt içi seferler düzenlemektedir. Bu durum Almatı ve Astana havalimanlarına yönelik yolcu trafiğinin %70'i azalmasından kaynaklanmaktadır. Almatı ve Astana havalimanları dışındaki havalimanların terminalleri, pistleri eskimiş ve özel ekipmanlar yetersizdir. Kamu tarafından işletilen havalimanların durumları diğerlerinden daha kötüdür. Bununla birlikte yolcu ile yük taşımacılığı için kaliteli ve hızlı hizmet vermesi konuları hala çözülmemiş durumdadır. Kazakistan'ın sahip olduğu stratejik coğrafik konum nedeniyle uluslararası statüye sahip havalimanı yatırımlarına ihtiyaç duymaktadır. Bu projelerin doğru şekilde gerçekleşmesi durumunda Kazakistan bölgede lider hava ulaşım merkezlerin birisi olabilecektir.

Kazakistan ekonomisinin son yıllarda hızlı gelişmesi ve insanların gelir düzeyinin artmasından dolayı (bkz. s.53-56) büyük ölçekli yabancı havayolları Kazakistan şehirlerine yeni seferler düzenlemekte ya da mevcut seferlerin sıklıklarını arttırmaktadırlar. Özellikle Avrupalı havayolların Kazakistan pazarına girmeye başlamalarının diğer nedeni yerli havayolların 2009 yılından itibaren ICAO'nun (Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatı) 'kara ve gri listelerinde' olmalarıdır. Böylece Kazakistan havayolları en karlı destinasyonlardan birinde rekabet avantajını kaybetmiştir.

Kazakistan'dan yurt dışına düzenli uçuşlar gerçekleştiren sadece 2 havayolu mevcuttur. Kazakistan'a havayolu ile ulaşım sağlayan yabancı işletmelerin sayısı 30'a ulaşmıştır. Bu durumun oluşmasına turizm talebinin yurtdışına yönelik olması, uçak yatırımlarının yüksek sermaye, bilgi ve teknoloji gerektirilmesi, hemen hemen tüm belli başlı tarifeli ve tarifesiz havayolların gelişmiş ülkelerinin sahipliğinde olması sebep olmuştur.

Kazakistan havayolu ulaştırmasının gelişimi en çok dış pasif turizmi etkilemektedir. Bu durum havayolu sektörüne, turistlerin sadece ulusal havayolları ile uçtuğu takdirde, kar getirmekte; turizm sektörüne, döviz kaybına yol açtığı için, zarar vermektedir. Havayolu ulaştırmasının dış aktif turizme etkisinin orta düzeyde olması Kazakistan turistik ülke imajının henüz yeterince olgunlaşmamasından kaynaklanmaktadır. Diğer taraftan turistik ürünün pazarlamasındaki önemli güçlüklerden biri, hatta en önemlisi turist taşımacılığı yapan etkin yerli havayolu işletmelerinin yetersizliği ve ulusal turist charter işletmeciliğinin yeterince gelişmemiş olmasıdır.

Kazakistan coğrafi konumu itibariyle Avrupa ve Asya'nın birleştiği yerde bulunması, kara ile çevrili olması, ülke ekonomisinin her geçen gün büyümesi havayolu sektörünün gelişmesi için gerekli önkoşullar oluşturmaktadır. Ancak günümüzde Kazakistan'da uluslararası standartlarda hizmet veren sadece tek bir havayolu mevcuttur (Air Astana) ve havayolu ulaştırmasının gelişmişlik düzeyinin az gelişmiş ile orta düzey arasında bulunduğunu söylemek mümkündür. Kazak Sivil Havacılık komitesi yetkililerinin tecrübe yetersizliği ve eğitim seviyesinin düşük olmasından dolayı mevzuat en önemli konu olmak üzere, kontrol, destek ve projeler tam olarak yerine getirilmemektedir. Diğer taraftan havayolu sektörü çok yüksek sermaye gerektiren bir endüstri olması, serbestleşmenin ve kurumsallaşmanın Kazakistan'da henüz yaygınlaşmaması gibi etkenler de sektörün gelişiminde engel teşkil etmektedir.

Yukarıdaki açıklamalardan yola çıkarak Kazakistan havayolu ulaştırması faaliyetlerinin geliştirilmesi için aşağıdaki öneriler sunulabilir;

- Sivil havacılık ve turizm sektörleri için birbirini destekleyen ortak vizyon-misyon geliştirilmesi, havacılık ve turizm sektörleri oyuncuları arasında eşgüdüm sağlanması;
- Sektöre ilişkin verilerin uluslararası standartlara uygun, farklı amaçlara hizmet edebilecek, detaylı ve karşılaştırılabilir bir şekilde tutulması ile kolay erişilebilir hale getirilmesi;
- Yerli havayolu işletmelerinin yabancılar ile rekabet edebilmeleri için organizasyon yapılarında, işletme, pazarlama, finans ve insan kaynağı politikalarında işletmenin daha etkin ve verimli yönetilmesini sağlayacak yeni stratejiler belirleyerek ve bunları uygulamaya koyarak avantaj sağlamaları;
- Tekelci pazardan rekabet ortamına geçilmesi: Air Astana ve SCAT havayolları ile iç pazarda rekabet edebilecek işletmelerin büyümesi için teşvik edilmesi;
- Yerel havayolların dış hat uçuş güzergahlarının arttırılması;
- Eğitim kalitesi ve yetişmiş personel sayısının ödün vermeden geliştirilmesi;
- Ülkenin turistik imajının oluşturulması;
- Havalimanı alt yapılarının yenilenmesi, yeni havalimanı inşaatları, turistik bölgelerde hava meydanı yatırımı yapılması;
- Yolcu trafiğini Astana ve Almatı havalimanlarından başka bölgelere eşit şekilde kaydırılması;
- Turizmin gerektirdiği konfor ve teçhizatın sağlanması;
- Yurt içinde turistik bölgelere yeni uçuş bağlantıların açılması;
- İç hatlarda daha uygun fiyatların sağlanması;
- Kazakistan içinde tarife politikalarının optimize edilmesi gerekmekte ve fiyat-kalite denkliği sağlanması;

- Kazakistan’a gelen yabancı ve yerli turistlerin çoğunluğu uçak ile seyahat ettikleri için hava parkının modernize edilmesi gerekmektedir.
- Kazakistan’ın yasa ile desteklenmiş özerk bir sivil havacılık otoritesine ihtiyacı vardır. Bu otorite olmadan sorunların hızlı ve etkin çözümü mümkün değildir.

Bu araştırma havayolu ulaştırmasının sağlıklı ve etkin bir şekilde gelişimine ışık tutacak önemli ipuçları ortaya konmuştur. Sözü edilen sorunlar ve öneriler, ilgili makamlar tarafından dikkate alındığı ölçüde Kazakistan’ın havayolu taşımacılığı gelişmiş seviyeye gelmesi mümkün olabilecek ve turizmin kalkınmasına da katkıda bulunacaktır. Bundan sonra yapılacak çalışmalarda Kazakistan’daki turistik potansiyel taşıyan bölgelerle havayolu ulaşımı arasındaki ilişkiler incelenebilir.

Sonuç olarak, Kazakistan havayolu sektöründe birçok sorunlar ile karşı karşıyadır. Bu problemler turizm sektörünün gelişimini de yüksek seviyede olumsuz olarak etkilemektedir. Havayolu ulaştırması sorunlarının birçoğu devlet yetkilileri tarafından örtbas edilmekte ve çok yavaş çözülmektedir. Kazakistan havayolu sektöründe yolcu ve sefer bazında artışa paralel olarak artan sorunları yarına bırakılmadan kısa sürede çözülmesi halinde havayolu ve turizm sektörlerinin aynı paralelde sağlıklı olarak geliştirilmesi ve sürdürülebilirliğin sağlanabilmesi mümkün olabilecektir.

KAYNAKÇA

Ahipaşaoğlu, Suavi ve İrfan Arıkan : **Ulaştırma İşletmeleri**, 2.Baskı, Gazi Kitapevi, Ankara, 2005

Air Astana : **Annual Report,** 2008

Air Astana : **Annual Report,** 2009

Air Astana : **Annual Report,** 2010

Air Astana : **Annual Report,** 2011

Air Astana : **Annual Report,** 2012

Akat, Ömer : **Turizm İşletmeciliği,** 3.Baskı, Ekin Kitabevi, Bursa, 2000

Akova, Orhan, Sarışık M. ve Altunel M.C. : "Turizm İşletmelerinin Pazarlamasında Uygunluk", **Turizm İşletmelerinin Pazarlamasında 7P ve 7C,** Avcıkurt C., Demirkol Ş. ve Zengin B. (Ed.), Değişim Yayınları, İstanbul, 2009

Aldasheva, Ardak Ahmet-Ganiyevna : **"İstoriya Razvitiya Mejdunarodnogo Turizma Kazakhstana v 1991–2000 gg." (1991–2000 yıllarda Kazakistan"ın Uluslararası Turizmin Gelişiminin Tarihi), (**Yayınlanmamış Doktora Tezi), Almatı, 2004

Atay, Lütfi : "Turizm İşletmelerinin Pazarlamasında Hedef Kitle",**TurizmİşletmelerininPazarlamasında 7P ve 7C,** Avcıkurt C., Demirkol Ş. ve Zengin B. (Ed.), Değişim Yayınları, İstanbul, 2009

Bahar, Ozan ve Metin Kozak : **Küreselleşme Sürecinde Uluslararası Turizm ve Rekabet Edebilirlik**, Detay Yayıncılık, Ankara, 2005

Barda, Süleyman : **Modern Ulaştırma Koordinasyon Ekonomisi ve Türkiye'nin İmkanları,** MPK Yayınları, Ankara, 1970

Barda, Süleyman : **Münakale Ekonomisi,** İstanbul, 1958

Başol, Servet : **Havayolu Yönetimi**, Ekin Basım Yayın Dağıtım, Bursa, 2012

Bayer, Zekai : **Turizme Giriş**, Küre Ajans, İstanbul, 1992

Birzhakov, M.B. : **Vvedenie v Turizm (Turizme Giriş),** Nevskiy Fond, Moscow, 2004

Boeing : **Current Market Outlook 2012-2031**, 2012

Buhalis, D. : **Information and telecommunication technology as a strategiv tool for economic, social and environment benefits enhancement of tourism at destination regions,** Progress in Tourism and Hospitality Research, 3(1), 1997

Buhalis, D. : **Tourism: Information Technology for Strategic Tourism Management,** England, Prentice Hall, 2003

Chou, Z. : **E-Commerce and InformationTechnology in Hospitality and Tourism**, Canada, Delmar Publishing, 2004

D.Perreault,William ve E.Jerome McCarthy : **Benefits and Limitations of Different Transport Modes**, Basic Marketing, McGraw-Hill, New York, 1999

D.Perreault,William ve E.Jerome McCarthy : **Limitations of Different Transport Modes**, Basic Marketing, McGraw-Hill, New York, 1999

Dallı, Özen : **Turizm Talebi ve Gelirleri,** Ajans Türk Matbaacılık, Ankara, 1974

Dautov, Askhat ve Abdulvahap Kara : **Kazakistan; Dünyadaki Yatırımın Yeni Merkezi**, Kazakistan İstanbul Başkonsolosluğu, Doğu Kutüphanesi Yayınevi, İstanbul, 2008

DEİK : **Kazakistan İş Yapma Rehberi**, İstanbul, 2007

Demirkol , Şehnaz ve Burhanettin Zengin : **Turizm İşletmeleri,** Değişim Yayınları, İstanbul, 2004

Doganis, Rigas : **Flying off Course "The Economics of International Airlines",** 2.edition, Routledge, London, 1998

Doljenko, G.P. : **Istoriya Turizma v Dorevolyutsionnoy Rossii i SSSR (Çarlık Rusya ve SSCB'de Turizmin Tarihi),** Rostov-na-Donu, 1988

Dosmuhambetov, Temirhan : **Kazakstan Strana Çudes (Kazakistan Harikalar Diyarıdır)**, BW-KZ Yayinevi, Almatı, 2010

DPT : **9.Kalkınma Planı. Havayolu Ulaşımı Özel İhtisas Komisyonu Raporu**, Ankara, 2005

DPT : **Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planı.Ulaştırma Özel İhtisas Komisyonu Raporu, Havayolu Ulaştırması Alt Komisyonu Raporu**, Ankara, 2001

Dunning, J.H. ve M. McQueen : T**ransnational Corporations in International Tourism**, UN Center on Transnational Cooperations, New York, 1982

Erdağı, Oktay : "Bölgesel Hava Taşımacılığının Turizmin Çeşitlendirilip Yaygınlaştırılmasına Katkısı", **T.C Turizm Bakanlığı, 2.Turizm Şurası Bildirileri**, 1.Cilt, 12-14 Nisan, 2002, Ankara

Fyall, Alan ve Garrod Brian : **Tourism Marketing: a Collaborative Approach,** Channel View Publications, Clevedon Buffalo,Toronto, 2005

Glukhovtsev, Igor ve Lyailya Yermekbayeva, : **Integrating Biodiversity Into The Tourism Sector: Best Practice and Country Case Studies KAZAKHSTAN,** Biodiversity Planning Support Programme (BBSP), 2001

Gürdal, Mehmet : **Turizm Ulaştırması,** İkinci Basım, Adım Yayıncılık, Ankara, 1990

Gürdal, Mehmet : **Turizm Ulaştırması,** Üçüncü Basım, Karınca Matbaası, İzmir, 1995

Gürdal, Mehmet : **Ulaştırma Ekonomisi.Turizm Ulaştırmasına Genel Yaklaşım**, Aydın, 1987

IATA : **Airport Development. The Airlines International Supplement**, 2012

IATA : **Annual Report**,1995

İbragimov, Murat : **"Ürün Çesitlendirmesi Açısından Kış Turizmi ve Almatı Şımbulak-Medeu Örnegi",** Dokuz Eylül Universitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Turizm Anabilim Dalı, (Yüksek Lisans Tezi), İzmir, 2001

İçöz, Orhan : **Seyahat Acentaları ve Tur Operatörlüğü Yönetimi**, Turhan Kitabevi, Ankara, 2000

İçöz, Orhan ve Metin Kozak : **Turizm Ekonomisi,** Turhan Kitabevi, Ankara, 2002

İmanaliev, Baurzhan : **Almaty-The Centre of Tourism on Kazakhstan; Guide to Kazakhstan**, Baur Publishing House, Almaty, 2003

Inkpen, G. : **Information for Travel and Tourism**, Essex, Logman Publications, 1998

İstanbullu Dinçer, Fusün ve Suna Muğan Ertuğral : "Kazakistan'ın Turizm Potansiyelini Belirleme ve Türk-Kazak Turizm İlişkilerini Güçlendirmeye Yönelik Bir Alan Çalışması", **Ahmet Yesevi Uluslararası Türk-Kazak Üniversitesi Birinci Türk Dünyası Turizm Kurultayı,** UTKÜ Yayını, Türkistan, 2005

K.C. İstatistik Ajansı : **Kazakistan Cumhuriyeti İstatistik Bülteni,** Astana, 2011

K.C. İstatistik Ajansı : **Kazakistan Turizmi 2008-2012**, Astana, 2013

K.C. Turizm Sanayi Komitesi : **2020 Yılına Kadar Kazakistan Cumhuriyeti Turizm Sektörünün Gelişim Programı**, Astana, 2013

K.C. Turizm ve Spor Bakanlığı : **2007–2011 Yılları Arasında K.C. Turizm Sektörü Geliştirme Programı**, Astana, 2006

K.C. Ulaştırma ve İletişim Bakanlığı : **2010-2014 Yılları Arası Ulaştırma Altyapısını Geliştirme Programı'nın Operasyonel İzleme Raporu**, 2012

K.C. Ulaştırma ve İletişim Bakanlığı : **2015 Yılına Kadar K.C. Ulaştırma Sektörünün Kalkınma Stratejisi**, Astana, 2006

K.C. Ulaştırma ve İletişim Bakanlığı : **Bezopastnost Poletov v Respublike Kazakhstan (Kazakistan Cumhuriyeti'nde Uçuşların Güvenliği),** Astana, 2013

KATEV : Uluslararası Eğitim ve Kültür Vakfı, **Kazakistan Orta Asya'nın İncisi**, Kus Jolı, Almatı, 2003

Kazakhstan Travel Guide : **Kazakhstan Travel Guide**, Saryarka Publishing House, Astana,2013

Kazakistan Duşanbe Büyükelçiliği : **Kazakistan**, Duşanbe, 2009

Kenzhebayeva, Aizada : "**Turizm Sektöründe Hizmet Kalitesi: Türkiye ve Kazakistan'daki Termal Otel İşletmelerinde Karşılaştırmalı Bir Araştırma"**, Gazi Universitesi, Eğitim Bilimleri Enstitüsü, Turizm İşletmeciliği Anabilim Dalı, (Yüksek Lisans Tezi), Ankara, 2012

Kopylova, Elena : **"Turizm ve Ulaşım Arasındaki İlişki",** Almatı Teknik Üniversitesi (Yüksek Lisans Tezi), Almatı, 2005

Kozak, Nazmi : **Turizm Pazarlaması**, Detay Yayıncılık, Ankara, 2006

Kozak, Nazmi, Meryem Kozak ve Metin Kozak : **Genel Turizm**, Detay Yayıncılık, Ankara, 2006

Mazharova,V. : **Transport v Kazakhstane (Kazakistan'da Ulaştırma),** KISI pri Prezidente RK, Almatı, 2011

Merdol, Arif : "Cumhuriyet Dönemi Ulaşım Modelleri", **Cumhuriyet Dönemi Türkiye Ansiklopedisi**, Cilt10, İletişim Yayınları, İstanbul,1985

Mill, R.C : **Tourism The International Business**, New Jersey, Prentice Hall,1990

Mukhitdinova, Aizhan : **"Turizmin Kazakistan Ekonomisindeki Yeri ve Önemi",** İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Turizm Anabilim Dalı (Yüksek Lisans Tezi), İstanbul, 2009

Munsun, H.C. : **Aircraft Economic Obsolescence: Some of the Involved in Making a Replacement Decision**, Boeing, Seattle Washington, 1981

Nakatkov, U.S. : **İstoria Turizma Kazakstana (Kazakistan Turizminin Tarihi),** Almatı, 2001

Nurmuhammedoğlu, Naim-Bek : **Hoca Ahmet Yessevi Türbesi**, Türk Eximbank Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara, 1993

Olalı, Hasan : "Ulaştırma ve Ekonomik Durum", **Ulaştırma Ekonomisi'nde Teori ve Uygulama üzerine 6.Uluslararası Sempozyum**, (Özet Rapor), Madrid, 22-25 Eylül 1975

Olalı, Hasan : **Turizm**, MEB Yayını,THK Basınevi, Ankara,1991

Oto, Nurhan : **"Sivil Havacılık Sektöründe Çevre Sorunları, Kentsel Çevreye Etkileri",** Ankara Üniversitesi, Sosyal Çevre Anabilim Dalı (Yüksek Lisans Tezi), Ankara, 2006

Özgüç, Nazmiye : **Turizm Coğrafyası,** Çantay Kitabevi, İstanbul, 2003

Page, Stephen : **Transport for Tourism,** Routledge, London,1994

Pyharev, A., Zholdasbekov A. ve Mamadiyarov M. : **Organizatsiono-Pravovye Osnovy Turiskoy Deyatelnosti v Respublike Kazakhstan (Kazakistan'da Turizm Faaliyetlerinin Örgutsel-Hukuksal Temelleri),** Galym Yayınevi, Almatı, 1998

Reinshaw, M.B : **The Travel Agent**, Sunderland, Business Education Publishers Limited, 1997

Saatçıoğlu, Cem : **Ulaştırma Ekonomisi,** Gazi Kitabevi, Ankara, 2011

Seyidoğlu, Halil : **Uluslararası İktisat**, Güzem Yayınları, İstanbul, 1991

Shamakina, K.E : **Osnovy Organizatsii Transportnyh Puteshestviy (Ulaşım Seyahatlerinin OrganizasyonTemelleri)**, Turist Publishing House, Moscow, 1982

Show, S. : **Airline Marketing and Managment**, Pitman Publishing, London, 1994

Söylemez, Orhan : "Bağımsızlığının 10.Yılında Kazakistan Cumhuriyeti", **Türkler Ansiklopedisi**, Yeni Türkiye Yayınları, Cilt:19, Ankara, 2002

Sürmeli, Fevzi, Hikmet Seçim ve Halim Sözbilir : **Sivil Havacılık Yönetimi**, Anadolu Üniversitesi, Yayın No:538, Sivil Havacılık Meslek Yüksekokulu Yayın No:1, Eskişehir,1991

T.C.Başbakanlık DTM İGEME : **Kazakistan Cumhuriyeti: Yerinde Pazar Araştırması**, Ankara, 2005

Erdavletov, Stanislav : **İstoriya Turizma (Turizm Tarihi)**, 2.Baskı, Kazak Universiteti Yayınevi, Almatı, 2010

TDK : **Türkçe Sözlük 2**, Ankara, 1988

TOBB : **Türkiye Sivil Havacılık Meclisi Sektör Raporu 2011**, Afşaroğlu Matbaası, Ankara, 2011

Toskay, Tunca : **Turizm Olayına Genel Yaklaşım**, Der Yayınları:26, İstanbul,1983

TÜBİTAK : **Vizyon 2023**, Ulaştırma ve Turizm Paneli, Ankara, 2003

Tümertekin, Erol : **Ulaşım Coğrafyası,** İstanbul Üniversitesi, Yayın No:2053, İstanbul,1976

Tümertekin, Erol ve Nazmiye Özgüç : **Ekonomik Coğrafya-Küreselleşme ve Kalkınma**, Çantay Yayınları, İstanbul, 1999

Turizm İşletmeciliği : **Turistskaya Deyatelnost.Ofitsialniye Teksti po Sostoyniyu na 1 Fevralya 2002 Goda (Turistik Faaliyetler.1 Şubat 2002 Yılının Resmi Bilgileri)**, Almatı, 2002

Turizm İşletmeciliği : **Turistskaya Deyatelnost: Sbornik Zakonodatelnyh Aktov (Turizm Faaliyetleri: Kanunlar Derlemesi),** Izdatelstvo Yurist, Almatı, 2001

TURSAB : **Avrupa Birliği ve Turizm** , Boyut Matbaacılık, İstanbul, 2001

Tynchereva, Z. ve Yagofarov G. : **Osnovy Planirovania i Organizatsii Turistskoy Deyatelnosti (Turizm Faaliyetlerini Planlama ve Organize Etme Temelleri)**, Uchebnoe Posobie (Okul Kitabı), Almatı, 2009

Ulaştırma ve Haberleşme Terimleri Sözlüğü : "Havacılık"**, Ulaştırma ve Haberleşme Terimleri Sözlüğü,** Özel Matbaası, Ankara, 2011

Ulaştırmanın Tanımı : **Ulaştırmanın Tanımı,** Milli Prodüktivite Merkezi Yayınları; 348, İzmir,t.y.

Vogel, Hans-Arthur : **Privatisation and Financial Performance of European Airports**, MRAes University of Westminster, 2004

W.McİntoshRobert ve Charles R.Goeldner : **Turizm-İlkeler-Uygulamalar-Felsefeler**, Çeviren:F.Aylin Mutlu, TUGEV Yayını, İstanbul, 1987

World Tourism Organization : **Global Report on Aviation 2012 Edition,** 2012

Y.Gee, Chuck (ed.) : **International Tourism: A Global Perspective**, WTO, Madrid, 1997

Yarcan, Şükrü : **Seyahat Endüstrisinin Yapısı**, Boğaziçi Üniversitesi Matbaası, 1994

Yarcan, Şükrü : **Turizm Endüstrisinin Yapısı**, 2.Basım, Boğaziçi Üniversitesi Matbaası, 1998

Yarcan, Şükrü : **Türkiye'de Turizm ve Uluslararasılaşma,** Boğaziçi Üniversitesi, İstanbul, 1996

Zaboev, A.İ, Absametova A.M ve Tashimov A.S. : **Razvitie Aviatransportnogo Potentsiala EvrAzES (EURASEC Hava Taşımacılığının Gelişim Potansiyeli)**, Almatı, 2011

Zhussupbekova, A. : **"Kazakistan'da İç Turizm Gelişim Stratejileri ve Eğitim Yoluyla Halkta Turizm Bilincinin Oluşturulmasına Yönelik Bir Alan Çalışma",** Gazi Üniversitesi (Yüksek Lisans Tezi), Ankara, 2005

SÜRELİ YAYINLAR:

Aboulafia, R.L. : "Canada Faces C Series Crisis", **Aerospace America**, AIAA, Vol: 43, No: 9, 2005

Abzhekenova, N. : "V Duhe Evroaziatskoy Integratsii" (Avrasya Entegrasyon Ruhu İçinde), **Vechernyaa Astana Gazetesi,** 9 Şubat 2013

Adilbayeva, G.S. : "Mezhdunarodnyi Aeroport Almatı" (Almatı Uluslararası Havalimanı), **AlPari Dergisi**, N4, 2011

Ahipaşaoğlu, Suavi : "Tur Operatörleri Yer Hizmetleri Maliyetlerinde…", **Anatolia Turizm Araştırmaları Dergisi**,Yıl:8, Sayı:1-2, Mart-Haziran 1997

Alyaz, Ahmet : "Nazarbayev Kazakistan'a Çağ Atlatıyor", **Atayurt Dergisi,** İstanbul, Sayı:1, Kış-2009

Arıkan, İrfan : "Havayolu Ulaşımı ile Turizm İlişkisi ve Havaalanları", **Anatolia: Turizm Araştırmaları Dergisi,** Eylül-Aralık 1998

Aspan Dergisi (Gökyüzü Dergisi) : "Georgafia Poletov" (Uçuş Çoğrafyası), **Aspan Dergisi**, N7, Nisan 2012

Aviatsia.kz Dergisi (Havacılık.kz) : "Desyat Na Vse Sto!" (On Yıl Yüzde Yüzdü!), **Aviatsia.kz Dergisi**, N2, 2012

Aviatsia.kz Dergisi (Havacılık.kz) : "Nash Check-list:Punkty, Kotorye Vazhny" (Bizim Kontrol Listemiz; Önemli Olan Öğeler), **Aviatsia.kz Dergisi,** N4, 2012

Aviatsia.kz Dergisi (Havacılık.kz) : "Reputatsia? Samaya Nadezhnaya" (İtibarı Mı? En Güvenilir), **Aviatsia.kz Dergisi,** N5-6, 2012

Aviatsia.kz Dergisi (Havacılık.kz) : "Samaya Krupnaya Vertaletnaya" (En Büyük Helikop Şirketi), **Aviatsia.kz Dergisi**, N5-6, 2012

Aviatsia.kz Dergisi (Havacılık.kz) : "Sdelka Na …Dreamliner" (Dreamliner'e Anlaşma), **Aviatsia.kz Dergisi**, N1, 2012

Balakeshova, A. : "Pervym Delom Samolety" (İlk Önce Uçaklar), **Liter Gazetesi,** N213, 13 Kasım 2012

Beysenova, A. : "Turkish Airlines: 20 Let v Nebe Kazakhstana" (Turkish Airlines: Kazakistan Havalarında 20 Sene), **Delovoy Kazakhstan Dergisi,** N26, 6 Temmuz 2012

Bizhanov, Zhan : "Air Kazakhstan-Vzyat Kurs Na Vyzhivanie" (Air Kazakhstan- Hayatta Kalma Yolunda), **Trud Gazetesi**, 4-10 Eylül 1998

Biznes i Vlast Gazetesi (İş ve Devlet) : "Vatan Kanatları" (Krylya Rodiny), **Biznes i Vlast Gazetesi**, 23 Eylül 2011

Braun, E. : "Pervym Delom Samolety" (İlk Önce Uçaklar), **Mir Evrazii Dergisi,** N2, 2006

Domnin, Sergey, ve Arman Dosov : "Desyat Let, Polet Normalnyi" (On Yıllık İyi Uçuş), **Ekspert Kazakhstan Dergisi**, N21, 2012

Dorohova, İrina : "Schtitaem Neobhodimym Prekratit Subsidirovanie Aviakompanii Aeroflot" (Aeroflot Havayolu Sübvansiyonun Durdurulması Lazım), **Kursiv Gazetesi,** N 1, 11 Ocak 2013

Dorohova, İrina : "Mnogie Liberalnye Ekonomiki Predpochli Ostavit Aeroporty v Rukah Gosudarstva" (Birçok Liberal Ekonomiye Sahip Ülkeler Havalimanları Kamu Yönetimine Bırakmaya Tercih Ettiler), **Kursiv Gazetesi**, N4 (430), 2 Şubat 2012

Esimov, Tulegen : "Dlya VIP Samoletov VIP Obsluzhivanie" (VIP Uçaklar İçin VIP Hizmet), **Aviatsia.kz Dergisi,** N5-6, 2012

Esimov, Tulegen : "Shelkovyi Put po Vozduhu (Havayolu İle Ulu İpek Yolu)", **Aviatsia.kz Dergisi**, N4, 2012

Genç, A. ve O. Tekin : "Havalimanı Gürültüsünün Yarattığı Stres Faktörünün Değerlendirilmesi", **Uçantürk**, Mart, Sayı:10, 2010

Hvile,Yan : "Concord Ushel v İstoriu"(Concord Tarihe Gömüldü), **Turbiznes Dergisi**, №10, July 2003

Isabayeva, Saule : "Air Astana:Vzlety i Padeniya" (Air Astana: İniş ve Yükselişleri), **Central Asia Monitor Gazetesi**, N13, 30 Mart-5 Nisan 2012

Iskakbekov, Argyn : "Sovershenstvovanie Aviatsionnogo Zakonodatelstva (Havacık Mevzuatının Geliştirilmesi)", **Uridicheskaya Gazeta (Hukuk Gazetesi),** 8 Haziran 2011

İstanbullu Dinçer, Füsun : "Türkiye'de Havayolu Ulaştırması ve Turizmde Yeni Ufuklar Sempozyumu", **Anatolia: Turizm Araştırmaları Dergisi,** Cilt 16, Sayı 2, Güz 2005

Kalymov, A. : "Aviatsia Buduushego" (Geleceğin Havacılığı), **Kazakhstanskaya Pravda Gazetesi**, 5 Eylül 2012

Knyazev, Vladimir : "Polety Vo Sne i Na Yavu" (Rüyalardaki ve Gerçekteki Uçuşlar), **Liter Gazetesi**, 4 Ağustos 2009

Korablev, V.A : "Vodnyi Turizm Kazakhstana: Istoricheskie Stranitsy" (Kazakistan'da Su Turizmi: Tarihin Sayfaları), **Turan Universitetinin Habarşısı Dergisi,** No3 (47), 2011

Korkmaz, S. : "Seyahat Acentelerinin Pazarlama Faaliyetlerinde İnternet Kullanımı ve İnternet Konusunda Yabancı Turistlerin Görüşlerini ve Yararlanma Düzeylerini Saptamaya Yönelik Bir Araştırma",**Turizm Akademisi,** 1(1), 2000

Kozahtaeva, U. : "Pod Krylom Samoleta" (Uçağın Kanatları Altında), **Delovaya Nedelya Gazetesi**, 14 Ocak 2011

KTA (Kazakistan Turizm Derneği) : "Turizm Na Voshodyashem Trende" (Turizm Gelişmeye Devam Etmektedir), **Veter Stranstviy Dergisi,** N1, 2012

Kursiv Gazetesi : "İnterviu s Prezidentom Air Astany- Piterom Fosterom" (Air Astana Başkanı Piter Foster ile Röportaj), **Kursiv Gazetesi**, N4(430), 2 Şubat 2012

Kusayınov, A. (ed.) : "Pervye Kazakstanskie Samolety Maloy Aviatsii Zaregestrirovany v Gosregistre" (Kazakistan"ın İlk Küçük Gövdeli Uçaklarının Devlet Kaydı Yapıldı), **Magistral Dergisi,** N4, 2012

Maksimenko, N.V. : "Tak Eto Nachinalos...(Bu Böyle Başladı...)", **Aktualnye Problemy Sotsialno-Politicheskih i Gumanitarnyh Nauk,** 3.Baskı, Akademia Grazhdanskoy Aviatsii, Almatı, 2009

Mir Puteshestviy Dergisi (Seyahat Dünyası) : "KITF-2012", **Mir Puteshestviy Dergisi**, Mart-Nisan 2012

Moskvicheva, Tatyana : "Gavan Krutyh Peremen" (Büyük Değişimler Merkezi), **Aviatsia.kz Dergisi,** No1, 2012

Moskvicheva, Tatyana : "Kak Est i Kak Budet?" (Olduğu Hali ve Ne Olacak?), **Aviatsia.kz Dergisi,** No1, 2012

Moskvicheva, Tatyana : "Trudnye Reisy Regionov" (Bölgelerin Zor Seferleri), **Aviatsia.kz Dergisi,** N1, 2012

Moskvicheva, Tatyana : "Vse Li Vozmozhnosti Ispolzuem?" (Tüm Olanaklarımızı Kullanıyor Muyuz?), **Aviatsia.kz Dergisi**, N4, 2012

Moskvicheva, Tatyana : "U nas Net Zadach Vtorogo Plana"(Bizim İkinci Sıraya Koyduğumuz Sorunlarımız Yok), **Aviatsia.kz Dergisi**, N2, 2012

Muhtybaev, Serik : "Kakim Byl Nash Put?" (Bizim Yolumuz Nasıldı?), **Aviatsia.kz Dergisi,** N6, 2011

Muhtybaev, Serik : "Nuzhna Strategiya" (Strateji Lazım), **Aviatsia.kz Dergisi**, N3, 2012

Nitchenko, U. : "Tret Nashih Samoletov Priznana Nenadezhnym" (Bizim Uçakların Uçte Biri Güvensiz Olarak Nitelendirildi), **Kazakhstanskaya Pravda Gazetesi**, 21 Aralık 2010

Plohov,V. : "Samolety Marki AN Nachnut Sobirat v Kazakhstane" (AN Tipi Uçaklar Kazakistan'da Yapılacaktır), **Panorama Gazetesi,** 15 Kasım 2011

Seydahmetov, Beken : "Sostoyania Aeroportov Kazakhstana" (Kazakistan Havalimanlarının Durumu), **Aviatsia.kz Dergisi ,** N2, 2013

Smagulov, Abu : "Krylyam Kazakstana 80 let!" (Kazakistan Kanatlarına 80 yıl!), **Aviatsia.kz Dergisi,** N1, 2011

Tashimov, Tulkin : "Krylya v Razlet" (Geniş Kanatlarla), **Ekspert Kazakhstan Dergisi**, N42, 2009

Tashimov, Tulkin : "Oligarhi i Fermery Rvutsya v Nebo" (Oligarklar ve Çiftçiler Gökyüzüne Yöneliyor), **Ekspert Kazakhstan Dergisi**, N46, 2009

Tashimov, Tulkin : "Piloty do Vostrebovania"(Genel Teslimatlı Pilotlar), **Ekspert Kazakhstan Dergisi,** N6, 2010

Tashimov, Tulkin : "Region Nam Po Zubam" (Bölgeyi Ele Geçirebiliriz), **Ekspert Kazakhstan Dergisi,** N16, 2011

Tashimov, Tulkin : "V Ochered Za Nebom", (Havaya Uçmak İçin Sıraya), **Ekspert Kazakhstan Dergisi,** , N25, 2009

Tashimov, Tulkin : "Vzletay-podeshevelo!" (Uç-ucuzladı!), **Ekspert Kazakhstan Dergisi** , N18, 2010

Tonkopryadchenko, A. : "Ot Zemli do Stratosfery: Start v 2017-y!" (Yerden Stratosfere Kadar: 2017 Yılına Start) , **Megapolis Gazetesi,** 17 Aralık 2012

Torezhan, K. : "Aviakompaniyanın Orkendeuine Ne Kedergi?" (Havayolu Şirketinin Gelişimine Engel Var mı?), **Aykın Gazetesi**, 21 Haziran 2011

Tunçsiper, Bedriye : "Türk Turizminde Ulaştırma Sorunları", **Anatolia Turizm Araştırmaları Dergisi** ,Sayı No:2,No:6, 1995

Unlu Yücel, Sunay : "Türkiye'nin Sessiz Büyüyen Pazarı: Kazakistan", **TURSAB Dergisi,** Sayı:287, Mayıs 2009

Vladimirova, Tatyana : "Chto Hoteli, To i Poluchili" (Ne İstese Onu Aldılar), **Aviatsia.kz Dergisi**, No1, 2012

Vorotnoy, I. : "Nebesnyi Kolidor" (Hava Kolidoru), **İzvestiya Gazetesi,** 13 Nisan 2011

Vukolov, V.N. : "Obshaya Harakteristika Transportnogo Obsluzhivania Turistov" (Turistlere Ulaşım Hizmeti Vermenin Genel Tanımı), **Turan Universitesi Habarşısı Dergisi**, N3(55), 2012

Vukolov, V.N. : "Problemy Ispolzovania Aviatsionnogo Transporta v Turistskom Biznese i Vozmojnosti Ih Reshenia (Turizmde Havayolu Ulaştırmasının Kullanım Problemleri ve Çözüm Yolları)", **Turan Universitetinin Habarşısı Dergisi,** No3 (47), 2011

World Monitor Magazine : "Interview With Chairman of Civil Aviation Committee of RK, Mr Mukhit Kubayev", **World Monitor Magazine,** 4(8), 2007

Zhagiparuly, Zh. : "Kasibi Biliktilik Şını" (İş Bilgiliğinin Gerçeği), **Egemendi Kazakstan Gazetesi** , 23 Aralık 2011

İNTERNET KAYNAKLARI:

ACI : **About ACI,** (Çevrimiçi), http://www.aci.aero/About-ACI, 15.11.2012

ACI : **Annual Traffic Data 2011**,(Çevrimiçi), http://www.aci.aero/Data-Centre/Annual-Traffic-Data/Passengers/2011-final., 15.11.2012

ACI : **Worldwide Air Transport Executive Summary, 2010**, (Çevrimiçi), http://www.aci.aero, 05.09.2012

Aeroport.kz : **Astana,** (Çevrimiçi), http://aeroport.kz/city/astana, 24.08.2013

Aeroport.kz : **Scat Havayolu Tarihçesi**, (Çevrimiçi), http://aeroport.kz/aviakompaniya/scat, 30.08.2013

Aeroport.kz : **Kazakistan 21 Temmuz 2013'ten Yabancı Havayollarına Charter Uçuşları Yasaklıyor**, (Çevrimiçi), http://aeroport.kz/news/kazahstan-vvodit-zapret-na-charternye-perevozki-inostrannym-aviakompaniyam-s-21-iyulya-2013, 10.08.2013

Aeroprakt.kz Havayolları : **Aeroprakt.kz Havayolları**, (Çevrimiçi), http://www.aviaclub.kz/index.php/aviatsiya/aeroprakt-kz, 24.08.2013

Air Astana : **Tarihçe**, (Çevrimiçi), http://www.airastana.com/tur/tr/History.aspx, 03.09.2013

Akröbe Uluslararası Havalimanı : **Havalimanın Kısaca Tarihi ve Uçuş Tablosu,** (Çevrimiçi), http://www.airport-aktobe.kz/airport-history/, 20.08.2013

Aktau Uluslararası Havalimanı : **Havalimanı Hakkında**, (Çevrimiçi), http://aktau-airport.kz/ru/about, 20.08.2013

Aktau Uluslararası Havalimanı : **Geliş Tablosu**, (Çevrimiçi), http://aktau-airport.kz/ru/onlinetablo?view=arrival, 20.08.2013

Almatı Uluslararası Havalimanı : **Almatı Uluslararası Havalimanı Bugün**, (Çevrimiçi), http://ru.almatyairport.com/corporate/almaty-airport-today.html, 20.08.2013

Almatı Uluslararası Havalimanı : **Havalimanı Tarihi,** (Çevrimiçi) http://ru.almatyairport.com/corporate/almaty-airport-history.html, 20.09.2013

Astana Uluslararası Havalimanı : **Uçuş Seferi**, (Çevrimiçi), http://www.astanaairport.kz/index.php?option=com_content&view=article&id=90&Itemid=297&lang=ru, 25.08.2013

Astana Uluslararası Havalimanı : **Genel Bilgi,** (Çevrimiçi), http://www.astanaairport.kz/index.php?option=com_content&view=article&id=84&Itemid=248&lang=ru, 24.08.2013

Atırau Uluslararası Havalimanı : **Kuruluşun Yıllık Raporu**,(Çevrimiçi), http://iaa.kz/wp-content/uploads/uo/doc/GO2012.pdf, 20.08.2013

ATMA Atyrau Airport : **Atmatyrau Airport**, (Çevrimiçi), http://www.atyrauairport.com/atmatyrauairprt.html, 20.08.2013

ATMA Atyrau Airport : **Time Table**, (Çevrimiçi), http://www.atyrauairport.com/timetable.html, 20.08.2013

Aviaconsulting Şirketi : **Hakkımızda**, (Çevrimiçi), http://www.aviaconsulting.kz/o-nas, 24.08.2013

Bataeva, Alina : (a.bataeva@mtc.gov.kz), **KGA'nın 2012 Yılına Ait Bilgileri,** Saule Nursapayeva'ya – (sauleshka27@mail.ru), 01.03.2013

Bek Air : **Havayolu Hakkında,** (Çevrimiçi), http://www.bekair.com/sections/bekair, 06.09.2013

Bek Air : **Seferler Programı,** (Çevrimiçi), http://www.bekair.com/sections/schedule, 06.09.2013

Binggeli, Urs ve Lucio Pompeo : "The Battle for Europe's Low-Fare Flyers", **The McKinsey Quarterly: The Online Journal of McKinsey&Co.,** (Çevrimiçi)**,** http://www.mckinseyquarterly.com, 10.11.2012

Burundaiavia : **N405 Uçak Onarım Fabrikası,** (Çevrimiçi), http://www.burundaiavia.kz/?id=134&lan=ru,03.09.2013

Burundaiavia : **İşletme Hakkında**, (Çevrimiçi), http://www.burundaiavia.kz/?lan=ru&id=71, 20.08.2013

Cebeci, Uğur : **Uçaklar Daha Az Kirletecek,** (Çevrimiçi), http://webarsiv.hurriyet.com.tr/2003/11/30/378701.asp, 14.12.2012

Centralasiatourism.kz : **Lufhansa Seferleri Genişliyor,** (Çevrimiçi), http://centralasiatourism.kz/news/index_0-0-181.html, 03.03.2013

CIA –The World Factbook : **Airports,** (Çevrimiçi), https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/fields/2053.html, 29.11.2012

CIA –The World Factbook : **Kazakhstan,** (Çevrimiçi), https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/kz.html, 12.11.2012

Comlux Aviation : **Comlux KZ LLC**, (Çevrimiçi), http://www.comluxaviation.com/ru/portfolio/comlux-kz-llc/, 24.08.2013

Euro-Asia Air : **İşletme Hakkında Genel Bilgiler**, (Çevrimiçi), http://www.eaa.kz/, 24.08.2013

Falls, Victoria : **DTÖ Genel Kurulu'nda Ülkeler Turizm ve Havayolu Politikalarının Yakınlaşması İçin Çağrıda Bulundu**, (Çevrimiçi), http://media.unwto.org/ru/press-release/2013-08-30/na-generalnoi-assamblee-yunvto-strany-prizyvayut-k-sblizheniyu-politiki-v-o, 07.09.2013

FlightGlobal.com : **Airplane Orders Worldwide,** (Çevrimiçi), http://www.flightglobal.com/cgi-bin/mt/mt-search.cgi?search=airplane+number&IncludeBlogs=58, 12.12.2012

Fly Jet.kz Airlines : **Hakkında**, (Çevrimiçi), http://www.flyjet.kz/ru/about, 24.08.2013

IATA : **Annual Report 2011,** (Çevrimiçi), http://www.iata.org/pressroom/Documents/annual-report-2011.pdf, 13.12.2012

IATA : **Example Top 10 Projected Markets 2016,** (Çevrimiçi), http://www.iata.org, 13.11.2012

ICAO : **Annual Report 2011**, The World of Air Transport in 2011, (Çevrimiçi), http://www.icao.int/publications/Documents/9975_en.pdf 12.12.2012

ICAO : **Annual Report 2010**, The World of Air Transport in 2010, (Çevrimiçi), http://www.icao.int/publications/Documents/9952_ru.pdf 12.12.2012

ICAO : **Annual Report 2007,**(Çevrimiçi), http://www.icao.int/publications/Pages/annual-reports.aspx, 10.12.2012

ICAO : **Annual Report 2008,** (Çevrimiçi), http://www.icao.int/publications/Documents/9921_ru.pdf 12.12.2012

ICAO : **Annual Report 2009,** (Çevrimiçi), http://www.icao.int/publications/Documents/9921_ru.pdf 12.12.2012

Invest in Kazakhstan : **Turistik İşleri**, (Çevrimiçi), http://www.invest.gov.kz/?option=content&section=6&itemid=99&lang=tr, 02.01.2013

Jet Airlines : **Hakkımızda**, (Çevrimiçi), http://jet-airlines.kz/page6.php, 24.08.2013

Jet One Havayolları : **Hakkımızda**, (Çevrimiçi), http://www.jetone.kz/index.html, 24.08.2013

Jetisu Havayolları : **Havalimanı Hakkında**, (Çevrimiçi), http://airport.taldyk.kz/about.html, 20.08.2013

Jezkazgan Havalimanı : **Tarifeli Uçuşlar Programı,** (Çevrimiçi), http://zhezair.com/raspisanie-regulyarnyh-reysovr, 30.08.2013

Jezkazgan Havalimanı : **Tarihi,** (Çevrimiçi), http://zhezair.com/, 20.08.2013

K.C. İstatistik Ajansı : **Trud (Emek)**, (Çevrimiçi), http://stat.kz/digital/stat_trud/Pages/trud.aspx,13.11.2012

K.C. İstatistik Ajansı : **Naselenie (Halk),** (Çevrimiçi), http://www.stat.kz/DIGITAL/NASELSENIE/Pages/default.aspx, 13.11.2012

K.C. İstatistik Ajansı : **Turizm,** (Çevrimiçi), http://stat.kz/digital/turizm/Pages/default.aspx, 29.12.2012

K.C. İstatistik Ajansı : **Transport (Ulaştırma)**, (Çevrimiçi), http://www.stat.kz/digital/tran/Pages/default.aspx, 05.02.2013

K.C. Ulaştırma ve İletişim Bakanlığı : **Havayolları Listesi** , (Çevrimiçi), http://mtc.gov.kz/index.php/ru/komitet-grazhdanskoj-aviatsii/aviakompanii/493-cpisok-aviakompanij, 30.08.2013

K.C. Ulaştırma ve İletişim Bakanlığı : **İstatistik Bilgiler** (Çevrimiçi), http://mtc.gov.kz/index.php/ru/komitet-grazhdanskoj-aviatsii/statisticheskie-dannye/485-statisticheskie-dannye, 18.02.2013

K.C. Ulaştırma ve İletişim Bakanlığı : **Havayolların Listesi,** (Çevrimiçi), http://mtc.gov.kz/index.php/ru/komitet-grazhdanskoj-aviatsii/aviakompanii/493-cpisok-aviakompanij, 29.08.2013

K.C. Ulaştırma ve İletişim Bakanlığı : **Sivil Havacılığın Gelişimi ,** (Çevrimiçi), http://mtc.gov.kz/index.php/ru/komitet-grazhdanskoj-aviatsii/razvitie-grazhdanskoj-aviatsii, 25.08.2013

K.C. Ulaştırma ve İletişim Bakanlığı : **Sivil Havacılık Komitesi Alt Kuruluşları**, (Çevrimiçi), http://mtc.gov.kz/index.php/ru/komitet-grazhdanskoj-aviatsii/podvedomstvennye-organizatsii, 20.08.2013

K.C. Turizm Sanayi Komitesi : **Mangıstau Bölgesi,** (Çevrimiçi), http://www.kit.gov.kz/index.php/ru/turistskie-ob-ekty/itemlist/category/70-мангыстауская-область, 04.02.2013

Karagandı Havalimanı : **Uçuş Tablosu,** (Çevrimiçi), http://kgf.aero/rus/, 20.08.2013

Karagandı Havalimanı : **Tarih**, (Çevrimiçi), http://kgf.aero/rus/airport, 20.08.2013

Kazairjet Havayolları : **Hakkında**, (Çevrimiçi), http://www.kazairjet.kz/, 24.08.2013

Kazakhstan Today : **Ulaştırma Bakanlığı üç Havayolunun Sertifikalarını İptal Etti**, (Çevrimiçi), http://www.kt.kz/rus/president/mintranskom_otozval_sertifikati_na_pravo_dejateljnosti_u_treh_aviakompanij_1153575269.html, 29.08.2013

Kazakistan Hava Taksi İşletmeleri Derneği : **Bilgi**, (Çevrimiçi), http://www.asak.kz/16, 21.08.2013

Keden.kz : **Transport (Ulaşım)**, (Çevrimiçi), http://keden.kz/ru/transport_kz.php, 05.02.2013

KITF : **Haberler**, (Çevrimiçi), http://www.kitf.kz/ru/news/21-11-2012nt/, 05.01.2013

KITF : **Turizm Prines Kazakstanu 97 Milyard Tenge (Turizm Kazakistan'a 97 Milyar Tenge Gelir Getirdi)**, (Çevrimiçi), http://www.kitf.kz/ru/2009/news/12-10-2011nur/, 09.01.2013.

Kitzhanuly, E.A ve Zhakupova A. : **Turizm v Kazakstane: De-ure i De-fakto (Kazakistan'da Turizm: İstatistikler ve Gerçekler)**,(Çevrimiçi), http://yvision.kz/post/226682, 11.2.2013

Leisure.kz : **V Kazakhstane Zapushen Respublikanskiy Turistskiy Site (Kazakistan'da Ulusal Turizm Web Sitesi Açıldı)**,(Çevrimiçi), http://www.leisure.kz/ru/news/03-08-2010-ik/ , 20.01.2013

Leisure.kz : **Ministerstvo Turizma i Sporta Preobrazovano (Turizm ve Spor Bakanlığı Değişti),** (Çevrimiçi), http://www.leisure.kz/ru/news/27-01-2012ik/, 20.01.2013

Makaleblogu.com : **Uçuş Yasağı Ertelendi**, (Çevrimiçi), http://www.makaleblogu.com/ucus-yasagi-ertelendi/, 10.08.2013

Newsday.com : **Havayolları Birleşmeleri,** (Çevrimiçi), http://www.newsday.com/topics/International_Air_Transport_Association, 05.11.2011

Oriental Express Central Asia : **Ulu İpek Yolu**,(Çevrimiçi), http://www.kazakhstan.orexca.com/rus/silk_road.shtml, 02.02.2013

Oriental Express Central Asia : **Üst Yurt Tabiatı Koruma Alanı**,(Çevrimiçi), http://www.kazakhstan.orexca.com/rus/kazakhstan_reserves.shtml, 05.02.2013

Öskemen Havalimanı : **Havalimanın Tarihi**, (Çevrimiçi), http://www.airport-uk.kz/, 20.08.2013

Öskemen Uluslararası Havalimanı : **Geliş Tablosu**, (Çevrimiçi), http://www.airport-uk.kz/index.php?option=com_content&view=article&id=6&Itemid=12, 20.08.2013

Pavlodar Uluslararası Havalimanı : **Hakkında**, (Çevrimiçi), http://www.airport.pvl.kz/?show=60&artID=142, 20.08.2013

Pavlodar Uluslararası Havalimanı : **Uçuş Tablosu**, (Çevrimiçi), http://www.airport.pvl.kz/?show=70&artID=151, 20.08.2013

PrimeAviation : **Tarih**, (Çevrimiçi), http://www.primeaviation.kz/ru/history.html, 24.08.2013

Ria.ru : **Almatı Yanında Uçak Kazası**, (Çevrimiçi), http://ria.ru/trend/Plane_crash_Kazakhstan_29012013/, 06.09.2013

SCAT Havayolları : **Havayolu Tarihçesi,** (Çevrimiçi), http://www.scat.kz/ru/company-history.html, 30.08.2013

SCAT Havayolları Sosyal Sayfası : **SCAT,** (Çevrimiçi),http://vk.com/publicscat, 29.08.2013

Semey Havalimanı : **İşletme Hakkında**,(Çevrimiçi), http://www.semeyairport.kz/about.html, 20.08.2013

Star Alliance : **Organisation,** (Çevrimiçi), http://www.staralliance.com/en/about/organisation/, 17.09.2013

Star Alliance : **Member Airlines,** (Çevrimiçi), http://www.staralliance.com/en/about/member_airlines/, 17.09.2013

Studlife.kz : **Sivil Havacılık Akademisi,**(Çevrimiçi), http://studlife.kz/post/23/, 27.08.2013

TAV : **Havalimanları Faaliyet Raporu**, 2010, (Çevrimiçi), http://www.tavyatirimciiliskileri.com/tr-TR/Lists/Annual%20Reports/Attachments/6/TAV_FRAT_2010_. pdf. , 12.12.2012

THY	:	**Miles & Smiles** (Çevrimiçi), http://www.turkishairlines.com/tr-tr/miles-and-smiles/mil-kazanma , 29.12.2012
Transaero Havayolları	:	**Şirketin Tarihi,** (Çevrimiçi), http://transaero.ru/ru/company/history, 20.08.2013
Transport.com.tr	:	**Dünya uçak filosunun sadece yüzde 1'ine sahibiz** , (Çevrimiçi), http://www.transport.com.tr/hav105,43@2200.html, 08.11.2012
Tuzimguncel.com	:	**Corendon, Kazakistan'dan Türkiye'ye haftada 15 sefer düzenleyecek,** (Çevrimiçi), http://www.turizmguncel.com/haber/corenon-kazakistandan-turkiyeye-haftada-15-sefer-duzenleyecek-h14766.html, 10.08.2013
Uluslararası Kazak Sitesi	:	**Kazakistan'da Turizm,** (Çevrimiçi), http://www.kazakh.ru/kazakh/tourism/, 20.02.2013
Ustinov, N.	:	**Kazakistan Havacılığı Nereye Gidiyor?**,(Çevrimiçi), http://gonzo.kz/blog/1058-kuda_letit_kazahstanskaya_aviatsiya, 05.09,2013
Visit Kazakhstan	:	**Kazakistan Turizmi,** (Çevrimiçi), http://visitkazakhstan.kz/ru/about/75/, 22.10.2013
Yetilmezsoy, K.	:	**Uçaklardan Kaynaklanan Emisyonların Çevresel Etkileri,** (Çevrimiçi), http://www.uted.org/dergi/2006/subat/ucaklardankaynaklanan.htm, 14.12.2012
Zhersu Avia	:	**Hakkımızda**, (Çevrimiçi), http://zhersu-avia.kz/onas.html, 24.08.2013

EK 1: TÜRKÇE ANKET FORMU

Bu anket çalışması İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Turizm İşletmeciliği Anabilim Dalı'nda Doç. Dr. Orhan Akova danışmanlığında hazırlanmakta olduğum "Kazakistan'da Havayolu Ulaşımı ve Turizm" isimli yüksek lisans tezinde kullanılmak üzere değerlendirilecektir. Araştırmanın amacı Kazakistan'da havayolu ulaşımının mevcut durumunu, sorunlarını ve turizme etkisini tespit etmektir. Ankete vereceğiniz cevaplar, araştırmanın amacına ulaşılmasında önemli ölçüde katkılar sağlayacaktır. Elde edilen verilen yalnızca akademik amaçlar için kullanılacaktır.

Samimi cevaplar ve yardımlarınızdan dolayı şimdiden teşekkür eder, saygılarımı sunarım,

Saule Nursapayeva

Şirketinizi belirtiniz…….

1. **Faaliyet sürenizi belirtiniz (yabancı havayolu iseniz Kazakistan'daki faaliyet süreniz)**
   A) 1-10 yıl
   B) 11-20 yıl
   C) 21-40 yıl
   D) 41 yıl ve üzeri

2. **Mülkiyet durumunuz nedir (yüzde olarak belirtiniz)?**
   A) Kamu-%....
   B) Özel-%.....
   C) Kiralık-%....

3. **Çalışanlar sayısınız ne kadar?**
   A) 10-100 kişi
   B) 101-250 kişi
   C) 251-500 kişi
   D) 501-1000 kişi
   E) 1001 kişi ve üzeri

4. **Çalışanların ortalama maaşını belirtiniz**
   A) 250-500 ABD doları
   B) 501-1000 ABD doları
   C) 1001-1500 ABD doları
   D) 1501 ABD doları ve üstü

5. **Çalışanların milliyetini belirtiniz (oran olarak)**
   A) Yabancılar - %
   B) Yerliler - %

Eğer HAVAYOLU İŞLETMESİNİN yetkilisi iseniz SORU 6'ya cevap vermeyiniz

6. Yolcu terminalinin kapasitesi nedir?

A) Saatte 100-250 kişi
B) Saatte 251-500 kişi
C) Saatte 501-1000 kişi
D) Saatte 1001 kişi ve üstü

Eğer HAVALİMANI yetkilisi iseniz 7, 8, 9, 10, 11 sorularına cevap vermeyiniz

7. Filo büyüklüğünü belirtiniz

A) 1-5 uçak
B) 6-15 uçak
C) 16-25 uçak
D) 26 uçak ve üstü

8. Hava araçlarının yaş ortalamasını belirtiniz

A) 1-5 yıl
B) 6-10 yıl
C) 11-20 yıl
D) 21 yıl ve üstü

9. Koltuk kapasiteniz ne kadar (tüm uçaklarda)?

A) 10-100 koltuk
B) 101-500 koltuk
C) 501-1500 koltuk
D) 1501-3000 koltuk
E) 3001 koltuk ve üstü

10. Kazakistan'da kaç ofisiniz vardır?

A) 1 ofis
B) 2-5 ofis
C) 6-10 ofis
D) 11-20 ofis
E) 21 ofis ve üstü

11. Faaliyet alanınızı belirtiniz

A) Sadece yurt içi uçuşlar
B) Sadece yurt dışı uçuşlar
C) Hem yurt içi hem de yurt dışı uçuşlar

12. Yurt dışı rota sayısını belirtiniz (yabancı havayolu iseniz Kazakistan'a yönelik rota sayısını belirtiniz)

A) 1-5 rota
B) 6-10 rota
C) 11-15 rota
D) 16-20 rota
E) 21 rota ve üstü

13. Kazakistan içinde rota sayısını belirtiniz

A) 1-5 şehir
B) 6-10 şehir
C) 11 şehir ve üstü

14. 2012 yılında yurt içi ve yurt dışı yolcu sayısını belirtiniz (yabancı havayolu iseniz Kazakistan'a yönelik yolcu sayısını belirtiniz)

A) 1-10 bin kişi
B) 11-50 bin kişi
C) 51-250 bin kişi
D) 251-1 milyon kişi
E) 1 milyon kişi ve üstü

15. 2012 yılında yurt içi ve yurt dışı sefer sayısını belirtiniz (yabancı havayolu iseniz Kazakistan'a yönelik sefer sayısını belirtiniz)

A) 100-500 sefer
B) 501-1000 sefer
C) 1001-2000 sefer
D) 2001 sefer ve üstü

Eğer HAVALİMANI temsilcisi iseniz 16, 17, 18, 19 sorularına cevap vermeyiniz

16. 2012 yılında doluluk oranınız ne kadar?

A) 60-70%
B) 71-80%
C) 81-90%

17. Gelecekte sefer sayılarınızı arttırmayı düşünüyor musunuz (yabancı havayolu iseniz Kazakistan'a yönelik)?

A) Evet
B) Hayır
C) Belli değil

18. Yolcularınız ne kadarı Kazakistan vatandaşlarıdır?

A) 40-54%
B) 55-69%
C) 70-84%
D) 85-100%

19. Yolcularınız ne amaçlı seyahat ettiklerini oran olarak belirtiniz (yabancı havayolu iseniz Kazakistan uçuşlarındaki yolcuların seyahat amaçlarını belirtiniz)

Seyahat Amacı	%100
İş amaçlı	%
Turizm	%
Transit	%
Özel (Öğrenim, Akraba ziyareti, Spor yarışmaları)	%

20. Yolcuların en çok tercih ettikleri şehirleri belirtiniz (yabancı havayolu iseniz Kazakistan şehirlerini belirtiniz)

	Yurt içinde	Yurt dışında
1		
2		
3		

21. Kazakistan havayolu sektörün durumunu 5 puan üzerinden değerlendiriniz

Durum	**Çok iyi**	**İyi**	**Orta**	**Tatmin edici**	**Kötü**
Havalimanları durumu:					
Uçuş pistlerin durumu	5	4	3	2	1
Yolcu terminallerin durumu	5	4	3	2	1
Kafe-dükkan sayısı ve kalitesi	5	4	3	2	1
Toplu taşımacılığın gelişimi	5	4	3	2	1
Havalimanlarında hizmet kalitesi	5	4	3	2	1
Bagaj teslimi hızlılığı	5	4	3	2	1
Havayolu işletmeleri:					
Ulusal havayolu işletmelerinin sayısı	5	4	3	2	1
Ulusal havayolların güvenirliliği	5	4	3	2	1
Ulusal havayolların servis durumu	5	4	3	2	1
Ulusal havayolların uçak biletlerinin fiyat açısından uygunluğu	5	4	3	2	1
Ulusal havayolların uçuş ağı gelişmişliği	5	4	3	2	1
Devlet ilgisi:					
Uçuş onayı ve sübvansiyon dağılımın yasallığı	5	4	3	2	1
Devlet tarafından destek	5	4	3	2	1
Kontrol	5	4	3	2	1
Mevzuat durumu	5	4	3	2	1
Projelerin gerçekleşmesi	5	4	3	2	1
Uçakların sayısı	5	4	3	2	1
Uçakların durumu (yıpranmış mı?)	5	4	3	2	1
Uçak bakım ve onarım hizmetleri	5	4	3	2	1
Yer hizmetleri	5	4	3	2	1
Yolcu Trafiği (seyahat eden yolcu sayısı)	5	4	3	2	1
Uzmanlar sayısı	5	4	3	2	1
Uzmanların kalitesi (eğitimliliği)	5	4	3	2	1
Transit uçuşların gelişmişliği	5	4	3	2	1
Hava taksi işletmeleri	5	4	3	2	1
Diğer (belirtiniz)	5	4	3	2	1

22. Sizce Kazakistan havacılık sektörünün gelişmiş mi?

A) Çok gelişmiş
B) Gelişmiş
C) Orta derecede gelişmiş
D) Az gelişmiş
E) Gelişmemiş

23. Kazakistan havayolu ulaştırmasının karşılaştığı sorunlar içerisinde en önemli gördüğünüz sorun hangileridir?

5-Çok önemli, 4-Önemli, 3-Az önemli, 2-Önemsiz, 1-Hiç önemsiz

1	Havalimanı vergisinin yüksek olması	5	4	3	2	1
2	Yüksek yakıt fiyatları	5	4	3	2	1
3	Yolcu terminallerin düşük kapasiteli olması	5	4	3	2	1
4	Eskimiş filo	5	4	3	2	1
5	Eğitimli kadro eksikliği	5	4	3	2	1
6	Birçok ulusal havayolu işletmelerin hala 'kara listede' olması	5	4	3	2	1
7	Havayolu sektörün yeterince liberalleşmemesi	5	4	3	2	1
8	Havayolları arasında rekabetin olmaması ve iç pazarda Air Astana'nın baskın olması	5	4	3	2	1
9	Hizmet ücreti ve kalite eşitliği yoktur	5	4	3	2	1
10	Havacılık Komitesinin 'Yıllık Rapor' ve ayrıntılı istatistik yürütmemesi	5	4	3	2	1
11	Birçok turistik bölgelerde havayolu ulaşımı gelişmemiş	5	4	3	2	1
12	Yerel havayolların yabancı havayolu işletmeleriyle rekabet edememesi	5	4	3	2	1
13	Yerli charter işletmelerinin gelişmemesi	5	4	3	2	1
14	Pasaport kontrol ve yolcu gümrük kontrollerini zor geçmesi	5	4	3	2	1
15	Vize sorunları	5	4	3	2	1
16	Global ekonomik krizin etkileri	5	4	3	2	1
17	Kazakistan'ın ekonomik sorunları	5	4	3	2	1
18	Kazakistan vatandaşlarının alım gücünün düşük olması	5	4	3	2	1
19	İnsanların alışkanlıklarından vazgeçmeden daha çok demir-ve karayollarını seçmesi	5	4	3	2	1
20	Son zamanlarda gerçekleşen talihsiz kazalardan dolayı insanların uçaklarla seyahat etmekten korkması	5	4	3	2	1
	Diğer (belirtiniz)	5	4	3	2	1

24. Kazakistan havayolu ulaştırmasının geliştirilmesi için öncelikli olarak gerekli gördüğünüz faaliyetler aşağıdakilerden hangisidir?

5-Çok önemli, 4-Önemli, 3-Az önemli, 2-Önemsiz, 1-Hiç önemsiz

1	Uluslararası düzeyde eğitilmiş uzmanlar hazırlamak	5	4	3	2	1
2	Yakıt fiyatlarının indirilmesi	5	4	3	2	1
3	Yabancı yatırımları teşvik etmek	5	4	3	2	1
4	Havalimanı vergilerini azaltmak	5	4	3	2	1
5	ICAO standartlarına göre mevcut havalimanları ve hava meydanlarını modernize etmek, yolcu terminalleri ve pistleri yenilemek	5	4	3	2	1

6	Havalimanlarında alternatif gelir yollarını arttırmak (Duty Free mağazaları, kafe-restoranlar, reklam panoları)	5	4	3	2	1
7	Havalimanları holdingi kurmak	5	4	3	2	1
8	Yeni uçaklar satın almak ya da uçakların lizingi	5	4	3	2	1
9	Turistik bölgelere havayolu ulaşımını geliştirmek	5	4	3	2	1
10	Havayolu sektörü geliştirme stratejilerini turizm ve bölgelerin stratejik gelişme planlarına bağlı olarak yürütmek	5	4	3	2	1
11	Esnek bir tarife politikasını oluşturulmak	5	4	3	2	1
12	Avrupa havacılık standartlarına göre mevzuatı geliştirmek	5	4	3	2	1
13	Havayolları ve havalimanların güvenlik kontrolünü arttırmak	5	4	3	2	1
14	Tüm havalimanlarında toplu taşımacılığı geliştirmek	5	4	3	2	1
15	İç hatlarda daha uygun fiyatlar sağlamak	5	4	3	2	1
16	Hava taşımacılığını kademeli olarak serbestleştirmek	5	4	3	2	1
17	Rekabet ortamını yaratmak	5	4	3	2	1
18	Yeni uçuş bağlantıları açmak	5	4	3	2	1
19	Havacılık Komitesinin 'Yıllık Rapor' ve ayrıntılı istatistik yürütmesi	5	4	3	2	1
20	Vize ve gümrük sorunlarını çözmek	5	4	3	2	1
	Diğer (belirtiniz)	5	4	3	2	1

25. Havayolu gelişiminin Kazakistan turizmine etkisi var mıdır?

5-Çok etkili , 4-Etkili, 3-Orta etkisi var , 2-Az etkili, 1-Etkili değil

Dış pasif turizm (yurt dışına çıkanlar)	5	4	3	2	1
Dış aktif turizm (yurt dışından gelenler)	5	4	3	2	1
İç Turizm, onun içinde:	5	4	3	2	1
İş amaçlı turizm	5	4	3	2	1
Eko turizm	5	4	3	2	1
Kültür turizm	5	4	3	2	1
Sağlık ve termal turizm	5	4	3	2	1
Kazakistan içinde daha önce uzak sayılan bölgelere seyahat etme (Doğu'dakiler Batı bölgelere, Güney'dekiler Kuzey bölgelere, vb.)	5	4	3	2	1
Başkent Astana ziyareti	5	4	3	2	1
Diğer (belirtiniz)	5	4	3	2	1

26. Kazakistan turizm sektörünün gelişimi ülkenin havacılık sektörü gelişiminde etkili midir?

A) Çok etkili
B) Etkili
C) Orta etkisi var
D) Az etkili
E) Etkili değil

Zaman ayırdığınız için teşekkür ederiz!

EK2: RUSÇA ANKET FORMU

Данная анкета будет использована в дипломной работе магистра Стамбульского Университета факультета Менеджмента Туризма, проводимой мною совместно с доцентом Орхан Акова на тему "Воздушный транспорт и туризм Казахстана". Цель исследования раскрыть главные проблемы авиаиндустрии и ее влияние на развитие туризма Казахстана. Ваши ответы на вопросник обеспечат значительный вклад в достижении цели исследования. Все данные будут использоваться только в академических целях.

Заранее благодарю Вас за искренние ответы и за помощь.

С уважением,

Сауле Нурсапаева

Название Вашей компании.....

1. Сколько лет Ваша компания работает на рынке Казахстана?

A) 1-10 лет
B) 11-20 лет
C) 21-40 лет
D) 41 год и выше

2. Доля участия в уставном капитале государства/частного сектора

A) Государство- %.....
B) Частная собственность-%....
C) Операционный лизинг - %.....

3. Укажите количество работников

A) 10-100 человек
B) 101-250 человек
C) 251-500 человек
D) 501-1000 человек
E) 1001 человек и больше

4. Укажите среднемесячную заработную плату

A) 250-500 долларов
B) 501-1000 долларов
C) 1001-1500 долларов
D) 1501 долларов и выше

5. Наличие иностранных работников в процентном соотношении

A) Иностранцы - %.....
B) Казахстанские граждане- %....

Если вы являетесь представителем АВИАКОМПАНИИ , не отвечайте на вопрос 6

6. Пропускная способнось пассажирского терминала

A) 100-250 человек в час
B) 251-500 человек в час
C) 501-1000 человек в час
D) 1001 человек в час и выше

Если вы являетесь представителем АЭРОПОРТА , не отвечайте на вопросы 7, 8, 9, 10, 11

7. Укажите количество судов

A) 1-5 судов
B) 6-15 судов
C) 16-25 судов
D) 26 судов и больше

8. Средний срок эксплуатации воздушных судов

A) 1-5 лет
B) 6-10 лет
C) 11-20 лет
D) 21 лет и выше

9. **Количество посадочных мест**

A) 10-100 посадочных мест
B) 101-500 посадочных мест
C) 501-1500 посадочных мест
D) 1501-3000 посадочных мест
E) 3001 посадочных мест и выше

10. Сколько у Вас офисов в Казахстане ?

A) 1 офис
B) 2-5 офисов
C) 6-10 офисов
D) 11-20 офисов
E) 21 офисов и выше

11. Сфера деятельности Вашей авиакомпании

A) только внутренние рейсы
B) только международные рейсы
C) как внутренние, так и международные рейсы

12. Укажите количество авиамаршрутов в зарубежные города (для иностранных авиакомпаний количество авиамаршрутов в Казахстан)

A) 1-5 маршрутов
B) 6-10 маршрутов
C) 11-15 маршрутов
D) 16-20 маршрутов
E) 21 маршрутов и выше

13. Укажите количество авиамаршрутов по Казахстану

A) 1-5 направлений
B) 6-10 направлений
C) 11 направлений и выше

14. Количество пассажиров за 2012 год (для иностранных авиакомпаний количество пассажиров в Казахстан)

A) 1-10 тысяч человек
B) 11-50 тысяч человек
C) 51-250 тысяч человек
D) 251 тысяч- 1 миллион человек
E) 1 миллион человек и выше

15. Количество рейсов за 2012 год (для иностранных авиакомпаний количество рейсов в Казахстан)

A) 100-500 рейсов
B) 501-1000 рейсов
C) 1001-2000 рейсов
D) 2001 рейсов и выше

Если вы являетесь представителем АЭРОПОРТА , не отвечайте на вопросы 16, 17, 18, 19

16. Коэффициент загрузки (%) за 2012 год

A) 60-70%
B) 71-80%
C) 81-90%

17. Планируете ли вы увеличить число рейсов (для иностранных авиакомпаний в Казахстан)?

A) Да
B) Нет
C) Не известно

18. Наличие казахстанских пассажиров

A) 40-54 % казахстанцев
B) 55-69% казахстанцев
C) 70-84 % казахстанцев
D) 85-100% казахстанцев

19. Укажите в процентном соотношении с какой целью путешествуют пассажиры (для иностранных авиакомпаний цель путешествия пассажиров в Казахстан)?

Цель поездки	**%100**
Деловые цели	%
Туризм	%
Транзит	%
Личные цели (учеба, посещение родственников, участие в спортивных соревнованиях, и т.д.)	%

20. Укажите наиболее загруженные 3 авиамаршрута

	Внутренние авиамаршруты	Международные авиамаршруты
1		
2		
3		

21. Как вы оцениваете состояние авиации Казахстана?

Состояние	Очень хорошое	Хорошое	Среднее	Удовлетворительное	Плохое
Состояние аэропортов, в том числе:					
Состояние взлетно-посадочных полос	5	4	3	2	1
Состояние пассажирского терминала	5	4	3	2	1
Количество и качество кафе и магазинов	5	4	3	2	1
Связь с городским транспортом	5	4	3	2	1
Обслуживание в аэропортах	5	4	3	2	1
Выдача багажа	5	4	3	2	1
Авиакомпании :					
Количество местных компаний	5	4	3	2	1
Безопасность местных авиакомпаний	5	4	3	2	1
Сервис местных авиакомпаний	5	4	3	2	1
Цены на билеты местных авиакомпаний	5	4	3	2	1
Развитость маршрутной сети местных авиакомпаний	5	4	3	2	1
Заинтересованность управляющих органов:					
Законность утверждение рейсов и распределение субсидий	5	4	3	2	1
Поддержка со стороны государства	5	4	3	2	1
Контроль	5	4	3	2	1
Состояние законодательства	5	4	3	2	1
Выполняемость проектов	5	4	3	2	1
Количество флота	5	4	3	2	1
Состояние флота	5	4	3	2	1
Техническое обслуживание и ремонт авиационной техники	5	4	3	2	1
Наземное обслуживание	5	4	3	2	1
Количество пассажиров	5	4	3	2	1
Количество специалистов	5	4	3	2	1
Качество специалистов	5	4	3	2	1
Развитость транзитных перевозок	5	4	3	2	1
Состояние малой авиации	5	4	3	2	1

22. Развита ли национальная авиация Казахстана?

A) Очень развита
B) Развита
C) Средне развита
D) Мало развита
E) Не развита

23. Какие проблемы авиаиндустрии Казахстана являются наиболее важными?

5-Очень важно, 4-Важно, 3-Менее важно, 2-Не важно, 1-Абсолютно не важно

1	Высокие сборы аэропортов	5	4	3	2	1
2	Высокие цены на топливо	5	4	3	2	1
3	Низкая пропускная способность пассажирских терминалов	5	4	3	2	1
4	Устаревший флот	5	4	3	2	1
5	Нехватка специалистов	5	4	3	2	1
6	Многие национальные авиакомпании по-прежнему находятся в «черном списке»	5	4	3	2	1
7	Недостаточная либерализация отрасли	5	4	3	2	1
8	Отсутствие конкуренции между авиакомпаниями из-за Air Astana, которая является доминирующей на внутреннем рынке	5	4	3	2	1
9	Стоимость проезда не соответствует качеству обслуживания	5	4	3	2	1
10	Комитет авиации не ведет «Годовой отчет» и полную статистику отрасли, нет прозрачности	5	4	3	2	1
11	Во многих туристких районах не развито воздушное сообщение	5	4	3	2	1
12	Национальные авиакомпании не в состоянии конкурировать с иностранными авиакомпаниями	5	4	3	2	1
13	Неразвитость отечественных чартерных авиакомпаний	5	4	3	2	1
14	Трудности во время паспортного и таможеннего контроля	5	4	3	2	1
15	Визовые вопросы	5	4	3	2	1
16	Последствия глобального экономического кризиса	5	4	3	2	1
17	Экономические проблемы Казахстана	5	4	3	2	1
18	Низкая покупательская способность граждан Республики Казахстан	5	4	3	2	1
19	Предпочтение людей пользоваться авто- и железнодорожным транспортом	5	4	3	2	1
20	Страх людей из-за авиационных происшествий	5	4	3	2	1
	Другое (укажите)	5	4	3	2	1

24. Какие из следующих видов деятельности являются наиболее приоритетными в развитии авиаиндустрии Каазахстана?

5-Очень важно, 4-Важно, 3-Менее важно, 2-Не важно, 1-Абсолютно не важно

1	Подготовка специалистов на международном уровне	5	4	3	2	1
2	Снижение цен на топливо	5	4	3	2	1
3	Привлечение иностранных инвестиций	5	4	3	2	1
4	Снижение сборов в аэропортах	5	4	3	2	1
5	Модернизации существующих аэропортов и аэродромов, реконструкция пассажирских терминалов и взлетно-посадочных полос по стандартам ИКАО	5	4	3	2	1

6	Увеличение альтернативных способов дохода аэропортов (Duty Free магазины , кафе и рестораны, реклама)	5	4	3	2	1
7	Создание холдинга аэропортов	5	4	3	2	1
8	Лизинг или покупка новой авиатехники	5	4	3	2	1
9	Развитие воздушных сообщений в туристкие регионы	5	4	3	2	1
10	Развитие авиационной отрасли должны проводиться совместно со стратегическими планами регионов и туризма	5	4	3	2	1
11	Формирование гибкой тарифной политики	5	4	3	2	1
12	Совершенствование законодательства авиации по европейским стандартам	5	4	3	2	1
13	Усиление контроля за безопасностью полетов в авиакомпаниях и аэропортах	5	4	3	2	1
14	Наладить связь с городским транспортом во всех аэропортах	5	4	3	2	1
15	Предоставление более доступных цен на внутренних маршрутах	5	4	3	2	1
16	Постепенная либерализация воздушного транспорта	5	4	3	2	1
17	Создание конкурентной среды	5	4	3	2	1
18	Открытие новых маршрутов	5	4	3	2	1
19	Комитет авиации должен выпускать «Годовой отчет» и проводить подробную статистику отрасли, прозрачность отрасли	5	4	3	2	1
20	Решение визовых и таможенных вопросов	5	4	3	2	1
	Другое (укажите)	5	4	3	2	1

25. Влият ли развитие авиации на туризм Казахстана?
5- Очень влияет, 4-Влияет, 3-Средне влияет, 2-Мало влияет, 1-Не влияет

Выездной туризм	5	4	3	2	1
Въездной туризм	5	4	3	2	1
Внутренний туризм, в том числе:	5	4	3	2	1
Деловой туризм	5	4	3	2	1
Эко туризм	5	4	3	2	1
Культурный туризм	5	4	3	2	1
Лечебный и термальный туризм	5	4	3	2	1
Поездки в отдаленные регионы (с Восточных в Западные, с Южных в Северные регионы и т.д.)	5	4	3	2	1
Посещение столицы Астаны	5	4	3	2	1
Другое(укажите)	5	4	3	2	1

26. Влияет ли развитие туризма Казахстана на развитие национальной авиации ?

F) Очень влияет
G) Влияет
H) Средне влияет
İ) Мало влияет
J) Не влияет

СПАСИБО!

EK-3: İNGİLİZCE ANKET FORMU

This questionnaire will be used in the diploma work, which is done by me, master student of Faculty of Tourism Management in Istanbul University, together with Assistant Professor Orhan Akova on the topic of "Air transport and tourism in Kazakhstan". Purpose of the study is to reveal major problems of the airline industry and its impact on the development of tourism of Kazakhstan.

Your responses to the questionnaire will bring in significant contribution to achievement of the objectives of the study. All data will be used only for academic purposes.

Thank you in advance for your help providing sincere answers.

Sincerely,

Saule Nursapaeva

The name of your airline is …..…..

1. How long is your company operates on the market of Kazakhstan?
A) 1-10 years
B) 11-20 years
C) 21-40 years
D) 41 years and more

2. What is the share of the state / private sector in the authorized capital?
A) The State .....%
B) Private property,% ....
C) Operating leases -% .....

3. Please indicate the number of employees you have
A) 10-100 people
B) 101-250 people
C) 251-500 people
D) 501-1000 people
E) 1001 people and more

4. Please indicate the average monthly salary of employees
A) 250-500 US dollars
B) 501-1000 US dollars
C) 1001-1500 US dollars
D) 1501 US dollars and more

5. What is the percentage of foreign workers?
A) Foreigners - %.....
B) Citizens of Kazakhstan- %....

If you are a representative of the AIRLINE COMPANY, do not answer to QUESTION 6

6. **Specify the capacity of the passenger terminal**
   A) 100-250 people per hour
   B) 251-500 people per hour
   C) 501-1000 people per hour
   D) 1001 people per hour and up

If you are a representative of the AIRPORT, do not answer to QUESTIONS 7, 8, 9, 10, 11

7. **Specify the number of vessels you have**
   A) 1-5 vessels
   B) 6-15 vessels
   C) 16-25 Vessel
   D) 26 vessels and more

8. **What is an average service life of your aircrafts?**
   A) 1-5 years
   B) 6-10 years
   C) 11-20 years
   D) 21 years and over

9. **What is the total number of seats on all airplanes ?**
   A) 10-100 seats
   B) 101-500 seats
   C) 501-1500 seats
   D) 1501-3000 seats
   E) 3001 seats and up

10. **How many offices do you have in Kazakhstan?**
    A) 1 office
    B) 2-5 offices
    C) 6-10 offices
    D) 11-20 offices
    E) 21 offices and more

11. **What kind of activity does your company implement?**
    A) only domestic flights
    B) only international flights
    C) both domestic and international flights

12. **Specify the number of routes to cities abroad (for foreign airlines the number of routes to Kazakhstani cities)**
    A) 1-5 routes
    B) 6-10 routes
    C) 11-15 routes
    D) 16-20 routes
    E) 21 routes and above

13. **Specify the number of routes within Kazakhstan**
    A) 1-5 directions
    B) 6-10 directions
    C) 11 and above directions

14. **Specify the number of passengers in 2012 (for foreign airlines the number of passengers to Kazakhstan)**
    A) 1-10 thousand people
    B) 11-50 thousand people
    C) 51-250 thousand people
    D) 251 thousand- 1 million people
    E) 1 million people and above

15. **Specify the number of flights in 2012 (for foreign airlines the number of flights to Kazakhstan)**
    A) 100-500 flights
    B) 501-1000 flights
    C) 1001-2000 flights
    D) 2001 flights and more

If you are a representative of the AIRPORT, do not answer to QUESTIONS 16, 17, 18, 19

16. **Specify the load factor (%) in 2012**
    A) 60-70%
    B) 71-80%
    C) 81-90%

17. **Are you planning to increase the number of flights to Kazakhstan and in Kazakhstan?**
    A) No
    B) Yes
    C) Do not know

18. **What is the percentage of Kazakhstani passengers?**
    A) 40-54% of Kazakhstani passengers
    B) 55-69% of Kazakhstani passengers
    C) 70-84% of Kazakhstani passengers
    D) 85-100% of Kazakhstani passengers

19. **For what purpose do passengers travel to Kazakhstan and in Kazakhstan?**

The purposes	**%100**
Business objectives	%
Tourism	%
Transit	%
Personal purposes (education, visiting relatives, participation in sport competitions)	%

20. **Specify the busiest 3 air route?**

	Domestic flights	International flights
1		
2		
3		

21. How do you evaluate current state of aviation in Kazakhstan?

Condition	Very good	Good	Average	Satis-factory	Poor
Airports condition, including:					
Runway condition	5	4	3	2	1
Passenger terminal condition	5	4	3	2	1
Number and quality of café and shops	5	4	3	2	1
Connection with the city transport	5	4	3	2	1
Airport service quality	5	4	3	2	1
Baggage claim	5	4	3	2	1
Airlines:					
The number of Kazakhstani companies	5	4	3	2	1
Safety of national companies	5	4	3	2	1
Service of national companies	5	4	3	2	1
National airlines air tickets suitability in terms of price	5	4	3	2	1
Development of local companies' route network	5	4	3	2	1
Government interest:					
Legality of flight approvals and distribution of subsidies	5	4	3	2	1
Support from the Government	5	4	3	2	1
Control	5	4	3	2	1
Legislation conditions	5	4	3	2	1
Project implementation	5	4	3	2	1
Quantity of fleet	5	4	3	2	1
Fleet condition (is it old?)	5	4	3	2	1
Maintenance and repair of aircraft	5	4	3	2	1
Ground service	5	4	3	2	1
Passenger traffic (number of passengers)	5	4	3	2	1
Number of professionals	5	4	3	2	1
Quality of professionals	5	4	3	2	1
Development of transit transportation	5	4	3	2	1
Regional aviation	5	4	3	2	1
Other…….	5	4	3	2	1

22. Is Kazakhstani aviation developed?

A) Highly developed
B) Developed
C) Medium developed
D) Poorly developed
E) Not developed

23. Which problems of airline industry are the most essential?

5-Extremely important, 4-Important, 3-Neutral, 2- Not important, 1- Absolutely not important

1	High airport fees	5	4	3	2	1
2	High fuel prices	5	4	3	2	1

3	Low capacity of passenger terminals	5	4	3	2	1
4	Obsolete fleet	5	4	3	2	1
5	Shortage of professionals	5	4	3	2	1
6	Many domestic airlines are still in the "black list"	5	4	3	2	1
7	Insufficient liberalization of the industry	5	4	3	2	1
8	The lack of competition between airlines as Air Astana is dominant company in the domestic market	5	4	3	2	1
9	The fare does not meet the quality of service	5	4	3	2	1
10	Aviation Committee does not conduct "Annual Report" and complete statistics branch, there is no transparency	5	4	3	2	1
11	Air links are not developed in many tourist areas	5	4	3	2	1
12	The national airline is unable to compete with foreign airlines	5	4	3	2	1
13	Underdevelopment of domestic charter airlines	5	4	3	2	1
14	Difficulties during the passport and customs control	5	4	3	2	1
15	Visa issues	5	4	3	2	1
16	Consequences of the global economic crisis	5	4	3	2	1
17	The economic problems of Kazakhstan	5	4	3	2	1
18	Low purchasing power of citizens of the Republic of Kazakhstan	5	4	3	2	1
19	The preference of Kazakhstani citizens towards usage of bus and rail transport	5	4	3	2	1
20	The fear of aircraft accidents	5	4	3	2	1
	Other (please specify)	5	4	3	2	1

24. Which of the following activities have the highest priority in the development of the aviation industry Kaazahstana?

5-Extremely important, 4-Important, 3-Neutral, 2- Not important, 1- Absolutely not important

1	The training of specialists at the international level	5	4	3	2	1
2	Lower fuel prices	5	4	3	2	1
3	Attraction of foreign investments	5	4	3	2	1
4	Reduction of fees at airports	5	4	3	2	1
5	Modernization of existing airports , the reconstruction of the passenger terminals and runways by the standards of ICAO	5	4	3	2	1
6	The increase of alternative ways to increase an income in airports (Duty Free shops, cafes and restaurants , advertising)	5	4	3	2	1
7	Creation a holding of airports	5	4	3	2	1
8	Lease or purchase of new aircraft	5	4	3	2	1
9	The development of air transport in the tourist regions	5	4	3	2	1
10	The development of the aviation industry should be held in conjunction with the strategic plans of regions and tourism	5	4	3	2	1

11	Formation of a flexible tariff policy	5	4	3	2	1
12	Improvement of aviation legislation according to European standards	5	4	3	2	1
13	Enhancing safety oversight in airlines and airports	5	4	3	2	1
14	Settle connection with public transport at all airports	5	4	3	2	1
15	Providing more affordable prices for domestic routes	5	4	3	2	1
16	The gradual liberalization of air transport	5	4	3	2	1
17	Creating a competitive environment	5	4	3	2	1
18	The opening of new routes	5	4	3	2	1
19	Aviation Committee should issue "Annual Report" and conduct detailed statistics of the industry, industry transparency	5	4	3	2	1
20	The solution of visa and customs issues	5	4	3	2	1
	Other (please specify)	5	4	3	2	1

25. Does the development of aviation make an influence on tourism of Kazakhstan?

Type of tourism	**great influence**	**good influence**	**middle influence**	**a little influence**	**no influence**
Outbound tourism	5	4	3	2	1
Inbound tourism	5	4	3	2	1
Domestic tourism, including:	5	4	3	2	1
Business tourism	5	4	3	2	1
Eco tourism	5	4	3	2	1
Cultural tourism	5	4	3	2	1
Medical and thermal tourism	5	4	3	2	1
Travels to far destinations (from East to West and from South to North parts of Kazakhstan)	5	4	3	2	1
Trips to the capital Astana	5	4	3	2	1
Other (please specify)	5	4	3	2	1

26. Does the development of tourism in Kazakhstan influence on the national aviation?

A) Has a great influence
B) Has a good influence
C) Has a middle influence
D) Has a little influence
E) Has no influence

THANK YOU !

EK-4: ANKETE KATILAN İŞLETMELER

HAVALİMANLARI:

1. Almatı Uluslararası Havalimanı
2. Astana Uluslararası Havalimanı
3. Aktau Uluslararası Havalimanı
4. Atırau Uluslararası Havalimanı
5. Akjol Uluslararası Havalimanı
6. Öskemen Uluslararası Havalimanı
7. Aktöbe Uluslararası Havalimanı
8. Şimkent Uluslararası Havalimanı
9. KorkıtAta Havalimanı
10. Kostanay Uluslararası Havalimanı
11. Sarı Arka Uluslararası Havalimanı
12. Pavlodar Uluslararası Havalimanı
13. Aulye Ata Uluslararası Havalimanı
14. Petropavl Uluslararası Havalimanı
15. Jetisu Uluslararası Havalimanı
16. Semeyavia Uluslararası Havalimanı
17. Jezkazgan Air Uluslararası Havalimanı
18. Kökşetau Uluslararası Havalimanı
19. ATMA Havalimanı

ULUSAL TARİFELİ VE CHARTER HAVAYOLU İŞLETMELERİ:

1. Air Astana
2. SCAT
3. BEK AIR
4. Jezkazgan Air
5. Jetisu
6. Aeroprakt.Kz
7. Avia Jaynar
8. Burundayavia
9. Comlux-KZ
10. LUK AERO
11. Euro Asia Air
12. Fly Jet.kz
13. Irtysh-Air
14. Jet Airlines
15. KAZ AIR JET
16. Prime Aviation
17. Kokshetau
18. SKY SERVICE
19. ASPAN-Aviaconsulting
20. AERO

YABANCI HAVAYOLU İŞLETMELERİ:

1. Lufthansa Airlines
2. Austrian Airlines
3. Azerbaijan Airlines
4. Air Arabia
5. Etihad Airways
6. Belavia
7. Czech Airlines
8. China Southern Airlines
9. KLM
10. British Airways
11. Asiana Airlines
12. Uzbekistan Airlines
13. Rossia
14. S7 Airlines
15. Transaero
16. Tajik Air
17. Atlas Jet
18. Corendon Airlines
19. Pegasus Airlines
20. Türk Havayolları
21. Türkmen Havayolları
22. Uluslararası Ukrayna Havayolları