

T.C.

İSTANBUL ÜNİVERSİTESİ

SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ

TURİZM İŞLETMECİLİĞİ ANABİLİM DALI

YÜKSEK LİSANS TEZİ

**TÜRKİYE’DE HAVAYOLU ULAŞIMINDAKİ
GELİŞMELER VE İÇ TURİZM HAREKETLERİNE
ETKİSİ: THY ÖRNEĞİ**

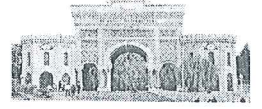
ÖZLEM TAŞKIRAN

2501141004

TEZ DANIŞMANI

PROF. DR. FÜSUN İSTANBULLU DİNÇER

İSTANBUL, 2016



Y Ü K S E K L İ S A N S
T E Z O N A Y I

ÖĞRENCİNİN

Adı ve Soyadı : ÖZLEM TAŞKIRAN

Numarası : 2501141004

Anabilim/Bilim Dalı : TURİZM İŞLETMECİLİĞİ

Tez Savunma Tarihi : 26.07.2016

Danışman : PROF.DR.FÜSUN İSTANBULLU DİNÇER Tez Savunma Saati : 10:00

Tez Başlığı : TÜRKİYEDE HAVAYOLU ULAŞIMINDAKİ GELİŞMELER VE İÇ TURİZM HAREKETLERİNE ETKİSİ: THY ÖRNEĞİ

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- PROF.DR.İSMAİL KIZILIRMAK		Kabul
3- DOÇ.DR.KAZIM OZAN ÖZER		Kabul

YEDEK JÜRİ ÜYESİ	İMZA	KANAATİ (KABUL / RED / DÜZELTME)
1- DOÇ.DR.ORHAN AKOVA		
2- DOÇ.DR.ASLI ALBAYRAK		

ÖZ

**TÜRKİYE’DE HAVAYOLU ULAŞIMINDAKİ GELİŞMELER VE
İÇ TURİZM HAREKETLERİNE ETKİSİ: THY ÖRNEĞİ**

ÖZLEM TAŞKIRAN

Turizm ile ulaşım arasındaki ilişki, turizm kavramında turistlerin yer değiştirme hareketlerini gerçekleştirebilmeleri için ulaşım araçlarına olan ihtiyaçlarından ortaya çıkmaktadır. Günümüzde, dünya ekonomisindeki değişimler, küreselleşme ve teknolojik gelişmelerle, özellikle havayolu ulaşımı çok hızlı bir büyüme yaşamıştır. Havayolu ulaşımı ile turistler daha uzak noktalara, güvenli, konforlu ve hızlı bir şekilde ulaşabilmektedirler. Havayolu ulaşımı, turizmde sadece dış turizmi değil, iç turizm hareketlerini de etkilemektedir. Nitekim iç turizm, dış turizme olan bağlılığı azaltmada ve ülkedeki turizm sektörünün sağlam bir yapıya kavuşmasında önemli rol oynamaktadır.

Bu araştırmada öncelikle turizm ve ulaşım arasındaki ilişki genel bir çerçevede ele alınmış, Türkiye’de havayolu ulaşımındaki gelişmeler incelenmiş, havayolu ulaşımının iç turizm hareketlerini nasıl etkilediği belirlenmeye çalışılmıştır. Bu amaçla Türkiye’de "ulusal bayrak taşıyıcısı" olarak nitelendirilen Türk Hava Yolları (THY)’nın Türkiye’de 2008-2015 yılları arasında uçuş seferlerine başladığı 12 ilden 40 yerel paydaşla görüşme gerçekleştirilmiştir. Elde edilen veriler, konaklama istatistikleri ile birlikte değerlendirilmiş ve THY’nin uçuş seferlerine başlaması ile iç turizmin bundan nasıl etkilendiği analiz edilmiştir. Araştırma sonucunda; uçuşların iç turizmi olumlu etkilediği, kısmen etkili olduğu ve iç turizme etkisinin olmadığı destinasyonlar belirlenmiştir. Uçuşların her noktada aynı veya benzer etkiyi göstermediği sonucuna ulaşılmıştır. Buna dayanarak, iç turizmin geliştirilebilmesi için bazı önerilerde bulunulmuştur.

Anahtar Kelimeler: Havayolu Ulaşımı, İç Turizm, Türkiye’de İç Turizm, Türk HavaYolları

ABSTRACT

THE DEVELOPMENTS IN TURKEY IN AIRLINE TRANSPORTATION AND ITS EFFECTS ON DOMESTIC TOURISM MOVEMENTS: TURKISH AIRLINES EXAMPLE

ÖZLEM TAŞKIRAN

The relationship between tourism and transportation arises from the need for the means of transport for being able to realize change of location movements in tourism concept. In today's world, especially airline transportation achieved fast growth with changes in world economy, globalization and technological developments. Tourists can reach distant points in a faster, securer and more comfortable way with airline transportation. Airline transportation affects not only foreign tourism but also domestic tourism movements. Thus, domestic tourism reduces dependence on foreign tourism and plays a crucial role in reaching a solid structure in tourism sector in the country.

In this study, first of all, the relationship between tourism and transportation was discussed in a general framework, the developments in airline transportation in Turkey were examined, and it was tried to determine how airline transportation affected domestic tourism movements. With this aim, meetings were made with 40 local stakeholders from 12 provinces where Turkish Airlines that is defined as “national flag carrier” in Turkey started flights between 2008 - 2015 in Turkey. The data obtained was evaluated with accommodation statistics and it was analyzed how domestic tourism was affected from this with the start of Turkish Airlines' flights. As a result of this study; the destinations where the flights affect domestic tourism positively, where they are partially effective and where they have no effect on domestic tourism were determined. It was concluded that the flights do not have the same or similar effect on each point. On this basis, some recommendations were made to develop domestic tourism.

Key Words: Airline Transportation, Domestic Tourism, Domestic Tourism in Turkey, Turkish Airline

ÖNSÖZ

Turizm ve ulaştırma birbirine entegre iki kavramdır. Ulaştırma sistemleri, imkânları ve yatırımları gelişme gösterdikçe turizmin temel taşını oluşturan seyahat, mümkün kılınabilir. Özellikle havayolu ulaşımı, uzak mesafeleri yakın kılma, yolculuk süresini kısaltma, güvenli ve konforlu seyahat gibi olanaklar sunarak, insanları uçakla yolculuk için cezbetmektedir. Havayolu ulaşımının mümkün olduğu destinasyonlarda turizm faaliyetlerinin de gerçekleşmesi beklenmektedir. Ancak turizm denince yalnızca yurtdışından gelen yabancı turistlerin faaliyetleri algılanmamalı, yurtiçinde ikamet eden vatandaşların ülke içi turistik faaliyetleri yani iç turizm de dikkate alınmalıdır. Bu çalışmada öncelikle Türkiye’deki havayolu ulaşımındaki gelişmeler ele alınmış; Türkiye’nin uluslararası alanda tanınmış ve milli havayolu işletmesi olan Türk Hava Yolları’nın yurtiçi yeni uçuş noktaları aması ile o bölgedeki iç turizm hareketleri arasında nasıl bir etkileşim olduğu değerlendirilmiştir.

Nitekim bu tez çalışmasının hazırlanmasında emeği geçen pek çok kişi ve kurum bulunmaktadır. Öncelikle, bana güvenen ve desteğini esirgemeyen Turizm İşletmeciliği Bölümü ve Anabilim Dalı Başkanım, aynı zamanda tez danışmanım olan değerli hocam Sayın Prof.Dr. Füsün İSTANBULLU DİNÇER’ e teşekkürlerimi sunarım. Bana yol gösteren ve üzerimde emeği olan Prof.Dr. İsmail KIZILIRMAK’ a, eleştirileri ve önerileriyle çalışmama katkı sunan Doç.Dr. Gürel ÇETİN’ e, Araç.Gör. Fazıl KAYA’ ya, Öğr.Gör. Tolga Fahri ÇAKMAK’ a, Araç.Gör. Ozan ATSIZ’ a ve yüksek lisans arkadaşlarıma çok teşekkür ederim. Aynı zamanda gerek akademik kariyerimde, gerek kişisel gelişimimde katkıları olan tüm öğretmenlerim ve bölümümüzün değerli öğretim üyeleri ve araştırma görevlilerine de teşekkürü bir borç bilirim.

Bütün öğrenim hayatım boyunca maddi-manevi destekleri, sabır ve anlayışları ile her başarımın en büyük pay sahipleri olan, kıymetli aileme en içten teşekkürlerimi sunarım.

Özlem TAşKIRAN

İSTANBUL, 2016

İÇİNDEKİLER

ÖZ	iii
ABSTRACT.....	iv
ÖNSÖZ	v
TABLolar LİSTESİ	x
ŞEKİLLER LİSTESİ	xii
KISALTMALAR LİSTESİ	xiii
GİRİŞ.....	1

BİRİNCİ BÖLÜM

TURİZMDE ULAŞTIRMA KAVRAMINA GENEL BİR BAKIŞ VE TÜRKİYE’DE HAVAYOLU ULAŞIMININ GELİŞİMİ

1.1. TURİZM İLE ULAŞIM İLİŞKİSİ	3
1.1.1.Turizmde Ulaştırmanın Önemi	5
1.1.2. Temel Ulaştırma Sistemleri Ve Turizm İle İlişkisi	6
1.1.2.1. Turizm – Denizyolu Ulaştırması	9
1.1.2.2. Turizm – Demiryolu Ulaştırması	11
1.1.2.3. Turizm – Karayolu Ulaştırması	12
1.1.2.4. Turizm – Havayolu Ulaştırması	13
1.2. HAVAYOLU ULAŞTIRMASI VE GELİŞİMİ	15
1.2.1.Havayolu İşletmelerinin Genel Yapısı ve Özellikleri	19

1.3. HAVAYOLLARI VE TURİZM İLİŞKİSİ	22
1.3.1. Havayolu İşletmelerinin Sınıflandırılması	25
1.3.1.1. Tarifeli Havayolu Taşımacılığı	26
1.3.1.2. Charter Havayolu Taşımacılığı	27
1.3.1.3. Kargo Taşımacılığı	30
1.4. TÜRKİYE’DE HAVAYOLU UÇUŞ DESTİNASYONLARI	33
1.4.1. Türkiye’de İç Hat Uçuşları	33
1.4.2. Türkiye’de Dış Hat Uçuşları	39
1.5. TÜRKİYE’DE HAVAYOLLARININ TARİHİ VE 2000’Lİ YILLARDAN SONRAKİ GELİŞMELER	43
1.5.1. Türkiye’de Havayollarının 2000’li Yıllar ve Sonrasındaki Gelişimi	46

İKİNCİ BÖLÜM

İÇ TURİZM KAVRAMI VE TÜRKİYE’DE İÇ TURİZMİN GELİŞİMİ

2.1. İÇ TURİZM KAVRAMINA GENEL BİR BAKIŞ	52
2.1.1. İç Turizmin Ekonomik ve Sosyal Etkileri	54
2.1.2. İç Turizmin Gelişmesinde Etkili Olan Faktörler	57
2.2. TÜRKİYE’DE İÇ TURİZMİN GELİŞİMİ	58
2.2.1. Türkiye’de İç Turizmin Gelişimi	59
2.2.1.1. Cumhuriyet Döneminden Önceki Gelişmeler	59
2.2.1.2. Cumhuriyet Dönemi ve Sonrasındaki Gelişmeler	60
2.2.2. Türkiye’de İç Turizmin Gelişimini Engelleyen Faktörler	62
2.2.3. Türkiye’de Bölgelere Göre İç Turizm	65

2.2.4. Türkiye’de Uluslararası Turizm ile İç Turizm	75
2.3. KALKINMA PLANLARINDA İÇ TURİZMİN YERİ VE ÖNEMİ. 77	
2.3.1. Türkiye İç Turizmindeki Plan Ve Hedeflerin Kalkınma Planlarında Ele Alınması	77
2.3.2. Turizm 2023 Stratejisinde İç Turizmin Yeri ve Önemi	87

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

TÜRKİYE’DE İÇ TURİZM HAREKETLERİNE ETKİSİ AÇISINDAN TÜRK HAVA YOLLARININ KATKISININ İNCELENMESİNE YÖNELİK ARAŞTIRMA

3.1. Türkiye’de İç Turizmin Gelişiminde Havayolu Ulaşımında Karşılaşılan Mevcut Sorunlar	89
3.2. Türkiye’de İç Turizmin Gelişiminde Türk Hava Yolları’nın Etkisi... 94	
3.3. Türkiye’de İç Turizmin Geliştirilmesinde Türk Hava Yolları’nın Konumunun Araştırılması	98
3.3.1. Araştırmanın Amacı ve Önemi	98
3.3.2. Araştırmanın Kapsamı	98
3.3.3. Araştırmanın Yöntemi	99
3.3.3.1. Araştırmanın Örneklemi	100
3.3.3.2. Veri Toplama Süreci	100
3.3.3.3. Araştırmanın Sınırları	101
3.4. Araştırma Bulgularının Genel Olarak Değerlendirilmesi	102
3.4.1. Yerel Paydaşların Bulundukları İllere THY’nin Uçuş Seferleri Başlatmasının İç Turizme Etkisine İlişkin Değerlendirmeleri	103
3.4.1.1. THY’nin Yeni Uçuş Seferleri Başlatmasının İç Turizm Hareketlerini Olumlu Etkilemesi	104

3.4.1.2. THY'nin Yeni Uçuş Seferleri Başlatmasının Bölgedeki İç Turizmi Kısmen Etkilemesi	109
3.4.1.3. THY'nin Yeni Uçuş Seferleri Başlatmasının, İç Turizm Hareketlerine Etkisinin Olmaması	116
SONUÇ	122
KAYNAKÇA	126
EKLER	141

TABLolar LİSTESİ

Tablo 1: Türkiye'nin Üyesi ve İlişkide Olduğu Uluslararası Kuruluşlar.....	17
Tablo 2: ICAO'nun Havayolu İşletmelerini Sınıflandırması	25
Tablo 3: Charter ve Tarifeli Havayollarının Özellikleri	30
Tablo 4: Türkiye'de Tarifeli ve Tarifersiz Seferlerle Yolcu ve Yük Taşımacılığı Yapan Havayolu İşletmeleri	32
Tablo 5: 2003 Yılı Serbestleşmesinden Sonra Pazara Giren Havayolu İşletmeleri ..	34
Tablo 6: 2003-2015 Yılları Arasında İç Hatlar Yolcu ve Uçak Trafikği	38
Tablo 7: 2003-2015 Yılları Arasında Dış Hatlar Yolcu ve Uçak Trafikği	40
Tablo 8: Türkiye'de 10 Yıllık Dönemler İtibariyle Havayolu Yolcu Trafikği	45
Tablo 9: Türkiye'de 2003-2015 Yılları Arasındaki Uçak Sayısı ve Yolcu Trafikği ...	47
Tablo 10: Havayolu Şirketleri ve 2015 Yılı Mevcut Uçak Sayıları	48
Tablo 11: Yurtiçinde İkamet Edenlerden Yurtiçi Seyahate Katılanların Seyahat ve Geceleme Sayısı İle Harcamaları (2009-2014)	65
Tablo 12: Türkiye'de 2015 Yılı Dönemlere Göre İç Turizm Seyahat, Geceleme Sayıları ve Seyahat Harcamaları.....	66
Tablo 13: Marmara Bölgesine Yönelik Yerli Turist Hareketleri (2014)	68
Tablo 14: Ege Bölgesine Yönelik Yerli Turist Hareketleri (2014)	69
Tablo 15: Akdeniz Bölgesine Yönelik Yerli Turist Hareketleri (2014)	70
Tablo 16: İç Anadolu Bölgesine Yönelik Yerli Turist Hareketleri (2014)	71
Tablo 17: Karadeniz Bölgesine Yönelik Yerli Turist Hareketleri (2014).....	72
Tablo 18: Doğu Anadolu Bölgesine Yönelik Yerli Turist Hareketleri (2014).....	73
Tablo 19: Güneydoğu Anadolu Bölgesine Yönelik Yerli Turist Hareketleri(2014) ..	74
Tablo 20: Turizm Sektörü Gelir Tahminleri (1968-1972)	80
Tablo 21: Turizm Sektöründe Gelişmeler (1984-1994).....	83
Tablo 22: Turizmde Gelişmeler ve Hedefler (2006-2018).....	86
Tablo 23: Türk Hava Yolları A.O. Uçak Filosu	95
Tablo 24: Türk Hava Yolları Toplam Yolcu Dağılımı (2002- 2015)	96
Tablo 25: Türk Hava Yolları Yeni Açılan İç Hat Destinasyonları (2008-2015).....	97
Tablo 26: Araştırmaya Katılan Yetkililere Ait Bilgiler	102
Tablo 27: Amasya – Sinop – Tokat – Kütahya İlleri Konaklama İstatistikleri	104
Tablo 28: Katılımcıların Bulundukları İlin Ulaşılabilirliğini Değerlendirmesi	105

Tablo 29: Katılımcıların THY'nin Bölgeye Ekonomik-Sosyal Etkilerini ve İç Turizm Hareketlerine Katkısını Değerlendirmesi	107
Tablo 30: Katılımcıların THY'nin Sefer Sıklığını, Talebi Karşılamaı Bakımından Değerlendirmesi.....	108
Tablo 31: Çanakkale – Tekirdağ – Bursa – Balıkesir – Isparta İlleri Konaklama İstatistikleri.....	110
Tablo 32: Katılımcıların Bulundukları İlin Ulaşılabilirliğini Değerlendirmesi	111
Tablo 33: Katılımcıların THY'nin Bölgeye Ekonomik-Sosyal Etkilerini ve İç Turizm Hareketlerine Katkısını Değerlendirmesi	113
Tablo 34: Katılımcıların THY'nin Sefer Sıklığını, Talebi Karşılamaı Bakımından Değerlendirmesi.....	115
Tablo 35: Siirt - Iğdır – Şırnak İlleri Konaklama İstatistikleri.....	116
Tablo 36: Katılımcıların Bulundukları İlin Ulaşılabilirliğini Değerlendirmesi	118
Tablo 37: Katılımcıların THY'nin Bölgeye Ekonomik-Sosyal Etkilerini ve İç Turizm Hareketlerine Katkısını Değerlendirmesi	119
Tablo 38: Katılımcıların THY'nin Sefer Sıklığını, Talebi Karşılamaı Bakımından Değerlendirmesi.....	120

ŞEKİLLER LİSTESİ

Şekil 1: Turizm – Ulaşım İlişkileri.....	7
Şekil 2: Havayolu Taşımacılığı – Destinasyon İlişkisi.....	24
Şekil 3: Türkiye’de 2003 Yılındaki İç Hat Uçuş Noktaları.....	36
Şekil 4: Türkiye’de 2014 Yılındaki İç Hat Uçuş Noktaları.....	37
Şekil 5: 2014 Yılı İç Hat Uçak Trafiğinde Şirket Payları.....	39
Şekil 6: 2014 Yılı Dış Hat Uçak Trafiğinde Şirket Payları	41
Şekil 7: Türkiye’de 2003 Yılındaki Dış Hat Uçuş Noktaları.....	42
Şekil 8: Türkiye’de 2014 Yılındaki Dış Hat Uçuş Noktaları.....	42
Şekil 9: İç Turizmin Hedefleri	56
Şekil 10: Türkiye’nin İç Turizmde Gelişimini Engelleyen Sorunlar ve Çözüm Önerileri	64

KISALTMALAR LİSTESİ

ACI:	Airports Council International–Uluslararası Havalimanları Konseyi
AGOT:	Uluslararası Turizm Örgütleri Birliği
AIT:	Uluslararası Turizm Birliği
A.Ş.:	Anonim Şirketi
AWB:	A Waybill–Havayolu Konşimentosu
BEBKA:	Bursa Eskişehir Bilecik Kalkınma Ajansı
DHMI:	Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü
DPT:	Devlet Planlama Teşkilatı
EADUK:	Eğitim, Araştırma ve Denetleme Uzmanları Kurulu
EASA:	European Aviation Safety Agency–Avrupa Havacılık Emniyeti Ajansı
ECAC:	European Civil Aviation Conference–Avrupa Sivil Havacılık Konferansı Teşkilatı
EURO CONTROL:	European Organisation for the Safety of Air Navigation–Avrupa Seyrüsefer Emniyeti Teşkilatı
FIA:	Uluslararası Otomobil Federasyonu
GAIN:	Global Aviation Information Network–Küresel Havacılık Bilgi Ağı
GSMH:	Gayri Safi Milli Hasıla
IATA:	International Air Transport Association–Uluslararası Hava Taşımacılığı Birliği
ICAO:	International Civil Aviation Organization–Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatı
JAA-TO:	Joint Aviation Authorities–Training Organisation–Havacılık Otoriteleri Birliği
MBS:	Mevzuat Bilgi Sistemi
NATTA:	Milli Türk Seyahat Acentacılığı Ziya ve Şürekası
OECD:	Ekonomik Kalkınma ve İşbirliği Örgütü
ÖİB:	Özelleştirme İdaresi Başkanlığı
SHGM:	Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü
STK:	Sivil Toplum Kuruluşları
TDİ:	Türkiye Denizcilik İşletmeleri
THY A.O:	Türk Hava Yolları Anonim Ortaklığı

TOBB:	Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği
TSK:	Türk Silahlı Kuvvetleri
TURİNG:	Türkiye Turing ve Otomobil Kurumu
TÜİK:	Türkiye İstatistik Kurumu
TÜRSAB:	Türkiye Seyahat Acentaları Birliği
TÜSİAD:	Türk Sanayicileri ve İşadamları Derneği
UDH:	Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı
UN:	Birleşmiş Milletler
UNWTO:	Dünya Turizm Örgütü
Vb.:	Ve benzeri
Vd.:	Ve diğerleri

GİRİŞ

Turizm faaliyetlerinin temelinde seyahat olgusu yer almaktadır. Turizm, ulaştırma sistemlerine bağılı olarak hareket etmekte ve ulaşım ile turizm karşılıklı etkileşim halindedir. Karayolu, denizyolu, demiryolu ve havayolu gibi temel ulaştırma sistemleri içinde, havayolu ulaşımının önemi her geçen yıl arttırmaktadır. Özellikle uzak destinasyonlara seyahatler sırasında varış süresini kısaltması açısından, havayolu ulaşımının turistler tarafından tercih edildiği görülmektedir. Havayolu ulaşımında yaşanan gelişmeler ve turistlerin talep seviyesindeki değişmelerle birlikte yurtiçi ve yurtdışı destinasyonlara uçak seferleri başlamıştır. Türkiye’de de yurtiçi uçak seferlerinin sayısı ve yeni uçuş noktaları zamanla artmaya başlamıştır. Yerli turistlerin yurtiçi seyahatlere yönelmesi, iç turizm pazarının geliştirilmesi ve yurtiçinde yeni uçuş noktalarının belirlenmesi gibi faaliyetlerle iç turizm hareketlerinde etkinliğin süreceği düşünülmektedir. Bu tez çalışmasında amaç, Türkiye’de iç turizm hareketlerinin Türk Hava Yolları A.O.’nun yurtiçi yeni uçuş destinasyonları ile ilişkisini analiz etmektir. Bu kapsamda çalışma üç bölümden oluşmaktadır.

Çalışmanın birinci bölümünde, turizm ve ulaşım ilişkisi üzerinde durulmuş ve turizm faaliyetlerinde ulaştırmanın önemi incelenmiştir. Denizyolu, demiryolu, karayolu ve havayolu olmak üzere temel ulaştırma sistemleri ile turizm arasındaki ilişki ele alınmıştır. Bu bölümde ayrıca havayolu ulaştırmasının tarihsel gelişiminden ve havayolu işletmelerinin sınıflandırılmasından bahsedilmiştir. Havayolu uçuş destinasyonları iç hat ve dış hat olarak ele alınmıştır. Son olarak, Türkiye’de havayollarının tarihsel gelişiminden bahsedilmiştir.

İkinci bölümde, iç turizm kavramına değinilmiş ve iç turizmin gelişmesinde etkili olan faktörlerden bahsedilmiştir. Türkiye’de iç turizmin gelişimi Cumhuriyet Dönemi öncesi ve Cumhuriyet Dönemi sonrası olarak incelenmiştir. Bu bölümde ayrıca, Türkiye’de coğrafi bölgelere göre iç turizm değerlendirilmiş ve uluslararası turizm ile iç turizm kavramları açıklanmaya çalışılmıştır. Türkiye’de kalkınma planlarında iç turizmin yeri ve önemi yıllara göre ele alınmıştır. Son olarak, Turizm 2023 Stratejisinde yer alan iç turizmin yeri ve önemi anlatılmıştır.

BİRİNCİ BÖLÜM

TURİZMDE ULAŞTIRMA KAVRAMINA GENEL BİR BAKIŞ VE TÜRKİYE’DE HAVAYOLU ULAŞIMININ GELİŞİMİ

1.1. TURİZM İLE ULAŞIM İLİŞKİSİ

İlk çağlardan itibaren, insanlar bir yerden başka bir yere seyahat edecekleri zaman ulaşım faktöründen yararlanmaktadır. Başlangıçta basit ve temel ulaşım şekilleri mevcutken 19.yüzyılda buharla çalışan güç motorları ve sonraki yıllarda dizel motorların icadına bağlı olarak, ulaşım kavramında gelişmeler yaşanmıştır (Mammadov, 2012: 381). İnsanların, eşyaların ve bilginin yer değiştirmesi her zaman insan toplumlarının temel bileşeni olmuştur. Modern ekonomik süreçlere hareketlilikteki önemli artış ve yüksek seviyedeki erişilebilirlik eşlik etmiştir. Bu eğilim sanayi devrimine dayanıyor olmasına rağmen, yirminci yüzyılın ikinci yarısında ticaretteki serbestleşmelerin hızlanmasıyla küresel işgücü ve kaynakların verimli kullanımının önemi artmaya başlamıştır (Rodrigue vd., 2009: 4). Küresel anlamda büyük ve karmaşık bir düzene sahip olan ulaştırma faktörü de, insan ve yük taşımacılığında yer değişiminin temeli olduğundan ulusal ve uluslararası ekonomide önemli bir yer tutmaktadır. Ekonomik ve ticari olarak ülkelerin rekabet edebilme gücünü etkilemenin yanı sıra insanların, toplumların ve kültürlerin bir araya gelmelerinde de ulaştırmanın önemli bir yeri bulunmaktadır. Bu şekilde ulaştırmanın turizm ile temel bir ilişkisinin bulunduğu söylenebilir. Denizyolu, demiryolu, havayolu ve karayolu ulaştırmasında geliştirilen teknoloji ve yeniliklerle maliyetler düşürülmüş, mesafeler kısalmış, yeni turizm merkezleri kurulmuş ve daha uzak bölgelerin turizme kazandırılmasına olanak sağlanmıştır (Tan, 2008: 3).

Ulaştırma sistemleri ve turizm arasında güçlü bir bağlantı bulunmaktadır. Denizyolu ile seferlerde ‘su’ ne kadar önem taşıyorsa, turizm için de ‘ulaşım’ temel önem taşımaktadır. Ulaştırma çeşitli destinasyonlarla, yolcularla, eşyalar ve hizmetle bağlantılı bir kavramdır. Bu nedenle turizmde seyahatin hayati bir yeri bulunmaktadır (Sorupia, 2005: 1767). Turizm, insanların seyahatleri ve konaklamalarının bir sonucu olarak ortaya çıkmaktadır. Ulaşımın gelişmesi, turizm

faaliyetlerinin oluşmasında ve ilerlemesinde anahtar faktör olmaktadır. Bu nedenle yeterli, güvenli, konforlu, hızlı, elverişli ve ucuz taşıma olanakları kitlesel turizm pazarının oluşmasında ön koşul niteliğindedir (Holloway ve Taylor, 2006: 303).

18.yüzyılda ulaştırma imkânlarının yetersizliği ve düzensiz yollarda, atlı arabalarla seyahat etmek büyük bir problem olmuş ve insanlar zorunlu kalmadıkça seyahatten kaçınmaya çalışmışlardır. Ancak günümüzde, ulaştırma araçlarındaki gelişmeler; hız, güven, ekonomik olarak uygunluk, zamanında taşıma ve konfor gibi bir takım yenilikleri de beraberinde getirmiş ve bunun sonucunda seyahatler zorunluluktan daha çok zevk amacıyla gerçekleştirilen kitlesel faaliyetler haline gelmiştir (Gürdal, 1990: 24). Bunun yanında ulaştırma sistemlerindeki teknolojik yenilikler turizm ve eğlence faaliyetlerinin kapsamı ve yoğunluğuyla doğrudan ilişkilidir. Örneğin, geniş asfalt yolların yapılmaya başlamasıyla; yıllık tatiller, güzergâhlar, insanların tatil rotaları belirlenmeye başlamıştır. Havayolu seyahatleri ve kurvaziye turizm geliştikçe; kitlesel turizm faaliyetleri yaygınlaşmış, alternatif turizm ve niş turizm gibi düşük yoğunlukta taşıma formları gerektiren turizm çeşitleriyle tanışılmıştır. İnsanların ulaştırmaya olan talebi ulaştırma koşulları ve tasarımıyla yenilikleri körüklemiş, aynı zamanda ulaştırmadaki yenilikler birçok destinasyonda turizmin gelişmesinde önemli bir rol oynamıştır (Duval, 2007: 10).

Ulaşımda hız unsuru, en önemli faktörlerden biri olmuştur. 1841 yılında İngiltere’de Thomas Cook buhar gücüyle çalışan tren ile ilk organize turu planlamış ve gerçekleştirmiştir (570 kişi ile Leicester-Loughborough arasında). Bu yıllardan itibaren ulaşım, turizmin ayrılmaz bir parçası haline gelmiştir. Günümüzde turistlerin turizm ürünleriyle ilgili fikirleri, seyahat ve turizm deneyimleri ulaşım ile başlar ve biter. Bu nedenle ulaşım faktörü olmadan turizmi düşünmek olanaksızdır (Mammadov, 2012: 381). Turistik amaçla gerçekleştirilen seyahatlerde, turistlerin turizm pazarlarından, farklı bir turistik destinasyona hızlı, güvenilir ve düzenli bir şekilde gerçekleştirebileceği hizmet faaliyeti turizm ulaştırması olarak açıklanabilir. Turizmdeki gelişmelere bağlı olarak, turistlerin tatil süreleri içindeki ulaşım süresini azaltmak amacıyla, turizm hızlı ulaşım araçlarına yönelmeye başlamış ve ulaşım

sistemleri içindeki rekabet, güvenlik, konfor ve düzen gibi şartları yerine getirmiştir (Doğaner, 1998: 1).

1.1.1.Turizmde Ulaştırmanın Önemi

Turizm ile ilgili UNWTO (Dünya Turizm Örgütü), OECD (Ekonomik Kalkınma ve İşbirliği Örgütü) ve UN Statistic Division (Birleşmiş Milletler İstatistik Bölümü) kurumlarının yapmış olduğu on yıllık akademik çalışmalar sonucunda uluslararası kabul görmüş turizm tanımı yapılmıştır. Buna göre (Wall ve Mathieson, 2006: 14):

“Turizm, bir kişi ya da kişilerin eğlence, iş ve diğer amaçları doğrultusunda, yaşadıkları yerin dışına seyahat etmelerini ve gidilen destinasyonda bir yıldan az konaklamalarını kapsamaktadır”.

Ulaştırma kavramı, turizm faaliyetlerinin hem ulusal hem uluslararası gelişmesinde etkili olan en önemli faktörlerden biri olarak görülür. Bunun yanı sıra ulaştırma, sosyal ve ekonomik kalkınmayı desteklemekte ve sadece fiziksel mesafeleri aşmada değil aynı zamanda insanların ihtiyacı olan iletişim ve etkileşimi de turizm amaçlı seyahatlerle gerçekleştirmiş olmaktadır (Page, 2009: 3). Turizmin temelinde dinamik bir faktör olan seyahat unsuru yer almaktadır. ‘Geçici olarak yer değiştirme hareketi’ ne bağlı olarak seyahat olgusu turizmde bir gerekliliktir. İnsanlar eski çağlardan beri pek çok nedenle seyahat etmektedirler. Ancak, günümüzde gelir seviyelerinin artması, teknolojik gelişmeler, eğitim ve refah seviyelerinin yükselmesi, boş zamanın artması gibi nedenler turistik amaçla seyahatlere yön vermeye başlamıştır (Halis, 2009: 39).

Ulaştırma faaliyetleri turizm için temel rol oynamaktadır. Çünkü üretim ve varış noktası arasındaki bağlantıyı sağlar. Aynı zamanda bir destinasyonun gelişmesinde ulaştırma faktörü, anahtar rol oynamaktadır (Miera ve Rossello, 2012: 466). Turizm sektörü içinde ulaşım ise, turizm değer zinciri için önemli bir ‘akış’ fonksiyonundadır. Bölgedeki kültürel ve çevresel değerlerle, cazibe merkezleriyle

ilişkilidir. İnsanların bir destinasyona akışıyla, o çevreyle olumlu ilişkiler yaratılarak uzun vadeli değer oluşturulur (Reilly vd., 2010: 67).

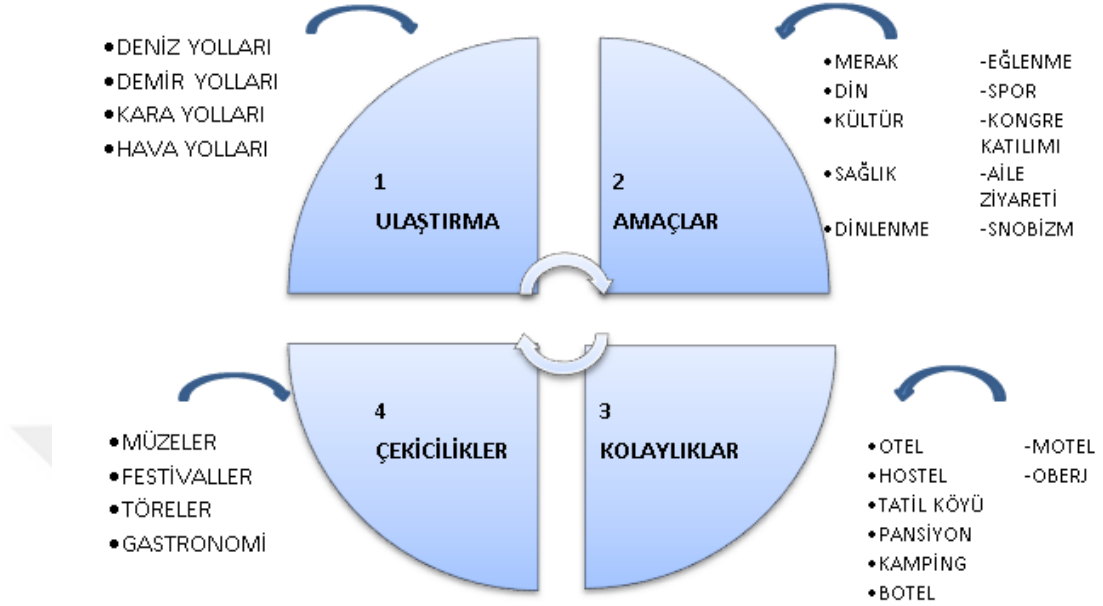
Bunun yanında ulaştırmanın turizm açısından önemi ile ilgili aşağıdaki maddeler sıralanabilir (Arıkan ve Ahıpaşaoğlu, 2005: 11; Usta, 2009: 36):

- Ulaştırma, turistik bölgelerin daha kolay ziyaret edilebilmesine imkân tanır. Turistik açıdan zengin bir bölge, insanlara kolayca gezebilme olanağı sunacak ulaştırma ağına sahip değilse, o bölgenin değerlendirilmesi ve zenginliklerinden faydalanılması mümkün olmayacaktır.
- Ulaştırma, ülkeye döviz girdisi sağlaması açısından önemli bir kaynaktır.
- Ulaştırma, turistik değer kazandırmaya yardımcı olarak turizm pazarlarının gelişmesini sağlar.
- Ulaştırma, turizme teşvik etmesi açısından önem taşır.
- Ulaştırma yoluyla turist akışının artmasıyla, istihdam olanakları artar.
- Ulaştırma imkânları, bölgeler arası trafik akışı ve alınacak önlemleri belirleyebilmek açısından da önem taşır.

1.1.2. Temel Ulaştırma Sistemleri Ve Turizm İle İlişkisi

Turizm ile ulaşım arasında turizmin doğasında yer alan ve onunla bütünleşen öğelerden kaynaklanan bir ilişki bulunmaktadır. Şekil 1’de turizm ile ulaşım arasındaki ilişki gösterilmiştir.

Şekil 1: Turizm – Ulaşım İlişkileri



Kaynak: Gürdal, 1990: 25

Şekil 1'e göre, 1 numarada yer alan 'ulaştırma türleri', turizme katılım amaçları doğrultusunda insanların seyahat etmeleri için ihtiyaç duydukları ulaştırma türleridir. Böylece 2 numarada yer alan 'turizme katılım amaçları', ulaştırma türleri ile ilişki halindedir. Günümüzde seyahatler zorunluluktan çok zevk, eğlenme ve dinlenme amacıyla yapılmaya başlamış ve insanlar vardıkları destinasyonda çeşitli konaklama türlerini kullanmışlardır. 3 numaradaki otel, pansiyon, tatil köyü gibi 'kolaylıklar' olarak nitelendirilmiş türler, turizm ile konaklama çeşitlerinin ilişkisini göstermektedir. İnsanları seyahat etmeye yönlendiren ve farklı bölgeleri ziyaret etmesine neden olan çekicilikler bulunmaktadır. 4 numarada yer alan 'turizm çekicilikleri' insanların turizme katılımını desteklemektedir. Böylelikle döngünün temelinde yer alan 'turizm' ile ilk hareket noktası 'ulaştırma' arasındaki ilişki gösterilmektedir.

Günümüzde turizm kapsamında yer alan ulaştırma faaliyetleri aşağıda belirtilmiştir (UNWTO, 2012):

- Demiryolu Yolcu Taşımacılığı
 - Şehirlerarası demiryolları ile yolcu taşımacılığı

- Demiryolu işletmelerinin yataklı veya yemekli vagonlar işletmesi
- Karayolu Yolcu Taşımacılığı
 - Otobüs ile tarifeli uzun mesafe taşımacılığı
 - Turlar ve şehir içi toplu taşıma haricindeki diğer otobüslerle, tarifesiz taşımacılık
 - Taksi işletmeleri
 - Havaalanı servis işletmeleri
 - Banliyö taşımacılığı veya şehir içi toplu taşıma dışındaki teleferik ile taşımacılık
 - Özel otomobillerin sürücüsü ile birlikte kiralınması
 - İnsan veya hayvan gücüyle çekilen taşıtlar ile yolcu taşımacılığı
- Deniz ya da Kıyılarda Yolcu Taşımacılığı
 - Deniz ya da kıyılarda tarifeli/ tarifesiz yolcu taşımacılığı
 - Gezi, tur, seyahat gemileri işletmesi
 - Deniz taksi, feribotların işletmesi
 - Deniz ya da kıyılarda, eğlence teknelerinin mürettebat ile beraber taşımacılık amacıyla kiralınması
- İç Sulardaki Yolcu Taşımacılığı
 - Nehir, göl, kanal ve diğer iç sulardaki yolcu taşımacılığı
 - İç sularda, eğlence teknelerinin mürettebat ile beraber taşımacılık amacıyla kiralınması
- Havayolu Yolcu Taşımacılığı
 - Düzenli tarife ve rotalar ile yolcu taşımacılığı
 - Charter uçuşları
 - Manzara ve gezi uçuşları
 - Hava ulaştırması aracının operatörü ile birlikte, yolcu taşımacılığı amacıyla kiralınması
 - Eğitim ya da eğlence amaçlarıyla havacılık kulüplerinin yolcuları taşıması gibi genel havacılık faaliyetleri
- Finansal Kiralama Dışında, Motorlu Taşıtların Kiralanması
 - Otomobilleri sürücüsüz kiralamak

- Kamyon, yardımcı treyler ve eğlence araçlarının sürücüsüz kiralınması

Birbiriyle bağlantısı olmadan düşünölemeyecek olan turizm ve ulaştırma için, turizmin dayandığı dört temel ulaştırma türünden bahsedilebilir. Bunlar; denizyolu, demiryolu, karayolu ve havayolu ulaştırma türleridir. Havayolu taşımacılığı uluslararası seyahatlerin temelinde yer alırken, karayolu taşımacılığı bir destinasyon içinde gerçekleşen seyahatlerde daha fazla önem taşımaktadır. Turistik gemi seyahatleri veya tren yolculukları da ulaştırma imkânı sunmanın yanında, aynı zamanda eğlence olanakları, turistik çekicilikler ve konaklama olanağı da sunabilmektedir (Mensah ve Mensah, 2013: 159).

Turizmde insanların tercih edeceği ulaştırma türleri değışkenlikler gösterebilir. Turistlerin seyahatlerinde ulaştırma türü seçiminde öne çıkan sebepler aşağıdaki şekilde sıralanabilir (Gürdal, 1990: 33, 40):

- Turistlerin denizyollarını tercih etmelerindeki sebepler arasında daha çok ‘**konfor**’ ve ‘**dinlenme**’ faktörleri yer almaktadır.
- Turistlerin demiryolu ulaşımını tercih nedenleri arasında daha çok ‘**emniyet**’ ve ‘**ucuzluk**’ faktörleri yer almaktadır. Bu nedenle demiryolları turizmde önemini ve yerini korumaya devam etmektedir.
- Turizmde ulaştırma yolu olarak turistlerin karayollarını tercih etme nedenleri arasında daha çok ‘**serbestlik**’, ‘**özgürlük**’ ve ‘**seyahat zevki**’ gösterilebilir.
- Turizmde, ulaştırma türü olarak insanların havayollarını tercih etme nedenlerinin en önemlileri ‘**hız**’, ‘**konfor**’ ve ‘**güvenlik**’ olarak gösterilebilir.

1.1.2.1. Turizm – Denizyolu Ulaştırması

Gemilerle yolcu taşımacılığının geçmişı tarihin en eski kayıtlarına kadar erişebilir. Baharat Yolu ve İpek Yolu gibi önemli ticaret yolları üzerinde büyük ölçüde deniz taşımacılığından faydalanılmıştır. Deniz turizmi olarak isimlendirilebilen kurvaziye gemilerle yapılan yolcu taşımacılığı Almanya’da ‘eğlen, güç kazan’ sloganıyla yayılmaya başlamış, ancak II. Dünya Savaşı’ndan yenilgiyle ayrılınca kurvaziye seferleri de kalkmıştır (Üçışık ve Kadioğlu, 2001: 84).

Denizyolu ile ulaşım M.Ö. 3 bin - 4 bin yıllarından itibaren yapılmaktadır. Denizyollarının turizm faaliyetleri için kullanılması, İngiltere’de ilk tur organizasyonlarını düzenleyen Thomas Cook tarafından gerçekleştirilmiştir. 1866 yılında, turistik gezi amacıyla bir turist grubu oluşturan Thomas Cook İngiltere’den Amerika’ya yandan çarklı bir gemi ile seyahat planlamış ve gerçekleştirmiştir (Tunçsiper, 1995: 59).

Denizyolları ile ulaşım yolcu taşımanın yanında, konaklama, ağırlama, alışveriş yapma ve eğlence gibi imkânları da birlikte sunan ‘gemi turizmi’ ni ortaya çıkarmış ve denizde daha kıvrımlı kesimlere girebilme olanağına sahip yatlarla yat turizminde konaklama imkânı da sunmuştur (Doğaner, 1998: 2). Gemi seyahatleri turistlere sunduğu olanaklar açısından ayrı bir turizm türü olarak kabul edilebilir. Ayrıca gemi turizmi alanında gelişmek isteyen ülkeler güvenlik konularında dikkatli olmalı ve şirketler için yeni yatırım çevresi yaratmalıdırlar. Günümüzde yüzen otel olarak da adlandırılan bu büyük yolcu gemileri turistlere kaçınılmaz seyahat olanağı sağlar. Bir gemi seyahati sırasında turistler birden fazla ülkeyi görebilirler. Ancak bu seyahatler maliyet açısından pahalı sayılabilirler (Mammadov, 2012: 384, 386).

Denizyollarının turizm açısından taşıdığı önem aşağıdaki gibi sıralanabilir (Usta, 2009: 39; Gürdal, 1990: 33) :

- Denizyolları diğer ulaştırma türlerine göre çok daha konforlu bir ulaşım türüdür.
- Denizyolları yolculara eğlence olanakları sunan bir ulaşım türüdür. Seyahatleri sırasında yolcular farklı yerler görmek, film seyretmek, spor yapmak, konferans/konser dinlemek, dans etmek gibi olanaklara sahiptir.
- Denizyolları, yolculara seyahatlerinde dinlenme olanağı sunan bir ulaşım türüdür. Diğer ulaştırma türlerinde yolcular daha çok yorgunluk hissederken, denizyolu ile seyahatte dinlenme imkânı vardır.
- Denizyolları turizmde bir ulaştırma türü olmanın yanında ayrıca, turistlerin tatil yapabildikleri, konaklama ve yeme-içme gibi ihtiyaçlarını karşılayabildikleri ‘yüzen otel’ özelliği taşımaktadır.

Denizyolu ulaşımının hava şartlarından etkilenebilmesi, çoğu zaman diğer ulaşım sistemlerine (karayolu, havayolu, demiryolu) bağımlı olarak hareket etmesi ve mesafeyle ilgili olarak, büyük yolcu gemilerinde hızın düşük olması, denizyolu ulaşımının turizm açısından olumsuz sayılabilecek özelliklerindendir (Doğaner, 1998: 2).

1.1.2.2. Turizm – Demiryolu Ulaştırması

Demiryolu ulaşımında kullanılan trenler, turizm amaçlı kitle seyahatlerinin ilk taşıma araçlarıdır (Hacıoğlu, 2013: 11). Trenle turistik amaçla seyahate verilebilecek en önemli örneklerden biri ‘Orient Express (Şark Ekspresi)’tir. Gösterişli mobilyaları ve düdük sesi ile akılda kalan, Avrupa’nın en tanınmış treni Orient Express, 4 Ekim 1883 yılında Paris’ten İstanbul’ a yaklaşık 40 yolcusu ile sefere başlamış; Budapeşte, Bükreş üzerinden 2656 km ilerleyerek Rusçuk’a gelmiş ve gemi ile İstanbul’a devam edilerek, yolculuk 87 saatte tamamlanmıştır. Bu ilk sefer, kalabalık bir toplulukla, basın mensupları ve geçilen ülkelerin Bayındırlık Bakanları, Demiryolu Müdürleri eşliğinde, çok görkemli bir şekilde yapılmıştır (Öner, 1997: 55).

Demiryolları, genel olarak turist gönderen ve turist çeken ülke/bölge arasında ana ulaşımı sağlamak amacıyla kullanılmaktadır. Ancak, uçakların trenlerden daha hızlı olması ve uçaklar kadar hız yapabilen trenlerin de uçaklara göre daha pahalı olması, demiryollarının ana ulaşım hattındaki taşımacılığını havayollarına devretmesine neden olmuştur. Buna rağmen demiryolları, kısa ve orta mesafeli seyahatlerde, uçakların gidemediği güzergâhlarda ve gece yatılı seferlerde turizme katkı sağlamaya devam etmektedir (Arıkan ve Ahıpaşaoğlu, 2005: 57).

Demiryollarının turizm açısından taşıdığı önem aşağıdaki gibi sıralanabilir (Gürdal, 1990: 34; Usta, 2009: 38; Arıkan ve Ahıpaşaoğlu, 2005: 55) :

- Demiryolları emniyetli ve güvenilir bir taşıma türüdür.
- Demiryolları, seyahati cazip kılan sosyal ve turistik tarifeleri ile kitle turizmi için en ucuz taşıma türüdür.

- Demiryolları, birim ulaştırma maliyetlerini toplu taşıma yöntemi ile düşürerek, daha geniş bir kitlenin seyahat etmesine imkân sağlayan bir ulaştırma türüdür.
- Turizm arz verilerine erişmede ulusal kaynaklara dayanarak, demiryolları belirli bir hat üzerindeki en çok yolcu ve yük taşıma özelliğine sahip olan ulaştırma türüdür.
- Demiryolları, seyahatleri süresince turistlere konforlu bir yolculuk için olanaklar sunmaktadır. Gece ve gündüz kesintisiz yolculuk yapma, rahat hareket etme, yeme-içme ve geceleme ihtiyaçlarını karşılama, yolculuk sırasında çevreyi seyredebilme, istasyonlarda ihtiyaçlarını karşılayabilme gibi pek çok imkâna sahiptir.
- Demiryolları, çevre dostu bir ulaşım şekli olmasının yanında, yoğun trafik problemi gibi sorunlar da yaşanmayan bir ulaştırma türüdür.

1.1.2.3. Turizm – Karayolu Ulaştırması

Karayolları, turizm arz olanaklarına ulaşım faaliyetlerini kitlesel ve aynı zamanda bireysel olarak sağlayan; turistlere seyahatleri sırasında rahatlık, özgürlük, seyahatten keyif alma gibi imkânlar sunan bir ulaştırma türüdür. Turizmin gelişmesi ve yaygınlaşmasında karayolu ulaştırması önemli bir yer tutmaktadır (Demir, 1997: 55).

Turizm ulaştırmasının başlangıcında trenler etkili olmuşken, daha sonraki yıllarda otomobillerle turizm ulaştırması yaygınlaşmaya başlamıştır. 1910 yılında İngiltere’de otobüsle ilk turistik amaçlı seyahat gerçekleştirilmiştir. 1918 yılında Paris’te otobüsle turistik amaçlı seyahatler yapılmış ve 1925 yılından itibaren Avrupa’da otobüsle yapılan turistik geziler yaygınlaşmaya başlamıştır. 1930’lu yıllarda ise otobüsle yapılan seyahatler ile trenle yapılan seyahatler arasında rekabet başlamıştır (Usta, 2009: 41).

Karayolu ulaştırmasında kilometre başına yapılan yatırım miktarı çok olmadığından, karayolu ile gidilmek istenen en uzak ve ücra yerlere gidilebilmektedir. Teknolojik gelişmelerin etkisiyle, modernleşen otobüsler, turistlere konforlu seyahatler sunmaya başlamıştır. Otobüslerde yeme-içme olanakları, gemi,

tren, uçakların gidemediği yerlere erişebilme gibi imkânlar turistlerin karayolunda otobüslerle seyahati tercih etme nedenlerindendir (Arıkan ve Ahıpaşaoğlu, 2005: 66).

Karayollarının turizm açısından taşıdığı önem aşağıdaki gibi sıralanabilir (Usta, 2009: 42; Gürdal, 1990: 37) :

- Karayolları, turistlere seyahatleri sırasında ilgi çekici güzergâhları görme fırsatı sunar.
- Karayolları, turistik özellik arz eden ve diğer ulaştırma araçları ile erişilemeyen bölgelere ulaşımı sağlar.
- Karayolları, turistlere serbestlik ve özgürlük sağlayarak, istenildiği zaman ve istenildiği yerde durma, konaklama yapabilme imkânı sunar.
- Karayolları ile ulaşım hızlı ve ekonomiktir.
- Karayolları, grup gezilerinde samimi ve eğlenceli bir atmosfer yaratılmasını sağlar.
- Karayolları, konaklama endüstrisinin gelişmesine yardımcı olur. ‘Motel’ konaklama tesislerinin kurulmasında etkili olmuştur.
- Karayolları, günübirlik turistik gezilerin, kısa mesafeli turların, şehir içi ve bölgesel turların yapılmasına olanak sağlar.

1.1.2.4. Turizm – Havayolu Ulaştırması

Havayolu ulaşımı turizmin gelişmesinde ve küresel dünyada turist akışının sağlanmasında önemli bir faktördür (Duval, 2007: 152). Yıllar itibariyle havayolu ulaştırması, orta ve uzun menzilli hedefleri daha erişilebilir hale getirmiştir. Bunu yaparken, uluslararası turizmde ekonomik ve sosyal faydaları ve dezavantajlarıyla birlikte, kitlesel bir pazar yaratmak için önemli ölçüde katkıda bulunmuştur (Holloway ve Taylor, 2006: 303).

İlk olarak Thomas Cook tarafından 1919’da hava turlarının tanıtımı yapılmaya başlanmış ve 1927 yılında uçakla ilk turistik amaçlı seyahat New York – Chicago arasında gerçekleştirilmiştir. Sonraki yıllarda Londra’dan Fransa’nın Nice ve Cannes şehirlerine uçakla turlar düzenlenmiş; fakat trenle yapılan turlara göre daha pahalı olduğu için ekonomik durumu iyi olan turistlere yönelik olmuştur. 1945

yılından itibaren tarifesiz (charter) uçak şirketlerinin seferlere başlamasıyla birlikte, havayolu ulaştırması halka dönük olmaya başlamıştır. Önceleri tarifesiz uçuşların sadece paket tur yapmalarına izin verilmiş, böylece tarifeli uçuşlarda yolcu kaybı yaşanmaması amaçlanmıştır. 1980 yılından itibaren tarifesiz seferler de yolcu taşımaya başlamış ve kitle turizminde gelişme yaşanmıştır (Usta, 2009: 40).

Havayollarının turizm açısından taşıdığı önem aşağıdaki gibi sıralanabilir (Usta, 2009: 40; Gürdal, 1990: 40):

- Havayolları, talep yaratan hızlilik faktörüyle birlikte kısıtlı ve değerli zamanı olan turistlerin seyahatlere katılmasına, yeni bölgelerin turizme açılmasına ve turistik bölgelerde konaklama süresinin uzamasına imkân sağlamaktadır.
- Havayolları, turistlere rahatlık ve güven sunan hizmetleriyle özellikle ‘üçüncü yaş turizmi’ ni geliştirmektedir.
- Havayolları konaklama, ulaşım, yeme-içme, yerel turlar ve transferler gibi turistlerin temel gereksinimlerini içeren paket turların en uygun şekilde oluşturulmasına ve böylelikle kitle turizmi için daha ekonomik ve organize turların gerçekleştirilmesine imkân sağlamaktadır.
- Havayolları, turizmde talebin düşük olduğu kış döneminde indirimli tarifeler düzenleyerek, ucuz sezon faaliyetleriyle turizm mevsiminin uzamasına katkı sağlamaktadır. Ayrıca, ortak bir amaçla düzenlenen grup turları (common interest group), ortak ilişkili grup turları (affinity group) ve ödül amaçlı grup turları (incentive group) için de fiyat politikaları geliştirerek, turizmin yaygınlaşmasında etkili olmaktadır.
- Havayolları, yatay ve dikey bütünleşme açısından diğer ulaştırma türlerine göre daha avantajlı konumdadır. ‘**Yatay**’ bütünleşmeye, havayolu-denizyolu, havayolu-demiryolu, havayolu-karayolu arasındaki bütünleşme örnek gösterilirken; ‘**dikey**’ bütünleşme için, havayolu-konaklama işletmesi, havayolu-seyahat işletmesi gibi bütünleşmeler örnek gösterilebilir.

1.2. HAVAYOLU ULAŞTIRMASI VE GELİŞİMİ

Havayolu taşımacılığı kavramı, kargo, posta ve insanların, gereksinimlere göre zaman ve mekânsal olarak yarar sağlayacak biçimde bir hava taşıtı ile yer değiştirmesi amacıyla verilen hizmettir. Teknolojide yaşanan gelişme ve yeniliklerle birlikte önemi giderek artan havayolu taşımacılığı, üstün teknolojileri kullanmak, ekonomik gelişmişlik düzeyiyle doğru orantılı olmak, pazarlama sistemlerine katkı sunmak, siyasi bir işlevi olmak, ithalat ve ihracatla ilgili olmak ve turizme olumlu katkılar sağlamak açısından ülkeler için uluslararası önem taşımaktadır. Ayrıca ülkelerin yatırım oranlarını ve ticaret seviyelerini pozitif yönde ilerleten bir sektör konumundadır (Kaya, 2000: 15,16).

Uçak ile seyahatlerin tarihine bakıldığında, 1903 yılında Wilbur ve Orville Wrigth kardeşler iki pervaneli, 16 beygir gücünde bir uçak ile Kitty Hawk’a 184 metrelik bir mesafeden ilk uçuşlarını gerçekleştirmişlerdir. 1909 yılında Fransız mühendis Bleriot, Calais–Dover arasında Manş denizini uçakla geçmeyi başarmıştır. Uçak yapımında bez ve çıtaların kullanılması yerine alüminyum malzemelerin kullanılmasıyla uçaklara motor takılma olanağı doğmuş ve uçakların havada kalış süresi, taşıma kapasitesi ve hızı arttırılmıştır. 1920 yılına gelindiğinde ise Hamburg–Kopenhag–Amsterdam şehirleri arasında uçak ile seferler başlamış ve uçaklar toplum hizmetine açılmıştır (Gürdal, 1990: 71).

Havayolu ulaştırması esasen 1918 yılında ticari bir şekil almaya başlamıştır. Karayolunda otomobillerin kullanılmaya başlanması ve I. Dünya Savaşı’ndan sonra uçakların ticari amaçla kullanılmasıyla birlikte demiryolu ve denizyolu ulaştırmaları olumsuz etkilenmeye başlamıştır (Hacıoğlu, 2013: 16).

Havayolu ulaştırmasıyla ilgili yapılan düzenlemelere bakıldığında, I. Dünya Savaşı sonrası 1919 yılında, ‘her ülke hava sahası içinde o ülkenin egemenliğinde ve kendi kuralları doğrultusunda hava sahasını kullanabilir’ ilkesi kabul edilmiş ve 1944 yılında Chicago Konferansı’nda onaylanmıştır. Chicago Konferansı’nda Amerika, kendisi ve müttefik ülkeler arasında uluslararası hava taşımacılığını öngören çok taraflı bir anlaşma sunmuş; fakat Avrupa ülkeleri Amerikan baskısı yaratılmasından

çekinmiş ve hava trafiğinin ikili anlaşmalarla düzenlenmesinden yana olmuşlardır. Buna göre iki ülke arasında yaşanan hava trafiği ile ilgili kararlarda yine iki ülke taşıyıcısı arasındaki paylaşım esası etkilidir. Paylaşım esasını serbest bırakan ülkelerin havayolu ulaşımının gelişme göstereceği düşünülmektedir. ‘Five Freedom’ olarak adlandırılan ülkelere tanınmış ayrıcalıklı beş kural şu şekildedir (Öner, 1997: 43):

- 1- Egemen olan ülke üzerinde iniş yapmadan uçuş ayrıcalığı (Örneğin: İstanbul–Frankfurt uçuşu sırasında, uçağın Bulgaristan, Avusturya üzerinden geçmesi).
- 2- Teknik ve acil nedenlerle iniş yapabilme ayrıcalığı (Örneğin: Yakıt almak, teknik arıza yaşanması, acil durumlar vb.).
- 3- Yolcu indirebilme ayrıcalığı (Genellikle iki nokta arasında geçen trafikte).
- 4- Yolcu alma ayrıcalığı (Genellikle iki nokta arasında geçen trafikte).
- 5- İki ülke onayladığı takdirde, üçüncü bir ülkede yolcu indirme ve o ülkeden yolcu alma ayrıcalığı (Örneğin: Türkiye’ye ait bir uçağın Paris – Londra arası sefer yapması) Charter uçuşlarda bu ayrıcalık çok nadiren kullanılmaktadır.

II. Dünya Savaşı ile birlikte Avrupa’da sivil havacılık endüstrisi duraklama dönemi yaşamış ve askeri havacılık alanında bir rekabet ortamı oluşmuştur. 1939 – 1945 yılları arasında uçak teknolojisinde çeşitli buluşlar gerçekleştirilmiş; ilk roketli uçaklar Alman Messerschmitt kuruluşu tarafından ve ilk radarlar İngilizler tarafından geliştirilmiştir. II. Dünya Savaşı bitiminde uluslararası sivil havacılık sektörü hızla büyümüş ve kıtalararası uçuşlar yapılmaya başlanmıştır (Arıkan ve Ahipaşaoğlu, 2005: 129).

1945 yılı sonrasında devletin tarifesiz özel havayolu şirketlerinin seferlerine izin vermesiyle birlikte, charter şirketleri kurulmaya başlanmıştır. Charter seferleri ile beraber havayolu yolcu taşımacılığı sivil halka yönelmiştir. 1970’li yılların sonlarında Avrupa’da havayolu taşımacılığında demokratikleşmeler yaşanmaya başlamıştır. Önceleri, normal uçuş hattında yolcu sayısında azalma yaşanmaması için charter seferlerde sadece her şey dahil (inclusive tour) seyahat paketi alanlara izin verilirken; 1980 yılı itibariyle gidiş ve dönüş bileti olma şartıyla charter seferlerde yolcu taşımacılığı serbestleşmiştir (Hacıoğlu, 2013: 16).

Uluslararası hava taşımacılığında yaşanan gelişmelerle birlikte havacılık ile ilgili önemli mesleki kuruluşlar inşa edilmeye başlanmıştır. Ülkeler arası ikili anlaşmalar ve kurulan uluslararası ilişkilerle, daha fazla ülkeye sefer yapma ve daha fazla yolcu/yük taşıma olanağı sağlanmaktadır. Türkiye'nin de üyesi olduğu ve ilişkide bulunduğu uluslararası kuruluşlar aşağıdaki tabloda yer almaktadır.

Tablo 1: Türkiye'nin Üyesi ve İlişkide Olduğu Uluslararası Kuruluşlar

Kuruluşun Adı	Kuruluş Yılı	Merkezi	Açıklama
International Civil Aviation Organization (ICAO) Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatı	1944	Montreal	Birleşmiş Milletlere bağlı bir kuruluş olan ICAO'nun ana görevi uçuş emniyeti ve güvenliği ile ilgili politikalar geliştirerek; sivil havacılığın kontrollü bir şekilde sürdürülmesini sağlamaktır. 191 ülke üyedir.
International Air Transport Association (IATA) Uluslararası Hava Taşımacılığı Birliği	1945	Montreal	IATA'nın işlevi; üyeleri ekonomi, güvenlik, ticari ve teknik alanlarda işbirliği sağlayarak; havayolu taşımacılığının verimli ve uygun şekilde gerçekleşmesine destek olmaktır.
ICAO Avrupa Kuzey Atlantik Bölgesel Havacılık Emniyet Grubu	1947	Paris	ICAO'nun emniyet ve güvenlikle ilgili belirlediği politikaların Avrupa Bölgesinde uygulanmasıyla ilgili görevleri yürüten bölgesel kuruluştur. 57 ülke üyedir.
European Civil Aviation Conference (ECAC) Avrupa Sivil Havacılık Konferansı Teşkilatı	1955	Fransa	Organizasyonun esas işlevi; Avrupa'da hava emniyeti konusunda politika ve kurallar geliştirmek; üye ülkeler arasında uygulamaları düzenlemek ve güvenlik denetimlerini gerçekleştirmektir. 44 üyesi bulunmaktadır.

Tablo 1 devamı

Joint Aviation Authorities – Training Organisation (JAA – TO) Havacılık Otoriteleri Birliği	1979	Hollanda	ECAC’ ın alt organizasyonudur. Avrupa havacılık organizasyonlarının güvenli bir şekilde yürütülmesi için ihtiyaç olan ‘eğitim’ faktörüyle ilgili çalışmalar yürütmektedir. 44 üyesi bulunmaktadır.
European Organisation for the Safety of Air Navigation (EUROCONTROL) Avrupa Seyrüsefer Emniyeti Teşkilatı	1960	Brüksel	Kuruluşun asıl amacı, Avrupa hava ulaşımında güvenliği sağlamaktır. Havacılığın emniyetli olarak yaygınlaşması için çalışılmaktadır. Türkiye’nin de içinde bulunduğu 40 tane üye ülkesi vardır.
Airports Council International (ACI) Uluslararası Havalimanları Konseyi	1991	–	ACI, havaalanı işletmeleri tarafından kurulmuş bir konseydir. ACI üyesi havaalanları için belirli standartlar oluşturarak çıkarlarını gözetmek, güvenli ve verimli hava ulaşımını sağlamak, bilgi ve eğitim imkânlarını yükseltmek amaçlanmaktadır.
European Aviation Safety Agency (EASA) Avrupa Havacılık Emniyeti Ajansı	2002	Köln	Avrupa Birliği üyesi olan ülkeler tarafından oluşturulan sivil havacılık ajansıdır. Uçuş, güvenlik, kontrol, hava araçları gibi konularda kuralların oluşturulması ve uygulamalarının denetlenmesiyle ilgili çalışmaktadır.
D8 Ülkeleri Sivil Havacılık Çalışma Grubu	2007	İstanbul	D8 ülkelerinin aralarında işbirliği ve koordinasyonu sağlamak için oluşturduğu grupta 2007 yılından itibaren sivil havacılık konusu da işlenmektedir. D8 grubu içindeki ülkeler: Türkiye, İran, Bangladeş, Mısır, Malezya, Nijerya, Endonezya, Pakistan’dır.

Kaynak: SHGM, 2015a.

1.2.1.Havayolu İşletmelerinin Genel Yapısı ve Özellikleri

Havayolu ulaştırması genel tanımıyla; çalışma konusu, çalışmaları uygulayan kamu/özel kurum ve kuruluşlar, yüksek teknolojiye sahip araç ve donanımlar, özel altyapı ve iletişim modelleri, kalifiye iş gücü, hizmet sunulan insanlar, ulusal ve uluslararası nitelikte düzenlenmiş kurallar ve mevzuat içeriklerinin bir araya getirdiği önemli bir sektördür. *‘Havayolu ulaştırma 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 denetimini kapsamaktadır’* (DPT, 2001: 1).

2920 sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu’na göre ticari hava işletmeleri, belli bir ücret karşılığında, ticari bir amaç güderek, yolcu, yük veya her ikisini birlikte taşıyan ulaştırma işletmeleridir (Türk Sivil Havacılık Kanunu, 1983). Ticari havacılık, 1950’li yıllarda jet motorlarının geliştirilmesiyle beraber ortaya çıkmış ve 1970’li yıllarda da *‘tercih edilen en mükemmel ulaşım aracı’* sıfatına erişmiştir. Havayolu ile ulaşım, uçuştan önce ve sonra verilen bütün hizmetlerin aynı nitelik ve ciddiyeti içermesi, havayolu taşımacılığını kitle ulaşımı içinde en güvenilir, en hızlı ve en modern ulaşım türü konumuna getirmiştir (Gürses, 2006: 4).

Havayolu ulaşımını sağlayan işletmeler, rekabet ortamı içinde devamlı yeniliğe açık olmak ve gelişen teknolojileri ve trendleri takip etmek durumundadır. Havayolu işletmeleri aynı zamanda, birbirine bağlı ve tamamlayıcı birçok birimin yönetimini kapsamaktadır. Bunlar: Yer hizmetleri, ikram hizmetleri, eğitim hizmetleri, uçuş hizmetleri, teknik destek/bakım hizmetleri, bilet satış ve bilgi işlem hizmetleridir (Yıldırım, 2007: 83). Turizm endüstrisi içinde havayolları genellikle, konaklama, yiyecek-içecek, tur operatörlüğü, araç kiralama, gemicilik ve sigortacılık gibi alanlarda yatırımlar gerçekleştirmektedir (Dunning ve McQueen, 1982: 40). Bu faaliyetleri sonucunda yönetim ve yatırım kararlarını kendisi alabilen işletmeler kurulmaktadır. Havayolları ayrıca kullandıkları yüksek teknolojiyle, genellikle bilet satış ve rezervasyonlarda bilgisayar sistemlerinden faydalanmaktadır. Bu şekilde işletmelerin büyümesi, kapasitelerini arttırması ve pazar paylarını genişletmesi

öngörülmektedir (Ascher, 1985: 26, 27). Havayolu işletmelerinde stratejik politikalar ve uygulamalar üst seviyede olmaktadır. Bu nedenle idari personel nitelikli, kritik durumlarda doğru karar verme becerisine sahip kişilerden oluşmalıdır (Yıldırım, 2007: 116).

Havayolu işletmelerinin genel özellikleri aşağıdaki şekilde sıralanabilir (Kayseri, 2011: 25,26; Aslan, 2007: 56,57; Kuyucak ve Şengür, 2009: 141; Yıldırım, 2007: 102,103):

- Havayolu işletmeleri, hizmet sunan işletmelerdir. Hizmetleri çoğunlukla devlete bağlı kurumlarca denetlenmektedir.
- Havayolu işletmelerinde devlet denetimi sıkı, katı kurallı ve yaptırımlı bir şekilde gerçekleşmektedir. Ülkemizde '*Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü*' uçuş ve can güvenliği açısından denetim ve düzenlemeleri yerine getirmektedir.
- Havayolu işletmeleri hizmet sektörüne dâhil olduğundan, sermaye ve insan emeği yoğun bir şekilde kullanılmaktadır.
- Havayolu işletmeleri, hizmet üretimi ve hizmetin son tüketiciye ulaştırılması işlemlerini 'eş zamanlı' şekilde gerçekleştirmektedir. Ulaştırma bir 'deneyim ürünü' olarak sunulur ve değerlendirilmesi genellikle tüketim sırasında yapılmaktadır.
- Havayolu işletmelerinde müşteri sadakati yaratmak ve müşteri bağlılığı sağlamak son derece önemlidir. Bunun için müşterilerin beklenti ve ihtiyaçları analiz edilmekte ve kaliteli hizmet ile ilişkilerde devamlılık oluşturulmaya çalışılmaktadır.
- Havayolları genel olarak kar marjı düşük bir endüstridir.
- Havayolu işletmeleri için genellikle az sayıda tedarikçi hizmet vermektedir. Örneğin, büyük uçak gövde üretimi için Boeing ve Airbus şirketleri çalışmaktadır. Bununla birlikte, havayolu işletmeleri için alternatif çoğunlukla bulunmadığından, havalimanları, hava seyrüsefer ve yer hizmetleri veren işletmelerden hizmet satın alınmaktadır. Yakıt ve sigorta

maliyetleri arttıkça, havayolu işletmelerinin maliyet kontrol mekanizmaları zorlaşmaktadır.

- Havayolu işletmelerinde gelişmiş teknolojiye sahip hava araçları ve sistemleri kullanılmakta ve planlama, koordinasyon, operasyon süreçleri, pazarlama ve satış etkinlikleri bilgi işlem sistemleri kullanılarak gerçekleştirilmektedir. Buna bağlı olarak güvenlik, hızlilik, etkinlik ve rekabet gücü bakımından havayolu işletmelerinin teknolojik gelişmeler ile fazlaca bağlantılı olduğu söylenebilir.
- Havayolu işletmelerinin rekabet gücünü edinmesi açısından, çeşitli hizmetleri işletme dışı kaynaklardan satın alması, işletmelerin kendi temel yetkinliklerine yönelmesi ve odaklanmasına yardımcı olmaktadır.
- Havayolu işletmelerinde alanında uzman çalışanlar işletme ve müşteriler için çok önemlidir. Çalışanlar için düzenlenecek eğitimler ve verilecek ücretler işletmeler için maliyet unsurudur. Fakat müşterilere sunulacak hizmetin çalışanlar tarafından verilecek olması müşterilerin işletme için görüş ve öneri belirtmesi, fikir oluşturmaları ve memnuniyeti açısından önem taşımaktadır. İşletmeler maliyet unsurlarına bu sebeple katlanmaktadırlar.
- Havayolu işletmeleri uluslararası işletme niteliğinde olduğundan, hizmetlerin devamlılığı ve faaliyetler 24 saat devam etmektedir. Bunun sonucunda işletmelerin personel sayısı da artmaktadır. Türkiye'nin de üyesi olduğu *JAA (Joint Aviation Authority)*'nin belirlediği kurallara göre belli niteliklere sahip personel, belli saatler arasında çalıştırılabilmektedir. Emniyet, risk, çalışma şartları, ileri teknoloji vb. nedenlerle her personel istenen konumda, istendiği sürece çalıştırılamamaktadır.
- Havayolu işletmeleri, kendi kontrolü dışındaki yakıt maliyeti ve ülkelerin vergi politikalarından etkilenmektedir. Ayrıca, oluşan talep ekonomideki olumsuz dalgalanmalara karşı son derece duyarlıdır.
- Havayolu işletmeleri, müşterilerin gözünde güven yaratan bir imaja sahip olmalıdır. Çünkü müşteriler için olumlu bir imaj ve sunulan iyi hizmet müşteri bağlılığını da yaratmaktadır.

1.3. HAVAYOLLARI VE TURİZM İLİŞKİSİ

Turizm kavramının temelinde yer alan seyahat olgusu, turistlerin ziyaretleri sırasında ulaştırma araçlarına duydukları ihtiyacı da ortaya çıkarmaktadır. Günümüzde teknolojiye yaşanan ilerlemeler ulaşım alanında etkili olmuş ve havayolu taşımacılığı bu teknolojiden faydalanmıştır. Bunun sonucunda en hızlı ulaşım aracı olarak uçaklar, turistik amaçlı seyahatlerde özellikle tercih edilen taşıma aracı olmuşlardır. Teknolojik ilerlemelerin yanında çalışma koşullarında yapılan iyileştirmeler, izin günleri ile ilgili yeni düzenlemeler, seyahat acentalarının sayısının artması, turizme yapılan yatırımların artması ve bunun gibi nedenlere bağlı olarak, insanlar turizme ve seyahate yönelmeye başlamış, turizm 1960'lı yıllardan itibaren ilerleme göstermiştir (Arıkan ve Ahipaşaoğlu, 2005: 133).

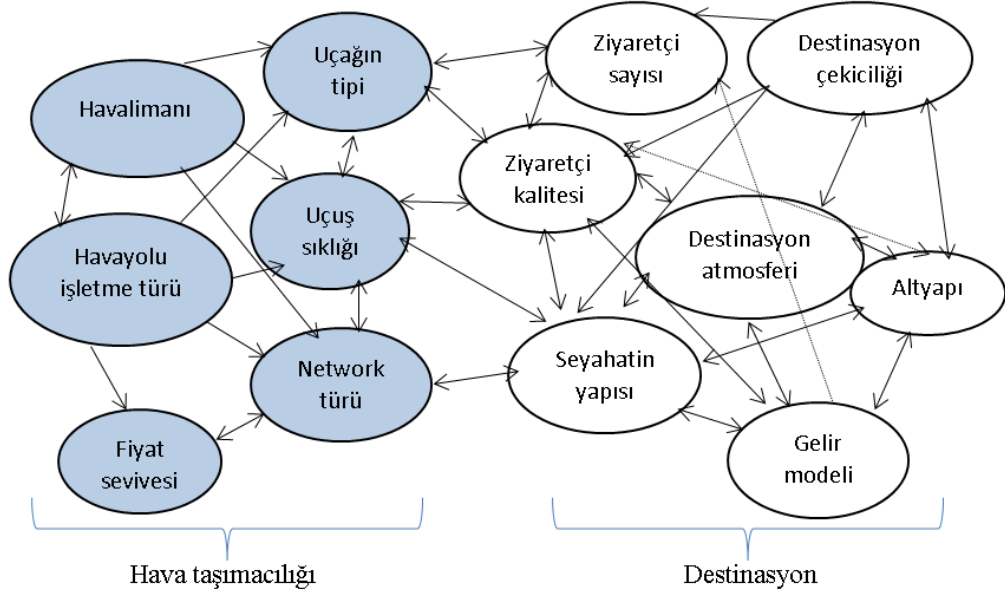
Turizmde seyahat olgusu iki yönlü gelişme göstermiştir. Bunlar: fiili olarak hareketlilik ve insanların seyahat için kullandıkları metotlardır. Havayolu ve demiryolu seyahatleri yoğunlaşmış (toplu) turizme eğilimi sağlarken; otomobille ve otobüsle gerçekleştirilen seyahatler dağınık (ayrık) turizme eğilimi arttırmaktadır. Hareketliliğin hızı da seyahat kavramı içinde önem taşımaktadır. İnsanlar daha hızlı seyahat ederek, kısıtlı tatil sürelerinde, zamandan tasarruf sağlayıp daha uzak destinasyonlara gitmektedirler. Teknolojik gelişmeler hızlı seyahat olanaklarını geliştirmekte ve önceleri ulaşılamaz düşünülen noktalara erişim olanağı sağlamaktadır (Mill, 2009: 31,32).

Turizm endüstrisinin önemli bir parçası olan havayolu işletmeleri yüksek oranda turistik hareketliliğe sahip ülkeler ile diğer ülkeler arasında turist akışını havayolu taşımacılığı ile sağlamaktadır (Öner, 1997: 45). Havayolu taşımacılığının en önemli özelliği hızlılıktır. Turistler açısından ulaşım sırasında zamandan kazanmak, gidecekleri noktaya vardıklarında, orada daha fazla zaman geçirebilmelerine olanak sağlamaktadır. Bununla birlikte havayolları ile ülkeler arası mesafeler kısalmış, uzak noktalar birbirine bağlanabilmiş ve turizm pazarı büyümeye başlamıştır (Tan, 2008: 24).

Havayolu taşımacılığı 20.yüzyıla adını vermiş ve ‘hızlılık’ özelliği yerine, en etkili hıza sahip ancak daha ‘ekonomik’ olma özelliğini benimsemeye başlamıştır. Bunun yanında yeni tip uçaklarda kullanılan koltuklar, servis birimleri gibi aksesuarların minimum ağırlıkta üretilmesi ve maksimum kapasitenin en ekonomik şekilde taşınması için çalışılmaktadır. Havayolu taşımacılığı ayrıca, nüfus artışı ile ilişkilidir. Turizm ile havayolu taşımacılığı bütünleşme faaliyetlerine başlamış ve mevsimsel havayolu ulaşımı gelişmeye başlamıştır. Buna bağlı olarak, turizmde charter uçuşlar hızlı bir artış yaşamıştır (Arıkan, 1998: 48). Bunun yanında havayolu taşımacılığı turistik amaçlı seyahatlerde konforlu ve talep yaratıcı niteliktedir. Kitle turizminin gelişmesiyle beraber, havayolu ile ulaşımın turizmde seyahat sistemleri içerisindeki payı artmıştır. Charter ve tarifeli sefer düzenleyen işletmeler, tur operatörleriyle birlikte çalışarak, turizm potansiyeli yüksek destinasyonlara seferler düzenlemiş ve havayolu trafiğinde doluluk oranlarını arttırmaya çalışmışlardır. Ayrıca, havayolu işletmeleri, belli bir destinasyonun konaklama yatırımları arttırıldığında, o merkeze uçuş hattı açabilmektedir. Böylece doluluk oranlarını arttırmak, havayolu uçuş pazarından daha fazla pay almak ve dönemsel talep dalgalanmalarından kaçınmak istemektedirler (Yarcan, 1993: 113,114).

Turistik bir yerin erişilebilirliği temelde iki faktörle ilişkilendirilebilir. Birincisi fiyat faktörü (rekabet eden tesislerin yanı sıra mutlak terimler) ve ikincisi zaman faktörü (kişinin başlangıç noktasından varış noktasına ulaşana kadar geçirdiği gerçek zaman ve umulan zaman). Özellikle havayolu ile seyahatlerin son 40 yılda, daha önce ulaşılması hayal olan orta ve uzun menzilli noktalara her iki faktör bakımından erişilebilir hale geldiği söylenebilir (Holloway ve Taylor, 2006: 303).

Şekil 2: Havayolu Taşımacılığı – Destinasyon İlişkisi



Kaynak: Bieger ve Wittmer, 2006: 43.

Havayolu taşımacılığı ile turizm arasında güçlü bir ilişki bulunmaktadır. Havayolları tek yönlü bir hizmet olmayıp turizmin gelişmesinde etkin rol oynayan çok yönlü bir hizmet sektörüdür. Şekil 2’de havayolu taşımacılığı ve turistik destinasyon arasındaki bağlantılar ve etkileşimler gösterilmiştir. Buna göre, havalimanları ve havayolu işletme türleri uçuş sıklığını ve uçakların tipini belirlemektedir. Oluşan maliyetler ise turistlerin ödeyeceği fiyat seviyesini belirlemede etkili olmaktadır. Fiyat seviyesi, uçuş sıklığını, uçak tipini, destinasyondaki ziyaretçi sayısını ve kalitesini, seyahat yapısını, destinasyon atmosferini etkilemektedir.

Ulaştırmanın başlangıç noktası ve destinasyon arasındaki ilişki incelendiğinde; turistik destinasyonların gelişmesi açısından, ilk olarak seyahatin başlangıç noktasından bakıldığında varılacak yere olan mesafe ve ulaştırmada sunulan hizmetlerin türü önemli olmaktadır. İkinci olarak destinasyon açısından bakıldığında, gelen turistlerin yaşadığı bölgelere olan uzaklık destinasyonun ana ulaştırma altyapısında ve hedef pazar olarak belirleyeceği turist kitlesine karar vermesinde etkili olmaktadır. Örneğin, deniz, kum, güneş destinasyonlarının ortaya

çıkardığı kitle turizmi açısından, yeni ulaştırma türleri ve teknolojilerinin bütünleşik olarak kullanılması gerektiği görülmektedir (Lumsdon ve Page, 2004: 82).

Havayolu işletmelerinde amaç en basit anlamıyla, yolcu veya yükün istenen iki nokta arasında taşınmasını sağlamaktır. Günümüzde havayolu ulaşımının emniyetli, hızlı ve konforlu olması, teknolojik yeniliklerin gelişmeye devam etmesi diğer ulaştırma türlerine kıyasla havayolu ulaşımını daha cazip bir hale getirmektedir (Demir, 1997: 215). Ayrıca turistik destinasyonun gelişmesinde de etkili olmasının yanında, havayolu ulaştırma işletmeleri kendi başarısının kurbanı olmamak için dikkat etmelidir. Aynı şekilde turistler de büyük ölçüde, havayolu ulaşımının sunduğu yeni fırsatlardan faydalanabilirler. Ancak bazı zamanlarda karmaşık durumlarla karşılaştıklarında, en iyi çözüm esnek ve daha tevazulu davranmaktan geçmektedir (O'Connell ve Williams, 2011: 207).

1.3.1. Havayolu İşletmelerinin Sınıflandırılması

ICAO (International Civil Aviation Organization-Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatı), uçuş emniyeti ve güvenliği ile ilgili politikalar oluşturmak, dünya çapında havacılığın düzenli, etkin ve ekonomik olarak gelişmesini sağlamak, sivil havacılığın kontrollü bir şekilde sürdürülmesini desteklemek amacıyla kurulmuş bir organizasyondur. ICAO havayolu işletmelerini çeşitli şekillerde sınıflandırmaktadır (ICAO, 2004: 5.1.1.).

Tablo 2: ICAO'nun Havayolu İşletmelerini Sınıflandırması

Gerçekleştirilen Operasyon Türü	Tarifeli Havayolu İşletmeleri Tarifersiz Havayolu İşletmeleri Charter Havayolu İşletmeleri
Taşınan Trafiğin Türü	Yolcu Taşıyan Havayolu İşletmeleri Kargo/Yük Taşıyan Havayolu İşletmeleri
Ulusal/Uluslararası Pazarda Üstlenilen Rol veya Operasyon Büyüklüğü	Büyük Havayolu İşletmeleri Bölgesel Havayolu İşletmeleri Besleyici Havayolu İşletmeleri Commuter Havayolu İşletmeleri
Pazar Türü ve Ekonomik Önemi	Niş Havayolu İşletmeleri Yeni Kurulan Havayolu İşletmeleri

Tablo 2 devamı

	Pazara Yeni Giren Havayolu İşletmeleri Düşük Maliyetli Havayolu İşletmeleri
Ticari Ortaklıklara Üyelik	IATA Üyesi Havayolu İşletmeleri IATA Üyesi Olmayan Havayolu İşletmeleri
Sahiplik ve Kontrol Edilebilirlik	Devlet Sahipliğindeki Havayolu İşletmeleri Özel Havayolu İşletmeleri Ortaklaşa Kurulmuş Havayolu İşletmeleri

Kaynak: ICAO Manual on the Regulation of International Air Transport, 2004: Chapter 5.1-1, Air Carriers.

1.3.1.1.Tarifeli Havayolu Taşımacılığı

Tarifeli havayolu işletmeleri (Scheduled Air Carrier): Yayınlanmış olduğu uçuş zamanlamasına uygun bir şekilde operasyonlar düzenleyen ve sistematik olarak, belli aralıklarla, uçuş seferleri organize eden ve düzenlediği uçuşların çoğu tarifeli olan havayoludur (ICAO, 2004: 5.1-1). Sivil Havacılık İstatistiki Bilgiler Yönetmeliği'nde yer alan tanıma göre tarifeli sefer: 'Kalkış saatleri ve ücretleri daha önceden ilan edilmiş, halkın kullanımına açık belirli bir düzenle gerçekleştirilen uçuş seferleridir' (MBS, 2015).

Tarifeli seferlerde yolcular ya da eşyalar hava ulaşım araçları ile bir noktadan başka bir noktaya belli bir güzergâh ve tarifeye bağlı olarak taşınmaktadır. Hizmet rekabetine göre çalışan ve ulusal havayolları olarak kabul edilen tarifeli havayollarının pazarlama maliyetleri yüksek olmasına karşın yolcu yükleme faktörleri düşüktür. Havayolu işletmeleri önceden belirlenmiş olan, tarifelerindeki uçuş seferlerini gerçekleştirmekle yükümlüdürler (Mill, 2009: 68). Tarifeli seferler gerçekleştiren havayolu işletmeleri, rekabet edebilmek ve pazardaki yerlerini korumak amacıyla özel fiyat uygulamaları yapmakta; yeni pazarlara girmek ve pay alabilmek için başta dış hatlarda olmak üzere farklı fiyat politikaları geliştirerek, fiyatları makul kılmak için çalışmaktadırlar. Bunun yanında, özellikle uzak ülkelere gerçekleştirilecek seyahatlerde IATA (Uluslararası Hava Taşımacılığı Birliği)'nın kabul ettiği fiyatlar haricinde kendi fiyat politikalarını geliştirmekte ya da diğer havayolu işletmeleri ile ikili anlaşmalar yaparak özel fiyatlar belirlemektedirler (Arıkan ve Ahipaşaoğlu, 2005: 136,137).

Tarifeli sefer gerçekleştiren uçakların koltukları, gruplara satış yapılması yasal olarak mümkün olsa da, genellikle münferit yolculara satılmaktadır. Tarifeler belirli bir periyoda bağlı olarak hazırlanmakta ve uçağın doluluk oranına bakmaksızın uçuşlar gerçekleştirilmektedir. Doluluk oranının her zaman yüksek olması zor olduğu için tarifeli uçuşlarda genellikle fiyatların yüksek olduğu düşünülür. İşletmeler yılın belli zamanlarında (yılda iki defa olmak üzere yaz ve kış mevsimlerinde) tarifelerini ilan etmekte ve hangi dönemlerde, hangi uçuş noktalarında, ayın hangi günlerinde ve hangi frekansla uçuşların gerçekleştirileceğini kamuya duyurmaktadırlar. Belli bir noktaya düzenli olarak gerçekleştirilen uçuşlar, bu bölgenin belirli bir pazar payına sahip olmasına olanak sağlamaktadır. Ayrıca tarifeler düzenlenirken dikkat edilmesi gereken hususlar bulunmaktadır. Bunlar (İşler, 2009: 36):

- Uçuş emniyeti/ uçuş güvenliği,
- Sunulan hizmetin kalitesi,
- Verimlilik,
- Ekonomik ölçütler, olarak sıralanabilir.

Günümüzde rekabet koşullarının zorlaşması ve charter sefer yapan havayollarının pazardaki yerine bağlı olarak; tarifeli sefer gerçekleştiren havayolları turizm pazarında yer alabilmek için, uçak biletlerinde indirimlere başvurmaya ve kendi charter işletmelerini kurmaya başlamışlardır. Böylelikle tarifeli havayolları, işletilmeyen kapasitelerini değerlendirmekte ve charter havayolu pazarına girmektedirler (Arıkan ve Ahipaşaoğlu, 2005: 138,139).

1.3.1.2. Charter Havayolu Taşımacılığı

Charter (özel kira): *'Belli bir uçağın, belli bir süre için, belirli gün ve saatlerde iki havalimanı arasında bir veya birkaç tur operatörü tarafından, riskleri tamamıyla kendilerine ait olmak üzere kiralanmasıdır'* şeklinde tanımlanmaktadır (Öner, 1997: 45). Charter havayolu işletmesi, yalnızca charter seferler gerçekleştiren tarifersiz havayolu işletmeleridir. Genellikle paket turlarda yer alan turizm çekim merkezlerine yapılacak havayolu ulaşımı sırasında kullanılmaktadır. Bu nedenle tur

operatörleriyle birlikte çalıştıkları söylenebilir. Charter havayolu işletmeleri çoğunlukla yüksek doluluk oranlarıyla faaliyet göstermekte ve biletlerini tek tek satmak yerine uçaklarda belli bir bölümü ya da uçaktaki tüm koltukları tur operatörüne/acentalara satmaktadırlar (ICAO, 2004: 5.1-1).

Charter seferler II. Dünya Savaşı sonrası 1950'li yıllarda, yıllık toplam seferlerin yaklaşık % 3-5'ini oluşturmuştur. Bu seferler askeri ya da devlete ait düzenlenen charter seferlerdir ve herkesin kullanımına açık değildir. 1960'lı yıllara gelindiğinde charter seferlerde gelişmeler hız kazanmıştır. Amerika-Kuzey Atlantik hattında düzenlenen tarifeli ve charter seferler, kısa mesafeli uçuşlardan uzun menzilli uçuşlara doğru yayılmaya başlamıştır. Asıl amaçları seyahat etmek olmayan ve üye sayıları 20.000 olan cemaat ve kulüp üyeleri zaman içinde ücreti kendi aralarında paylaşarak, uçak kiralamaya başlamış ve bu şekilde bağlantılı seferler oluşmuştur. Amerika'da 1938 yılında izin verilen charter seferleri, 1962 yılına gelindiğinde sınırlandırılmıştır (Doganis, 2002: 44). Kitle turizminin gelişiminde önemli olan charter seferler daha çok turizm amaçlı hava taşımacılığında kullanılmaktadır. Charter uçuşlar iki ülke arasında, bu iki ülkeden birinin bayrağını taşıyan hava ulaşım araçlarıyla gerçekleştirilmektedir. Charter havayolu işletmeleri özel kira işletmeleri olduğundan, havayolu kiracı konumunda, tur operatörü/seyahat acentası kiralayan işletme konumundadır. Bu durumda kiralayan taraf, uçağın kira risklerini kendi üstüne almış bulunmaktadır (Öner, 1997: 45). Charter uçuşlar, sunulan ürünün misyonuna göre düzenlenen özel seferlerdir. Gerçekleştirilecek uçuşların gün ve saatleri önceden yapılan anlaşmalara dayanarak belirlenmektedir (Yarcan, 1993: 11). Çoğunlukla turizm talebine ve turizm pazarına hizmet eden charter işletmeleri, talep oluştuğu sefer düzenlemekte ve fiyat rekabeti ilkesine göre çalışmaktadırlar. Charter işletmelerin pazarlama maliyetleri düşük olmasına karşın, yolcu yükleme faktörleri yüksektir (Mill, 2009: 68,69).

Charter uçak kiralama işlemleri ve uçuş tipleri çeşitli şekillerde olmaktadır. Bunlar (Yarcan, 1993: 11; Arıkan ve Ahıpaşaoğlu, 2005: 144) :

Tam (full) Charter: Bir tur operatörünün uçaktaki tüm koltukları kiraladığı durumdur. Doluluk riski kiralayan işletmeye ait olduğundan tur operatörü için

kiralama işlemi risk taşımaktadır. Örneğin, tur operatörü 160 kişilik bir uçağı tümüyle kiraladığında, uçağın tüm koltukları satılsa da, yarısı dolu olsa da, 20 koltuk boş kalsa da işletme kirayı tam olarak ödemekle yükümlüdür. Bu nedenle tur operatörü için riskli bir durumdur.

Kısmi (Part) Charter: Birden fazla tur operatörünün uçaktaki koltukları paylaştığı ve uçağı birlikte kiraladıkları durumdur. Her işletme kendi koltuklarından sorumludur ve kendi doluluk risklerini kendileri taşımaktadırlar. Charter işletme riski paylaştırmış olup, uçağı önceden pazarlamış olmaktadır.

Koltuk Charter: Charter işletmesi belli tarihlerde yapacağı uçuşu için, istisnai de olsa acentalardan koltuklarını belli bir yolcu kesime (örneğin işçilere) satmasını isteyebilir. Koltuk charterde uçaktaki doluluk riski charter işletmesine aittir.

Charter uçuşlar genellikle turizm sezonunun yoğun olduğu yaz aylarında düzenlenmektedir. Tur operatörleri de daha çok yaz döneminde çalışmakta ve charter işletmeleri, uçak koltuklarını tur operatörlerine kiralamaktadırlar. Bu dönemde işletmeler koltuklarını tam olarak dolduramadıkları durumlarda, boş koltukları farklı charter ya da tarifeli sefer düzenleyen havayolu işletmelerine de kiralayabilmektedirler. Bu şekilde, uçaklardan en verimli şekilde yararlanmak ve yolcusuz uçuş riskini en aza indirmek amaçlanmaktadır (Arıkan ve Ahıpaşaoğlu, 2005: 144).

Tablo 3: Charter ve Tarifeli Havayollarının Özellikleri

Charter Havayolları	Tarifeli Havayolları
Genellikle ekonomik fiyat avantajı sağlar.	Genellikle fiyatlar yüksektir.
Tur operatörleri, paket turlarda charter seferler kullanmaktadırlar.	Çoğunlukla işadamları ve bireysel olarak seyahat edecek kişiler tarafından kullanılırlar.
Grup halinde yolculuk yapıldığı için, sınıf ayrımı olmamaktadır.	Yolcular iş, birinci sınıf ve ekonomik sınıf şeklinde sınıflandırılarak uçarlar.
Planlanan uçuşlarda ertelemeler ve uçuş iptalleri fazlaca yaşanmaktadır.	Tarifeler daha önce belli olduğundan, ertelemeler ve uçuş iptalleri sık yaşanmamaktadır.
Uçuş saatleri tur operatörleriyle yapılan anlaşmalarca belirlenmektedir ve değişkenlik gösterebilir.	Yolcuların iniş-kalkışla aynı hatta birden fazla noktaya ulaşmaları mümkündür.
İniş-kalkış saatleri çoğunlukla çalışma saatleri dışında gerçekleşmektedir.	İniş-kalkış saatleri çoğunlukla yolcular için uygun saatlerde gerçekleşmektedir.
Uçuşlarda süreklilik olmaması dezavantaj ancak, doluluk oranının yüksek olması avantajdır.	Talebin olup olmamasına bakılmaksızın gerçekleştirildiğinden, birim maliyetlerin karşılanamaması riski bulunmaktadır.
Pazarlama faaliyeti, kısa vadede en iyi verimi sağlamaya yönelik yapılmaktadır.	Pazarlama faaliyeti, orta vadede düzenli talebin önceden doğru tespit edilmesiyle, doğru uçuş noktalarına doğru uçuş sayıları belirlemeye yöneliktir.

Kaynak: Arıkan ve Ahipaşaoğlu, 2005: 145; Karagülle, 2007: 8,9.

1.3.1.3. Kargo Taşımacılığı

Taşımacılık, ekonomik ve sosyal olarak belirli yer ve zamanlarda ihtiyaç duyulan tüm canlı ve cansız varlıkların, üretiminden tüketimine kadar olan süreçte, müşterilerin talepleri doğrultusunda bir yerden başka bir yere taşınmasına yönelik gerçekleştirilen hizmetler bütünüdür. Hizmetlerin bütünleşik bir şekilde işleyişini sağlayan işletmeler ise lojistik (taşımacılık) sektörünü oluşturmaktadır. Günümüzde taşımacılık sektöründeki firmalar hizmet sözleşmesi kapsamında; taşımacılık, depolama, dağıtım, gümrükleme ve sigortalama işlemlerini yapmakta ve gönderen ile

alıcı arasında oluşan sürecin tamamını yürütmeye ve yönetmeye çalışmaktadırlar (İşler, 2009: 38).

Kargo taşımacılığı açısından havayollarının birtakım üstün ve zayıf tarafları bulunmaktadır. Kargo taşıyan hava araçlarının oldukça ağır ve hacimce sınırlı olmasından kaynaklanan maliyetler zayıf taraflarıdır. Üstün yönleri ise aşağıdaki gibi sıralanabilir (Çancı ve Erdal, 2003: 3):

- Taşıma süresinin çok hızlı gerçekleşmesi ve bu şekilde teslim süresinin kısılması,
- Tüm dünyaya yayılmış havaalanı ağıının bulunması,
- Kargo hareketlerinin planlı, düzenli ve tarifeli gerçekleştirilmesi,
- Kargoların gönderime hazırlanması için yapılan ayırma, birleştirme, paketleme, etiketleme işlemlerinde ve yükleme işleminde özenli davranılması,
- Güvenilir ve emniyetli olması,
- Diğer lojistik türlerine kıyasla sigorta primlerinin daha düşük olmasıdır.

Havayolu kargo taşımacılığında, gönderen (gönderici lojistik firma) ile kargo taşınması yapan işletme arasında ‘Havayolu Kargo Taşıma Senedi’ ya da diğer adıyla ‘Havayolu Konşimentosu’ (A Waybill-AWB) imzalanmakta ve işlemler buna göre yürütülmektedir (Demir, 2005: 22). Taşıma sözleşmesi, fatura ve sigorta poliçesi olarak da kabul edilen Havayolu Konşimentosu (taşıma senedi), bireysel ve kombine taşımaları kapsamakta ve sözleşmede yer alan tüm tarafların hakları korunmuş olmaktadır (Demir, 2005: 22). Taşıma sözleşmesinin yapılmasının amacı, alıcının aleyhinde bir sorun yaşanmaması ve taşımanın başarıyla gerçekleştirilmesidir. Havayolu kargo taşımacılığında uluslararası geçerli olan yasal düzenlemelerin temeli Varşova Konvansiyonu, Lahey Protokolü, Uluslararası Havayolu Taşımacılığı Birliği (IATA), ve Birleşmiş Milletler’in ilgili birlikleri tarafından oluşturulmaktadır. Türkiye’de havayolu kargo taşımacılığı ile ilgili yasal düzenlemeler yapan kuruluş Ulaştırma Bakanlığı’dır. ‘Sivil Havacılık Kanunu’ ve ilgili yönetmeliklerle yasal uygulamalar belirlenmektedir. Havayolu taşımacılığında, Devlet Hava Meydanları

Genel Müdürlüğü ve Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü de yetkili kurumlardır (Çancı ve Erdal, 2003: 5).

Tablo 4: Türkiye’de Tarifeli ve Tarifersiz Seferlerle Yolcu ve Yük Taşımacılığı Yapan Havayolu İşletmeleri

No	İşletmenin Adı	Ruhsat Kapsamı
1	THY A.O	İç ve Dış Hatlarda Tarifeli ve Tarifersiz Seferlerle Yolcu ve Yük Taşımacılığı
2	Güneş Ekspres Havacılık A.Ş.	İç ve Dış Hatlarda Tarifeli ve Tarifersiz Seferlerle Yolcu ve Yük Taşımacılığı
3	Pegasus Hava Taşımacılığı A.Ş.	İç ve Dış Hatlarda Tarifeli ve Tarifersiz Seferlerle Yolcu ve Yük Taşımacılığı
4	Onur Air Taşımacılık A.Ş.	İç ve Dış Hatlarda Tarifeli ve Tarifersiz Seferlerle Yolcu ve Yük Taşımacılığı
5	Hürkuş Havayolu Taşımacılık ve Ticaret A.Ş.	İç ve Dış Hatlarda Tarifeli ve Tarifersiz Seferlerle Yolcu ve Yük Taşımacılığı
6	Atlasjet Havacılık A.Ş.	İç ve Dış Hatlarda Tarifeli ve Tarifersiz Seferlerle Yolcu ve Yük Taşımacılığı
7	Borajet Havacılık Taşımacılık Uçak Bakım Onarım ve Ticaret A.Ş.	İç ve Dış Hatlarda Tarifeli ve Tarifersiz Seferlerle Yolcu ve Yük Taşımacılığı
8	Turistik Hava Taşımacılık A.Ş.	İç ve Dış Hatlarda Tarifeli ve Tarifersiz Seferlerle Yolcu ve Yük Taşımacılığı
9	İHY İzmir Havayolları A.Ş.	İç ve Dış Hatlarda Tarifeli ve Tarifersiz Seferlerle Yolcu ve Yük Taşımacılığı
10	Tailwind Havayolları A.Ş.	İç ve Dış Hatlarda Tarifeli ve Tarifersiz Seferlerle Yolcu ve Yük Taşımacılığı
Tarifeli ve Tarifersiz Seferlerle Kargo Taşımacılığı Yapan Havayolu İşletmeleri		
1	MNG Havayolları ve Taşımacılık A.Ş.	İç ve Dış Hatlarda Tarifeli ve Tarifersiz Seferlerle Kargo Taşımacılığı
2	ULS Hava Yolları Kargo Taşımacılık A.Ş.	İç ve Dış Hatlarda Tarifeli/Tarifersiz Seferlerle Kargo Taşımacılığı
3	ACT Hava Yolları A.Ş.	İç ve Dış Hatlarda Tarifeli/Tarifersiz Seferlerle Kargo Taşımacılığı

Kaynak: SHGM, 2015b.

1.4. TÜRKİYE’DE HAVAYOLU UÇUŞ DESTİNASYONLARI

Havayolu uçuş faaliyetleri iç hat uçuşları ve dış hat uçuşları olarak sınıflandırılabilir. Sivil Havacılık İstatistiki Bilgiler Yönetmeliği’nde yer alan tanıma göre;

İç hat: *Zorunlu inişler haricinde, ülke sınırları içinde yer alan havaalanları arasında gerçekleşen seferlerdir.*

Dış hat: *Zorunlu inişler haricinde, ülke sınırları dışında yer alan bir veya birden fazla ülkeye gerçekleştirilen seferlerdir (MBS, 2015).*

1.4.1. Türkiye’de İç Hat Uçuşları

Türkiye’de havacılık faaliyetlerinin gelişmesinin ve iç hatlarda uçuşların başlamasının 1933 yılında THY’nin kurulması ile başladığı söylenebilir. İç hatlardaki ilk gelişmeler 3 Şubat 1933’te Ankara’dan Eskişehir’e Curtiss yapımı King Bird uçağının seferi ile gerçekleşmiştir. Ankara-Eskişehir-Ankara uçuşunun her bacağı 1 saat 10 dakika sürmüş ve bu uçuş, Türk havacılığı için önemli bir adım olmuştur (Dinçer, 2006: 9). Başlangıçta Milli Savunma Bakanlığı’na bağlı kurulan ‘Hava Yolları Devlet İşletmesi İdaresi’ askeri amaçla kullanılmış uçakları yolcu ve yük taşımacılığı için geliştirerek Türkiye’de şehirlerarası uçuşları başlatmıştır. Kurum daha sonra ‘**THY A.O.**’ (21 Mayıs 1955 yılı 6623 sayılı kanunla havayolu işletmeciliği hizmeti) ve ‘**Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü**’ (28 Şubat 1956 yılı 6686 sayılı kanunla yer hizmetleri, havalimanı işletmeciliği, hava seyrüsefer kontrolü ve haberleşme hizmetleri) olarak ikiye ayrılmıştır (DHMİ, 2014: 20). THY bu kanunla, Türkiye’nin milli bayrak taşıyıcısı ve kamu hizmeti sağlayan kurumu haline gelmiştir (Özsoy, 2010: 97).

THY, 1983 yılına kadar Türkiye’de hem iç hat hem dış hat uçuşları gerçekleştiren tek havayolu firması halindedir. 1983 yılında 2920 sayılı Sivil Havacılık Kanunu ile birlikte kısmi serbestleşme dönemi yaşanmış ve özel havayolu işletmeleri pazara giriş yaparak rekabet yaratmaya başlamışlardır (SHGM, 2009: 23). Fakat özel girişimler açısından bu kısmi serbestleşme yeterli olmamış ve 1983 yılı

sonrası alınan kararlar doğrultusunda iç hatlarda hava taşımacılığı tekrar monopol yapıya dönmüştür. 2003 yılı sonuna gelindiğinde yalnızca pazara giriş konusunda değil, fiyat ve kapasite unsurları üzerindeki kısıtlamalar da kaldırılarak rekabet bileşenleri değiştirilmiştir (Özsoy, 2010: 96). THY'nin dışında birçok özel havayolu firması iç hat uçuşlarına başlamak istediye de bu girişimler başlangıçta sağlıklı sonuçlar vermemiştir. Yetersiz yönetim politikaları, ekonomik kriz, uçak ve rota seçimindeki hatalar gibi faktörlerle özel girişimler 2003 yılındaki iç hatlardaki hareketlenmeye kadar başarısız olmuştur (Dinçer, 2006: 8). 2003 yılı sonlarında Türkiye'de iç hatlar hava taşımacılığında tam serbestleşme gerçekleşmiştir (Özsoy, 2010: 96).

Tablo 5: 2003 Yılı Serbestleşmesinden Sonra Pazara Giren Havayolu İşletmeleri

No	Havayolu İşletmesi	İç Hat Uçuşlara Başladığı Tarih	Açıklama
1	Fly Havayolları	20 Ekim 2003	Taşımacılık ruhsatı iptal edilmiştir.
2	Onur Air	9 Aralık 2003	Devam ediyor.
3	Atlas jet	1 Temmuz 2004	Devam ediyor.
4	Pegasus Havayolları	1 Kasım 2005	Devam ediyor.
5	SunExpress	26 Mart 2006	Devam ediyor.
6	Anadolu Jet	23 Nisan 2008	Devam ediyor.
7	Borajet	7 Mayıs 2010	Devam ediyor.
8	Turkuvaz	22 Eylül 2010	Taşımacılık ruhsatı iptal edilmiştir.
9	Sky Havayolları	15 Ocak 2011	İç hat pazarından çekilmiştir.

Kaynak: Özsoy, 2010: 118,119; Gerede ve Orhan, 2015: 189.

Türkiye'de 2003 yılında gerçekleşen serbestleşme sonrası yeni havayolu işletmeleri pazara giriş yapmaya başlamıştır. 2003 yılında 2, 2004 yılında 1, 2005 yılında 1, 2006 yılında 1 havayolu işletmesi pazara giriş yapmış ve 2008 yılında yeni bir firma olmayıp THY'nin bir alt markası olan Anadolu Jet, iç hatlarda uçuşlara başlamıştır. THY iç hat uçuşlarının bir kısmını Anadolu Jet'e aktarmıştır. 2010 yılında 2, 2011 yılında 1 yeni havayolu işletmesi pazara giriş yapmıştır (Özsoy,

2010: 119). İlk olarak pazara giriş yapan Fly Havayolları ekonomik olarak zorluklar yaşamış ve diğer işletmelere pazara giriş anlamında öncülük yapmasına rağmen 2007 yılında faaliyetlerini sonlandırarak pazardan çekilmiştir. Sonraki senelerde Sky Havayolları, Turkvaz Havayolları pazara girmek istemiş ancak başarısız olmuşlardır. Borajet dışındaki özel havayolu işletmeleri, 2003 yılındaki serbestleşme öncesinde zaten faaliyet gösteren ve yurtdışına charter seferler gerçekleştiren işletmelerdir. Serbestleşme sonrasında yeni iş modeli oluşturarak, iç hatlarda faaliyete başlamışlardır (Gerede ve Orhan, 2015: 189).

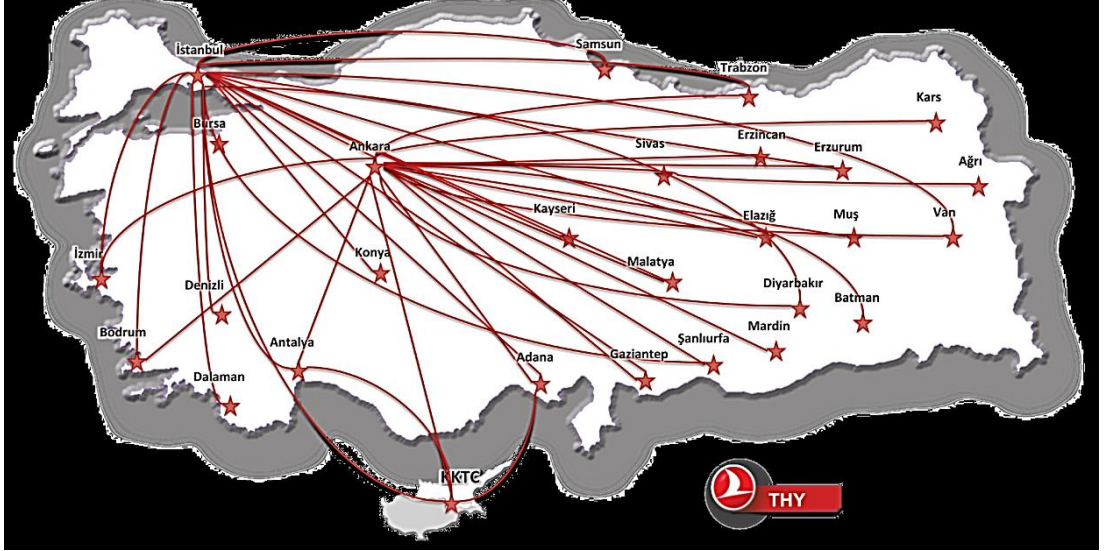
İç hatlardaki serbestleşme ve bunun beraberinde getirdiği özel havayolu işletmelerinin artışı, havayolu taşımacılığında rekabet ortamının oluşmasını sağlamıştır. Bilet fiyatlarında indirim ve hizmet kalitesinde artışlar yaşanmış, özellikle THY sunduğu ikramlarda yenilikler yapmış, kaliteli hizmet sunumu ve müşteri değerine verdiği önemi arttırması ile dikkat çekmiştir (Aslan, 2007: 73). Serbestleşme sonrası dönemde, havalimanı işletmeleri de ‘Yap-İşlet-Devret’ ve ‘Kiralama-İşlet-Devret’ gibi modeller uygulamaya başlamışlar ve kamu finansman desteğine gerek olmadan yeni yatırımlar gerçekleştirebilmişlerdir. Böylece yerli kurum ve kuruluşlar, uluslararası platformlarda rekabet edebilme gücüne erişmişlerdir (TOBB, 2011: 52).

Serbestleşme sonrasında gerçekleşen diğer bir önemli faaliyet ise, özelleştirme çalışmalarıdır. Özelleştirme İdaresi Başkanlığı (ÖİB), ilk olarak 2004 yılı Aralık ayında THY hisselerinin %23’üne denk düşen kısmını halka arz etmiş ve THY sermayesinde kamu payı %75,18’e düşmüştür. İkinci olarak 2006 yılı Mayıs ayında hisselerinin %28,75’ine denk düşen kısmını halka arz etmiş ve THY sermayesinde bulunan ÖİB’e ait kamu payı %49,12’ye düşmüştür (ÖİB, 2015). THY, %50’nin altına düşen kamu payı ile Türk Ticaret Kanunu’na göre anonim şirket haline gelmiş ve kamu sahipliğinde bir işletme olmaktan çıkmıştır (Özsoy, 2010: 106). Yüksek teknoloji kullanımı ve pazardaki yenilikleri hızlı takip gerektiren bir sektör olan havayollarında, özelleştirmeler gereklilik haline gelmektedir. Dinamik ve karmaşık çevresel özelliklerle beraber havayolu işletmeleri pratik karar alabilen, değişken çevresel şartlara kolayca uyum sağlayabilen, esnek bir yapıda olmalıdırlar.

Bu nedenle yalnızca kamu sahipliğinde işletilen havayolu işletmeleri için etkili ve verimli çalışma şartları mümkün olmamakta ve başarı sağlamak zorlaşmaktadır. Özelleştirme faaliyetlerinin devam etmesi öngörülmektedir (DPT, 2001: 141).

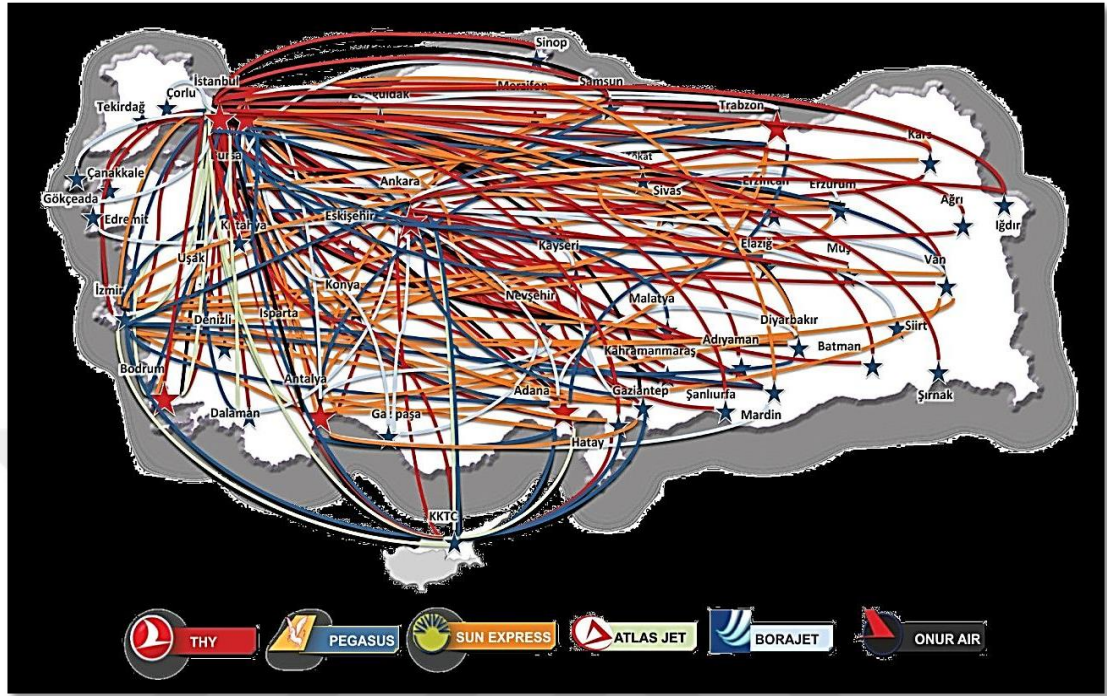
Serbestleşme öncesi dönemde yalnızca THY'nin etkinliğinin sürdüğü monopol bir pazar hakimken; serbestleşmeyle birlikte, havayollarında rekabetin önemli hale geldiği, pazarın monopol yapıdan çıktığı, birden çok havayolu işletmesinin pazara dahil olduğu bir hal ortaya çıkmıştır (Özsoy, 2010: 119). İç hatlarda uçuş noktalarının 2003 yılı ile 2015 yılı arasında arttığı görülmektedir.

Şekil 3: Türkiye’de 2003 Yılındaki İç Hat Uçuş Noktaları



Kaynak: SHGM, 2015: 44.

Şekil 4: Türkiye’de 2015 Yılındaki İç Hat Uçuş Noktaları



Kaynak: SHGM, 2015: 44.

2003 yılında iç hatlarda 2 merkezden 26 noktaya uçuş gerçekleştirilirken (Şekil 3), 2015 yılında 6 havayolu işletmesi, 7 merkezden 55 noktaya uçuş gerçekleştirmektedir (Şekil 4). Türkiye, iç hat uçuşlarda Avrupa’nın en hızlı büyüyen ülkesi konumundadır (SHGM, 2015).

Günümüzde iç hatlarda yolcu trafiği oldukça artış göstermiştir. Bunun etkili sebepleri olarak Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı’nın 2003 yılı itibariyle uygulamaya koyduğu çapraz uçuş faaliyetleri ve ekonomik uçuşlar gösterilebilir. Bölgesel havayolu ulaşımı açısından İstanbul, Ankara ve İzmir gibi merkez iller ile Doğu, Güneydoğu ve Karadeniz Bölgesi’nde yer alan havalimanları arasında çapraz uçuş faaliyetleri başlamıştır. Bunun yanında, yeni havalimanlarının inşa edilmesi, kapanan havalimanlarının yeniden ulaşımına açılması ve tarife indirimleri gibi desteklerle, insanların daha hızlı ve rahat seyahat etmelerini sağlayan havayolu ulaşımını daha sık kullanmaları teşvik edilmiştir (DHMİ, 2014).

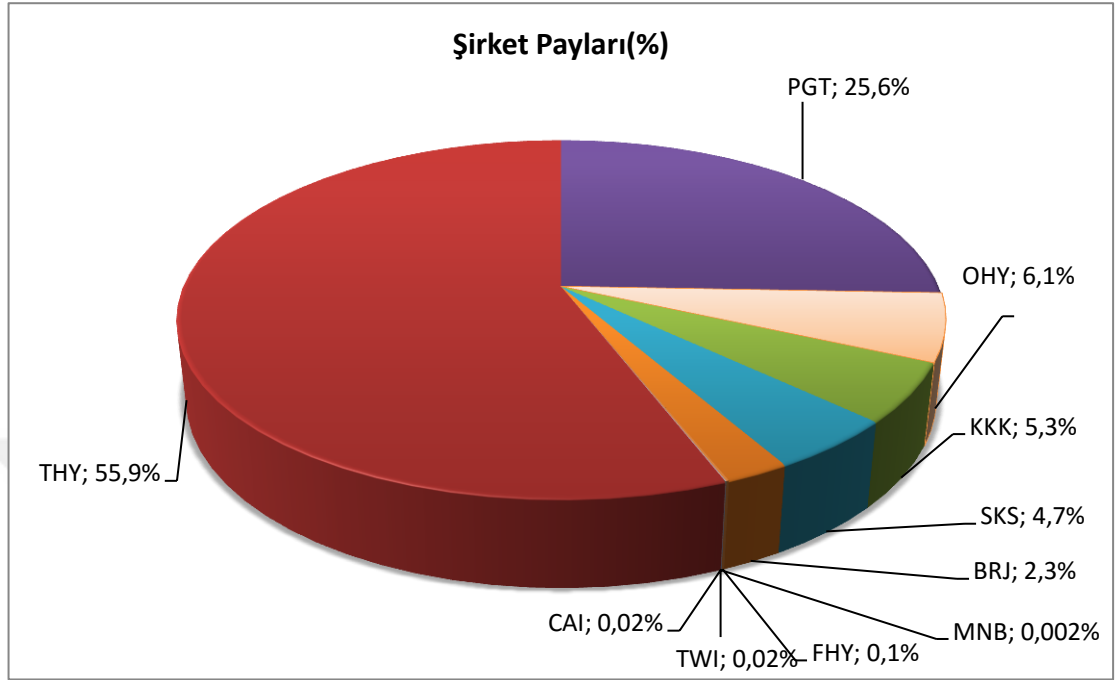
Tablo 6: 2003-2015 Yılları Arasında İç Hatlar Yolcu ve Uçak Trafiği

Yıllar	İç Hat Yolcu Trafiği	İç Hat Uçak Trafiği
2003	9.147	156.582
2004	14.460	196.207
2005	20.529	265.113
2006	28.774	341.262
2007	31.949	365.117
2008	35.832	385.764
2009	41.226	419.422
2010	50.575	496.865
2011	58.258	581.271
2012	64.721	600.818
2013	76.148	682.685
2014	85.416	754.387
2015	97.486	835.677

Kaynak: SHGM, 2015: 29.

Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü'nün internet sitesinde erişilebilen 2015 yılı Faaliyet Raporu'na göre, iç hatlarda yapılan uçuş sayısı 835.677 ve 2015 yılı verilerine göre iç hatlarda seyahat eden yolcu sayısı 97.486 olarak verilmektedir. İç hatlarda yolcu trafiği 2003 yılından 2015'e kadar her yıl artış göstermektedir.

Şekil 5: 2014 Yılı İç Hat Uçak Trafiklerinde Şirket Payları



Kaynak: DHMİ, 2014.

Havayolu işletmelerinin iç hat uçuş trafiklerine göre şirket paylarına bakıldığında en yüksek oranın %55.9 ile THY (Türk Hava Yolları) şirketine ait olduğu görülmektedir. Bunu sırasıyla PGT (Pegasus Havayolları) %25.6, OHY (Onur Air) %6.1, KKK (Atlas Jet) %5.3, SKS (Güneş Ekspres) %4.7, BRJ (Bora Jet) %2.3 ve diğer işletmeler izlemektedir.

1.4.2. Türkiye’de Dış Hat Uçuşları

Türkiye’de uluslararası havayolu ulaşımı ile ilgili ilk ticari ilişkiler Fransa ile kurulmuş ve İstanbul-Yeşilköy Havalimanı’nı geliştirmeleriyle birlikte 1922 yılında Fransız-Romen Havacılık Şirketi – CIDNA, Bükreş-İstanbul seferi ile Türkiye’de ilk dış hat havayolu ulaşım hizmetini başlatmıştır (Kaya, 2000: 24). 1924 yılında Aero Espresso şirketi de Brindisi-Atina-İstanbul arası uçuşlara başlamıştır. Türkiye’de 1933 yılında THY’nin kurulmasına kadar geçen dönemde, yabancı havayolu işletmeleri, havayolu taşımacılığında faaliyet göstermektedir. THY ile birlikte dış hat pazarına daha sonradan girilmiştir. CIDNA ve Aero Espresso şirketleri 1935 yılına kadar Türkiye’ye seferler düzenlemeye devam etmişlerdir (Bakırcı, 2012: 349).

THY'nin ilk yurtdışı seferi Şubat 1947'de Ankara- İstanbul- Atina uçuşu ile gerçekleşmiştir. Seferlere talebi arttırmak amacıyla tanıtım çalışmaları yapılmış ve ilanlar basılmıştır. 1951 yılına gelindiğinde Lefkoşa, Beyrut ve Kahire de dış hat uçuş noktalarına eklenmiştir. THY 1953 yılında ilk hac seferini gerçekleştirmiş, hacca gidecek yolcular için daha rahat ve hızlı bir ulaşım olanağı sunmuştur (THY, 2015a). 1956 yılında THY, IATA üyesi olmuş ve uçak filosunu da arttırarak Avrupa'da ve Ortadoğu'da tarifeli seferler düzenlemeye başlamıştır (Kaya, 2000: 25). 1960 yılında havaalanlarında dış hatlar yolcu trafiği 184.371 iken, 1983 yılında 2.433.294'e çıkmıştır. 2000 yılında 21.633.495 ve en son erişilen 2014 yılı verilerine bakıldığında, dış hat yolcu trafiği 80.304.068'e kadar yükselmiştir (TÜİK, 2015).

1983 yılında çıkarılan 2920 Sayılı Sivil Havacılık Kanunu ile serbestleşme dönemine girilmiş ve özel havayolu işletmeleri pazara girmeye başlamışlardır. İç hatlar pazarından daha çok dış hat uçuşları gelişme göstermiştir. 2003 yılındaki iç hat serbestleşmesine kadar geçen dönemde toplam havayolu taşımacılığının büyük bir kısmı dış hat seferleri tarafından gerçekleştirilmiştir (Gerede ve Orhan, 2015: 179).

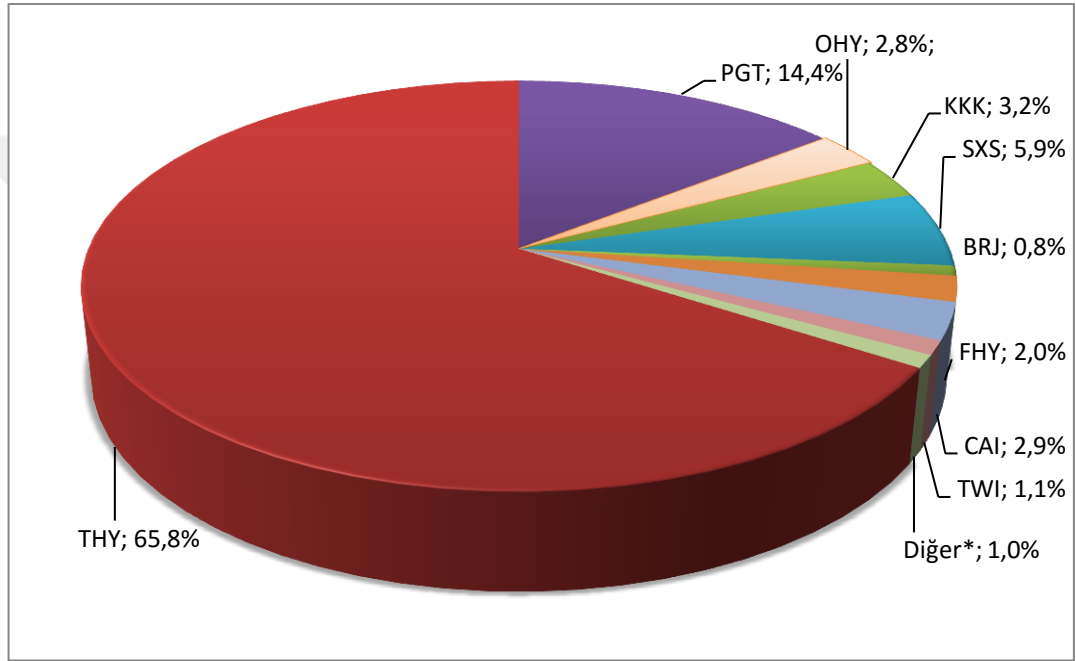
Tablo 7: 2003-2015 Yılları Arasında Dış Hatlar Yolcu ve Uçak Trafiği

Yıllar	Dış Hat Yolcu Trafiği	Dış Hat Uçak Trafiği
2003	25.296	218.405
2004	30.596	253.286
2005	35.042	286.867
2006	32.880	286.139
2007	38.347	323.471
2008	43.605	356.001
2009	44.281	369.047
2010	52.224	420.596
2011	59.362	460.218
2012	65.630	492.229
2013	73.281	541.110
2014	80.304	591.695
2015	83.870	620.764

Kaynak: SHGM, 2015: 28.

Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü'nün internet sitesinde erişilebilen 2015 yılı Faaliyet Raporu'na göre, dış hatlarda yapılan uçuş sayısı 620.764 ve 2015 yılı verilerine göre dış hatlarda seyahat eden yolcu sayısı 83.870 olarak verilmektedir (SHGM, 2015). Dış hatlarda yolcu trafiği 2003 yılından 2015'e kadar genellikle artış eğilimindedir (Tablo 7).

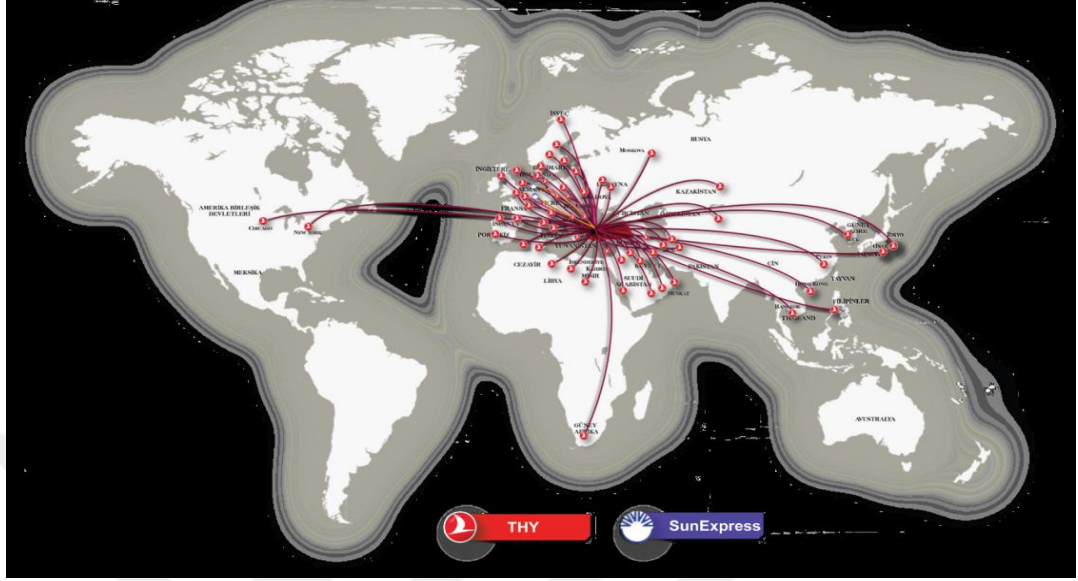
Şekil 6: 2014 Yılı Dış Hat Uçak Trafiklerinde Şirket Payları



Kaynak: DHMİ, 2014.

Havayolu işletmelerinin 2014 yılı dış hatlar uçak trafiğindeki şirket paylarına bakıldığında TC tescilli işletmelerde THY (Türk Hava Yolları)'nin %65.8 ile ilk sırada yer aldığı görülmektedir. Bunu sırasıyla PGT (Pegasus Havayolları) %14.4, SXS (Güneş Ekspres) %5.9, KKK (Atlas Jet) %3.2, OHY (Onur Air) %2.8 ve diğer işletmeler izlemektedir.

Şekil 7: Türkiye’de 2003 Yılındaki Dış Hat Uçuş Noktaları



Kaynak: SHGM, 2015: 45.

Şekil 8: Türkiye’de 2015 Yılındaki Dış Hat Uçuş Noktaları



Kaynak: SHGM, 2015: 45.

Türkiye’de 2003 yılında dış hatlarda 60 noktaya uçuş gerçekleştirilirken (Şekil 7), 2015 yılında 112 ülkede 261 noktaya uçuş gerçekleştirilmektedir (Şekil 8). 2015 yılı itibariyle Türkiye’de 464 yolcu, 25 kargo uçağı olmak üzere toplam 489 uçak havayolu işletmelerince kullanılmaktadır. Ayrıca Türkiye, yolcu sıralamasında Avrupa’da üçüncü, dünyada dokuzuncu sırada yer almaktadır (SHGM, 2015: 38).

1.5. TÜRKİYE’DE HAVAYOLLARININ TARİHİ VE 2000’Lİ YILLARDAN SONRAKİ GELİŞMELER

Türkiye’de havayolu ile ulaşım, diğer ulaştırma türlerine göre çok daha yeni gelişim gösteren ve hızlı ilerleyen bir ulaşım sistemidir. Türkiye’de havayolu ile ilgili ilerlemeler dünyadaki havayolu ulaşımının işleyişiyle paralel seyretmekte ve ülkede yıllar içinde uygulanan ulaştırma ve ekonomi politikaları ile bağlantılı olmaktadır (Karaca, 2015: 9). Bu bölümde, havacılık faaliyetlerinin başlangıcından günümüze tarihsel gelişimine bakıldığında yasal ve kurumsal düzenlemeler ile Türkiye’de nasıl bir ilerleme yaşandığı ele alınacaktır.

Türk havacılık tarihinde bilinen ilk havacı İsmail İmam Cevheri’dir. İmam Cevheri Ortaçağ Dönemi’nde havanın kaldırma kuvveti üzerine hesaplamalar yapmış ve planör araçlar ile ilgili çalışmıştır. Uçma eylemini gerçekleştirebilmiş ilk kişi ise Hazarfen Ahmet Çelebi’dir. 1632 yılında Galata Kulesi’nden Üsküdar Doğancılar Meydanı’na, gövdesine bağladığı kendi yapımı planör kanatlar yardımı ile uçmayı başarmıştır (Arıkan ve Ahipaşaoğlu, 2005: 168). 1909 yılında ise Fesa Bey, Fransız Hava Kulübü’nden belgesini alarak ilk Türk bröveli pilot olmuştur (THK, 2015).

İlk havacılık hareketlerinin resmen başlaması Osmanlı Dönemi’ne dayanmaktadır. 1911-1912 yılları Trablusgarp Savaşı sırasında İtalyanların hava saldırısı sonucu, havacılık faaliyetleri ilk etapta askeri alanda başlamıştır. Sivil havacılık faaliyetleri ise 1912 yılında bugün Atatürk Havalimanı’nın yakınında bulunan Sefaköy’de küçük bir meydan ve iki hangar inşa edilmesiyle başlamıştır (TÜSİAD, 2015: 170).

1923 yılına gelindiğinde 35 kara uçağı ve 15 deniz uçağından oluşan filosu ile ‘Türk Hava Kuvvetleri’ kurulmuştur (Arıkan ve Ahipaşaoğlu, 2005: 168). Cumhuriyet’in ilanından sonra havacılıkla ilgili faaliyetlere verilen önem artmış ve 16 Şubat 1925 yılında daha sonra ‘Türk Hava Kurumu’ ismini alacak olan ‘Türk Tayyare Cemiyeti’ kurulmuş ve havacılığın kurumsal temelleri atılmıştır. 1930 yılında ise ‘Türk Hava Postaları’ kurulmuştur (Tunçsiper, 1995: 61). İlk sivil hava taşımacılığının temeli olan Türk Hava Postaları 5 uçaklık küçük bir filo olarak

faaliyete başlamıştır. Cumhuriyet'in 10. yılında 'Havayolları Devlet İşletme İdaresi' Milli Savunma Bakanlığı'na bağlı olarak kurulmuş ve Türkiye'de sivil havayolları işletmek ve hava taşımacılığı yapmak üzere yetkilendirilmiştir (SHGM, 2015c). 1935 yılında kurum, 'Nafia Vekâlet'ine (bugünkü Bayındırlık Bakanlığı) bağlanmış ve 1938 yılında 'Devlet Havayolları Umum Müdürlüğü' adı ile Ulaştırma Bakanlığı'na bağlı faaliyet sürdürmüştür. 1946 yılına gelindiğinde 'Devlet Havayolları Umum Müdürlüğü' , 'Devlet Havayolları İşletmesi Genel Müdürlüğü' adını almıştır (THY, 2015a). Dünyada sivil havacılık faaliyetlerinin hızla gelişmesi, teknolojik ilerlemeler karşısında ulusal menfaatlerin korunması ve uluslararası bağlantıların kurallı, düzenli şekilde işlemesi ve denetlenmesi amacıyla 1954 yılında Ulaştırma Bakanlığı'na bağlı olarak 'Sivil Havacılık Dairesi Başkanlığı' kurulmuştur (SHGM, 2015c).

Havacılık alanındaki teknolojik gelişmeler, Uluslararası Sivil Havacılık Antlaşması ile belirlenen kurallar, II. Dünya Savaşı sonrasında büyük gövdeli uçakların imalatına başlanması, tarifeli seferlerle yolcu ve yük taşımacılığının gelişmesi gibi nedenlerle havalimanı işletme hizmetleri ile hava taşıma hizmetlerinin tek bir kuruluş tarafından yürütülmesinin güç olduğuna karar verilmiştir. Bunun sonucunda 1955 yılında hava taşıma hizmetleri 'Türk Hava Yolları'na, 1956 yılında havaalanları işletmeciliği, yer hizmetleri ise 'Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü'ne devredilmiştir (DHMI, 2014: 20).

Özellikle 1980'lerden itibaren dünya genelinde havayolu ulaşımında yaşanan gelişmelerle birlikte, sadece yurtiçinde değil uluslararası alanda da hava taşımacılığı gerçekleştirmek, Türkiye'nin konumu avantajıyla da havayolu sektöründen daha fazla pay alabilmek için, ulaşımında atılan adımlar hızlandırılmıştır (Karaca, 2015: 13). 1983 yılındaki 2920 sayılı Sivil Havacılık Kanunu ile birlikte, havayolu ulaştırmasında belirgin gelişmeler yaşanmaya başlamıştır. Bu tarihe kadar havayolu taşımacılığında THY pazarda lider konumundayken, bu dönemden sonra özel havayolu işletmeleri de pazarda yer almaya başlamışlardır. Yaşanan serbestleşme faaliyeti havayollarının büyümesini desteklemiş, özel havayolu işletmeleriyle birlikte rekabet ortamı yaratılmaya başlanmıştır (DPT, 2001: 42).

1990 yılındaki Körfez Krizi ve terör olayları nedeniyle, turizm sektörü ve buna bağlı olarak havayolu ulaştırması olumsuz etkilenmiş ve aynı yıl sıcak savaşın başlaması ile uçaklarda sigorta primleri yükselmiş, rezervasyon ve seferlerde iptaller yaşanmış, sektörde bir gerileme görülmüştür (Alpay, 2004: 115). Ancak 1992 yılından itibaren dünya genelinde turizm faaliyetlerinde yaşanan canlılık ve turizme katılımın artmaya başlaması, havayolu ulaşımının kullanımını tekrar yaygınlaştırmıştır (Karaca, 2015: 16). Buna paralel olarak, yurtdışından uçak ile Türkiye'ye gelen turistlerin sayısı dönemler itibariyle artış göstermektedir. 1960 yılında 90 bin kişi (%73), 1970 yılında 247 bin kişi (%34), 1980 yılına gelindiğinde 282 bin kişi (%26), 1990 yılında 2,5 milyon kişi (%47) ve 2000 yılında ise 7,2 milyon kişi 'uçak' ile Türkiye'ye giriş yapan turist sayılarıdır (TÜİK, 2015).

Özetle, havayolu ulaşımı 1950'li yıllarda ticari amaçla ulaştırmadaki yerini almış ve 1990'lı yıllara kadar gelişmeye devam etmiştir. Ancak, ulaştırma türleri içinde, genel ulaşım ağında ciddi bir paya sahip olamamıştır. 1990'lı yıllarda ulaştırma yatırımları içerisinde havayolu ulaşımına daha fazla pay ayrılması, havayollarının hızla gelişme gösterdiği bir süreci başlatmıştır. Toplam taşıma oranlarında başta yolcu taşımacılığında olmak üzere, payını giderek arttırmasına olanak sağlanmıştır (Bakırcı, 2012: 348).

Türkiye'de havaalanlarında iç ve dış hatlar toplam yolcu/yük trafiğine ilişkin düzenli verilere 1960 yılından itibaren TÜİK (Türkiye İstatistik Kurumu) aracılığı ile erişilmektedir.

Tablo 8: Türkiye'de 10 Yıllık Dönemler İtibariyle Havayolu Yolcu Trafiği

Yıllar	İç Hat Trafiği	Dış Hat Trafiği	Toplam
1960	528.846	184.371	713.217
1970	1.661.890	1.017.249	2.679.139
1980	1.621.998	1.836.167	3.458.165
1990	5.347.723	8.282.242	13.629.965
2000	13.339.039	21.633.495	34.972.534

Kaynak: TÜİK, 2015.

Türkiye’de havayolu yolcu taşımacılığı 10 yıllık verilerine bakıldığında 2000 yılına kadar genel olarak bir artış olduğu söylenebilir (Tablo 8). 1960 yılında 713 bin olan yolcu sayısı, 1970 yılında 2,6 milyon üzerine çıkmış ve 1980 yılında 3,4 milyona ulaşmıştır. 1990 yılında toplam yolcu trafiği 13,5 milyonu aşmış ve 2000 yılında 35 milyona yaklaşan bir ivme göstermiştir.

1.5.1. Türkiye’de Havayollarının 2000’li Yıllar ve Sonrasındaki Gelişimi

Türkiye’de havayolu ulaştırma sektöründe, 2001 yılından itibaren yaşanan ekonomik krizler ve terör olayları neticesinde havayolu ulaştırmasını kullanan yolcu sayısında kısmen azalmalar yaşanmış, ancak genel olarak eğilim artış yönünde olmuştur (Bakırcı, 2012: 350).

2002 yılına bakıldığında, iç hatlarda tarifeli seferler sadece THY tarafından, 2 merkezden 25 noktaya gerçekleştirilmektedir. İç hatlarda tarifeli seferlerle yolcu ve yük taşımacılığının THY dışında özel havayolu şirketleriyle de yapılabilmesi için gereken yasal ve kurumsal düzenlemeler henüz yapılmamıştır. Bilet fiyatlarının yüksek olması, ülkede yaşanan ekonomik sıkıntılar ve bu nedenle insanların havayolu ulaşımını lüks olarak görmesi, talep azlığını beraberinde getirmiştir. Ticari çekinceler sebebiyle, kapasitesi yeterli olmasına karşın mevcut havalimanları etkili ve verimli olarak kullanılamamış, tarifeli seferlerde yurtiçinde birkaç havalimanı arasında yoğunluk yaşanmıştır (SHGM, 2009: 24).

2003 yılında Ulaştırma Bakanlığı’nın uygulamaya koyduğu ‘Bölgesel Havacılık Projesi’ havayolu ulaştırma sektörünün gelişimi için atılmış önemli bir adımdır. Projenin sloganı: ‘Her Türk vatandaşı hayatında en az bir kere uçağa binecektir’ ifadesi olmuştur. Bu kapsamda, yolculara yeni fırsatlar sunulmuş, bilet fiyatlarında özel işlemler ve eğitime destek paylarının kaldırılması gibi çalışmalarla havayolu ile ulaşım lüks bir seyahat olmaktan çıkmaya başlamıştır (SHGM, 2009: 28). Türkiye havaalanlarında 2003 yılında iç hatlarda 9 milyon, dış hatlarda 25 milyon yolcu trafiği; 2004 yılında ise hızlı bir artışla iç hatlarda 14 milyon, dış hatlarda 30,5 milyon yolcu trafiği gerçekleşmiştir (SHGM, 2015: 29).

Tablo 9: Türkiye’de 2003-2015 Yılları Arasındaki Uçak Sayısı ve Yolcu Trafiki

Yıllar	Uçak Sayısı	İç Hat Trafiki	Dış Hat Trafiki	Toplam
2003	162	9.147	25.296	34.443
2004	202	14.460	30.596	45.057
2005	240	20.529	35.042	56.119
2006	259	28.774	32.880	62.271
2007	250	31.949	38.347	70.715
2008	270	35.832	43.605	79.887
2009	297	41.226	44.281	86.001
2010	349	50.575	52.224	103.536
2011	346	58.258	59.362	118.292
2012	370	64.721	65.630	131.029
2013	385	76.148	73.281	149.429
2014	422	85.416	80.304	165.720
2015	489	97.486	83.870	181.356

Kaynak: SHGM, 2015.

2003 yılından itibaren uygulanan politikalar sonucunda Türkiye’de havayolu işletmelerinin uçak sayısı yükselen bir ivme göstermiştir (SHGM, 2015: 24). 2003 yılında 162 olan mevcut uçak sayısı, 2015 yılına gelindiğinde 489’a yükselmiştir. İç hatlar yolcu trafiği 2003 yılından itibaren her yıl artan bir eğilim göstermiş ve 2015 yılında 97,5 milyona ulaşmıştır. Dış hat yolcu trafiği ise 2003 yılında 25 milyonken, 2015 yılına bakıldığında, 80 milyonu aşmıştır. Türkiye’de havayolu ulaşımında toplam yolcu trafiği 2009 yılı sonuna kadar artmış ve ilk defa 2010 yılında 100 milyonu aşmıştır. 2015 yılında ise 181 milyon kişilik yolcu trafiği yaşanmıştır (Tablo 9).

Türkiye’de sivil havacılığın serbestleşmesi yönünde atılan adımlarla birlikte, özel havayolu işletmeleri de tarifeli seferler düzenlemeye başlamış ve Türkiye sivil havacılıkta hızlı bir büyüme ivmesi göstermiştir. Dünya ortalamasında %5 olan havayolu sektörü büyüme hızı, Türkiye’de %53 büyüme ile rekor bir seviye yakalamıştır (2002-2008 yılları arası). %53’lük büyüme oranı uluslararası

kuruluşların 2015 yılı için öngördüğü toplam trafik artışı olmasına karşın, Türkiye bu oranı 2006 yılında yakalamıştır (SHGM, 2009: 29).

2008 yılından itibaren etkili olan ekonomik kriz süreci birçok ülkeyi ve havacılık sektörünü olumsuz etkilemeye başlamış, ancak Türkiye’de havacılıkta görülen gelişme ivmesi devam etmiştir. 2013 yılında toplam yolcu trafiği 149 milyonken %11 artış göstererek 2015 yılında 181 milyon olmuştur. Yolcu trafiği ve uçak sayılarında yaşanan artışla birlikte Türkiye, sahip olduğu modern havalimanları, bakım/onarım ve eğitim kurumları, iç hat ve dış hat uçuş noktalarındaki ve yer hizmetleri işletmelerinde yaşanan gelişmelerle sivil havacılık sahasında dünya çapında başarılı bir konuma erişmiştir (SHGM, 2015: 25).

Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü’nün verilerine göre, 2015 yılında Türkiye’de 13 havayolu şirketi faaliyet göstermekte, yolcu ve yük taşımacılığı yapmaktadır. 2015 yılında havayolu şirketlerinin sahip olduğu uçak sayısı toplamda 489 olup (Tablo 10), bu uçakların 464’ü yolcu, 25’i kargo taşımacılığında kullanılmaktadır (SHGM, 2015: 31).

Tablo 10: Havayolu Şirketleri ve 2015 Yılı Mevcut Uçak Sayıları

Havayolu Şirketi	Yolcu Uçağı	Kargo Uçağı	Toplam Uçak Sayısı
THY A.O.	258	8	266
ONUR AIR TAŞIMACILIK A.Ş.	28	-	28
ATLASJET HAVACILIK A.Ş.	20	-	20
PEGASUS HAVA TAŞIMACILIĞI A.Ş.	58	-	58
GÜNEŞ EKSPRES HAVACILIK A.Ş.	54	-	54
MNG HAVAYOLLARI VE TAŞ. A.Ş.	-	7	7
HÜRKUŞ HAVAYOLLARI TAŞ. TİC. A.Ş.	8	-	8
ULS HAVAYOLLARI KARGO TAŞ. A.Ş.	-	3	3
TURİSTİK HAVA TAŞ. A.Ş.	10	-	10

Tablo 10 devamı

ACT HAVAYOLLARI A.Ş.	-	7	7
İHY İZMİR HAVAYOLLARI A.Ş.	7	-	7
TAILWIND HAVAYOLLARI A.Ş.	7	-	7
BORAJET HAV. TAŞ. UÇAK BAK. ONA. A.Ş.	14	-	14
TOPLAM	464	25	489

Kaynak: SHGM, 2015: 31.

2014 yılında Türkiye’de uçak trafiğinin en yoğun yaşandığı havaalanları ise sırasıyla (DHMİ, 2014: 112):

1. İstanbul Atatürk Havalimanı,
2. İstanbul Sabiha Gökçen Havalimanı,
3. Antalya Havalimanı,
4. Ankara Esenboğa Havalimanı,
5. İzmir Adnan Menderes Havalimanıdır.

Türkiye’de son yıllarda havayolu ulaşımında dünya ortalamasının üzerinde bir artış yaşanmasının temel sebeplerinden biri de ülkeye gelen turist sayısının artmasıdır (BEBKA, 2005: 7.4-2). TÜRSAB verilerine göre 2003 yılında Türkiye’ye gelen ziyaretçi sayısı 16 milyonken, 2014 yılında ziyaretçi sayısı 41 milyonu aşmıştır. Turizmin ekonomideki yeri açısından veriler incelendiğinde, 1980 yılında turizm gelirlerinin GSMH içindeki payı 0,6 iken, bu oran 2000 yılında 2,9’a ve 2014 yılında 4,3’ e çıkmıştır (TÜRSAB, 2015).

Türkiye’deki havayolu ulaşımında yaşanan gelişmelere bakıldığında havalimanlarının etkinliği de önemli bir konu olmaktadır. Türkiye’de ulusal havalimanı ağı yıldan yıla büyümeye devam etmektedir. Ancak ticari gelişmişlik seviyesi ve ekonomik yapının her bölgede aynı olmamasından dolayı, havalimanlarının potansiyeli de bölgeden bölgeye farklılıklar göstermektedir. Bu nedenle havalimanlarının bir kısmı talep yetersizliğine bağlı olarak havayolu trafiğini çekme potansiyeli düşük durumdadır. Bu havalimanları daha çok ‘her ile bir havalimanı’ ilkesinden hareketle sosyal fayda sağlama amaçlı yapılmış havalimanlarıdır. 2003 yılında Türkiye’de 37 havalimanı mevcutken, bu rakam 2014

yılında 53'e yükselmiştir. Ayrıca 2003 yılında havalimanı yolcu kapasitesi yaklaşık 55 milyonken, 2014 yılında yolcu kapasitesi 248 milyona çıkmıştır. Gelecek yıllarda havayolu ulaşımının gelişme süreci içerisinde önemini koruyan konular arasında, havalimanlarının daha etkin kullanımının sağlanabilmesi açısından etkili planlama, fizibilite çalışmaları ve kapasite analizlerinin yapılması; genişletme ve modernizasyon çalışmalarının sürdürülmesi gösterilebilir (DHMİ, 2014: 27).

Türkiye'de havayolu ulaştırmasının geleceği konusunda planlanan 2023 yılı hedeflerine bakıldığında (UTİKAD, 2016):

- Havalimanlarında yolcu kapasitesinin yılda 450 milyona çıkması,
- Tamamen yerli üretim, özgün, bölgesel uçak üretiminin gerçekleşmesi,
- Çevreci bir tutumla, her yıl 5 milyondan fazla ağaç dikiminin sağlanması,
- 'Engelsiz Havalimanı', 'Yeşil Havalimanı', 'Akıllı Havalimanı' gibi projelerin geliştirilmesi ve engelsiz ulaşımın sağlanması,
- Uluslararası alanda büyüyerek eğitim, teknik destek gibi konularda karşılıklı etkileşimin sağlanabilmesi,
- 'Sürdürülebilir Ulaştırma' temasının benimsenmesi,
- 'Herkes için ulaşım ve hızlı erişim' temasından hareketle, her anlamda engelsiz, çevreci, yenilenebilir kaynakları kullanan, güvenli, dakik, konforlu bir taşıma ağına sahip olunması ve taşıma türlerinin bütünleşik olarak işletilmesinin sağlanması, belirlenen hedeflerdendir.

Belirlenen hedeflere ulaşmak ve taşıma alanında Türkiye'yi teknolojik atılımlar sağlayabilen bir ülke konumuna getirmek açısından, Ulaştırma 2023 vizyonu (UDH, 2015):

'Kişi hak ve özgürlüğünden ödün verilmeden, can güvenliğinin tamamen sağlandığı, modern teknolojiye ve uluslararası hukuk ve kurallara uyan, çevreye son derece duyarlı bir ortamda, şehirlerarası ulaşımın en fazla 1,5 saat, kent içi ulaşımın ise en fazla 30 dakikada (yük taşımacılığında bu süreler iki katıdır) gerçekleştirilmesi' şeklinde belirlenmiştir.

Kentler arasında ulaşımın 1,5 saatte gerçekleşmesi havayolu ulaşımının geliştirilmesiyle mümkün olabilir. Ancak yine de sadece belirli bir ulaşım alt sistemini öne çıkarmak hedeflenmemiştir. Burada belirtilen durum, istenildiği zaman ya da zorunlu kalındığında, Türkiye’de bir ilden başka bir ile insanların 1,5 saat gibi kısa bir sürede ulaşabilme imkânına ve seçeneğine sahip olabilmesidir.



İKİNCİ BÖLÜM

İÇ TURİZM KAVRAMI VE TÜRKİYE'DE İÇ TURİZMİN GELİŞİMİ

2.1. İÇ TURİZM KAVRAMINA GENEL BİR BAKIŞ

Turizm, özünde tanımlaması son derece zor olan karmaşık bir olgudur. Seyahat sistemindeki bileşenler, turizm sistemi içerisinde meydana gelen çeşitli süreç ve sonuçlar turizm kavramı için önem taşımaktadır. Bu anlamda, seyahat deneyimi sunan aktiviteler, hizmetler ve endüstrilerin bileşimidir. Bireysel ya da grup olarak seyahat eden turistlerin ulaşım, konaklama, yiyecek içecek, alışveriş, eğlence ve diğer ağırlama hizmetlerinden yararlanmasıyla meydana gelmektedir (Goeldner ve Ritchie, 2006: 4, 9). Bununla birlikte turizm kavramı farklı ölçütlere göre ayrıma tabi tutulmaktadır.

Seyahati gerçekleştirenlerin geldikleri yere göre veya turistik hareketlerin öznesine göre turizm 'iç turizm' ve 'dış turizm' olarak ikiye ayrılmaktadır (Yaşar, 1996: 17). **Dış turizm:** Bir ülke vatandaşlarının kendi ülkeleri dışına seyahat etmeleriyle gerçekleşen ve gittikleri ülkede sunulan hizmetlerden faydalanmaları sonucu oluşan faaliyetler bütünüdür (İçöz, 2007: 14). Seyahati gerçekleştiren kişiler, gidilen ülkenin vatandaşları tarafından 'yabancı turist' ismiyle anılmaktadır. **İç turizm:** Bir ülke vatandaşlarının kendi ülkeleri içindeki seyahatleri ile gerçekleşen faaliyetler ve hizmetler bütünüdür (Olalı, 1995: 61). Bir diğer tanıma göre **iç turizm:** bir ülke sakinlerinin, kendi ülkelerinin milli sınırları içinde ve turizmin teorideki genel tanımına uygun olarak gerçekleştirdikleri tüm faaliyetleri kapsayan turizm çeşididir (Erdoğan, 1995: 140).

Dünya Turizm Örgütü (WTO)' ne göre gittikleri yerde geceleme yapmayan ve 24 saatten az kalanlar 'günübirlikçi', en az 24 saat geçirenler ise 'turist' olarak tanımlanır. Turizm ve turist kavramlarının tanımına dayanarak, bir ülke vatandaşlarının kendi ülkelerinde gerçekleştirecekleri turistik seyahatler için maksimum süre 6 ay, yurt dışına gerçekleştirecekleri turistik seyahatler için maksimum süre 1 yıldır (Turizm Bakanlığı, 1993: 3).

Belli bir ülkede turizm faaliyetlerini gerçekleştiren kişiler açısından, turizm çeşitleri aşağıdaki şekilde sıralanmaktadır (Silahşör, 2011: 8, 9):

Dış Aktif Turizm (Incoming-Tourism): Belli bir ülkeye gelen yabancıların gerçekleştirdikleri turistik faaliyetler ve bu faaliyetlerin karşılanmasıyla ilgili hizmetler bütünüdür.

Dış Pasif Turizm (Outgoing-Tourism): Kendi ülkelerinden başka bir ülkeye seyahat eden vatandaşların gittikleri yerde gerçekleştirdikleri turistik faaliyetler bütünüdür.

Dış Turizm (Dış Aktif Turizm + Dış Pasif Turizm): Ülkeye gelen yabancılar ve ülkeden giden vatandaşların gerçekleştirdikleri turistik faaliyetler bütünüdür.

Ulusal Turizm (Dış Pasif Turizm + İç Aktif Turizm): Ülkeden giden vatandaşların ve ülke içindeki vatandaşların gerçekleştirdikleri turistik faaliyetler bütünüdür.

Ülke İçi Turizm (Dış Aktif Turizm + İç Aktif Turizm): Ülkeye gelen yabancıların ve ülke içindeki vatandaşların gerçekleştirdikleri turistik faaliyetler bütünüdür.

İç Turizm (İç Aktif Turizm): Ülke içindeki vatandaşların gerçekleştirdikleri turistik faaliyetler bütünüdür.

Turistlerin seyahatlerinin ülke sınırları içinde ya da ülke dışına yönelik olması turizm çeşitlerini ‘ulusal turizm’ ve ‘uluslararası turizm’ olarak da ayırmaktadır (Kozak vd., 2012: 12). Belli bir ülke içindeki vatandaşların, turistik amaçlarla ülke içinde bir şehirden başka bir şehre veya bölgeye seyahat etmesi, varılan şehir açısından *iç aktif turizm faaliyeti* olarak adlandırılırken; ayrıldığı şehir açısından bakıldığında, *iç pasif turizm faaliyeti* olarak adlandırılmaktadır. Örneğin yerli turistin Şanlıurfa’dan yola çıkarak, İstanbul’un tarihi ve kültürel değerlerini görmek amacıyla İstanbul’a gelmesi, İstanbul – Marmara Bölgesi açısından iç aktif turizm faaliyeti olurken, Şanlıurfa – Güneydoğu Anadolu Bölgesi için bir iç pasif turizm faaliyeti olarak adlandırılmaktadır (Silahşör, 2011: 9).

Turizm kavramında iç turizm ve dış turizm olarak ayırım yapılması yalnızca etkilerin içeriden ya da dışarıdan gelmesiyle ilgili değildir; bununla birlikte, farklı usul ve esaslar da ayırında etkili olmaktadır. Temelinde, gerekli şartlar ve ihtiyaçlar konusunda aynı noktalarda birleşirler ve iç turizm dış turizmi hazırlamaktadır (Olalı, 1995: 61). İç turizmin gelişmesi ülkedeki turizm endüstrisinin başarısında etkili olmakta ve istikrarlı büyümesinde güven sağlamaktadır. Turizm endüstrisinin yabancı işletmelere ve pazarlara olan bağlılığı iç turizm aracılığıyla azalır ve ülkelerin çoğunda, dış turizmin ilerlemesi için önemli bir dayanak olarak kabul edilmektedir (Yarcan, 1994: 46). Avcıkurt ve Erdem (2006: 7) bununla ilgili olarak, iç turizmi özendirmek amacıyla geliştirilen altyapı, çalışanların eğitimi, sermaye ve bilgi gibi ögelerin dış turizmin gelişiminde zemin oluşturduğunu belirtmişlerdir.

2.1.1. İç Turizmin Ekonomik ve Sosyal Etkileri

İç turizm faaliyetlerinin gelişmesinin bölgeye çeşitli ekonomik ve sosyal etkileri bulunmaktadır. Pasaport, vize, yabancı dil bilgisi, döviz işlemleri gerektirmeyen iç turizm, ülkeye döviz katkısı sağlamamakta ancak milli gelirin bölgeler arasında dengeli dağılımında etkili olmaktadır (Kozak vd., 2012: 12). İç turizm gelirleri dünyanın pek çok bölgesinde ülke ekonomisi için önemli bir yerdedir. Ekonomik etki ve büyüklük açısından iç turizm, toplam turizm faaliyetleri içerisinde yaklaşık %75’lik bir paya sahiptir (Turner ve Reisinger, 2001: 15). Yerli turistlerin gittikleri bölgelerde yaptıkları harcamalar yerel ekonominin güçlenmesinde etkilidir. İç turizm ile ülke içinde istihdam ve ekonomik anlamda gelişme yaratılırken, ulusal gelirin yeniden bölüşülmesiyle ekonominin dengeli bir hale gelmesine katkı sağlanmaktadır (Öter, 2001: 35,36). İç turizmde yerli üretim teşvik edilirken, gelişmiş bölgelerin yanı sıra geri kalmış bölgelere de kaynak akışı sağlanarak ekonomik canlılığın ülke çapında yayılması desteklenmektedir (Yılmaz, 2012: 30).

Ekonominin yanı sıra iç turizmin sosyal ve kültürel etkileri de önem taşımaktadır. Gittikçe artan tatil yapabilme olanakları iç turizm faaliyetleri ile birleşince, çalışma hayatının dışında dinlenme imkânının da doğmasına, insanların

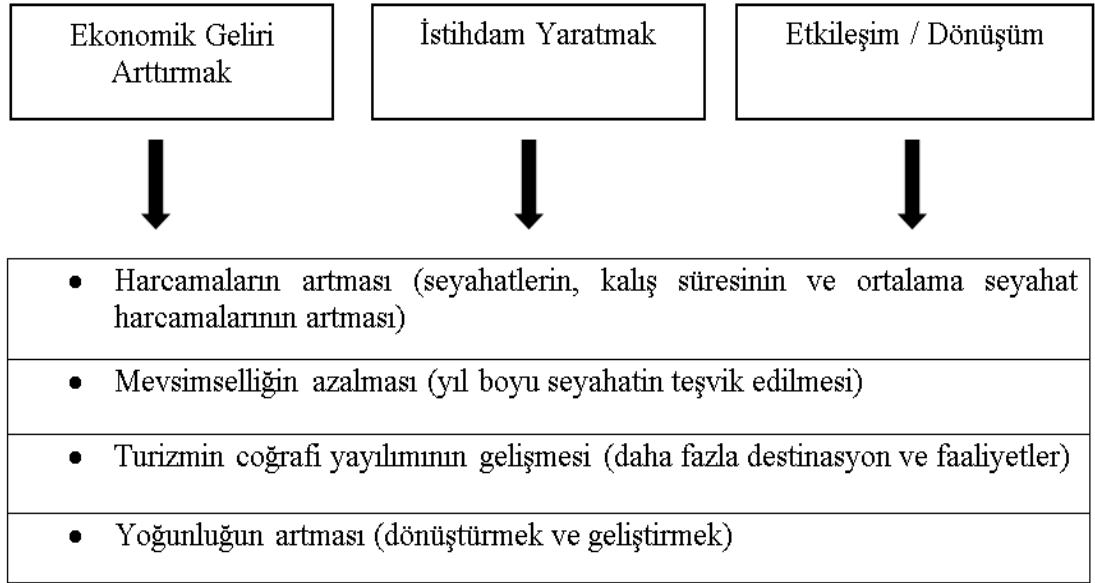
kendi ülkelerini ve yaşadıkları çevreyi tanımasına, milli birlik bilincinin ve milli dayanışmanın yaratılmasına katkı sağlamaktadır. İç turizmle, ülke vatandaşları aynı ülkenin farklı coğrafi bölgelerinde yaşayan insanların gelenek ve göreneklerini, lehçe, şive farklarını öğrenme olanağı bulmakta ve zamanla birbirleri ile yakınlaşma, anlaşma ve etkileşim yaşamaktadırlar (Özdemir, 1999: 160). Böylece farklı bölgelerde yaşayan insanlar arasında karşılıklı hoşgörü ve anlayış bilinci yaratılmasında iç turizm önemli olmaktadır. Bölgeler arası dil, din, ırk gibi farklar daha az hissedilmektedir (Aymankuy ve Sarıoğlu, 2006: 67).

Vatandaşlarına tatil fırsatları yaratmayan ve tatil ihtiyaçlarını karşılamayan ülkelerde turizmde başarı sağlanması güçtür. İç turizm talebi yaratılması, turizmde dış pazara ve yabancı işletmelere bağıllığı azaltır ve turizmin daha sağlıklı gelişmesi ve bağımsızlığı için güvenlik sağlamaktadır (Yarcan, 1994: 46). Ayrıca ülkede yapılan yoğun tanıtım çalışmaları ve iç turizmin yaygınlaştırılması çabaları, turistik amaçlarla ülke dışına çıkacak vatandaşları ülke içinde tatil yapmaları için teşvik edebilir. Bu sayede ülke dışına döviz çıkışı da engellenmiş olmaktadır (Avcıkurt ve Erdem, 2006: 7).

Bir ülkede iç turizm faaliyetlerinin gelişmesinin ülke turizmi için sağladığı faydaları şu şekilde sıralamak mümkündür (Bezirgan, 2008: 35):

- Ülke vatandaşlarının kendi ülkelerindeki doğal ve kültürel değerleri tanıması ve sevmesine katkıda bulunur.
- Ülke vatandaşları arasında turizm bilincinin gelişmesine ve sosyal - kültürel kaynaşmaya olanak sağlar.
- Ülke içinde tatil yapan vatandaşlar sayesinde, döviz çıkışı engellenmiş olur. Ekonomik anlamda bölgeler arası gelir dağılımına olumlu katkısı olur.
- İç turizmin canlanması, yeni destinasyonların, yeni turizm yatırımlarının, yeni turizm projelerinin yapılmasına katkı sağlar.
- Ülkede uzun vadeli ve sağlıklı turizm gelişimi desteklenmiş olur.
- Dış turizmdeki olası turist dalgalanmalarına karşı, işletmelerin yaşanacak krizlerden daha az etkilenmelerini sağlar.

Şekil 9: İç Turizmin Hedefleri



Kaynak: Domestic Tourism Growth Strategy, 2007: 4.

Bir ülkede iç turizmin geliştirilmesi ülke için çeşitli faydalar sağlamaktadır. Şekle göre iç turizm, ülkede ekonomik gelirin ve buna bağlı olarak harcamaların artmasını sağlarken; turizmde faaliyet ve hizmetlerin tüm yıla yayılmasını teşvik ederek istihdam ihtiyacını ortaya çıkarmayı ve ülke vatandaşlarının birbirleriyle etkileşim kazanmasını, hoşgörü ve anlayış ile farklı bölgelerde kültür alışverişini sağlamaktadır.

İç turizmin geliştirilebilmesi için başta, ülke vatandaşlarının ekonomik durumlarının iyileştirilmesi ile ilgili politikalar düzenlenmelidir. Satın alma gücünün artması ile iç turizme katılım oranı yükselir ve milli gelirin dengeli dağılımı desteklenir. Düşük ve orta gelirli ülke vatandaşları için ekonomik turistik ürün çeşitleri geliştirilmelidir. Ulusal tatil takvimi iç turizm hareketliliğini sağlayacak şekilde planlanmalı ve insanların ikincil konut edinmesi yerine turizm tesislerinde konaklamaları teşvik edilmelidir. Ulaştırma ağının geliştirilmesi iç turizm hareketlerinin canlanmasında etkilidir. Karayollarında güvenlik ve turistik merkezlere yakınlık, havayollarında maliyetlerin azaltılması, demiryollarında yeni güzergâhlar ve modernizasyon, denizyollarının daha yaygın kullanılmasının teşvik

edilmesi gibi konularda çalışmalar yapılarak ulaşım sistemleri geliştirilmelidir (Öter, 2001: 37). Böylece iç turizm hareketlerinde canlanma sağlanması beklenmektedir.

İç turizm faaliyetleri için ülkede yapılan tanıtım çalışmaları da önem taşımaktadır. Turistik destinasyonlarda tanıtımı yapılan ürünlerin yanı sıra, o bölgenin sosyal ve kültürel motiflerinin, yörenin özelliklerinin de tanıtım faaliyetlerinde yansıtılması gerekmektedir. Bu şekilde milli birlik ve bütünlük bilincinin pekişeceği düşünülmektedir (Sarı, 2010: 43).

2.1.2. İç Turizmin Gelişmesinde Etkili Olan Faktörler

İç turizm, dünyada turizm faaliyetleri içerisinde büyük bir yer kapsamakta ve turizm sektörünün gelişmesi açısından önem taşımaktadır. Turizm hareketlerinde temel unsurlardan biri olarak görülür. Turizmin gelişmiş olduğu ülkelerin çoğunda, özellikle iç turizmin temel yapıtaşı olduğu söylenebilir (Hudson ve Ritchie, 2002: 264). Dış turizm ekonomik kriz, iklim şartları, siyasi politikalar, mevsimsellik, medyadaki imaj vb. faktörlerden daha kolay etkilenmekte ve talep dalgalanmaları yaşamaktadır. Buna karşın iç turizm talebi daha kolay tahmin edilebilen bir yapıdadır. Ülkenin tatil dönemleri ve boş zaman dilimlerinde iç turizme yönelik turizm planlaması yapılarak iç turizmin gelişimi desteklenebilir (Yılmaz, 2012: 30).

Bir ülkede iç turizm hareketlerinin gelişmesi için gereken başlıca faktörler aşağıdaki gibi sıralanmaktadır (Silahşör, 2011: 24,25; OECD, 2010: 22):

- **Yüzölçümü**

Bir ülkenin yüzölçümünün büyüklüğü ile iç turizm hareketlerinin artma olasılığı doğru orantılı olarak yükselmektedir. Büyük ölçekli ülkeler (örneğin Amerika Birleşik Devletleri, Yeni Zelanda) iç turizm faaliyetlerini geliştirme açısından daha avantajlı konumdadır.

- **Coğrafi Konum**

Coğrafi konumu itibarıyla diğerlerine göre ‘uzak’ nitelendirilen ülkeler, diğer ülke sakinlerinin kolaylıkla ulaşabilecekleri ülkelere göre iç turizm hareketlerinin

canlanması açısından daha avantajlı konumdadırlar. Coğrafi konum olarak dış turizme çok elverişli olmayan ülkelerde iç turizm daha yoğun gerçekleştirilebilir.

- **Konaklama Kapasitesi**

Bir ülkede mevcut olan konaklama arzı, dış turizm talebi ile birlikte iç turizm talebine de yetebilecek düzeyde olmalıdır. Konaklama tesislerinin sayısı, yatak kapasitesi, personel sayısı gibi unsurlar hem iç turizm hem dış turizm faaliyetlerini karşılayabilmelidir.

- **Çekicilikler**

Bir ülkenin sahip olduğu doğal ve kültürel çekicilikler turizm hareketlerini etkilemekte, turist akışını ve turistik işletmeye/bölgeye olan talebi yönlendirmektedir (Olalı, 1995: 152). Bu nedenle ülkedeki deniz, kıyı, dağ, göl vb. doğal çekicilikler ya da müze, festival, mimari eserler vb. kültürel çekiciliklerle potansiyel belirlenmeli ve bunlar turistik ürüne dönüştürülerek turizmde yer verilmelidir. Ülke vatandaşlarının yabancı turistlerle ilgi ve beğenilerinin birbirinden farklı olabileceği düşünülmeli ve iç turizmi canlandırmaya yönelik çalışmalar gerçekleştirilmelidir.

2.2. TÜRKİYE’DE İÇ TURİZMİN GELİŞİMİ

Turizm hareketlerinde yaşanan gelişmeler incelendiğinde, genel olarak dış turizm hareketlerinin iç turizme göre daha ön planda olduğu görülmektedir. Bunun nedeni olarak, dış turizmin ekonomik yararının daha fazla olması gösterilebilir (Cai, Hu ve Feng, 2001: 65,66). İç turizm gelen yabancı turist potansiyeli düşünülerek göz ardı edilen bir turizm çeşidi olarak genellikle geri planda kalmaktadır (Saayman vd., 2001: 444). Türkiye’de yabancı turist girişine bağlı olarak gelişen kitle turizminin, sürdürülebilirlik ivmesinden uzak olduğu söylenebilir. Buna karşın iç turizmin geliştirilmesiyle, finansal ve sosyal anlamda daha sağlıklı bir büyüme yaşanabileceği düşünülmektedir. Bu amaçla Türkiye’deki yerli turiste hitap edebilecek yeni olanakların yaratılması, ürün çeşitlendirme yoluna başvurulması gibi çalışmalar iç turizm hareketlerinin canlanmasını hızlandıracaktır (Seckelmann, 2002: 85). Buna

karşın Türkiye’de iç turizme olan talebin artmasında rol oynayan faktörler (Yılmaz, 2012: 46):

- Seyahat acentalarının yurtiçi turlara yönelmesi,
- Yurtiçi seyahat pazarının büyümesi,
- Basın-medya organlarının iç turizme yönelik teşvikleri,
- Tatil ve izinlerin sürece uzaması,
- Eğitim ve ekonomik seviyenin yükselmesi,
- İşletmelerin erken rezervasyon ve ödeme kolaylığı gibi olanaklar sunması,
- Hizmet kalitelerinin yükselmesi,
- Ülkede yaz mevsiminin uzun sürmesi, şeklinde sıralanabilir.

2.2.1. Türkiye’de İç Turizmin Gelişimi

2.2.1.1. Cumhuriyet Döneminden Önceki Gelişmeler

Osmanlı Döneminde, 1863 yılında düzenlenen Sultanahmet Meydanı’ndaki **Sergi-i Umum-i Osmani** (1863 İstanbul Uluslararası Sergisi) Cumhuriyet öncesinde, iç turizme yönelik gerçekleştirilen ilk faaliyetler arasındadır (TÜRSAB, 2016). Burada sergilenecek aletler, eşyalar ve yeni icatların insanlar tarafından görülmesi, serginin gezilmesi teşvik edilmiş, çeşitli kolaylıklar sağlanmış, eğlenme ve dinlenme olanakları sunulmuştur. Sergi dünya basınında da geniş çapta yer almıştır (Özdemir, 2011: 90). Sergiyi gezmek amacıyla Türkiye’nin farklı yörelerinden ziyaretçiler İstanbul’a gelmişlerdir. Ayrıca diğer ülkelerden de Osmanlı’ya toplu halde gelen gazeteci, sanayici ve iş adamları aynı zamanda Osmanlı’nın ilk turist kabileleridir. Böylece 19.yüzyılda Sanayi Devrimi ile başlayan turizm faaliyetleri, Türkiye’de de bir sanayi faaliyeti ile önem kazanmıştır (Önsoy, 1984: 209).

1919 yılında **Orient Express** İstanbul’a sefer gerçekleştirmeye başlayınca turizm de canlanma yaşamaya başlamıştır. *Wagon Lifts* firması Türkiye ile vagon sözleşmesi yapmış ve 23 Temmuz 1924 yılında Türkiye’de yataklı vagonlar ilk kez sefere başlamıştır. Trenlerde yemekli servislerin başlaması ise 1925 yılında Haydarpaşa-Sincanköy seferlerinde gerçekleşmiştir. 1927 yılında Haydarpaşa-

Ankara arasında *Lüks Anadolu Ekspresi* sefere başlamış ve sonrasında, Haydarpaşa-Trablusşam (1927), Haydarpaşa-Sivas (1930), Haydarpaşa-Elazığ (1935) hatlarında yataklı vagonlarla seferlerini gerçekleştirmeye başlamışlardır (Maviş vd., 2002: 135). Böylece turistik seyahatlerin yayılmaya başlamasında demiryolu ulaşımının rolü olduğu söylenebilir.

Cumhuriyet öncesi dönemde han ve kervansarayların inşa edilmesiyle konaklama sektöründe de adımlar atıldığı görülmektedir. Önemli ticari yollar üzerinde kurulan kervansaray ve hanlar bir nevi bugünkü otel ve motellerin işlevini görmüşlerdir (Maviş, 1994: 47,49). Yapılan kervansaray ve hanlar, menzil hanı ve şehir hanı olarak ikiye ayrılmıştır. Menzil hanları şehirlerarası yollarda, güvenli ve emniyetli şekilde duvarlarla çevrili olup; düşmanlardan, yağmacılardan, eşkıya baskınlarından korunmak amacıyla inşa edilmiştir. Şehir hanları ise gelenlerin genel ihtiyaçlarını karşılamak ve kazanç sağlamak amacıyla, civarındaki mimari yapılara uygun bir şekilde inşa edilmişlerdir (Ülker, 2011: 5). Osmanlı Devleti'nin son dönemlerinde otelcilik alanındaki girişimler sonucu 1841 yılında Türkiye'de ilk otel olarak nitelendirilen **Otel D'angleterre** açılmış, ardından 1892 yılında **Büyük Londra Oteli** İstanbul'da hizmete başlamıştır. 1898 yılında açılan o dönemin en meşhuru **Pera Palas Oteli** bugün de hizmetini sürdürmektedir. Ayrıca otelde, 19.yüzyılda Türkiye'de otelcilik uzman okulunun açılmasıyla ilgili ilk çalışmalar yapılmıştır (Evcin, 2014: 46).

Cumhuriyet öncesi dönemde başlayan turizm hareketleri aslen Cumhuriyet'in kurulmasından sonra önem kazanmaya ve gelişim göstermeye başlamıştır. Bundan sonraki bölümde Cumhuriyet dönemi ve sonrasında yaşanan Türkiye'de iç turizmin gelişimi ele alınacaktır.

2.2.1.2. Cumhuriyet Dönemi ve Sonrasındaki Gelişmeler

29 Ekim 1923'te Cumhuriyet'in kurulması, yeni bir rejim ve yapısal değişimin yaşanmasıyla birlikte turizme karşı genel yaklaşım da gelişmeye başlamıştır.

Cumhuriyet döneminde turizm alanında çalışmalar yürüten önemli kurumlardan biri Nurizade Ziya tarafından 18 Ekim 1923'te kurulan **NATTA (Milli Türk Seyahat Acentacılığı Ziya ve Şürekası)** 'dır. Nurizade Ziya'nın NATTA' dan önce bahsettiği iki kurum daha bulunmaktadır. Bunlardan biri **Türk Seyahat Yazıhanesi Ziya ve Şürekâsı**, diğeri ise **Türk Seyahat Acenteliği** ' dir. 6 Kasım 1923 yılında **Türk Seyyahın Cemiyeti** (bugünkü Türkiye Turing ve Otomobil Kurumu) kurulmuştur. NATTA bu dönemde bilet satışı, araç kiralama, tanıtım broşürleri, rehberlik hizmeti, seyahat organizasyonları vb. hizmetler sunmuştur. NATTA ayrıca **FIA (Uluslararası Otomobil Federasyonu)** ve **AGOT (Uluslararası Turizm Örgütleri Birliği)** üyesi olmuştur. 1940 yılında kapanıncaya kadar, Türkiye'de turizm ve seyahat alanlarında faaliyet göstermiş ve Türk Seyyahın Cemiyeti ile de ortak çalışmalar yürütmüştür (TÜRSAB, 2016).

Türk Seyyahın Cemiyeti de uzun yıllar turizm alanında faaliyet sürdürmüştür. Türkiye'de turizm alanında pek çok ilki gerçekleştirmiştir. Bunlar: İlk tanıtım afişleri, turistik rehber hizmeti, ilk karayolu haritası, ilk yabancı dil kursları, tercüman ve rehberlik sınavları, ilk turizm incelemelerinin hazırlanıp yayınlanması ve turizmle ilgili kongre ve konferanslardır (TURING, 2016).

Cumhuriyet döneminde ilk yıllarda, denizyolu ve demiryolu ulaştırması gelişmeye başlamıştır. İlk yataklı vagonların faaliyete başlaması ve denizcilik alanında **Seyr-i Sefain İdaresi**'nin kurulması gerçekleşen önemli girişimlerdenidir. 1925 yılında Türk Tayyare Cemiyeti kurulmuş, kurum 1933 yılında **Türk Havayolları İşletme İdaresi** adını almıştır (Coşkun, 2010: 18). Bugünkü Denizcilik İşletmeleri'nin ilk yapıtaşı olan Seyr-i Sefain İdaresi'nde ilave gemilerle birlikte Köprü-Pendik ve Köprü-Yeşilköy arasında yeni seferler başlatılmıştır. Daha sonra İstanbul-İzmit ve İzmit Körfezi hattı ile Yalova'ya kadar deniz ulaştırması uzatılmıştır (TDİ, 2016).

1930 yılında, turizm alanında önemli bir adım atılarak Dahiliye Vekaleti Emniyet-i Umumiye Müdüriyeti' ne bağlı olarak turizm hareketlerinden sorumlu bir şube açılmıştır. İstanbul Belediyesi'nde de İktisat İşleri Müdüriyeti' ne bağlı olarak yine turizm hareketlerinden sorumlu bir şube kurulmuştur. Aynı yıl AIT

(Uluslararası Turizm Birliği) İstanbul’da turizm kongresi düzenlemiştir (TÜRSAB, 2016). 1934 yılında İktisat Bakanlığı Dış Ticaret Dairesi’ne bağlı olarak kurulan **Türk Ofisi**, turizmin resmi olarak teşkilatlandığını göstermektedir. 1939’da Turizm Müdürlüğü, 1943’te Turizm Dairesi olarak kurumun ismi değişmiş ve en son 1949’da Basın Yayın ve Turizm Genel Müdürlüğü adını alarak faaliyetlerini devam ettirmiştir. Kurum, 1957 yılında Basın Yayın ve Turizm Bakanlığı’na dönüştürülmüş ve çalışmalar bakanlık düzeyinde gerçekleştirilmiştir (Andaç, 2006: 8).

1953 yılında **Turizm Endüstrisini Teşvik Kanunu** yürürlüğe girmiş ve bugünkü 2634 sayılı Turizmi Teşvik Kanunu’nun temelleri atılmıştır. Kanunla birlikte, turizm ile ilgili ilk yasal düzenlemeler yapılmaya başlanmış ve ‘turizm hukuku’ kavramının zemini oluşmuştur (Boz, 2004: 27). 1955 yılına gelindiğinde, turizm adına atılan önemli adımlardan biri **Türkiye Turizm Bankası**’nın kurulması olmuştur. 1960 yılında T.C. Turizm Bankası adını alan kurum, Turizm Endüstrisini Teşvik Kanunu’nun hedeflerini gerçekleştirmek amacıyla kurulmuştur. Bu hedefler içinde; turizm yatırımları için finansman desteği sunmak, konaklama tesisleri inşa etmek ve işletmek yer almaktadır. 1962 yılında Turban Oteller ve Tatil Köylerini, Turizm Bankası’nın kurması ve işletmesi buna örnek olarak gösterilebilir (Andaç, 2006: 9). 1963 yılında planlı dönemle birlikte, turizm yatırım ve teşvikleri devlet tarafından sistemli olarak desteklenmeye başlamıştır. Beşer yıllık kalkınma planları 1963’ten itibaren hazırlanmaya başlanmış ve turizm kalkınma planları içerisinde yer almıştır. Bu planların kamu işletmeleri için emredici, özel sektör için yol gösterici özellikte olduğu söylenebilir (Yıldırım, 1991: 27). Kalkınma planları içerisinde iç turizmin yeri ve önemi, bu çalışmanın daha sonraki bölümlerinde ele alınacaktır.

2.2.2. Türkiye’de İç Turizmin Gelişimini Engelleyen Faktörler

Türkiye’de turizm alanında yapılan çalışmalar genellikle dış turizme yönelik olmaktadır. Ancak öncelikle iç turizmin gelişimine önem verilmesi gerekmektedir. Devlet Planlama Teşkilatı (DPT)’nin ‘Vizyon 2023, Teknoloji Öngörüler’ ve ‘Dokuzuncu Kalkınma Planı’ kapsamında hazırlamış olduğu SWOT Analizine göre, Türkiye’de turizmin zayıf yönlerinden bazıları aşağıda sıralanmıştır (DPT, 2007: 15):

- Medya organlarının ülkenin turizmi ile ilgili yayınladıkları olumsuzlukların turistleri kolay etkileyebilmesi,
- Ülkedeki altyapı, hizmet kalitesi, sağlık, enerji ve buna bağlı sektörlerin turizm talebindeki artışa yeterli gelememesi,
- Büyük konaklama işletmelerinin çevre ve özgün mimari yapı ile uyumlu olmaması,
- Özgün turizm varlıklarının erozyon gibi afetler sonucu talep yaratıcı özelliklerini kaybetmesi,
- Stratejik kararların alınmasında yaşanan güçlükler ve planlamada yetki karmaşası yaşanması,
- İç turizmde stratejik planlama eksikliği ve tanıtma çalışmaları için yeterince kaynak ayrılmaması,
- Turizmde çeşitlendirme ve coğrafi yaygınlaştırmada yaşanan sorunlar,
- Rekabet halindeki ülkelere göre pazarlamanın düşük fiyatlardan yapılmasıdır.

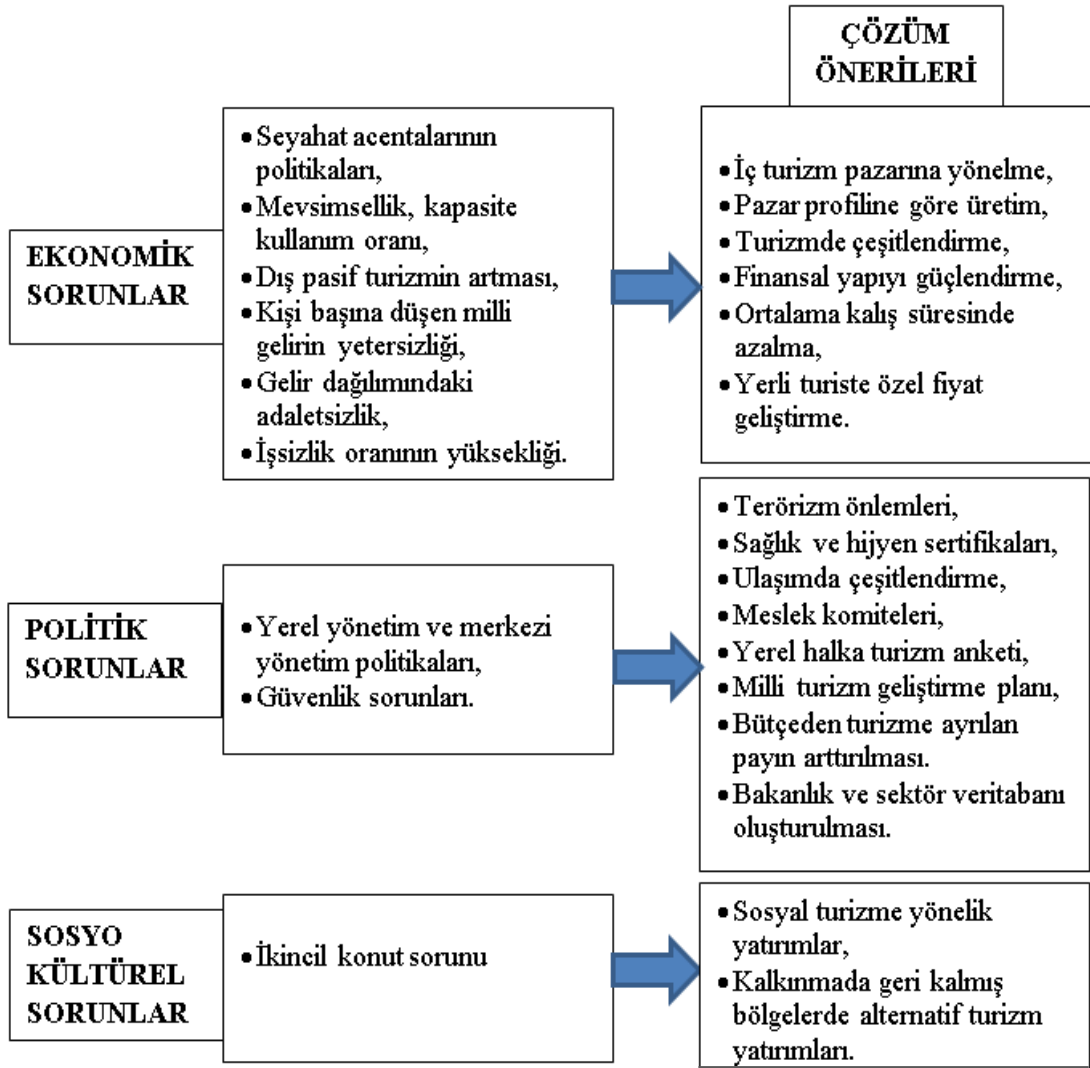
Sorunların çözülmesi ve turizm gelişiminin önünün açılması için kamu kurumları öncülüğünde turizm politikaları ve planlamalarının iyi yapılması gerekmektedir. Plansız gerçekleşecek turizmde kısa dönemli kar sağlansa bile uzun vadede toplumsal ve çevresel anlamda daha büyük maliyetlere yol açabilmektedir (Sezer, 2010: 30).

Türkiye’de iç turizmin gelişmesi önündeki engellere bakıldığında, bunlar (Bezirgan, 2008: 56):

- Seyahat kültürünün yaygın olmaması,
- Ekonomik sorunlar ve gelir yetersizliği,
- Turistik ürünlerdeki yüksek fiyatlar,
- İç turizm pazarında tur düzenleyen acentaların yetersizliği,
- İkincil konutların yaygın olması,
- Aile fertlerinin farklı zamanlarda yıllık izinlerinin olması,
- İç turizm pazarına daha çok kriz zamanlarında önem verilmesi, şeklinde sıralanabilir.

Ülkede yaşanan iç turizm engellerine çözüm sağlanması ve iç turizm pazarına daha sağlıklı ulaşılabilmesi için, yıllar içinde başlayan çalışmalar halen devam etmektedir. Türkiye'nin iç turizmde yaşadığı sorunlar ve çözüm önerileri Şekil 10'da yer alınmaktadır.

Şekil 10: Türkiye'nin İç Turizmde Gelişimini Engelleyen Sorunlar ve Çözüm Önerileri



Kaynak: Caber, 2006: 149,161.

2.2.3. Türkiye’de Bölgelere Göre İç Turizm

TÜİK Hanehalkı Yurtiçi Turizm Araştırması’na göre 2009 yılı ile 2014 yılları arasında gerçekleşmiş, Türkiye’de ikamet eden vatandaşların yurtiçi seyahatleri, geceleme sayıları ve seyahat harcamaları aşağıdaki tabloda verilmiştir.

Tablo 11: Yurtiçinde İkamet Edenlerden Yurtiçi Seyahate Katılanların Seyahat ve Geceleme Sayısı İle Harcamaları (2009-2014)

Yıllar	Seyahat Sayısı (Bin)	Geceleme Sayısı (Bin)	Ortalama Geceleme Sayısı	Seyahat Harcaması (Bin TL)	Ortalama Harcama (TL)
2009	60.888	510.961	8,4	12.216.339	201
2010	68.373	555.145	8,1	13.843.504	202
2011	65.854	558.270	8,5	15.641.262	238
2012	64.922	556.803	8,6	16.725.035	258
2013	68.452	557.459	8,1	18.416.817	269
2014	70.894	575.871	8,1	22.601.201	319

Kaynak: TÜİK, 2016.

2015 Yılı I. Çeyrek (Ocak-Şubat-Mart): TÜİK 2015 yılı Hanehalkı Yurtiçi Turizm verilerine bakıldığında, I. çeyrekte yurtiçinde ikamet eden 10 milyon 791 bin kişi seyahate çıkmıştır. Ülke içindeki toplam seyahat sayısı 2014 yılının I. çeyreğine göre %9,6 artmış ve 13 milyon 966 bin seyahat gerçekleşmiştir. Bu çeyrekte 104 milyon 921 bin geceleme yapılmış ve ortalama geceleme sayısı 7,5 gece olarak hesaplanmıştır. Yerli turistlerin, yurtiçi seyahat harcamaları 2015 yılı I. çeyrekte, 2014 yılının aynı dönemine göre %12,2 artmış ve 3.694.829 (bin TL) olarak gerçekleşmiştir. Seyahat başına yapılan ortalama harcama ise 265 TL olmuştur (TÜİK, 2016).

2015 Yılı II. Çeyrek (Nisan-Mayıs-Haziran): II. çeyrekte yurtiçinde ikamet eden 10 milyon 272 bin kişi seyahate çıkmıştır. Ülke içindeki toplam seyahat sayısı 2014 yılının II. çeyreğine göre %17 azalmış ve 13 milyon 33 bin seyahat gerçekleşmiştir. Bu çeyrekte toplam 80 milyon 132 bin geceleme yapılmış ve ortalama geceleme sayısı 6,1 gece olarak hesaplanmıştır. Yerli turistlerin yurtiçi

seyahat harcamaları 2015 yılının II. çeyreğinde, 2014 yılının aynı dönemine göre %6,7 azalmış ve 4.376.320 (bin TL) olarak gerçekleşmiştir. Seyahat başına yapılan ortalama harcama ise 336 TL olmuştur (TÜİK, 2016).

2015 Yılı III. Çeyrek (Temmuz-Ağustos-Eylül): III. çeyrekte yurtiçinde ikamet eden 24 milyon 145 bin kişi seyahat etmiş ve ülke içinde gerçekleştirdikleri seyahat sayısı 2014 yılının aynı dönemine göre %16,3 artarak yaklaşık 33 milyon seyahat gerçekleşmiştir. Bu çeyrekte toplam 325 milyon 103 bin geceleme yapılmış ve ortalama geceleme sayısı 9,9 gece olarak hesaplanmıştır. Yerli turistlerin yurtiçi seyahat harcamaları 2015 yılının III. çeyreğinde, 2014 yılının aynı dönemine göre %16,2 artmış ve 12,5 milyar (TL) olarak hesaplanmıştır. Seyahat başına yapılan ortalama harcama ise 377 TL olmuştur (TÜİK, 2016).

2015 Yılı IV. Çeyrek (Ekim-Kasım-Aralık): IV. çeyrekte yurtiçinde ikamet eden 9 milyon 103 bin kişi seyahat etmiş ve ülke içinde yaptıkları seyahat sayısı 2014 yılının aynı dönemine göre %20 azalma göstererek 11 milyon 292 bin seyahat olarak gerçekleşmiştir. IV. çeyrekte toplam 78 milyon 630 bin geceleme yapılmış ve ortalama geceleme sayısı 7 gece olarak kaydedilmiştir. Yerli turistlerin yurtiçi seyahat harcamaları 2015 yılının IV. çeyreğinde, 2014 yılının aynı dönemine göre %0,4 azalarak 3 milyar 909 milyon 119 bin (TL) olarak hesaplanmıştır. 2015 yılında, yurtiçindeki seyahatlerde yapılan toplam seyahat harcamaları ise 2014'e göre %8 artmış ve yaklaşık 24,5 milyar (TL) olmuştur. Seyahat başına yapılan ortalama harcama ise 346 TL olmuştur (TÜİK, 2016).

Tablo 12: Türkiye’de 2015 Yılı Dönemlere Göre İç Turizm Seyahat, Geceleme Sayıları ve Seyahat Harcamaları

Dönemler	Seyahat Sayısı (Bin)	Geceleme Sayısı (Bin)	Ortalama Geceleme Sayısı	Seyahat Harcaması (Milyar TL)
I. Dönem	13,966	104,921	7,5	3,69
II. Dönem	13,33	80,132	6,1	4,37
III. Dönem	33,00	325,103	9,9	12,5
IV. Dönem	11,30	78,63	7,0	3,90

Kaynak: TÜİK, 2016.

Türkiye’de Hanehalkı yurtiçi turizm istatistiklerine göre, 2015 yılı seyahate çıkış amaçlarına bakıldığında (TÜİK, 2016);

I. çeyrek (Ocak-Şubat-Mart) 2015 verilerine göre seyahate çıkış amaçlarında ilk sırada %69,9 ile ‘yakınları ziyaret’ amacı yer almaktadır. İkinci sırada %11,4 ile ‘sağlık’ amacı, üçüncü sırada %8,8 ile ‘gezi, eğlence ve tatil’ amacı yer almaktadır.

II. çeyrekte (Nisan-Mayıs-Haziran) seyahate çıkış amaçlarında ilk sırada %65 ile ‘yakınları ziyaret’ amacı yer almaktadır. %17 ile ‘gezi, eğlence, tatil’ amacı ikinci sırada ve %7,7 ile ‘sağlık’ amacı üçüncü sırada yer almaktadır.

III. çeyrekte (Temmuz-Ağustos-Eylül) seyahate çıkış amaçlarında ilk sırada %67,1 ile ‘yakınları ziyaret’ amacı yer almaktadır. İkinci sırada %26,4 ile ‘gezi, eğlence, tatil’ amacı ve üçüncü sırada %3,2 ile ‘sağlık’ amacı yer almaktadır.

IV. çeyrekte (Ekim-Kasım-Aralık) seyahate çıkış amaçlarına bakıldığında %68,7 oranla ‘yakınları ziyaret’ amacı ilk sırada yer almaktadır. İkinci sırada %10,5 ile ‘gezi, eğlence, tatil’ amacı yer almakta ve üçüncü sırada %9,6 ile ‘sağlık’ amaçlı seyahatler yer almaktadır.

Bu bölümde Türkiye’de bölgelere göre iç turizm hareketleri ile ilgili T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı’nın Konaklama İstatistiklerinden faydalanılmıştır. İşletme belgeli tesisler ve Belediye belgeli tesislerin en son erişilebilen 2014 konaklama istatistikleri incelenmiştir.

Tablo 13: Marmara Bölgesine Yönelik Yerli Turist Hareketleri (2014)

İller	İşletme Belgeli Tesis		Belediye Belgeli Tesis		Tesis Geliş Sayısı Toplam
	Tesis Geliş Sayısı	Ortalama Kalış (gün)	Tesis Geliş Sayısı	Ortalama Kalış (gün)	
Balıkesir	402.471	1.9	1.154.774	1.9	1.557.245
Bilecik	30.536	1.9	9.559	2.2	40.095
Bursa	472.287	1.6	499.234	1.8	971.521
Çanakkale	314.421	1.5	414.687	1.5	729.108
Edirne	126.849	1.3	155.560	1.2	282.409
İstanbul	1.969.773	1.7	1.146.398	2.1	3.116.171
Kırklareli	24.482	1.7	191.435	1.2	215.917
Kocaeli	200.987	1.7	137.402	1.3	338.389
Sakarya	143.379	1.7	182.161	1.3	325.540
Tekirdağ	113.452	2.0	184.257	2.2	297.709
Yalova	71.248	1.8	223.620	1.4	294.868
Toplam	3.869.885		4.299.087		8.168.972

Kaynak: T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı, 2016.

Marmara Bölgesi tarihi değerleri, deniz turizmi ve kültürel zenginlikleriyle Türkiye turizminde önemli bir yer tutmaktadır. Edirne’de Osmanlı mimarisine ait eserler, Trakya Bölgesi’ndeki üzüm bağları ve ay çiçek tarlaları, Bursa’da kış turizmi merkezi Uludağ, Manyas’ta Kuşçenneti, termal turizm bölgeleri, Çanakkale Boğazı, tarihi Gelibolu Yarımadası, Osmanlı Devleti’nin üç başkent şehri Bursa, Edirne ve İstanbul, Marmara Bölgesi’nde yer almaktadır. İstanbul aynı zamanda bölgenin kalbi konumundaki metropol şehirdir (Şenol, 2011: 127). Deniz turizmi kapsamında Marmara, Karadeniz ve Akdeniz arasında boğazlar yolu ile bağlantı sağlamaktadır. İstanbul Boğazı 30 km, Çanakkale Boğazı 60 km’yi geçen uzunluğu ile bilinmektedir. Ayrıca Gökçeada ve Bozcaada da deniz-kum-güneş turizminin yaşandığı bölgelerdendir. Termal turizm için ise özellikle Bursa ve Yalova’daki termaller tercih edilmektedir (Köksal, 1994: 33, 39).

Marmara Bölgesi'nde yerli turistlerin en yoğun seyahat ettikleri il İstanbul'dur. 3 milyon turist sayısı ile ilk sırada olan İstanbul'u 1,5 milyon turist ile Balıkesir takip etmektedir. Üçüncü sırada yaklaşık 1 milyon turist sayısı ile Bursa ili gelmektedir. Marmara Bölgesi'nde yerli turistlerin en az seyahat ettikleri iller sırasıyla Bilecik, Kırklareli ve Edirne illeridir.

Tablo 14: Ege Bölgesine Yönelik Yerli Turist Hareketleri (2014)

İller	İşletme Belgeli Tesis		Belediye Belgeli Tesis		Tesis Geliş Sayısı Toplam
	Tesis Geliş Sayısı	Ortalama Kalış (gün)	Tesis Geliş Sayısı	Ortalama Kalış (gün)	
Afyon	364.543	2.2	576.300	2.0	940.843
Aydın	442.123	2.2	779.211	2.1	1.221.334
Denizli	277.378	1.6	199.078	1.8	476.456
İzmir	1.106.080	1.7	3.097.497	1.2	4.203.577
Kütahya	83.515	1.7	263.128	2.4	346.643
Manisa	128.049	1.5	265.139	1.7	393.188
Muğla	1.081.520	2.7	1.226.307	2.1	2.307.827
Uşak	36.472	1.5	59.544	1.4	96.016
Toplam	3.519.680		6.466.204		9.985.884

Kaynak: T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı, 2016.

Ege Bölgesi'nin sahip olduğu coğrafya ve kültürel miras bölgenin turizm için cazip bir yer olmasında etkilidir. Koyları, plajları ile kıyı şeridi, eski uygarlıklardan kalan Antik Tiyatro, Antik Kent, tapınaklar ve çarşılar Ege Bölgesi'nin zenginliklerindendir. Tarihte yer edinen Bergama ve Foça, Efes, Meryemana Evi, Pamukkale Travertenleri, Didim, Marmaris, Bodrum, Fethiye gibi turizmin canlılığını sürdürdüğü pek çok merkez Ege Bölgesi'nde yer almaktadır (Şenol, 2011: 97). Girintili çıkıntılı kıyı şeridi ile Ege Denizi beş büyük körfeze ev sahipliği yapmaktadır. Bunlar: Edremit Körfezi, Güllük Körfezi, İzmir, Kuşadası ve Gökova Körfezleridir. Kaplıca ve termal alanında da pek çok kaynağa sahip olan Ege Bölgesi'nde bu kaynaklar genellikle batıdan doğuya uzanan fay hatları boyunca yer almaktadır. Ege Bölgesi'nde Türkiye'nin en önemli fuarlarından İzmir Uluslararası

Fuarı her yıl ziyaretçilere kapılarını açmaktadır. Fuar yerli ve yabancı turistlerin ilgisini çekmekte, çevre illerden ziyaretçiler fuar süresince İzmir'e gelmektedir (Köksal, 1994: 46, 50, 60).

Tablo 14'te Ege Bölgesi'nde yerli turistlerin seyahat için en çok tercih ettiği ilin 4 milyon kişi ile İzmir olduğu görülmektedir. İkinci olarak yaklaşık 2,5 milyon kişi ile Muğla, ardından 1 milyonu aşan kişi sayısı ile Aydın ili gelmektedir. Ege Bölgesi'ne turizm amacıyla giden yerli turistlerin en az Uşak, Kütahya ve Manisa illerini tercih ettiği görülmektedir.

Tablo 15: Akdeniz Bölgesine Yönelik Yerli Turist Hareketleri (2014)

İller	İşletme Belgeli Tesis		Belediye Belgeli Tesis		Tesis Geliş Sayısı Toplam
	Tesis Geliş Sayısı	Ortalama Kalış (gün)	Tesis Geliş Sayısı	Ortalama Kalış (gün)	
Antalya	2.712.991	2.8	655.930	2.3	3.368.921
Hatay	206.387	1.6	123.008	1.8	329.395
Mersin	303.826	1.6	436.296	1.9	740.122
K. Maraş	89.830	1.5	361.567	1.2	451.397
Adana	406.224	1.6	340.621	1.4	746.845
Burdur	29.015	1.3	174.304	1.1	203.319
Isparta	98.626	1.5	130.892	1.5	229.518
Osmaniye	22.220	2.1	22.800	1.5	45.020
Toplam	3.869.119		2.245.418		6.114.537

Kaynak: T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı, 2016.

Akdeniz Bölgesi ılıman iklim, bitki örtüsü, uzun kıyı şeridi, deniz suyu sıcaklığı, ulaşım olanakları, tarihi ve kültürel değerler açısından zengin bir bölge olduğu için, turizm hareketleri bölgede yoğun olarak yaşanmaktadır. Bölge, mağara turizmi, termal turizm, kültür turizmi ve dağ turizmi (alpinizm, klimatizm) gibi alternatif turizm türleri bakımından da zengindir. Çeşitli turizm faaliyetlerinin yıl içinde uzun süre yaşandığı bölgede en fazla seyahat edilen il Antalya'dır (Şenol, 2011: 73).

Tabloya göre Akdeniz Bölgesi yerli turist hareketlerine bakıldığında, vatandaşların en çok seyahat ettiği il 3,3 milyon kişi ile Antalya'dır. Antalya'yı 746 bin kişi ile Adana izlemektedir. Üçüncü olarak 740 bin kişi ile Mersin ziyaret edilmiştir. Akdeniz Bölgesi'nde en az seyahat düzenlenen iller sırasıyla Osmaniye, Burdur ve Isparta illeri olmaktadır.

Tablo 16: İç Anadolu Bölgesine Yönelik Yerli Turist Hareketleri (2014)

İller	İşletme Belgeli Tesis		Belediye Belgeli Tesis		Tesis Geliş Sayısı Toplam
	Tesise Geliş Sayısı	Ortalama Kalış (gün)	Tesise Geliş Sayısı	Ortalama Kalış (gün)	
Ankara	1.198.775	1.5	338.719	1.7	1.537.494
Çankırı	29.009	1.4	26.292	2.1	55.301
Eskişehir	185.119	1.5	37.307	1.8	222.426
Kayseri	236.081	1.4	101.589	1.2	337.670
Kırşehir	58.304	1.3	20.808	1.2	79.112
Konya	320.946	1.5	257.740	1.6	578.686
Nevşehir	292.772	1.8	362.523	2.1	655.295
Niğde	25.710	1.4	30.143	1.7	55.853
Sivas	78.025	1.6	262.917	1.5	340.942
Yozgat	75.676	1.1	104.448	1.5	180.124
Aksaray	86.045	1.5	39.721	1.1	125.766
Karaman	39.679	1.8	19.772	1.3	59.451
Kırıkkale	2.718	1.5	26.830	1.7	29.548
Toplam	2.628.859		1.628.809		4.257.668

Kaynak: T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı, 2016.

İç Anadolu Bölgesi, termal turizm, dağ turizmi, tarihi ve kültürel değerler, Peri Bacaları, Milli Parklar vb. zenginliklerle turizm potansiyeli yüksek olan bölgelerimizden biridir. İç Anadolu Bölgesi'nde dünya çapında turistik değeri olan, volkanik saha Kapadokya'da Peribacaları yer almaktadır. Nevşehir- Ürgüp- Göreme bölgesi yurtiçinden ve yurtdışından pek çok turistin ziyaret ettiği bir merkezdir. Ayrıca Ankara Kalesi, Roma Dönemi kalıntıları ve Gordion kalıntıları da başkent

Ankara’da yer almakta ve turistler tarafından ilgi görmektedir (Köksal, 1994: 84, 90, 91).

İç Anadolu Bölgesi’nde yerli turistlerin en yoğun seyahat ettikleri il 1,5 milyon kişi ile bürokrasisinin ve ülkenin başkenti Ankara’dır. Ankara ilinin ardından 655 bin kişi ile Nevşehir ve 578 bin kişi ile Konya illeri gelmektedir. Yerli turistlerin İç Anadolu Bölgesi’nde en az tercih ettikleri iller ise sırasıyla Kırıkkale, Çankırı ve Niğde’dir (Tablo 16).

Tablo 17: Karadeniz Bölgesine Yönelik Yerli Turist Hareketleri (2014)

İller	İşletme Belgeli Tesis		Belediye Belgeli Tesis		Tesis Geliş Sayısı Toplam
	Tesis Geliş Sayısı	Ortalama Kalış (gün)	Tesis Geliş Sayısı	Ortalama Kalış (gün)	
Amasya	55.163	1.5	59.227	1.8	114.390
Artvin	57.141	1.6	147.787	1.2	204.928
Çorum	82.131	1.4	94.161	3.3	176.292
Giresun	71.810	1.5	64.848	1.3	136.658
Gümüşhane	18.360	1.7	27.144	1.5	45.504
Kastamonu	62.040	2.0	134.144	1.4	196.184
Ordu	172.867	1.3	180.136	1.3	353.003
Rize	61.102	1.3	89.634	1.2	150.736
Samsun	206.621	1.3	216.252	1.2	422.873
Sinop	33.669	1.4	97.623	1.5	131.292
Tokat	83.868	1.3	94.934	1.2	178.802
Trabzon	218.283	1.4	341.906	1.1	560.189
Zonguldak	112.496	1.5	72.695	1.3	185.191
Bayburt	-	-	24.119	1.2	24.119
Bartın	15.144	2.0	137.292	1.5	152.436
Karabük	78.202	1.3	188.121	1.2	266.323
Düzce	79.306	1.7	121.216	2.1	200.522
Toplam	1.189.920		2.091.239		3.499.442

Kaynak: T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı, 2016.

Karadeniz Bölgesi doğa ve kültür turizmi, yayla turizmi, kış turizmi ve sağlık turizmi gibi alternatif turizm çeşitleri bakımından potansiyeli yüksek bir bölgedir. Bölgenin tarihte pek çok kültüre ve inanışa ev sahipliği yapması, İpek Yolu'nun Karadeniz'den geçmesi, farklı dönemlere ait tarihi kilise, cami, türbe ve yapıların bölgede çokça yer alması, inanç ve kültür turizmi açısından da turizm potansiyelinin yüksek olduğunu göstermektedir. Özellikle doğaseverlerin ilgi gösterdiği yaylalar, doğa manzaraları, temiz hava, iklim ve bitki örtüsü çeşitliliği açısından avantajlı bir bölgedir. Doğa sporları, rafting, kano, trekking, jeep safari, kayak, yamaç paraşütü, balık avcılığı, kuş gözlemciliği gibi olanaklar da bölgede turizm faaliyetlerinin yaygınlaştırılmasında etkili olmaktadır (Edinsel, 2012: 55).

Karadeniz Bölgesi'nde yerli turistlerin en fazla seyahat ettikleri il 560 bin kişi ile Trabzon'dur. Ardından 422 bin kişi ile Samsun ve 353 bin kişi sayısı ile Ordu gelmektedir. Bölgede yerli turistlerin en az tercih ettikleri iller sırasıyla Bayburt, Gümüşhane ve Amasya'dır.

Tablo 18: Doğu Anadolu Bölgesine Yönelik Yerli Turist Hareketleri (2014)

İller	İşletme Belgeli Tesis		Belediye Belgeli Tesis		Tesis Geliş Sayısı Toplam
	Tesis Geliş Sayısı	Ortalama Kalış (gün)	Tesis Geliş Sayısı	Ortalama Kalış (gün)	
Ağrı	19.918	1.1	40.608	2.3	60.526
Bingöl	14.710	1.2	21.465	1.0	36.175
Bitlis	25.173	1.6	44.365	1.6	69.538
Elazığ	73.116	1.4	102.941	1.2	176.057
Erzincan	42.325	1.2	114.429	1.1	156.754
Erzurum	156.434	1.6	184.775	1.2	341.209
Hakkâri	13.058	2.0	14.040	1.0	27.098
Kars	40.745	1.6	61.851	1.0	102.596
Malatya	123.546	1.4	114.389	1.3	237.935
Muş	39.917	1.5	29.472	1.4	69.389
Tunceli	19.019	1.6	14.384	1.6	33.403
Van	97.915	1.6	89.219	1.3	187.134

Tablo 18 devamı

Ardahan	24.712	1.1	34.372	1.4	59.084
Iğdır	45.027	1.2	18.682	1.1	63.709
Toplam	935.615		884.992		1.620.607

Kaynak: T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı, 2016.

Doğu Anadolu Bölgesi doğa turizmi, kış turizmi, mağara turizmi, doğa sporları olanakları (trekking, rafting, dağ bisikleti, kampçılık, yamaç paraşütü vb.), olta balıkçılığı, av turizmi, kuş gözlemciliği ve eko-turizm başta olmak üzere pek çok turizm faaliyetine ev sahipliği yapmaktadır. Altyapı olanaklarının iyileştirilmesi, konaklama kapasitesinin artırılması, yatırım teşvikleri ve ulaşım ağındaki sorunların çözümü ile bölgenin turizm potansiyelinin artırılabilceği düşünülür (Özgen, 2010: 1432). Doğal zenginliklerin yanı sıra Doğu Anadolu Bölgesi tarih ve arkeolojik değerler açısından da avantajlı bir bölgedir. Doğu Anadolu’da eski uygarlıklardan Urartular, Trans-Kafkas, Akkoyunlu ve Karakoyunlu, Roma Dönemi, Bizans Dönemi, Selçuklular ve Osmanlı Dönemi’ne ait tarihi eserler yer almaktadır. Bölgedeki tarihi mezar anıtları, türbe ve camiler, kale, medrese, tapınaklar, tabyalar, kiliseler ve hamamlar bu tarihi ve turistik değerlere örnektir (İncekara, 2001: 89, 90).

Doğu Anadolu Bölgesi’nde yerli turistlerin en fazla ziyaret ettikleri il 341 bin kişi ile Erzurum’dur. Erzurum’u sırasıyla Malatya ve Van illeri takip etmektedir. Yerli turistlerin bölgede en az ziyaret ettikleri iller ise sırasıyla Hakkâri, Tunceli ve Bingöl illeridir.

Tablo 19: Güneydoğu Anadolu Bölgesine Yönelik Yerli Turist Hareketleri(2014)

İller	İşletme Belgeli Tesis		Belediye Belgeli Tesis		Tesis Geliş Sayısı Toplam
	Tesis Geliş Sayısı	Ortalama Kalış (gün)	Tesis Geliş Sayısı	Ortalama Kalış (gün)	
Adıyaman	64.068	1.3	16.421	3.3	80.489
Diyarbakır	215.022	1.4	225.185	1.3	440.207
Gaziantep	293.532	1.5	77.147	1.8	370.679
Mardin	173.296	1.6	117.096	1.4	290.392
Siirt	16.748	1.1	15.263	1.3	32.011

Tablo 19 devamı

Şanlıurfa	164.298	1.6	99.407	1.7	263.705
Batman	85.972	1.3	14.835	1.4	100.807
Şırnak	59.863	1.4	24.719	1.4	84.582
Kilis	-	-	17.512	1.8	17.512
Toplam	1.072.799		607.585		1.680.384

Kaynak: T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı, 2016.

Güneydoğu Anadolu Bölgesi Türkiye’de coğrafi olarak en küçük bölge olmasına karşın, tarihi, mistik, doğal ve kültürel değerleriyle; yeni yerler görmek isteyen, macera seven, ucuz tatil imkânı arayan turistler için alternatif bir bölge haline gelmiştir. Misafîrperverlik anlayışı ve farklı yaşam tarzıyla bölge, özellikle Batı illerinde yaşayanlar için kültürel zenginliklerin beşiğidir. Doğu Anadolu Bölgesi gibi, Güneydoğu da içerisinde tarihi ve kültürel pek çok eser barındırmaktadır. Diyarbakır surları, geleneksel Mardin evleri, Şanlıurfa Balıklı Göl, Süryani Kilisesi, Gaziantep’te Zeugma, Nemrut Dağı ve Kommagene Krallığı kalıntıları bölgedeki eserlere örnektir (Şenol, 2011: 237).

Güneydoğu Anadolu Bölgesi’nde yerli turistlerin en çok seyahat ettikleri illere bakıldığında, 440 bin kişi ile Diyarbakır ilk sırada yer almaktadır. Ardından 370 bin kişi ile Gaziantep ve 290 bin kişi ile Mardin ili yer almaktadır. Yerli turistlerin bölgede en az ziyaret ettikleri iller sırasıyla Kilis, Siirt ve Adıyaman illeridir.

2.2.4. Türkiye’de Uluslararası Turizm ile İç Turizm

Türkiye coğrafi ve kültürel anlamda yıllardan beri pek çok pozitif ve negatif değerın kesişim noktasında yer almaktadır. Asya ve Avrupa’yı birleştiren konumu ile hem Avrupa’nın modern dünya anlayışını hem de İslam ülkesi olması özelliğini, doğu ve batı kültürleri ile sentezlemektedir. Bu özelliklerinin yanında Türkiye, sınır komşuları sıcak çatışmalar yaşayan, terörizm ve istikrarsız siyasi düzen gibi sorunlarla da mücadele eden stratejik bir ülkedir. Tarihi, kültürel ve doğal zenginliklere sahip olmasından dolayı da Türkiye turizm potansiyeli yüksek bir

ülkedir. Ancak 1980’li yıllara gelene kadar turizm geri planda kalmış, 80’li yıllardan sonra turizm faaliyetleri gelişmeye başlamıştır (Boz, 2006: 86, 87).

Türkiye’de iç turizm hareketlerinin başlaması, dünya genelinde turizmin gelişimini etkileyen faktörlere bağlı olarak gözlemlenmiştir. Başta sanayileşme faaliyetleri, şehirleşme, ulaşım kolaylıkları olmak üzere; eğitim seviyesinin ve ekonomik koşulların iyileşmesi, özel otomobil sahipliğinin artması ve tatil kavramının değişmeye başlaması turizme olan talebi arttırmaya başlamıştır (Özgüç, 1994: 298).

Bununla birlikte dünya genelinde etkili olan küreselleşme hareketleri, birçok sektör gibi turizmin de uluslararası nitelik kazanmasını sağlamıştır. Küreselleşmenin dünya geneline yayılmasıyla, ülkeler arası coğrafi sınırlar ortadan kalkmış, uluslararası yatırımlar yaygınlaşmış, farklı kültürlerden insanlar birbirlerini tanımaya başlamış ve aralarında sosyal ve kültürel bir etkileşim gerçekleşmeye başlamıştır (Çeken, 2003: 120). Böylece farklı milletten insanlar arasında kültür alışverişi de sağlanmaktadır. Bir ülkeyi ziyaret eden turist o ülkeden yeni kültürel değerler öğrenirken, kendi ülkesinin değerlerini de gittiği ülkede yansıtmış olacaktır (Erdoğan, 1995: 141). Gelişmekte olan ülkelerde, çarpan etkisiyle birlikte milli ekonomi içinde turizmin önemi dikkat çekmektedir. Uluslararası turizmde turistlerin ülkede konaklama, yeme-içme, ulaşım, hediyelik eşya ve eğlence faaliyetleri için yaptıkları harcamalar ekonomide döviz girdisi yaratacaktır. Gelir elde edenler bir kısmını tasarruf edecek, bir kısmını mal ve hizmet alımında harcayacaktır. Turizmden elde edilen gelir diğer sektörlerle de bağlantılıdır (Dinçer, 1993: 141).

İç turizm ile uluslararası turizm birlikte değerlendirildiğinde, gidilen ülkenin resmi dili, para birimi ve kültürel farklılıklar dikkat çekebilir. Kullanılan para biriminin farklı olması ev sahibi ülke için döviz girdisi sağlandığından, ödemeler dengesini pozitif etkilemekte; diğer ülke için döviz çıktısı yaşandığından negatif etki yaratmaktadır. Ülkeler arasında seyahatlerde yaşanan vize, pasaport gibi bazı belge formaliteleri de uluslararası turizm için zorluk sayılmaktadır. Ancak ev sahibi ülkede yabancı dil seviyesinin geliştirilmesi, döviz ve gümrük birliği sağlanması ve insanların tatil amaçlarının belirlenerek ona hitap edilmeye çalışılması iç turizm ile

uluslararası turizm faaliyetlerini dengelemeye yardımcı olabilir (Erdoğan, 1995: 141, 142).

Türkiye’de uluslararası turizm ile birlikte iç turizm faaliyetlerine katılan yerli turist sayısı da artış göstermiştir. Ülkede gerçekleşen dini ve resmi tatiller, yılbaşı, sömestre tatilleri gibi olanaklar, hafta sonları yapılan günübirlik turlar yerli turisti tatile çıkmaya yönlendirebilir. Kamu ve özel kurumların boş zaman ve finansman anlamında çalışanlarına sağlayacağı destekler, seyahat acentalarının iç turizme yönelik faaliyetlere önem vermesi insanların turizme yönelmesine katkı sağlamaktadır. İç turizm ile yerli turistler kendi ülkelerini daha iyi tanıma, ekonomik anlamda da ülkelerinde üretilen yerli mal ve hizmetleri tüketme eğiliminde olmaktadır. Bir bölgenin iç turizm ve dış turizme açılarak, talep görmesi o bölgede altyapının gelişmesi ve yatak kapasitesinin artmasına olanak sağlamaktadır. İç turizm ile birlikte dış turizm de o bölgeye doğru yönelmeye başlar ve uluslararası turizmde talep yaratılmış olur (Demirtaş, 2010: 248).

2.3. KALKINMA PLANLARINDA İÇ TURİZMİN YERİ VE ÖNEMİ

2.3.1. Türkiye İç Turizmindeki Plan Ve Hedeflerin Kalkınma Planlarında Ele Alınması

Türkiye’de 1963 yılından itibaren planlı kalkınma dönemine girilmesiyle birlikte, gelişmeye başlayan turizm sektörüne de önem verilmeye başlanmış ve 1980’lere gelindiğinde turizm faaliyetleri hız kazanmıştır. Türkiye’de 1963 yılında sosyal, kültürel ve ekonomik anlamda kalkınma sağlanması amacıyla beş yıllık kalkınma planları hazırlanmaya başlanmıştır. Turizm için ayrı hedef ve politikalar belirlenerek sektörün gelişimi için çalışmalar planlanmıştır (Demir, 2014: 102). Çünkü turizmin ülkelere sağlayacağı ekonomik katkının önemi bugüne kadar hemen her hükümet tarafından fark edilmiş ve Devlet Planlama Teşkilatı beş yıllık kalkınma planlarına turizm faaliyetlerini dâhil ederek, iç turizm, dış turizm, turizm yatırımları, turizm gelir ve giderleri gibi konularda çalışmalar yapmıştır. Kalkınma planları kamu

sektörü için emredici olurken, özel sektör için teşvik edici konumdadır (Ünlüöner vd., 2007: 240). 1963-1967 yıllarını kapsayan Birinci Beş Yıllık Kalkınma Planı ile başlayan bu süreç, 2014-2018 yıllarını kapsayan Onuncu Kalkınma Planı ile bugüne kadar süregelmiştir.

Birinci Beş Yıllık Kalkınma Planı (1963-1967)

Birinci Beş Yıllık Kalkınma Planı Ana İlkeler ve Hedefler' de doğrudan iç turizmle ilgili bir politika belirtilmemiştir. Türkiye'nin doğal ve tarihi zenginlikleri ile turizm açısından avantajlı olduğu ve ödemeler bilançosunda açığı kapatmada turizmden faydalanılmasından bahsedilmiştir. Turizm yatırımlarına, tanıtım çalışmalarına, hediyelik eşya ve hizmet tesislerine önem verilmesi amaçlanmıştır. Ülkeye gelen turistlerin ortalama 4 gece kaldığı ve bu sayının 6'ya çıkarılması; turistlerin ortalama 60 dolar harcadığı ve bunun da 100 dolara çıkarılması hedeflenmiştir. Sınırlı kaynaklardan dolayı beş yıllık süreçte, ülkede turizme elverişli belli bölgelerin geliştirilmesi planlanmış ve turizm talebini arttırmak hedeflenmiştir.

1961 yılında ülkeye 129 bin turist gelmiş ve 7,5 milyon dolar döviz bırakmışlardır. Yapılacak turizm yatırımları ve tanıtım çalışmalarıyla turist sayısının son on yılda %20 artacağı öngörülmüştür.

Birinci Kalkınma Planı'nın içerdiği Tedbirler'e bakıldığında (T.C Kalkınma Bakanlığı, 2016a),

Ülke tanıtımı ile ilgili çalışmalar ve işbirlikleri, turistlerin eğilimleri ve pazar araştırması, ülkeye girişte gümrük, kambiyo işlemlerinde kolaylıklar, turizm danışma bürolarının kurulması, turizm eğitiminin sağlanması, turizm yatırımları için bina vergisinden muafiyet sağlanması gibi turizmi teşvik etmeye ve canlandırmaya yönelik planlamalar yapılmıştır. Sağlanacak eğitimlerle bölgedeki turistik eserlerin yerel halka tanıtılması ve benimsetilmesi bununla birlikte, dış turizmin gelişmesi için öncü rol oynayan iç turizmin gelişiminin teşvik edilmesi Birinci Beş Yıllık Kalkınma Planı içinde yer alan önemli noktalardır. Ancak yine de iç turizmle ilgili açıkça belirlenen hedeflere doğrudan yer verilmemiştir.

İkinci Beş Yıllık Kalkınma Planı (1968-1972)

İkinci Plan döneminde İlkeler içerisinde özellikle dış turizm gelirleri, yabancı turist sayısı ve turistlerin ortalama harcamaları ile ilgili planlama yapılmıştır. ‘İç turizm hareketleri geliştirilecektir’ ifadesi de ilkeler içerisinde yer almaktadır. Birinci kalkınma planında olduğu gibi, turistik tanıtım ile ilgili çalışmalar ve turizm yatırımları teşvik edilecektir. Özellikle kitle turizmine yönelik yatırımların artırılması, kredilerle destek verilmesi hedeflenmiştir.

İkinci Plan döneminde iç turizm hareketlerinde yılda %10 oranında bir artış olması beklenmektedir. Pasif dış turizm hareketlerinde de yine %10’luk bir artış öngörülür. Ülkeye gelecek yabancı turist sayısının da yılda %25 oranında artması beklenmektedir.

İç turizm gelir tahminlerinde ise yerli turistlerin sayısı ve yaptıkları geceleme sayılarından faydalanılmıştır. Buna göre 1965-1969 yılları arasında yerli turistlerin geceleme başına 40 TL, 1970-1972 yılları arasında ise 50 TL tüketimde bulunacakları kabul edilmektedir. Bu dönemde turizm yatırımları, tamamlayıcı turizm yatırımları, altyapı, bölgesel hizmetler ve ulaştırma yatırımları olarak bölümlere ayrılmıştır. Ayrıca bu dönemde tanıtım faaliyetleri ile ilgili çalışmaları sadece ‘Turizm ve Tanıtma Bakanlığı’nın yapması, gerekli olursa diğer kamu kuruluşlarıyla işbirliğine gitmesi planlanmıştır. Turizm kredilerinin artırılması ve Turizm Eğitimi ve Öğretimi Milli Merkezi’nin kurulması amaçlanmıştır. Ödemeler dengesi ile ilgili de olumlu beklentiler vardır (T.C. Kalkınma Bakanlığı, 2016b). Tablo 20’ye göre, iç turizm ve dış turizm gelirlerinin İkinci Beş Yıllık Kalkınma Dönemi boyunca her yıl artması beklenmiştir.

Tablo 20: Turizm Sektörü Gelir Tahminleri (1968-1972)

Yıllar	İç Turizm (milyon TL)	Dış Turizm (milyon TL)	Toplam (milyon TL)
1968	415	405	820
1969	457	495	952
1970	628	693	1321
1971	690	990	1680
1972	760	1215	1975
1968-1972 Toplamı	2950	3798	6748

Kaynak: T.C. Kalkınma Bakanlığı, 2016b.

Üçüncü Beş Yıllık Kalkınma Planı (1973-1977)

Üçüncü Kalkınma Dönemi'nde kamu yatırımları genellikle altyapı ve tamamlayıcı yatırımlara yönelik olmuş, yatırımların öncelik bölgelerine yoğunlaştırılması kararlaştırılmıştır. Turizm için yetiştirilen personel nicelik ve niteliksel olarak çok yeterli olmamış ve eğitilmiş personelin tamamının turizmde istihdam edilmesi sağlanamamıştır.

Uzun dönemde gelişme ve hedeflere bakıldığında (1972-1987), turist sayısı, turizm gelir ve giderleri hakkında belli tahminlerde bulunulmuştur. Turist sayısının 1982 yılında 3,3 milyon kişi, 1987 yılında 6,3 milyon kişi olacağı düşünülmüş; turizm gelirinin ise 1982 yılında 212 milyon dolar, 1987 yılında 342 milyon dolar olacağı düşünülmüştür. Havayolu ulaştırmasında yaşanan gelişmelerin uluslararası turizmi olumlu yönde etkileyeceği ve charter seferlerin Avrupa ile Akdeniz ülkeleri arasında turizm yoğunluğu sağlayacağı öngörülmüştür. Türkiye'de turizm gelişiminin dünya ortalamasının üzerinde olacağı tahmin edilmektedir.

Üçüncü Plan döneminde, ülkeye gelecek yabancı turist sayısı ve yurtdışına çıkacak vatandaş sayısında yılda ortalama %13, turizm gelirlerinde %20, turizm giderlerinde %13 oranlarında artış olması beklenmektedir.

Üçüncü Kalkınma Planı İlkeler ve Tedbirler' ine bakıldığında (T.C. Kalkınma Bakanlığı, 2016c), Turizm ve işletmeciliği ile ilgili iç turizm ve dış turizm talebine

uygun olarak özel sektör esas alınmıştır. Fiziksel planlama çalışmalarının sürdürülmesi ve turizm altyapı, üstyapı yatırımlarının fiziksel planlara uygun olarak yapılması planlanmıştır. İç turizmin milli bütünlüğe katkı sağlaması amacıyla ülke içi turizmin teşvik edilmesi hedeflenmiş ve sosyal turizmin geliştirilmesi için çalışılmıştır. Kamu personelinin kamu konaklama tesislerinde geçirecekleri tatil maliyetlerinin düşürülmesi de bu dönemde gerçekleştirilmesi planlanmış hedefler arasındadır.

Dördüncü Beş Yıllık Kalkınma Planı (1979-1983)

Dördüncü dönemde kitle turizminin gelişmesine önem verilerek, gerekli altyapı, üstyapı yatırımlarının desteklenmesi hedeflenmiştir. Kitle turizmi ile bireysel turizm birlikte ele alınmıştır. Konaklama kapasitesinin artırılması hedeflenmiş ve bu bağlamda kamu ve özel kesim yatırımlarıyla, yabancı sermaye sahiplerinin yatırımlarının teşvik edilmesi planlanmıştır.

Kamu kurumlarının kampları ve tesislerinden daha geniş bir kitlenin yararlanması ve yatak kapasitelerinin tek merkezden yönetilmesi planlanmıştır. Bu kamplardan, öncelikle dış turizmin kullanımına açılacak özellikte olanlar ele alınmıştır. İç turizme yönelik olanların kar amacı gütmeyen işletmelerinin sağlanması ve çalışanların dinlenme ve tatil ihtiyaçları doğrultusunda gerekli yardımların yapılması hedeflenmiştir.

Deniz, göl ve nehir kenarlarının kamu kesiminin kullanımına açılması ve ikincil konut yapımının önüne geçmek amacıyla yasal çalışmaların yürütülmesi planlanmıştır. Belirli aylarda gerçekleşen turist yığılmalarını önlemek ve turizm talebini dengelemek amacıyla gerekli yatırımların teşvik edilmesi ve önlemlerin alınması da bu dönemde kararlaştırılan hedeflerdendir. Yine bu dönemde, turizm eğitimi politikası ile ilgili gerekli düzenlemelerin yapılması ve ülke ihtiyacına yönelik olarak ilgili kuruluşlar arasında Turizm ve Tanıtma Bakanlığınca işbirliği sağlanması hedeflenmiştir (T.C. Kalkınma Bakanlığı, 2016d).

Beşinci Beş Yıllık Kalkınma Planı (1985-1989)

Beşinci dönemde dış turizm gelir ve giderleri ile ilgili hedeflere bakıldığında, dış turizm gelirlerinin yılda ortalama %14 artması, turizm giderlerinin ise %18,9 artması beklenmektedir. Beşinci dönemin sonunda 540 milyon dolar döviz geliri sağlanması hedeflenmiştir. Yine dönem sonunda, ülkeye gelen yabancı turist sayısının %10,8 artışla 3 milyon kişi, yurtdışına çıkan vatandaş sayısının %3,5 artışla 2,5 milyon kişi olması öngörülmüştür.

Bu dönemde, turizm hareketleri ile ilgili istatistiki verilerin yetersizliğine dayanarak ülkeye gelen turist sayısı ve yurtdışına çıkan vatandaş sayısı konusunda güncel verilerin toplanması modern teknik olanaklardan faydalanılarak yapılmıştır. İç turizm ile ilgili hareketler belirlenmeye çalışılmıştır. Kitle turizmi ile bireysel turizm yine birlikte ele alınmış ve çalışanlara tatil ve dinlenme olanakları sağlanması amaçlanmıştır.

Beşinci dönem hedeflerinde, Türkiye'nin doğal, tarihi, kültürel zenginliklerinin turizm amaçlı kullanımının teşvik edilmesi yer almaktadır. Bununla birlikte ülkenin turizm potansiyeli de, ekolojik dengeyi sağlama, çevresel olumsuzlukları yok etme, çevreyi temiz ve güzel tutma ilkeleri ile birlikte ele alınmıştır (T.C. Kalkınma Bakanlığı, 2016e).

Altıncı Beş Yıllık Kalkınma Planı (1990-1994)

Altıncı Plan dönemi hedeflerine bakıldığında 1994 yılı sonunda net döviz gelirinin 4,488 milyon dolar olması beklenmektedir. Türkiye'ye gelen turist sayısının yılda ortalama %8,2 artarak 7,4 milyon kişiye, yurtdışına çıkan vatandaş sayısının da ortalama %4,8 artarak 2,8 milyon kişiye ulaşması öngörülmektedir.

Bu plan döneminde iç turizm ile ilgili doğrudan ilke ve politikalara yer verilmemiştir. Kültürel ve doğal zenginliklerin korunması ve turizm yatırımlarına açılması planlanmıştır. Yerli seyahat acentalarında tur operatörlüğünün teşvik edilmesi ve charter uçuş sayılarının arttırılması bu dönemde gerçekleştirilmek istenen hedefler arasındadır. Bunun yanında, turizm tesislerinde doluluk oranlarını arttırmak,

turizmde faaliyet süresini dört mevsime yaymak, tesis özelliklerini geliştirmek, küçük işletme ve aile işletmelerini teşvik etmek, insanların da daha sağlıklı koşullarda tatil yapması ve dinlenmesi hedeflenmiştir (T.C. Kalkınma Bakanlığı, 2016f).

Tablo 21: Turizm Sektöründe Gelişmeler (1984-1994)

	1984 Gerçekleş me	1988 Gerçekleş me	1989 Tahmin	1994 Plan Hedef	Yıllık Ortalama Artış (%)	
					5.Plan Dönemi	6. Plan Dönemi
Yurda Gelen Yabancı Say.	2.117.094	4.172.727	5.000.00	7.400.00	18.8	8.2
Yurtdışı. Çıkan Vatandaş Say.	2.071.189	2.114.780	2.220.00	2.800.00	1.4	4.8
Turizm Geliri	548	2.355	2.910	5.514	39.6	13.6
Turizm Gideri	277	358	440	1.026	9.7	18.5

Kaynak: T.C. Kalkınma Bakanlığı, 2016f.

Yedinci Beş Yıllık Kalkınma Planı (1996-2000)

1994 yılında Türkiye'ye gelen turist sayısı 6,7 milyon kişi olmuş ve turizm geliri 4,3 milyar dolara erişmiştir. Bu dönemde ülkedeki doğal ve kültürel zenginliklerin korunması, yerel halkın ve turistlerin turizmden beklentilerinin karşılanması, küçük ölçekli işletmelere destek ve teşvikler sağlanması, ikincil konutların turizme açılması planlanmıştır.

Turizmin yoğun olduğu bölgelerde yerel yönetimlerin ve halkın turizm ile ilgili faaliyetlerde karar verici konumda olması planlanmış; tanıtım faaliyetlerinin yaygınlaşması için hem kamu hem de özel sektör işletmeleri teşvik edilmiştir. Turizmde hizmet kalitesinin artırılması amaçlanmış, sertifikasyon ve lisanslama

sistemleri kullanılmıştır. Turizm talebinin mevsimsellik özelliğini en aza indirmek için, alternatif turizm çeşitleri geliştirilmeye çalışılmıştır.

Bu plan kapsamında Turizm Bakanlığı Teşkilat Kanunu'nun çıkarılması, Türkiye Seyahat Acentaları Birliği Yasası'nın günün koşullarına göre düzenlenmesi, Türkiye Turistik Otelciler ve İşletmecileri Birliği Yasası ile Deniz Turizmi Birliği Yasası'nın çıkartılması kararlaştırılmıştır. Buna ek olarak hukuki düzenlemelerde, yerel kaynaklardan daha etkili yararlanabilmek amacıyla meslek üyeleri arasında işbirliği için Pansiyon İşletmeleri ve Türkiye Pansiyon İşletmecileri Birliği Yasası ile turist rehberliği ile ilgili sorunların çözümü için, mesleki disiplini sağlamak amacıyla Rehberler Birliği Yasası çıkartılmıştır.

Turizmin ekonomik fayda sağlamasının yanı sıra, yedinci plan sonunda sosyal ve çevresel problemlerin çözümü için de çalışmalar planlanmıştır (T.C. Kalkınma Bakanlığı, 2016g).

Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planı (2001-2005)

Türkiye 1980 yılının ikinci yarısından itibaren turizmde hızla gelişmeye başlamış ve dünyaca tanınan bir ülke haline gelmiştir. 2000 yılında ülkeye gelen turist sayısının 9 milyon kişi, turizm gelirinin 7,2 milyar dolar olacağı tahmin edilmektedir. Bu dönemde ulaşım yollarının geliştirilmesi, özellikle havaalanlarının önemi üzerinde durulmaktadır.

Sekizinci plan döneminde, turizmin özellikle kriz dönemlerinde ayakta kalabilecek güçte, öz denetimini sağlayabilen bir sektör haline gelmesi amaçlanmıştır. Turizmin her mevsime yayılması ve farklı bölgelerde de yaygınlaşması, turizm yatırımlarının doğal ve kültürel değerlere zarar vermemesi, turizmde sürdürülebilirliğin sağlanması, turizm teşviklerinde önceliğin turizm pazarlamasına, havayolu ulaştırmasına ve toplam kaliteyi iyileştirmeye verilmesi dönemin hedefleri arasındadır. Yedinci planda olduğu gibi yerel halkın turizm faaliyetleri ile ilgili kararlara katılımı teşvik edilmiştir (T.C. Kalkınma Bakanlığı, 2016h).

Dokuzuncu Kalkınma Planı (2007-2013)

Dokuzuncu plan diğer kalkınma planlarından farklı olarak yedi yıllık bir süreci kapsamaktadır. Plan dâhilinde turizmde sürdürülebilirlik, alternatif turizm çeşitlerinin geliştirilmesi, turizmde hizmet kalitesinin ve doluluk oranlarının artırılması planlanmaktadır. Kültür turizmi alanında ülke potansiyelinin değerlendirilmesi benimsenmiştir. Ayrıca sağlık turizmi alanında da teşvik sağlanmaktadır.

Dokuzuncu plan sonunda turizm gelirlerinin 36,4 milyar dolar, gelen turist sayısının 38 milyon kişi, yurtdışına çıkacak vatandaş sayısının 15 milyon kişi olacağı tahmin edilmektedir.

Turizme yeterince öncelik verilememiş bölgelerde, turizm faaliyetleri geliştirilmesi, ekonomik ve sosyal kalkınmanın sağlanması planlanmıştır. Kamunun turizm üzerindeki rolünün yeniden düzenlenmesi ve tanıtım, pazarlama, reklam, altyapı yatırımları, turizm eğitimlerine önem verilmesi hedeflenmiştir. Bununla birlikte, turizmden elde edilen gelirin artırılması ve bölgeler arası gelir eşitsizliğini dengelemede turizmden faydalanılması bu dönemdeki hedefler arasındadır (T.C. Kalkınma Bakanlığı, 2016i).

Onuncu Kalkınma Planı (2014-2018)

Son olarak düzenlenen Onuncu plan döneminde, 2007-2012 yıllarında ülkeye gelen yabancı turist sayısı yıllık ortalama %8,2 artmış ve 31,8 milyon kişiye ulaşmıştır. Turizm gelirleri de %7,9 artarak 29,4 milyar dolara çıkmıştır. 2012 yılında Türkiye, dünyada en fazla turist kabul eden 6. ülke, turizm gelirlerinde ise 12. ülke konumuna erişmiştir (T.C. Kalkınma Bakanlığı, 2016j).

Tablo 22: Turizmde Gelişmeler ve Hedefler (2006-2018)

	2006	2012	2013	2018	2014-2018
Ziyaretçi Sayısı (bin kişi)	23.149	36.778	38.500	48.300	4.6
Yabancı Ziyaretçi Sayısı (bin kişi)	19.820	31.782	33.500	42.000	4.6
Turizm Geliri (milyon dolar)	18.594	29.351	32.000	45.000	7.1
Turizm Gideri (milyon dolar)	3.271	4.593	4.990	8.000	9.9
Ziyaretçi Başına Ortalama Harcama (dolar)	803	798	831	932	2.3

Kaynak: T.C. Kalkınma Bakanlığı, 2016j.

Onuncu Plan döneminde Amaç ve Hedefler' e bakıldığında, turizmde hizmet kalitesinin artırılması, daha üst gelir seviyesine hitap edilmesi, eğitimli personel istihdamı, kaliteli tesis olanakları, turizmde ürün ve hizmet çeşitlendirilmesi hedeflenmiştir. Turizmde sürdürülebilir bir büyümenin sağlanması ve bölgesel kalkınmada turizmin öncü sektör olması için çalışılmaktadır. Turizmin çevresel ve sosyo-kültürel deformasyonlarını en aza indirmek amaçlanmıştır.

Onuncu dönem Politikalarında, turizm çeşitleri geliştirilirken gerekli altyapı yatırımlarının desteklenmesi, turizm çeşitlerinin bütüncül olarak ele alınması planlanmıştır. Bununla birlikte bu dönemde, tanıtım çalışmalarına önem verilerek, turist profili ve pazar araştırmaları ile ilgili çalışmalar yürütülmektedir. Eğitimli ve nitelikli turizm personeli ile gelen turistlere daha kaliteli bir hizmet sunulabileceği düşünülmektedir.

Turizmin yoğun olarak gerçekleştiği bölgelerde yerel yönetimler, STK'lar ve yerel halkın turizm ile ilgili faaliyetlerde söz sahibi olarak, kararlara katılımı teşvik edilmektedir (T.C. Kalkınma Bakanlığı, 2016j).

2.3.2. Turizm 2023 Stratejisinde İç Turizmin Yeri ve Önemi

Türkiye’de iç turizmin geliştirilmesi, iç turizme katılan kişi sayısının ve iç turizmden elde edilen gelirin artırılması amacıyla T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı’nın belirlediği politika ve hedefler ‘2023 Turizm Stratejisi’nde yer almaktadır. 2007 yılından, Cumhuriyet’in 100. yılı 2023 yılına kadar olan dönemde uygulanacak ‘Türkiye Turizm Stratejileri’ belirtilmiştir. Bu bölümde, Bakanlığın ‘2023 Turizm Stratejisi’ içinde ele aldığı iç turizm hedeflerine ve izlenecek çalışmalara yer verilecektir.

İç turizm stratejisinde, turizmde dış pazarın geliştirilmesi için öncelikle iç turizm faaliyetlerini yoğunlaştırmanın önemi vurgulanmıştır. İç turizmin geliştirilmesi için de kamu kuruluşları, özel sektör işletmeleri ve STK’ların eşgüdümlü çalışmaları ve tanıtım faaliyetlerine katkıları sağlanacaktır. Yerli turistin tatil yapma isteğini arttırmak amacıyla, medya kuruluşlarının, eğitim ve öğretim kurumlarının kampanya ve programlar düzenlemesi, halkın doğal, tarihi ve kültürel değerlerle ilgili bilincinin artırılması amaçlanmaktadır. Seyahat acentalarının iç pazara yönelik çeşitli turlar, gezi programları, reklam ve tanıtım faaliyetleri gerçekleştirmesi teşvik edilecektir (T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı, 2007: 9).

İç Turizmde 2023 Yılı Hedefleri: Türkiye’de halkın turizme katılımını arttırmak amacıyla alternatif turizm türleri her bölgede geliştirilecektir. Seyahat ve tatil alışkanlığı olmayan insanlara da hitap edebilecek turizm ürün ve hizmetleri pazara sunulacak ve turizm faaliyetleri yaygınlaştırılacaktır. Bölgesel ve yerel alanda turizm kapasitesini arttırmaya yönelik çalışılacak ve turistik değerlerin tanıtım ve pazarlamasına önem verilecektir. Böylece iç turizm pazarına 20 milyon kişinin katılması hedeflenmektedir. Bu kapsamda yeni geliştirilecek bölgelerde ulaşım olanaklarının iyileştirilmesi ve konaklama kapasitesinin artırılması planlanmaktadır. Ülkenin iç turizmden elde ettiği geliri arttırmak amacıyla farklı turistik tesisler, ürün ve fiyat çeşitlendirmesi, turizm alternatifleri, turistik zenginliklerin tanıtımı sağlanacaktır. Özellikle kültür turizminin geliştirilmesi, turizm faaliyetlerinin ülke geneline yayılması ve marka kentlerin kurulmasıyla, turizme katılım oranının artacağı öngörülmektedir.

Sosyal turizmin geliştirilmesi ele alınan bir diğer önemli konudur. Bu kapsamda kamu ve özel sektör kuruluşlarının işbirliği ile öncelikle dezavantajlı gruplar (düşük gelirli ve engelliler gibi) ve genç nüfusun turizme katılımı teşvik edilecektir. Sosyal turizm projeleri geliştirilecektir. Bakanlığa bağlı olarak kurulacak 'İç Turizm Araştırma Birimi' ile iç turizmin yönetiminde kamu etkinliğini arttırmak ve iç turizm pazarını daha iyi analiz etmek amaçlanmaktadır. Bu hedefler doğrultusunda, iç turizmin reklam ve tanıtım faaliyetleri için plan ve politikalar geliştirilecek ve yeni tanıtım araçlarından faydalanılacaktır (T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı, 2007: 10).

İç Turizm Pazarının Desteklenmesi: Türkiye'de iç turizme katılımı arttırmak amacıyla orta ve düşük gelir grubundaki vatandaşlara yönelik, turizm tesislerinin fiyat ve kontenjan düzenlemeleri yapmaları sağlanacaktır. Seyahat acentalarının iç turizm faaliyetlerini arttırması için iç pazara yönelen acentalar desteklenecektir. Genç, bekâr, toplumun %20'sini oluşturan üniversiteli ve orta öğretim çağındaki kişilere hitap eden turizm alternatifleri geliştirilecek; hareketliliği daha fazla olan bu kesimin kendi ülkesindeki değerleri daha iyi tanınması sağlanacak ve tatil alışkanlığı edinerek turizme katılımı teşvik edilecektir.

İç Turizm Pazarının İzlenmesi: Kültür ve Turizm Bakanlığı'na bağlı 'İç Turizm' birimi kurulacak ve bu birim iç turizm verilerini toplayıp, istatistiki ölçümleri yapacaktır. Bu kapsamda değerlendirilebilecek veriler şunlardır (T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı, 2007, 10):

- İç turizm faaliyetlerine katılan vatandaşların sayısı ve değişimi,
- Seyahat amacına göre yerli turistlerin geceleme sayısı,
- Yurtiçi seyahatlerde gerçekleştirilen konaklama türü,
- Ülke vatandaşlarının iç turizm harcamalarının ekonomik değeri,
- İç turizm hareketlerinin dönemlere göre değişimi,
- Vatandaşların iç turizm faaliyetlerine katılımında gösterdiği farklılıklardır (yaş, cinsiyet, eğitim durumu, ekonomik durum).

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

TÜRKİYE’DE İÇ TURİZM HAREKETLERİNE ETKİSİ AÇISINDAN TÜRK HAVA YOLLARININ KATKISININ İNCELENMESİNE YÖNELİK ARAŞTIRMA

3.1. Türkiye’de İç Turizmin Gelişiminde Havayolu Ulaşımında Karşılaşılan Mevcut Sorunlar

Türkiye’de 1983 yılında çıkan 2920 sayılı ‘Sivil Havacılık Yasası’ ile havayolu ulaşımında serbestleşme başlamış ve sivil havacılık faaliyetleri hızla büyüme göstermiştir. Sektör, dünya gelişmelerini de takip ederek havacılık alanında ilerlemeler kaydetmiştir. Ancak, gerekli altyapı çalışmalarının zamanında tamamlanamaması ve hızlı yapılamaması gibi sorunlar nedeniyle, havayolu ulaşım sektörü sağlıklı ve problemleri gelişmiştir (DPT, 2001: 128). Bununla birlikte havayolu ulaşımında, özellikle iç turizmin gelişimini etkileyen sorunlar bu bölümde ele alınacaktır.

- **Yönetim, Yapılanma, Kurumsal İşbirliği ve Altyapı Sorunları:**

Havayolu ulaşımında tüm alt sektörlerle işbirliğini ve koordinasyonu sağlayacak bir ‘Ulaştırma Master Planı’nın eksikliği yaşanmaktadır. Bu durumda alt sektörler birbirinden bağımsız hareket ederek, geçici ve kısa vadeli çözümler üretebilmektedir. Mevcut kapasitenin verimli kullanılamaması, altyapı sistemlerinin etkili, ekonomik ve emniyetli biçimde gerçekleştirilememesi, yapısal düzenlemelerin planlı ve etkin yapılamaması havayolu taşıma sektöründe yaşanan sorunlar arasındadır (Alpay, 2004: 168, 169).

Ayrıca devlet tarafından özel havayolu işletmelerine 2000’li yıllara kadar destek verilmemiş, sadece THY firması desteklenmiş ve bu da sektörde haksız rekabete neden olmuştur. Ekonomik kriz dönemlerinde de bazı özel havayolu işletmeleri iflas etmişlerdir (İstanbul Havayolları gibi). THY’nin sektörde tekel olmasından kaynaklanan yüksek bilet fiyatları, vatandaşlara pahalı gelmekte ve iç hat uçuş talepleri yetersiz kalmaktadır. Bu nedenle iç hatlarda talebi arttırmak için

ülkenin refah düzeyi ve ekonomik durum değerlendirmeleri yapılarak ‘Düşük Maliyetli İşletmecilik’ teşvik edilmeye başlanmalıdır. Küçük uçaklarla bölgesel havayolu ulaşımı ve bilet fiyatlarında yapılacak düzenlemelerle iç hatlar uçuş talebinin artacağı öngörülmektedir (Korul ve Küçükönal, 2003: 35).

Bunların yanında, Türkiye’de havalimanlarının işletilmesi, Türk hava sahasındaki hava trafiğinin düzenlenmesi ve denetlenmesinden sorumlu olan Devlet Hava Meydanları Genel Müdürlüğü’nün yerine getirmesi gereken fonksiyonlarını oluşturması, tanımlaması ve günün değişen şartlarına uygun şekilde yeniden düzenlemesi gerekmektedir (DPT, 2001: 129).

Türkiye’de yeterli yolcu talebi olmadığından atıl durumda kalan havaalanları da önemli bir sorundur. Bu havaalanlarının çoğu ‘her ile bir havalimanı’ politikası ile hayata geçirilmiş STOL (Short Distance Take-off and Landing) tipi alanlardır. Talep yetersizliğinden dolayı işletilemeyen bu alanların ekonomiye kazandırılması için, devletçe desteklenmesi, küçük uçakların uçuş filolarına eklenmesiyle bölgesel havacılığın geliştirilmesi sağlanabilir (T.C. Ulaştırma Bakanlığı, 2005: 7.4-5). Türkiye’deki havaalanlarının hinterlandı ve birbirleriyle koordinasyonu göz önünde tutularak; havaalanlarında etkin planlama, genişletme ve modernizasyon çalışmaları yürütülebilir (DHMI, 2014, 27).

- **İnsan Kaynakları, Eğitim ve İstihdam Alanlarında Yaşanan Sorunlar:**

Havayolu taşımacılığında yaşanan gelişmeler ve teknolojik devir hızının yüksekliği havacılık sektöründe nitelikli işgücüne ihtiyacı beraberinde getirmektedir. Yeni uçak alımları, filoların genişlemesi ve yeni uçuş destinasyonları pilot, hava trafik kontrolörü, teknisyen ve diğer havayolu personellerine talebi arttırmaktadır. Özellikle pilot sayısının yetersizliğinden dolayı Türkiye’de havayolu ulaşımında en sık başvuru kaynağı Türk Silahlı Kuvvetleri’nden emekli veya istifa etmiş pilotlardır (T.C. Ulaştırma Bakanlığı, 2005: 7.4-13). Ancak Sivil havacılık pilotları ile TSK pilotlarının ücretlerindeki dengesizlik TSK’dan istifaları ve erken emekliliği teşvik etmektedir. Ücret dengesizlikleri nitelikli öğretmen pilot açığının karşılanamaması ve mevcut kadroların elde tutulmasını da zorlaştırmaktadır (DPT, 2001: 131). Bunun yanında yabancı pilotlar, Anadolu Üniversitesi Sivil Havacılık

Meslek Yüksekokulu'nun yetiştirdiği pilotlar, Türk Hava Kurumu, Türk Hava Yolları'nın bünyesinde eğitim verdiği pilotlar ve diğer özel kuruluşların eğitim sağladığı pilotlar havacılık sektörünün ihtiyacını karşılamaya çalışmaktadır (T.C. Ulaştırma Bakanlığı, 2005: 7.4-13). Buna karşın Türkiye'de havacılık alanında eğitim potansiyeli halen tam olarak kullanılmadığından özellikle pilot adayları eğitim için yabancı ülkelere gitmekte ve ulusal kaynakların israfına neden olunmaktadır (DPT, 2001: 132). Bu nedenle eğitim kurumları ve havayolu sektörü arasında işbirliği ve etkileşim sağlanması nitelikli işgücü istihdamı konusundaki sorunların azaltılmasında etkili olacaktır (Korul ve Küçükönel, 2003: 36). İleri teknolojik ürünlerin kullanıldığı ve teknik hizmetlerden sıkça yararlanan havacılık sektöründe personelin eğitimi ve donanımlı olması gerekmektedir. Eğitim ve istihdamda mümkün oldukça ulusal kaynaklardan faydalanılması için gereken altyapı ve üstyapı sistemleri düzenlenmeli, kamu ve özel sektördeki eğitim olanakları yasal düzenlemelerle desteklenmelidir. Havayolu sektöründeki teknik personelin çalışma şartları ve özlük hakları da uluslararası standartlarda belirlenmelidir (T.C. Ulaştırma Bakanlığı, 2005: 7.4-14).

- **Güvenlik, Havacılık Emniyeti ve Havalimanı Güvenliği Sorunları**

Havayolu ulaşımında öncelikle can ve mal güvenliğinin sorunsuz olarak sağlanması, uçuşların zamanında ve uygun şartlarda gerçekleştirilmesi, uçuş emniyetinin sağlanarak, uluslararası standartlarda iyileştirilmeler yapılması güvenli bir uçuş için gerekli olmaktadır (DPT, 2001: 134). Aksi durumda, radar kontrol sistemlerinin EUROCONTROL standardında olmaması, radyo ve TV kuruluşlarının vericilerinden kaynaklanan frekans kirliliği, havaalanlarına yakın bölgelerde gerçekleşen kontrolsüz yapılaşma, haberleşme ve seyrüsefer sistemlerini olumsuz etkileyerek uçuş güvenliği konusunda tehlike yaratmaktadır (Alpay, 2004: 169). Ancak havayolu ulaşımının etkinliği açısından kaza ve ölüm oranlarının en aza indirilmesi, bu gibi tehlikelere sebep olabilecek durumların önlenmesi havacılık sistemlerinin ana hedeflerindendir (GAIN, 2002: 30). Havacılıkta karşılaşılabilecek riskler uçuş, uçak bakım-onarım, hava trafik kontrolü ve havalimanı yer hizmetleri faaliyetleri sırasında yaşanabilmektedir. Bütün olarak ele alınması ve kontrol

edilmesi gereken bu riskler önlenabilirse havacılık emniyetine erişilebilir. Ancak riski tam olarak yok etmek mümkün olmadığından havacılık emniyetinin kesin olarak sağlanabildiği söylenemez. İnsan faktörü emniyetin sağlanmasında önemlidir. Çünkü havacılık sisteminin hemen her aşamasında yer almakta ve herhangi bir insan hatası tehlike yaratan sonuçlara neden olabilmektedir (Gerede, 2006: 31).

Türkiye’de havacılığın gelişmesi ve havaalanlarının sayısının artması, havalimanı güvenliği konusunda da uluslararası standartların sağlanmasını gerekli kılmaktadır. Sivil Havacılık Güvenliği ile ilgili gerekli eğitim ve donanıma sahip, nitelikli personelin havalimanı güvenliği alanında istihdam edilmesine ihtiyaç vardır. Havaalanlarında pasaport kontrolü ve polislerin zorunlu kontrol noktalarında görev yapması haricinde, ICAO, ECAC ve Milli Sivil Havacılık Güvenlik Eğitim Programı kapsamında eğitim almış personel istihdam edilmeli ve Sivil Havacılık Güvenliği ile ilgili uluslararası standartlarda oluşturulmuş bir güvenlik modeli belirlenmelidir. Havaalanlarında güvenliği sağlamak amacıyla polis, jandarma, DHMİ Güvenlik personeli ve işletmeci kurumun özel güvenlik personeli birlikte görev yapmaktadır. Güvenlik eğitimini EADUK (Eğitim, Araştırma ve Denetleme Uzmanları Kurulu) sağlamaktadır. Ancak güvenlik çalışanları sayıca EADUK üyelerinden fazla olduğu için eğitim konusunda sorunlar yaşanmaktadır. Havaalanlarında kurumlar arası koordinasyonda görev alan Mülki İdari Amirleri’ nin de kanunen bir ödeneğe sahip olmaması, tüm kurum ve kuruluşlara yaptırımı olmaması ve çalışanlarına sicil verememesi tam otoritenin sağlanmasında sorun yaratabilmektedir (DPT, 2001: 135, 136).

- **Havayolu Ulaştırmasındaki Diğer Sorunlar**

Türkiye’de havayolu ulaştırmasının devlet politikaları içindeki payı uzun yıllar geri planda kalmıştır. Yasal düzenlemelerin havayolu işletmeleri için geç faaliyete girmesi de özel havayolu işletmelerinin pazara girişini zorlaştırmıştır. Uzun süre tek bir işletmenin pazarda olması, belirli sayıda uçak filosu, uçuş destinasyonu ve bilet maliyetleri, yalnızca kısıtlı bir bölümün havayolu ulaşımından faydalanmasına neden olmuştur (Bakırcı, 2012: 373).

Havayolu ulaştırması ekonomik dalgalanmalardan ve kriz dönemlerinden de çabuk etkilenen bir sektördür. Bilet fiyatları ve insanların ekonomik durumları havayolu ulaşımını tercih etmelerinde etkili olmaktadır (Alpay, 2004: 169). Uzun vadeli planlamalarla desteklenmeyen havayolu ulaşım sektörü olumsuz ekonomik koşullarda zincirleme iflaslar, nitelikli işgücünün işsiz kalması, full-time çalışmaların part-time haline çevrilmesi vb. sorunlarla karşılaşabilir. Planlı bir ekonomi ve rekabet gücü olmayan firmalar havayolu ulaşım pazarından çekilmek durumunda kalabilir (Battal vd., 2006: 220).

Türkiye’de, fiziki ve beşeri şartların iyi değerlendirilerek arz-talep dengesinin belirlenmesiyle havayolu ulaşımına yatırım ve destekler yapılması gerekmektedir. Önceki yıllarda belirlenmiş olan ‘her ile bir havaalanı’ veya ‘her Türk vatandaşı en az bir kere uçağa binecektir’ şeklindeki politikalar hava ulaşımında atıl kapasite ve talep yetersizliği gibi sorunlara yol açabilmektedir (Bakırcı, 2012: 375).

Coğrafi açıdan değerlendirildiğinde Türkiye’nin batıdan doğuya kuş uçuşu mesafesi yaklaşık 1650 km, kuzeyden güneye kuş uçuşu mesafesi yaklaşık 650 km’dir. Kuzey-güney kıyı şeridinde paralel dağlar mevcuttur ve yükseklik doğuya doğru gidildikçe artar. Bu durumda ulaşımda en sık kullanılan karayolu ile batıdan doğuya durmaksızın gidildiğinde süre yaklaşık 24 saat, kuzeyden güneye yaklaşık 12 saat sürmektedir. Ulaşımın uzun sürmesi zaman kaybetmek istemeyenler açısından dezavantaj yaratmaktadır. Ancak havayolu ulaşımı ile kuzey-güney arası ulaşım yaklaşık 1,5 saat, batı-doğu arası ulaşım yaklaşık 2 saat sürmektedir. Günümüzde ulaşılabilirliğin ve zaman kavramının önemi git gide artmaktadır (Sarılın, 2011: 78, 79). Ulaşımda harcanan zamandan tasarruf isteği ulaşım aracı seçimini etkilemekte ve havayolu ulaşımı diğer ulaştırma türlerine göre avantajlı olmaktadır. Buna karşın havaalanlarının genelde şehir merkezlerinden uzak bölgelerde kurulması, yolcuların uçuş saatinden önce bagaj, check-in işlemleri için havalimanında bulunması gerekliliği, uçuşlarda yaşanan gecikmeler, hava trafiği vb. nedenlerle toplam seyahat süresi uzayabilmektedir (Akgüngör ve Demirel, 2004: 427).

3.2. Türkiye’de İç Turizmin Gelişiminde Türk Hava Yolları’nın Etkisi

Bu bölümde öncelikle, tez araştırmasının konusu olan Türk Hava Yolları firması ile ilgili bilgi verilmesinin gerekli olacağı düşünülmüştür.

Türk Hava Yolları A.O. 1933 yılında kurulmuş; yurtiçi ve yurtdışında yolcu ve yük taşımacılığı konusunda faaliyet gösteren bir havayolu firmasıdır. Hisselerinin %50,88’i halka arz edilmiş, geri kalan %49,12’si ise Özelleştirme İdaresi’nde bulunmaktadır. 2015 yılında 2014’e göre yolcu sayısı %12 artarak 61,2 milyona erişmiştir. Bu artış iç hat uçuşlarda %15,8 ve dış hat uçuşlarda %9,3 oranında gerçekleşmiştir (THY, 2015a). Türk Hava Yolları günümüzde Avrupa, Amerika, Afrika, Uzakdoğu ve Ortadoğu’da 112 ülkede 234 şehre uçuş gerçekleştirmektedir. Türkiye içinde de 48 şehir, 50 havalimanına uçuşları bulunmaktadır. Bu şehirler: Adana, Adıyaman, Ağrı, Amasya/Merzifon, Ankara, Antalya, Edremit, Batman, Bingöl, Bursa, Çanakkale, Çorlu, Denizli, Diyarbakır, Elazığ, Erzincan, Erzurum, Eskişehir, Gaziantep, Hakkâri, Hatay, Iğdır, Isparta, İstanbul, İzmir, Kahramanmaraş, Kars, Kastamonu, Kayseri, Kocaeli, Konya, Kütahya, Malatya, Mardin, Muğla-Bodrum, Muğla-Dalaman, Muş, Nevşehir, Ordu-Giresun, Samsun, Sinop, Sivas, Şanlıurfa, Şırnak, Tokat, Trabzon, Uşak ve Van’dır (THY, 2016a).

Türk Hava Yolları’nın taşıdığı misyon, Türkiye’nin havacılık sektöründeki bayrak taşıyıcısı olarak uçuş emniyetini, güvenilirliği, ürün çeşitlendirmesini, hizmet sunumu ve kalitesini, sektörde rekabetçi konumunu koruyarak varlığını sürdürmeye devam etmektir. Sonrasında da Avrupa’da önde gelen, tercih edilen ve küresel çapta büyüyen bir havayolu işletmesi olmaktadır.

Türk Hava Yolları’nın vizyonu ise (THY, 2016b):

- Sektörde varlığını büyüterek sürdürmek,
- Kaza ve arıza oranını en aza indirmek,
- Hizmet anlayışında dünyada öncü olmak,
- Maliyetlerini ve satış-dağıtım giderlerini azaltmak,

- Sadık müşteriler yaratmak ve müşterilerinin rezervasyon, check-in vb. işlemlerini kendilerinin yapmasını sağlamak,
- Çalıştığı kuruma sadık ve kendini geliştiren personele sahip olmak,
- Ticari anlamda Star İttifakı için iş üretebilen bir işletme olmak,
- Tüm mensuplarının ve hissedarlarının yararını gözetken, modern yönetim anlayışına sahip bir yönetimle gelişimini sürdüren bir havayolu işletmesi olmaktadır.

Tablo 23: Türk Hava Yolları A.O. Uçak Filosu

Uçak Tipi	Uçak Sayısı	Yolcu Kapasitesi
A340-300	4	270
A330-300	28	289
A330-200	20	220-250-281
A321-200	59	178-180-194
A320-200	29	150-159
A319-132/100	14	132
B777-300 ER	25	337-349
B737-800	100	151-165-189
B737-700	1	124-149
A310 CARGO	3	-
A330-200F CARGO	7	-
B737-900 ER	15	151-169
Embraer E190	0	110
Embraer E195	3	118
TOPLAM	308	-

Kaynak: THY, 2016c.

Türk Hava Yolları filosunda, 2016 yılı itibariyle 10 tanesi kargo uçağı olmak üzere toplam 308 uçak bulunmaktadır.

Türk Hava Yolları'nın kendi internet sitesinde yayınlamış oldukları 2002-2015 yılları arasındaki 'Yıllık Raporlar' a göre iç hatlar, dış hatlar, özel kira ve hac-umre yolcularının toplam dağılımına aşağıdaki tabloda derlenmiştir.

Tablo 24: Türk Hava Yolları Toplam Yolcu Dağılımı (2002- 2015)

Yıllar	İç Hatlar (%)	Dış Hatlar (%)	Özel Kira (%)	Hac-Umre (%)
2002	47	49	3	1
2003	48	47	4	1
2004	48	47	4	2
2005	50,6	45,9	1,5	2
2006	52,3	44,7	1,2	1,8
2007	50,6	45,8	1,9	1,7
2008	47,3	49,3	1,7	1,7
2009	46,4	51,2	1,2	1,3
2010	46,7	50,9	1,1	1,3
2011	44	52,7	1,7	1,6
2012	40,5	57,2	1,2	1,1
2013	41	56,8	1,5	0,7
2014	41	56,7	1,6	0,7
2015	42,5	55,8	1	0,7

Kaynak: THY, 2015b.

Yıllar itibariyle Türk Hava Yolları'nın toplam yolcu taşımacılığında, özellikle dış hat seferlerde genel olarak artma eğilimi görülmektedir. İç hatlar seferleri değişkenlik göstermiştir. İç hatlardaki serbestleşmenin, ekonomik kriz dönemlerinin, ülke gündemlerinin yolcu taleplerini, dolayısıyla da seyahate çıkan yolcu sayısını etkilediği düşünülmektedir.

Türk Hava Yolları gelecek yıllarda uçuş ağını büyütmeye devam etmeyi, tercih edilebilirliği ve hizmet kalitesini arttırmayı hedeflemektedir. Dünyada en fazla dış hat noktasına uçuş gerçekleştiren Türk Hava Yolları' nın, 2015 yılı itibariyle uçak filosunun yaş ortalaması 7'dir. Genç ve güçlü uçak filosuyla büyüyerek 2023 yılında 500 uçağa sahip bir filoyu hedeflemektedir. Gelişen uçuş ağını Türkiye içinde de

sürdürmeyi hedefleyen Türk Hava Yolları, her geçen yıl yurtiçinde yeni uçuş noktaları belirlemiş ve seferler başlatmıştır. 2008 yılında ‘Star Alliance’ bünyesine tam katılımının da sağlanmasıyla THY filosundaki uçak sayısı artmış, THY büyümesine hız kazandırmıştır. 2008 yılında THY’nin bir markası olarak faaliyete başlayan ‘AnadoluJet’ işletmesi Anadolu’nun başkentle bağlantısını kolaylaştırmış ve daha ekonomik hale getirmiştir (THY, 2015b).

Türk Hava Yolları’nın kendi internet sitesinde yayınlamış oldukları, 2008 yılından itibaren erişilebilen, 2008-2015 yılları arasındaki ‘Faaliyet Raporları’ incelenmiş ve yeni iç hat uçuş noktaları aşağıdaki tabloda derlenmiştir.

Tablo 25: Türk Hava Yolları Yeni Açılan İç Hat Destinasyonları (2008-2015)

Yıllar	Uçuş Noktası	Sefer Başlama Tarihi
2008	Merzifon Sinop	20.06.2008 15.07.2008
2009	Uşak Çanakkale Tekirdağ Isparta	12.01.2009 19.01.2009 27.02.2009 28.10.2009
2010	Yenişehir Edremit Siirt Tokat	02.04.2010 09.07.2010 20.12.2010 23.12.2010
2011	-	-
2012	Iğdır Kütahya	17.07.2012 25.11.2012
2013	Isparta Kastamonu Bingöl Şırnak	20.05.2013 05.07.2013 13.07.2013 27.07.2013
2014	Gazipaşa-Antalya	25.07.2014
2015	Ordu-Giresun Hakkâri Siirt	22.05.2015 26.05.2015 25.12.2015

Kaynak: THY, 2015b.

3.3. Türkiye’de İç Turizmin Geliştirilmesinde Türk Hava Yolları’nın Konumunun Araştırılması

3.3.1. Araştırmanın Amacı ve Önemi

Bu çalışmanın temel amacı, Türkiye’de iç turizm hareketlerinin THY’ nin yurtiçi yeni (2008-2015) uçuş destinasyonları ile ilişkisini incelemektir. Çalışmanın diğer amaçları, ulaşım türleri ile turizm ilişkisini, Türkiye’de havacılık sektörünün gelişimini, havayolu ulaşımı ile turizm arasındaki ilişkiyi ve Türkiye’de iç turizm faaliyetlerinin gelişimini incelemektir. Bu doğrultuda amaç, Türkiye’yi temsil eden önemli uçuş firmalarından biri olan THY’nin, 2008-2015 yılları arasında yeni yurtiçi uçuş seferleri gerçekleştirdiği illerde yerel paydaşlarla görüşmeler yapılarak Türkiye’de yeni iç hat uçuş noktalarının açılmasıyla, iç turizm faaliyetlerinin nasıl etkilendiğini belirlemeye çalışmaktır.

Çalışmanın birincil önemi, havayolu ulaşımının turizm faaliyetlerinin gelişmesinde önemini vurgulamaktır. Uzak mesafeler özellikle hız ve konfor açısından kolaylık sağlayan havayolu ulaşımı ile kısaltmakta ve hem seyahat süresinden tasarruf sağlanmakta hem de tatil için ayrılan zamandan kaybedilmemiş olmaktadır. Diğer taraftan havayolu ulaşımı turizmin gelişmesinde etkili olurken özellikle iç turizm faaliyetlerinin vatandaşlar arasında yaygınlaşması ile de ilişkilidir. Bu doğrultuda öncelikle iç turizme yönelerek ardından dış turizmin gelişmesi sağlanabilir. Türkiye’de bayrak taşıyıcı havayolu işletmesi olarak THY yıllar içinde yurtdışında ve yurtiçinde yeni uçuş noktaları belirlemektedir. Bu çalışma THY’nin yurtiçi uçuşlarının iç turizme olan katkısını belirlemek açısından önem taşımaktadır.

3.3.2. Araştırmanın Kapsamı

Bu araştırma THY’nin 2008-2015 yılları arasında açtığı yeni yurtiçi uçuş noktalarının, o bölgede belirlenen yerel paydaşlarını kapsamaktadır. Bu doğrultuda araştırma, İl Kültür ve Turizm Müdürlükleri, müdürlüklere bağlı birimler, havalimanı işletmeleri ve konaklama işletmelerinde, çeşitli kademelerde uzmanlaşmış, özellikle bölgedeki ulaşım ve turizm faaliyetlerindeki gelişmelere hakim ve araştırma için belirlenmiş sorulara cevap verebileceği düşünülen yetkilileri kapsamaktadır.

3.3.3. Araştırmanın Yöntemi

Bu araştırma kapsamında gözlem, görüşme, doküman analizi gibi nitel araştırma yöntemlerinden faydalanılmış, olayların ve algıların kendi doğal ortamında gerçekçi ve bütüncül olarak ortaya konmasına ilişkin nitel bir süreç izlenmiştir (Yıldırım ve Şimşek, 2011: 39).

Nitel araştırma kapsamında sıklıkla başvuru alan ve bu çalışmada da kullanılan bir yöntem olan görüşme tekniğinin avantajları aşağıdaki şekilde sıralanabilir (Arıkan, 2013: 64):

- Diğer anket yöntemlerine kıyasla, alınan cevapların doğruluk payı yüksektir.
- Soruların cevaplanma payı daha yüksektir.
- Tam olarak anlaşılamayan ya da açıklama gerektiren soruların aydınlatılması mümkündür.
- Karşılıklı diyalog kurulduğu için güven ortamı oluşur ve daha sağlıklı yanıtlar alınabilir.
- Cevaplayıcının jest ve mimikleri, hangi sorularda sıkıntı olduğunu ve yanlış beyan riskinin ipucunu araştırmacıya sağlar.
- Hatalı ve yanlış beyanda bulunanlar anlaşılabilir ve bu durumda görüşme formu iptal edilebilir.

Görüşme tekniğinin avantajlarının yanında bir takım dezavantajlarının olduğu da söylenebilir. Görüşmelerin zaman alıcı olması, maliyetli olması, araştırmacının amacının dışında verilerin elde edilmesi, görüşme envanterinden kaynaklanan sorunlar, cevaplayıcının yanıltıcı beyanları gibi faktörler görüşme tekniğinin dezavantajları arasında sayılabilir (Arseven, 1993: 123).

Bu çalışmada Ek 1’de yer alan görüşme formu kullanılmış olup, görüşmeler telefon ve e-posta aracılığı ile gerçekleştirilmiştir. Yarı yapılandırılmış görüşme tekniği kullanılarak, araştırmacının gerekli gördüğü noktalarda, görüşmenin gidişatına uygun olarak, konuyla ilgili farklı sorular da yöneltilmiş, çalışmada daha ayrıntılı bilgilere ulaşmaya çalışılmıştır.

3.3.3.1. Araştırmanın Örneklemi

Bu araştırmanın örneklemine belirleme yöntemi olarak kartopu örnekleme kullanılmıştır. Buna göre, incelenecek konu ile ilgili bilgi sahibi olabilecek nitelikte kişiler belirlenmeye çalışılmıştır. Kartopu örnekleme yönteminde süreç ‘ Bu konuda en fazla bilgi sahibi olanlar kimler olabilir ve bu konuyla ilgili olarak kim veya kimlerle görüşme yapılması önerilir?’ soruları ile başlar. Sürecin devamında belirlenen isimler tıpkı kartopu gibi büyüyerek devam eder ve görüşülmesi gereken belirli kişiler ön plana çıkmaya başlar. Araştırmacının görüşeceği kişi sayısı gittikçe azalarak, sonunda isimler belirlenmiş olur (Yıldırım ve Şimşek, 2011: 111).

Araştırma kapsamında THY’nin 2008-2015 yılları arasında yeni uçuş başlattığı Merzifon (Amasya), Sinop, Çanakkale, Tekirdağ, Isparta, Yenişehir (Bursa), Edremit (Balıkesir), Siirt, Tokat, Iğdır, Kütahya ve Şırnak illerindeki yerel paydaşlar belirlenmiştir. Buna göre İl Kültür ve Turizm Müdürlüğü, havalimanı işletmeleri ve konaklama işletmelerinde çalışan yönetici, uzmanlardan, müdür ve şeflerden oluşan 40 kişi ile görüşme gerçekleştirilmiştir. Hakkâri, Uşak, Kastamonu, Bingöl, Gazipaşa, Ordu-Giresun ile ilgili görüşme taleplerine olumsuz yanıt alınmıştır. Üst kademe yöneticilerin iş yoğunluğu, bazı işletmelerin ticari anlaşmaları gereği bilgi vermek istememeleri, Hakkâri’de terör olaylarının etkisi ve havalimanının kapalı olması gibi nedenler ön sürülerek görüşme talepleri geri çevrilmiştir. Olumlu cevap alınan diğer illerden 40 kişi ile uygun gördükleri zamanlarda telefonla ve e-posta yolu ile görüşmeler gerçekleştirilmiştir.

Ek 2’de görüşme yapılan yetkililerin isimleri, temsil ettikleri kurumlar ve kurumdaki görevlerinin belirtildiği liste yer almaktadır.

3.3.3.2. Veri Toplama Süreci

Bu araştırmadaki veriler yarı yapılandırılmış görüşme yöntemi kullanılarak elde edilmiştir. Yarı yapılandırılmış görüşme yöntemi; görüşmenin temel hatlarının belli olduğu, fakat soruların kesin bir sınırının yapılmadığı, görüşme sırasında sunulan yeni bilgiler doğrultusunda araştırmacının yeni soru üretebildiği, duruma ve görüşme seyrine göre bazı soruların atlanabildiği, soru sıralamasının daha esnek

olduğu bir görüşme türüdür ve keşifsel çalışmalarda sıklıkla başvurulur (Yüksel ve Yüksel, 2004: 157). Yarı yapılandırılmış görüşmeler, yapılandırılmış görüşmeye göre daha esnektir. Soru sayısı ve soru sıralaması görüşmenin gidişatına göre değiştirilebilir ve yeni görüşme soruları da türetilir. Bunun için araştırmacının konuya hakim olması gerekmektedir (Kozak, 2014: 90).

Bu araştırmada Ek 1’de yer alan görüşme soruları sırası ile sorulmaya çalışılmış, ancak bazı görüşmelerin gidişatına göre bu sıralama değişmiştir. Katılımcıların bazılarının bir sorunun cevabını başka bir soru içinde vermesi ya da kendi uzmanlaştığı alanlarla ilgili sorularda daha detaylı cevaplar vermesi görüşmede gidişatı etkilemiştir.

Yapılan görüşmeler 13 Mayıs-03 Haziran 2016 tarihleri arasında gerçekleştirilmiştir. Görüşülen kişilerin aktif olarak çalışmasından ve iş yoğunluğundan dolayı görüşme randevusu konusunda kısmi sorunlar yaşanmıştır. Ayrıca telefonla yapılan görüşmeler sırasında, katılımcının izni alınarak, görüşmeler kayıt altına alınmış ve önemli görülen noktalar not edilmiştir. Görüşmeler 30 ile 40 dakika arasında gerçekleşmiştir. Elde edilen kayıtlar ve not alınan görüşme raporları ile birlikte, verilerin değerlendirilmesi yapılmıştır.

3.3.3.3. Araştırmanın Sınırları

Araştırmada görüşme tekniğinin kullanılması nedeniyle en önemli kısıtlama zaman konusunda gerçekleşmiştir. Görüşme yapılması planlanan yetkililerin aktif olarak çalışıyor olması ve genellikle üst kademedeki çalışıyor olması sebebiyle randevu almak ve görüşme gerçekleştirmek zaman alıcı olmuştur. Çalışma verilerini elde etmek amacıyla her ilden 3 ila 4 katılımcı ile görüşme yapılabildiği olması da bir diğer sınırlamadır. Görüşme yapılacak kişilerin Türkiye’nin farklı illerinde olmaları nedeniyle özellikle telefonda yapılan uzun görüşmeler, görüşme için uygun zaman ayırmaları ve kısmi olarak iletişim maliyetleri de sınırlamalar içerisindedir. Ayrıca araştırmada yer alan THY yeni iç hat uçuş noktalarının sadece 2008-2015 yılları arasında açılan uçuş noktalarını kapsaması da araştırmanın önemli bir sınırlamasıdır.

Görüşmede yönetilen sorular, araştırmanın amacına ve önemine uygun olarak, elde edilmesi hedeflenen konular üzerine yoğunlaşmış ve literatür taramalarından sonra, çalışmanın gidişatına uygun hazırlanmış sorulardan oluşmaktadır.

3.4. Araştırma Bulgularının Genel Olarak Değerlendirilmesi

Bu bölümde çalışmanın amaçlarına erişebilmek için yapılan görüşmelerden elde edilen bulgular sunulacaktır. THY'nin yurtiçi yeni uçuş başlattığı noktalarda yerel paydaşların görüşleri alınmış ve THY ile turizm faaliyetlerinin ilişkisi değerlendirilmiştir. Çalışmanın bulgularında, konu ile ilgili yetkililerin görüş ve değerlendirmeleri yer almaktadır.

Tablo 29'da görüşme yapılan yetkililerin demografik özellikleri, çalıştıkları kurum, kurumdaki görevleri ve turizmde çalışma süreleri yer almaktadır.

Tablo 26: Araştırmaya Katılan Yetkililere Ait Bilgiler

Cinsiyet	Frekans	Yüzde
Erkek	27	67,5
Kadın	13	32,5
Yaş	Frekans	Yüzde
21-30	10	25
31-40	15	37,5
41-50	10	25
51 ve üstü	5	12,5
Eğitim Durumu	Frekans	Yüzde
Lise	3	7,5
Ön Lisans	7	17,5
Lisans	28	70
Yüksek Lisans	2	5
Medeni Hali	Frekans	Yüzde
Evli	30	75
Bekâr	10	25
Çalışma Süresi (yıl)	Frekans	Yüzde
1-5	13	32,5
6-10	9	22,5
11-15	7	17,5
16-20	6	15
21 ve üstü	5	12,5

Araştırmaya katılan 40 kişiden %67,5 erkek, %32,5 oranında kadın katılımcı bulunmaktadır. Buna dayanarak görüşülen erkek yetkili sayısının, kadın yetkili sayısının 2 katını aştığı sonucuna ulaşılmaktadır. İl Kültür ve Turizm Müdürlükleri, Havayolu İşletmeleri ve Konaklama İşletmelerinde kadın yetkililerin sayıca daha az olduğu görülmektedir.

Katılımcılar %37,5 31-40 yaş, %25 21-30 yaş, diğer %25 41-50 yaş ve kalan %12,5 ise 51 ve üzeri yaş aralığında bulunmaktadır. Yaş dağılımına bakıldığında en fazla 31-40 yaş yerel paydaşlarla görüşüldüğü tespit edilmiştir.

Katılımcıların eğitim durumu %3'ü lise, %17,5 ön lisans, %70 lisans ve %5 yüksek lisans mezunu olarak yer almaktadır. Görüşülen yetkililerin çoğunluğunun üniversite mezunu olduğu ve yüksek lisans mezunu yetkili sayısının azlığı dikkat çekmektedir.

Katılımcıların %75'i evli ve %25'i bekârdır. Kurumlarda görev yapan yetkililerin çoğunluğunun evli ve orta yaş grubunda olduğu söylenebilir. Evli katılımcı oranının, bekârlara oranının 3 katı olduğu görülmektedir.

Turizmde çalışma süreleri değerlendirildiğinde, katılımcılar %32,5 1-5 yıl, %22,5 6-10 yıl, %17,5 11-15 yıl, %15 16-20 yıl ve %12,5 21 yıl ve daha fazla süredir turizm sektöründe çalışmaktadırlar. 1-5 yıl aralığında çalışmış olanların çoğunluğu oluşturduğu görülmektedir.

3.4.1. Yerel Paydaşların Bulundukları İllere THY'nin Uçuş Seferleri Başlatmasının İç Turizme Etkisine İlişkin Değerlendirmeleri

Bu bölümde, tez çalışmasının amaçları doğrultusunda, yerel paydaşlarla yapılan görüşme verileri, katılımcıların görüş ve değerlendirmeleri yer almaktadır. Değerlendirmede görüşmecilerin isimleri ve bağlı oldukları kurum adlarına açıkça yer verilmemiş, isimler K1'den K40'a kodlanmıştır. Elde edilen veriler, araştırma bulgularının temelini oluşturmaktadır. Bununla birlikte, temsil edilen illerin konaklama istatistikleri (yerli turist) de değerlendirilmiştir. Görüşme ve konaklama istatistiklerinden elde edilen veriler sonucunda, THY'nin bölgeye iç turizm açısından etkisi 3 kategoride toplanmıştır. Bunlar:

- THY'nin yeni uçuş seferleri başlatması bölgedeki iç turizm hareketlerini olumlu olarak etkilemiştir.
- THY'nin yeni uçuş seferleri başlatması iç turizm potansiyeli olmasına karşın, beklentiyi çok fazla karşılamamış, THY kısmen etkili olmuştur.
- THY'nin yeni uçuş seferleri başlatmasının, bölgedeki iç turizm hareketlerine etkisi olmamıştır.

3.4.1.1. THY'nin Yeni Uçuş Seferleri Başlatmasının İç Turizm Hareketlerini Olumlu Etkilemesi

Bu bölümde THY'nin uçuş seferleri başlattığı **Amasya-Merzifon, Sinop, Tokat ve Kütahya** uçuşlarının bölgeye iç turizm açısından etkileri ile ilgili yerel paydaşların değerlendirmeleri yer almaktadır. Bu illerde THY'nin uçuş seferleri başlatması, iç turizm hareketlerinin ve yerli turist sayısının artmasına ve turizm faaliyetlerinin gelişmesine olumlu yönde etki etmiştir. Konaklama istatistikleri de THY'nin uçuş başlattığı yıl ve bir sonraki yıl olarak aşağıdaki tabloda derlenmiştir. THY ile birlikte işletme belgeli ve belediye belgeli tesislerin konaklama verilerinde genel olarak artış yaşandığı görülmektedir.

Tablo 27: Amasya – Sinop – Tokat – Kütahya İlleri Konaklama İstatistikleri

Yıllar	İşletme Belgeli Tesis (Yerli)				Belediye Belgeli Tesis (Yerli)			
	Tesise Geliş	Gecele me	Ort. Kal.	Doluluk (%)	Tesise Geliş	Gecele me	Ort. Kal.	Doluluk (%)
AMASYA								
2008	39.465	55.884	1.4	23.70	44.650	65.719	1.5	17.22
2009	42.100	54.386	1.3	21.29	58.728	77.666	1.3	19.14
SİNOP								
2008	4.485	6.098	1.4	13.38	62.996	100.968	1.6	22.71
2009	15.092	16.812	1.1	31.39	77.036	121.087	1.6	24.28
TOKAT								
2010	62.331	73.972	1.2	28.95	74.631	93.682	1.3	24.54
2011	68.113	88.899	1.3	32.60	114.00	132.886	1.2	28.47
KÜTAHYA								
2012	76.587	126.40	1.7	29.29	262.81	596.780	2.3	25.82
2013	81.015	138.27	1.7	30.53	231.38	654.932	2.8	28.59

Kaynak: T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı: 2016.

- Ulaştırma ve Turizm İlişkisi Açısından, THY'nin Uçuş Başlattığı Bölgenin Ulaşılabilirlik Bakımından Değerlendirilmesi

Katılımcıların görüşleri değerlendirildiğinde Amasya, Tokat ve Kütahya illerinin lokasyon olarak avantajlı konumda yer aldığı ifade edilmiştir. Amasya ve Sinop illerinde ulaşım ağının yeterli olduğu ancak devam eden altyapı ve ulaşım sistemi çalışmalarının hızlandırılması gerektiği belirtilmiştir. K1 katılımcısının, *'Ulaşım ne kadar gelişmiş olursa turistlerin bölgeye gelmesi o kadar kolaylaşacaktır...'* ifadesi, turizm faaliyetleri için ulaştırmanın önemini ortaya koymaktadır. Bu illerde özellikle karayolu ulaştırmasının yeterli ve gelişmiş şartlara sahip olduğu, havayolu ile ulaşımının ise son yıllarda artmaya başladığı belirtilmiştir. Tokat havalimanında pistin daha uzun olması ve alanın büyütülmesiyle büyük ölçekli uçakların alana iniş yapabilmesi, böylece gelen turistlerin sayıca artması beklenmektedir. K8 katılımcısının, *'Genel olarak Tokat'ın ulaşılabilirliği iyi. Havalimanına büyük uçakların gelebilmesi sağlansa ve sefer sayısı artsa iç turizm daha da artabilir...'* ifadesi dikkat çekmektedir. Genel olarak karayollarında yapılan çalışmaların ve havayolunda düzenli seferlerin başlamasının, turizm faaliyetlerine canlılık getirdiği ifade edilmiştir.

Tablo 28: Katılımcıların Bulundukları İlin Ulaşılabilirliğini Değerlendirmesi

K1	<i>...Merzifon'da ulaşım ağı büyüyor. Özellikle havayolunun gelişmesi bölgede turizmin canlanmasında etkili oldu. Sonuçta ulaşım ne kadar gelişmiş olursa turistlerin bölgeye gelmesi o kadar kolaylaşacaktır.</i>
K2	<i>...Amasya'da ulaştırma sistemleri genel olarak iyi durumda. Devam eden altyapı çalışmaları var. Onlar da tamamlanınca Amasya avantajlı konumunu çok iyi kullanabilir.</i>
K3	<i>...Ulaşılabilirlik anlamında Amasya'da zaten bir sorun yoktu. Ancak havayolu gelince, tabi ki daha iyi şartlara yükseldik...</i>
K4	<i>...Sinop'tan özellikle karayolu ile her yere ulaşmak mümkün. Demiryolu dışında her ulaşım türü Sinop'ta işler durumda. Havaalanında da son birkaç senedir düzenli seferler var...</i>
K5	<i>...Sinop'ta ulaşım kolaylaşıyor ama altyapı çalışmaları hala süren bölgelerimiz de var...</i>
K6	<i>...Ulaşılabilirlik açısından Sinop bir sorun yaşamıyor. Ulaşım her yerden sağlanabiliyor...</i>
K7	<i>...Tokat bölgeler arası bağlantı sağlayan bir yerde. Ulaştırma sistemlerinin hepsi gelişmiş. Havalimanı da iyi durumda aslında ama pist küçük, gelen uçaklar da küçük. O yüzden daha çok turist için, alan büyümeli...</i>

Tablo 28 devamı

K8	<i>...Genel olarak Tokat'ın ulaşılabilirliği iyi. Havalimanına büyük uçakların gelebilmesi sağlansa ve sefer sayısı artsa iç turizm daha da artabilir...</i>
K9	<i>...Tokat'a otobüsle kolayca ulaşılabilir. On tane firma var. Son yıllarda uçakla da gelinebilmesi ulaşım ve turizm açısından olumlu bir etki...</i>
K10	<i>...Kütahya, İstanbul-Ankara-İzmir-Antalya yol kavşağında yer aldığı için konumu ve ulaşılabilirliği iyi durumda...</i>
K11	<i>Kütahya'da havalimanının lokasyonu önemli karayolları üzerinde. Ayrıca Antalya hızlı tren projesi de Kütahya'dan geçecek olması bize avantajdır...</i>
K12	<i>...Kütahya'da karayolu gelişti. Yollarımızın çoğu yenilendi. Havayolu da gelince son yıllarda ilimize gelen ziyaretçiler artıyor...</i>
K13	<i>...Kütahya Zafer Havalimanı, şehir merkezine 45-50 dakika uzak ve otellerden servis gönderiyoruz. Ancak karayolları çok iyi durumda...</i>

- THY'nin Yeni Uçuş Seferleri Başlatmasının Bölgeye Ekonomik-Sosyal Etkilerinin ve İç Turizm Hareketlerine Katkısının Değerlendirilmesi

Katılımcıların görüşleri değerlendirildiğinde, THY uçuşlarının bulundukları ilde ekonomik ve sosyal anlamda pozitif etkiler yarattığı belirtilmiştir. Yöre ekonomisi ve istihdamda gelişmeler yaşanmış, yeni yatırımlar artmış ve yatırımcıların iş seyahatleri, haftalık toplantıları vb. faaliyetleri yurtiçinde, özellikle iş-kongre turizminin gelişmesine katkı sağlamıştır. K2 katılımcısının, '*...Bölgede yerli ve yabancı turistleri daha çok görmeye başladık...*' ifadesi, insanların havayolu ulaşım olanağı ile birlikte, turistik seyahatlerini arttırdığını göstermektedir. Sosyal yaşam da turizmden etkilenmiştir. Sinop'ta göç oranlarının eskiye göre azaldığı belirtilmiştir. Tokat'ta yerel halkın ekonomiye katılması, yöresel ürünleri sergilemeye başlaması, sosyal anlamda gelişmesi yöre insanında turizm bilincinin oluşmasında etkili olmuştur. K7 katılımcısının, '*THY'nin Tokat'a katkısı çok pozitif. Ekonomik ve sosyal kalkınma desteklenmiş oldu. Ayrıca yeni alternatif turizm türleri geliyor*' ifadesi bölgede turizm faaliyetlerinin artmasına olanak sağlandığını göstermektedir. K3 katılımcısının, '*İl dışından pek çok yatırımcı turizm sektörü başta olmak üzere bölgede yatırım yapmaya başladı...*' ifadesi yeni planlama ve yatırımların önünün açıldığını ifade etmektedir. Örneğin, Kütahya'da yeni termal tesis projeleri devam etmektedir. Faaliyete geçecek yeni tesislerle ve iyi yapılan tanıtım çalışmalarıyla, bu bölgelere turistik seyahatlerin daha da artması beklenmektedir.

Tablo 29: Katılımcıların THY'nin Bölgeye Ekonomik-Sosyal Etkilerini ve İç Turizm Hareketlerine Katkısını Değerlendirmesi

K1	<i>Amasya'ya yeni oteller açılmaya başladı. Yöre insanı için istihdam artıyor...</i>
K2	<i>Bölgede yerli ve yabancı turistleri eskiye göre daha çok görmeye başladık...</i>
K3	<i>...Amasya'da yatırımlar artıyor. İl dışından da pek çok yatırımcı turizm sektörü başta olmak üzere bölgede yatırım yapmaya başladı...</i>
K4	<i>Turist geldikçe, turizm hareketleri artıyor ve istihdam gelişiyor. Bölgede kalkınma artıyor. Daha önce Sinop dışarıya çok göç veren bir ildi, sosyal ve ekonomik gelişmelerle bu oranın azalmaya başladığını görüyoruz.</i>
K5	<i>...Sinop'ta iç turizm hareketleri canlandı. Alışveriş, yeme-içme, konaklama olanakları artmaya başladı...</i>
K6	<i>...Turist geldikçe Sinop hakkında turizm bilinci oluşmaya başladı ve turizme katılmaya başladılar. Ekonomide yer almaya başladılar...</i>
K7	<i>...THY'nin Tokat'a katkısı çok pozitif. Ekonomik ve sosyal kalkınma desteklenmiş oldu. Ayrıca yeni alternatif turizm türleri gelişiyor.</i>
K8	<i>...Bölgede yerli turist arttı. İş, toplantı amacıyla gelen vatandaşlarımız var. Onların harcamaları da ekonomimizin turizmden pay almasını sağlıyor...</i>
K9	<i>...Tokat'ta askeriyenin acemi birliği var. Özellikle 1,5 aylık periyodlarla aileler yemin törenine geldiğinde oteller bile yetersiz geliyor. Havayolu ulaşımı ise bizi başlı başına olumlu etkiledi...</i>
K10	<i>...THY ile birlikte Kütahya'nın turist hareketlerinde bir turmanış oldu. Faaliyete geçecek yeni tesislerle birlikte artışın devam edeceğini düşünüyoruz...</i>
K11	<i>...Bölgede hem ticari hem turizm açısından etkili oldu. Ulaşılabilirlik arttığı için yeni planlamaların önü açıldı. Termal tesislerde de sayıca artış var...</i>
K12	<i>...Beklediğimiz kadar çok olmasa da turizmin geliştiği bir gerçek. Özellikle uçuşlarla birlikte Kütahya ve Afyon'da termal tesis yatırımları artmaya başladı... Kongre turizmi de gelişmeye başlıyor...</i>
K13	<i>...Konaklamalar artış gösterdi. Gününbirlik geziler düzenlenmeye başlandı. Uçuşların ekonomik ve sosyal katkısı pozitif anlamda olmaya devam ediyor...</i>

- THY'nin Mevcut Sefer Sıklığının, Turistik Talep İçin Yeterliliğinin Değerlendirilmesi

Katılımcıların mevcut uçak seferlerinin turistik talebi karşılaması ile ilgili görüşlerine bakıldığında genel olarak uçak sefer sayısının yetersiz olduğu belirtilmiştir. Ankara ve İstanbul'un yanı sıra İzmir, Antalya gibi büyük şehirlere de seferler düzenlenmesinin, bölgeye turizm anlamında katkı sağlayacağı düşünülmektedir. Bu illerden Ege Bölgesi'ne ve Akdeniz Bölgesi'ne direkt uçuşlar bulunmamaktadır. Ancak aktarma yoluyla diğer bölgelere gidilebilir. Ayrıca uçak

sayısının az olması, uçakların küçük ve orta kapasiteli olması, sefer saatlerinin sınırlı olması, Sinop ve Tokat'ta havalimanının küçük olması, uçuşların turizm anlamında beklentiyi karşılamakta yetersiz kalma sebeplerindendir. K3 katılımcısının, '...Amasya'ya uçuşlar yeterli değil. Havaalanı da tam gelişmediği ve pist küçük olduğu için mevcut seferler çok sınırlı...' ifadesi dikkat çekmektedir. THY dışında büyük havayolu işletmelerinin bu illerin hepsinde faaliyet göstermediği belirlenmiştir. Bu durumda gelen talebi THY'nin karşılaması, zaman zaman sorunlar yaşandığını ve seferlerinin yetersiz kalabildiğini göstermektedir. Özellikle yaz aylarında talep artışlarının daha fazla olması, ek seferlerin konmasını gerektirmektedir. Bunun mümkün olmadığı durumlarda yolcular için zorluk yaşanmaktadır. THY'nin diğer havayolu işletmeleri için öncü olması beklenmektedir. K7 katılımcısının, 'THY yarı devlet, yarı özel bir işletme olduğu için, sadece kar amacıyla uçuş başlatmıyor. İnsanları uçakla tanıştırması önemli. Diğer işletmelere de öncü oluyor' ifadesi THY'nin bir bölgede uçuşlara başlamasıyla, diğer işletmelerin de zaman içinde aynı bölgede uçuşlara başlaması beklenmektedir.

Tablo 30: Katılımcıların THY'nin Sefer Sıklığını, Talebi Karşılamaı Bakımından Değerlendirmesi

K1	<i>...Turistik talebe karşın sefer sayıları çok sınırlı. Merzifon'dan Ege ve Akdeniz kıyılarına da uçuş olsa daha fazla turistik hareket olacaktır...</i>
K2	<i>...İstanbul'la karşılıklı seferler var. Ancak uçuş sayısı az, haftada bir de olsa başka illerden de uçuşlar gerçekleşmeli...</i>
K3	<i>...Amasya'ya uçuşlar yeterli değil. Havaalanı da tam gelişmediği ve pist küçük olduğu için mevcut seferler çok sınırlı...</i>
K4	<i>...Sinop'ta özellikle yaz aylarında sefer sayısının artmasına ihtiyacımız var. Ankara, Trabzon, Antalya gibi büyük illere de direkt uçuşların başlaması faydalı olacaktır...</i>
K5	<i>...Seferler kışın talebe kısmen yeterli gelse de yazın yetmiyor. Havaalanında yolcular sıkıntı yaşıyorlar. THY tek başına talebi karşılamakta zorlanıyor...</i>
K6	<i>...Sinop Havalimanı küçük, uçak kapasitesi yetersiz ve seferler çok az...</i>
K7	<i>...THY yarı devlet, yarı özel bir işletme olduğu için, sadece kar amacıyla uçuş başlatmıyor. İnsanları uçakla tanıştırması önemli. Diğer işletmelere de öncü oluyor. Talep oldukça diğer işletmeler de bölgeye gelecektir...</i>
K8	<i>...Sadece belli illerden, belli sayıda uçuş olması, talebi tam olarak karşılamaya yetmiyor tabi ki...</i>
K9	<i>...Mevcut seferlerle talebi karşılamak güçleşiyor... Yolcu sayıları ve</i>

Tablo 30 devamı

	<i>uçaklardaki doluluk gayet iyi durumda...</i>
K10	<i>...Kütahya'ya her gün uçuş olmasına rağmen sefer saatleri çok uygun değil. Her ilden de uçuş bulunmuyor...</i>
K11	<i>...Seferler yetersiz. Gerekli planlamalar yapılmadan yola çıkılmış...</i>
K12	<i>...Kütahya'da seferler arttırılmalı... Yazlık bölgelere seferler eklenmeli...</i>
K13	<i>...THY diğer işletmeleri etkileyebilecek büyüklükte bir şirket. THY sefer arttırdıkça, diğer işletmeler de bölgemizde çalışmalar yapacaktır...</i>

3.4.1.2. THY'nin Yeni Uçuş Seferleri Başlatmasının Bölgedeki İç Turizmi Kısmen Etkilemesi

Bu bölümde THY'nin uçuş seferleri başlattığı **Çanakkale, Tekirdağ-Çorlu, Bursa-Yenişehir, Balıkesir-Edremit ve Isparta** uçuşlarının bölgeye iç turizm açısından etkileri ile ilgili yerel paydaşların değerlendirmeleri yer almaktadır. Bu illerde THY'nin uçuş seferleri başlatması, iç turizm hareketlerinin ve yerli turist sayısının artmasında ve turizm faaliyetlerinde kısmen etkili olmuştur. Yerel halk THY'nin uçuşlara başlamasından dolayı bölgede turizm hareketlerinin daha fazla artacağını beklemiştir. Ancak beklentiyi karşılayacak sonuçlar sınırlı oranda alınabilmiştir. İllerin konaklama istatistikleri, THY'nin uçuş başlattığı yıl ve bir sonraki yıl olarak aşağıdaki tabloda derlenmiştir. THY ile birlikte işletme belgeli ve belediye belgeli tesislerin konaklama verilerinde genel olarak artış olduğu, ancak Balıkesir ve Çanakkale illerinde işletme belgeli tesislerdeki oranlarla, belediye belgeli tesislerdeki doluluk oranlarının farklı olduğu görülmüştür.

Tablo 31: Çanakkale – Tekirdağ – Bursa – Balıkesir – Isparta İlleri Konaklama İstatistikleri

Yıllar	İşletme Belgeli Tesis (Yerli)				Belediye Belgeli Tesis (Yerli)			
	Tesise Geliş	Gecele me	Ort. Kal.	Doluluk (%)	Tesise Geliş	Gecele me	Ort. Kal.	Doluluk (%)
ÇANAKKALE								
2009	191.871	301.35	1.6	22.85	405.789	516.02	1.3	21.10
2010	151.920	248.89	1.6	17.53	458.412	646.95	1.4	16.84
TEKİRDAĞ								
2009	37.753	70.693	1.9	18.32	138.29	248.54	1.8	17.12
2010	37.500	74.289	2.0	17.47	183.41	396.25	2.2	25.01
BURSA								
2010	350.38	581.41	1.7	27.69	418.14	899.30	2.2	28.31
2011	424.28	719.01	1.7	28.38	617.48	1.174.22	1.9	37.63
BALIKESİR								
2010	311.81	622.98	2.0	25.69	1.565.55	2.947.64	1.9	36.02
2011	346.07	678.06	2.0	26.91	1.441.24	2.908.88	2.0	36.05
ISPARTA								
2013	98.755	141.15	1.4	29.56	126.92	178.08	1.4	22.61
2014	98.626	150.54	1.5	33.23	130.90	190.29	1.5	24.19

Kaynak: T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı: 2016.

- Ulaştırma ve Turizm İlişkisi Açısından, THY'nin Uçuş Başlattığı Bölgenin Ulaşılabilirlik Bakımından Değerlendirilmesi

Katılımcıların ulaşılabilirlikle ilgili görüşleri değerlendirildiğinde, Çanakkale’de tarihi Gelibolu bölgesinin turist çeken bir destinasyon olmasına karşın ulaşım olanaklarının sınırlı olduğu belirtilmiştir. K15 katılımcısının, ‘*Gelibolu’yu değerlendirirsek, bölgenin ulaşımına çok elverişli olduğu söylenemez. Çünkü karayolu sınırlı, feribotlar belli saatlerde ve seferleri yetersiz geliyor*’ ifadesi ulaşım olanaklarının yetersizliğini göstermektedir. Buna karşın K14 ve K16 katılımcıları Çanakkale’deki ulaşım olanaklarının havayoluyla birlikte gelişme gösterdiğini ifade etmişlerdir. Tekirdağ’da karayolu ve denizyolunun yeterli şartlara sahip olduğu, havayolu ulaşımının geliştirilmesi gerektiği belirtilmiştir. Katılımcıların değerlendirmelerinde, havalimanının Çorlu’da yer alması ve merkeze uzaklığı, sadece Ankara seferlerinin olması, bölgenin yerli turist potansiyelinin iyi

değerlendirilmemiş olması belirtilen güçlüklerdendir. K18 katılımcısının, ‘...Havayolu işletmeleri tarafından yeterince yatırım yapıldığı söylenemez. Çorlu Havalimanı daha çok kargo taşımacılığı için kullanılıyor’ ifadesi ve K20 katılımcısının, ‘Sadece Ankara’ya uçuş olması Tekirdağ’daki insanların tatil için uçakla seyahat etmesinin önüne geçti...’ ifadeleri turizm potansiyelinin çok iyi değerlendirilmediğini göstermektedir. Bursa katılımcıları da yine bölgedeki havalimanının merkeze uzaklığı ve sefer azlığından söz etmiş, bunların havayolu ulaştırması kullanımını olumsuz etkilediğini belirtmiştir. Balıkesir ve Isparta’da ulaşım olanaklarının gelişmiş olduğu belirtilmiş ve K26 katılımcısının, ‘Balıkesir, kara, deniz, hava ve demiryolu olmak üzere tüm ulaşım sistemlerine sahip. Havayolu ulaşımı da gelişme gösteriyor. Sınırlı da olsa düzenli seferler gerçekleştiriliyor’ ifadesi, ulaşılabilirliği olumlu yönde değerlendirmiştir.

Tablo 32: Katılımcıların Bulundukları İlin Ulaşılabilirliğini Değerlendirmesi

K14	<i>...Çanakkale’nin ulaşım olanakları geliyor. Havayolunun gelmesi bu gelişmeyi destekledi...</i>
K15	<i>Gelibolu’yu değerlendirsek, bölgenin ulaşımına çok elverişli olduğu söylenemez. Çünkü karayolu sınırlı, feribotlar belli saatlerde ve seferleri yetersiz geliyor...</i>
K16	<i>... Havayoluyla birlikte Çanakkale de artık uzak illerden misafir ağırlamaya başladı...</i>
K17	<i>...Çorlu’nun lokasyonu çok iyi ve hinterlandı geniş bir şehir. Potansiyeli iyi değerlendirilirse turizme daha fazla kazandırılabilir...</i>
K18	<i>...Havayolu işletmeleri tarafından yeterince yatırım yapıldığı söylenemez. Çorlu Havalimanı daha çok kargo taşımacılığı için kullanılıyor...</i>
K19	<i>...Havayoluna oranla kara ve deniz yolu daha yeterli şartlara sahip diyebilirim. Çorlu Havalimanı şehir merkezine uzak kalıyor. Gelen misafirler uçaktan sonra karayoluyla erişim sağlamak zorunda...</i>
K20	<i>...Sadece Ankara’ya uçuş olması Tekirdağ’daki insanların tatil için uçakla seyahat etmesinin önüne geçti...</i>
K21	<i>...Bursa’nın ulaşımı, altyapı ve üstyapı olanakları çok iyi durumda.</i>
K22	<i>...Bursa’da ulaşım olarak iyi bir konumdayız. Havalimanının merkeze uzaklığı sorun olabilir. Onu da servislerle çözüyoruz...</i>
K23	<i>...Deniz ve kara ulaşımı gayet gelişmiş durumda fakat Bursa’da bulunan havaalanının şehir merkezine uzak olması havayolu ulaşımını zorlaştırıyor...</i>
K24	<i>...Bursa’yı havayolu açısından değerlendirince yeterli gelmiyor diyebilirim. Hem havalimanının uzaklığı hem yeterli sayıda sefer olmaması ulaşımı zorlaştırıyor...</i>
K25	<i>... Havayolu ve karayoluyla seferler düzenli olarak gerçekleşmektedir. Bu da</i>

Tablo 32 devamı

	<i>Balıkesir’de turizmin gelişmesine katkı sağlamıştır...</i>
K26	<i>...Balıkesir, kara, deniz, hava ve demiryolu olmak üzere tüm ulaşım sistemlerine sahip. Havayolu ulaşımı da gelişme gösteriyor. Sınırlı da olsa düzenli seferler gerçekleştiriliyor...</i>
K27	<i>...Havayolu, karayolu, denizyolu ve demiryolu hepsi aktif olarak kullanılabilir. Balıkesir’in ziyaretçi potansiyeli yükseliyor...</i>
K28	<i>...Balıkesir’in ulaşım olanakları gelişmiş. Bütün illerden buraya ulaşım sağlanabiliyor...</i>
K29	<i>...Isparta’ya Türkiye’nin her köşesinden karayolu ile ulaşmak mümkündür...</i>
K30	<i>...Isparta’nın ulaşılabilirliği konusunda pek fazla sorun yaşanmıyor. Özellikle havalimanında her gün uçuşlarımız var. Son 2-3 yıldır havacılık anlamında büyüdüğümüzü söyleyebiliriz...</i>
K31	<i>...Ulaşım altyapısı iyi durumda. Isparta ulaşım olarak yeterli şartlara sahip bir şehir...</i>

- THY’nin Yeni Uçuş Seferleri Başlatmasının Bölgeye Ekonomik-Sosyal Etkilerinin ve İç Turizm Hareketlerine Katkısının Değerlendirilmesi

Katılımcıların görüşleri değerlendirildiğinde, gerçekleşen THY uçuşlarının bulundukları ilde ekonomik ve sosyal anlamda kısmen etkilerinin olduğu belirtilmiştir. Tekirdağ ve Bursa illerinde gelen yerli turist sayısının arttığı ve bunun bölge ekonomisini olumlu etkilediği ifade edilmiştir. K14 katılımcısının, ‘Çanakkale’nin yerel ürünleri ve bölgeye özgü çekiciliklerin yarattığı fazla talep, bu ürünlerin üretimini arttırdı. Bu da istihdamı olumlu etkiledi. Özellikle ev hanımları yöresel ürünler üretilip satmaya başladılar. Ekonomiye katıldılar’ ifadesi, turizmin yöre ekonomisini etkilemesi üzerine dikkat çekmektedir. Bursa’da havalimanının şehir merkezine uzak konumlandırılması, seferlerin az olması, Çorlu’da sadece Ankara’ya sefer olması yaşanan sorunlardan bazılarıdır. K20 katılımcısı, ‘Çorlu uçuşlardan çok etkilenmedi. Çünkü buranın halkının maddi durumu genellikle iyi. Seyahatlere çok gidiyorlar. Çorlu’dan Ege’ye, Akdeniz’e sefer yok. İnsanlar tatil için kendileri Yunanistan’a, Bulgaristan’a gidiyorlar’ ifadesiyle, bölge halkının turizme katılma potansiyelinin çok iyi değerlendirilmediği ifade edilmiştir. Isparta’da THY uçuşları öncesi ile sonrası arasında çok büyük turistik gelişme yaşanmadığı dile getirilmiştir. K31 katılımcısının, ‘Uçuşlar Isparta’ya çok bir katkı sağlamadı. İran’dan Isparta’ya, buradan da Antalya gibi yazlık yerlere giden turistler çok oluyor. Bunun da Isparta’ya pek bir katkısı olmuyor’ ifadesi, ulaşım olanakları ve

ekonomiye katkısının sınırlı olduğunu göstermektedir. K28 katılımcısı da, 'Balıkesir'de turizm anlamında kısmen bir hareketlilik yaşandı ama yeni yatırımlar gerçekleşecek kadar değil. Beklentimiz daha fazlaydı...' ifadesiyle, benzer bir görüş belirterek, THY'nin bölgenin turizm faaliyetlerine kısmen etkili olduğunu dile getirmiştir.

Tablo 33: Katılımcıların THY'nin Bölgeye Ekonomik-Sosyal Etkilerini ve İç Turizm Hareketlerine Katkısını Değerlendirmesi

K14	<i>...Çanakkale'nin yerel ürünleri ve bölgeye özgü çekiciliklerin yarattığı fazla talep, bu ürünlerin üretimini arttırdı. Bu da istihdamı olumlu etkiledi. Özellikle ev hanımları yöresel ürünler üretilip satmaya başladılar. Ekonomiye katıldılar...</i>
K15	<i>...Uçuşlarla birlikte sunulan hizmetlerde rekabet başladı. Rekabetle olunca da kalite ve hizmet anlayışı yeni yeni gelişmeye başlıyor...</i>
K16	<i>...Ticari anlamda Çanakkale kısmen gelişti. Ancak yeni yatırımlar beklentimizi karşılayacak kadar değil...</i>
K17	<i>...THY'nin sadece Ankara seferi olduğu için Çorlu'nun turizm hareketleri beklediğimiz kadar etkilenmedi...</i>
K18	<i>...Çorlu Havalimanı kargo taşımacılığında gelişmiş. Yolcu terminali de küçük. Yolcu potansiyelimiz değerlendirilmezse, İstanbul'a gitmeye devam edecekler...</i>
K19	<i>...Çorlu Havalimanı şehir merkezine uzak ve sadece Ankara seferleri yetersiz kalıyor. Ayrıca gelen misafirlerimiz 45-50 dakika karayoluyla yolculuk yapmak zorunda kalıyorlar...</i>
K20	<i>...Çorlu uçuşlardan çok etkilenmedi. Çünkü buranın halkının maddi durumu genellikle iyi. Seyahatlere çok gidiyorlar. Çorlu'dan Ege'ye, Akdeniz'e sefer yok. İnsanlar tatil için kendileri Yunanistan'a, Bulgaristan'a gidiyorlar...</i>
K21	<i>...Uçak seferleri başlayınca, ulaşım kolaylaştı. Bu da Bursa'nın turizm faaliyetlerinin canlanması anlamına geliyor...</i>
K22	<i>...Turizm için de ulaşım vazgeçilmez olduğundan, ulaşımın kolaylaşması Bursa'nın ekonomisini de desteklemiştir...</i>
K23	<i>...Uçuşların sıklığının az olması ve uçuş saatlerinin çok erken ya da çok geç olması nedenleriyle, turizme fazla hareket getirdiğini sanmıyorum...</i>
K24	<i>...Hayatı kolaylaştırdığı bir gerçek. Ama Bursa'ya kara ve deniz yoluyla gelen yerli turist daha fazla...</i>
K25	<i>...Balıkesir'in termal turizm, kültür turizmi ve kırsal turizm faaliyetlerinin gelişmesi desteklendi... Yine de yeterli değil...</i>
K26	<i>...Balıkesir'de turizm potansiyeli yüksek... Kaz Dağları'nın flora, faunası dikkat çekici. Uçuşların başlaması, ilimize ziyaretleri etkiliyor...</i>
K27	<i>...THY, Balıkesir'de turizmin canlanmasını kısmen etkiledi. Ancak karayoluyla ulaşım sağlayan yerli turist sayısı hala çok fazla...</i>
K28	<i>...Balıkesir'de turizm anlamında kısmen bir hareketlilik yaşandı ama yeni yatırımlar gerçekleşecek kadar değil. Beklentimiz daha fazlaydı...</i>

Tablo 33 devamı

K29	<i>...Isparta'ya gelen turistlerin artmasında altyapı çalışmaları ve tanıtım faaliyetlerinin etkisi oldu ancak bunların yanı sıra uçak seferlerinin etkisi de büyüktür... Özellikle gül ve lavanta hasat dönemlerinde Isparta'ya gelen turist artıyor...</i>
K30	<i>...Isparta yerli turisti ağırlamaya yavaş yavaş başladı. İstanbul'dan iş-kongre turizmi için gelenler oluyor. Davraz Kayak Merkezi'ne de yerli turistlerin ilgisi yoğun...</i>
K31	<i>...Uçuşlar Isparta'ya çok bir katkı sağlamadı. İran'dan Isparta'ya, buradan da Antalya gibi yazlık yerlere giden turistler çok oluyor. Bunun da Isparta'ya pek bir katkısı olmuyor...</i>

- THY'nin Mevcut Sefer Sıklığının, Turistik Talep İçin Yeterliliğinin Değerlendirilmesi

Katılımcıların mevcut uçak seferlerinin turistik talebi karşılaması ile ilgili görüşlerine bakıldığında mevcut seferlerin kısmen yeterli olduğu belirtilmiştir. Ancak özellikle yaz tatili gibi dönemlerde, talebin artmasıyla ek seferlere ihtiyaç duyulmaktadır. Bunun yanında belli sayıda ve belli noktalara gerçekleşen uçuşlar, dönem dönem bölgedeki halkın yakın illerdeki büyük havalimanlarına gitmelerine neden olmaktadır. Balıkesir'de yaşayanların İzmir'e, Tekirdağ'da yaşayanların İstanbul'a giderek, oradaki havalimanlarından hemen hemen her ile ulaşabilmesi, bölgenin ulaştırma dinamiğini etkilemektedir. Katılımcılar Çanakkale'de seferlerin saatleri ve yaşanan aktarmalarla, uçuşların zaruri ihtiyaçları karşılamaya yettiğini, ancak turistik gezi amaçlı gelenlerin daha çok karayolunu tercih ettiğini belirtmişlerdir. K26 katılımcısı, *'Balıkesir bölgesini genelde yerli turistler tercih ediyor. Yerli turistler de daha çok karayolu ile ve özel araçlarıyla ulaşım sağlıyor. Bu nedenle uçuş sıklığı ve talep dengesi şimdilik sağlanıyor'* ifadesi ile seferlerin talebi karşılamaya yettiği dile getiriliyor. K16 katılımcısının, *'Uçuş seferlerinin, uçuş saatlerinin ve aktarmalı uçuşların insanların uçakla yolculuk talebini olumsuz etkilediği söylenebilir...'* ifadesi, dikkat çekmektedir. Çorlu havalimanının kargo taşımacılığı konusunda daha gelişmiş olması, iki tane kargo terminalinin olması da yolcu trafiğine daha az dikkat çekildiğini göstermektedir. Aynı zamanda Çorlu'dan Ankara'ya gerçekleşen seferler dışında, diğer bölgelere direkt uçuşların olmaması da bölge halkının havayolu kullanımını olumsuz etkilemektedir. K19 katılımcısının,

'Seferlerimiz çok kısıtlı. İnsanlar Çorlu'dan sefer olmayınca da İstanbul'a gidip oradan her yere uçabiliyorlar' ifadesi, bu durumu dile getirmektedir. K29 katılımcısı, 'Isparta'da uçuşlar sadece İstanbul-Atatürk Havalimanı ile var. Şimdilik turistik talebi karşılıyor ancak başka şehirlere de haftada 1-2 kez seferler gerçekleşmeli. THY diğer havayolu işletmelerine yol gösterici olmalıdır...' ifadesiyle, sefer sayılarının turistik talebi kısmen karşıladığını belirtmiştir.

Tablo 34: Katılımcıların THY'nin Sefer Sıklığını, Talebi Karşılamaı Bakımından Değerlendirmesi

K14	<i>...Seferler zaruri ihtiyaçlar ve iş seyahatlerini karşılayabiliyor. Seferlerin artması ve yeterli tanıtımla Çanakkale'ye daha fazla turist çekebileceğimizi düşünüyoruz...</i>
K15	<i>...Gelibolu'da özellikle Mart-Nisan aylarındaki törenlerden dolayı, seferler turistik talebi karşılamakta yetersiz kalıyor...</i>
K16	<i>...Uçuş seferlerinin, uçuş saatlerinin ve aktarmalı uçuşların insanların uçakla yolculuk talebini olumsuz etkilediği söylenebilir...</i>
K17	<i>...Çorlu'da seferler kısmen yeterli oluyor. Yazın ek seferler ve charter seferler de eklenince ilimiz turist çekebilien bir şehir...</i>
K18	<i>...Sadece Ankara'ya sefer olması, bölge halkı için yetersiz...</i>
K19	<i>...Seferlerimiz çok kısıtlı. İnsanlar Çorlu'dan sefer olmayınca da İstanbul'a gidip oradan her yere uçabiliyorlar...</i>
K20	<i>...Tekirdağ'a İstanbul ve İzmir'den de uçuşlar olmalı. Esnafın havalimanından beklentisi büyüktü. Ancak bu beklentiyi çok iyi karşılayamıyor...</i>
K21	<i>...Uçuşlar kısmen yetiyor. Ancak yazın sefer saatlerinin artması gerekli...</i>
K22	<i>...Bursa dördüncü büyükşehir. THY bu yüzden talebi tam karşılayamıyor. Belli illere uçuş var ama birçok yerden talep var...</i>
K23	<i>...Maalesef talepleri çok karşılamıyor. Uçuşlar belirli şehirlere gerçekleşiyor ve sık sık aktarma yapmak gerekiyor, bu durumda bekleme süreleri de genelde karadan gitme süreleri ile aynı olduğu için uçmak mantıksız oluyor.</i>
K24	<i>...Anadolu'ya Bursa kalkışlı direkt seferlerin kesinlikle arttırılması gerekiyor. Mevcut hali maalesef çok yeterli gelmiyor...</i>
K25	<i>...Turistik talebi karşılamanın yanında, talebe göre seferler düzenlenmeye çalışılıyor. Özellikle Mayıs-Haziran-Temmuz-Ağustos ve Eylül aylarında Balıkesir'de yoğunluk yaşıyor. Buna göre de uçuş seferleri arttırılıyor...</i>
K26	<i>...Balıkesir bölgesini genelde yerli turistler tercih ediyor. Yerli turistler de daha çok karayolu ile ve özel araçlarıyla ulaşım sağlıyor. Bu nedenle uçuş sıklığı ve talep dengesi şimdilik sağlanıyor...</i>
K27	<i>Balıkesir'de seferler kışın yeterli, yazın her yere uçuş olmamasından dolayı sorun olabiliyor. İnsanlar İzmir'den diğer illere ve ülkelere gidebiliyorlar...</i>
K28	<i>...Hafta sonları ve yazın Balıkesir'den sefer sayıları arttırılmalı. Diğer zamanlarda pek sorun yaşanmıyor...</i>

Tablo 34 devamı

K29	<i>...Isparta’da uçuşlar sadece İstanbul-Atatürk Havalimanı ile var. Şimdilik turistik talebi karşılıyor ancak başka şehirlere de haftada 1-2 kez seferler gerçekleşmeli. THY diğer havayolu işletmelerine yol gösterici olmalıdır...</i>
K30	<i>...THY’nin seferleri Isparta için şimdilik yeterli geliyor...</i>
K31	<i>...Sefer sayısının az olması ve her yerden uçuş olmaması misafirlerin zorluk yaşamasına neden olabiliyor...</i>

3.4.1.3. THY’nin Yeni Uçuş Seferleri Başlatmasının, İç Turizm Hareketlerine Etkisinin Olmaması

Bu bölümde THY’nin uçuş seferleri başlattığı **Siirt**, **Iğdır** ve **Şırnak** uçuşlarının bölgeye iç turizm açısından etkileri ile ilgili yerel paydaşların değerlendirmeleri yer almaktadır. Bu illerde THY’nin uçuş seferleri başlatmasının, iç turizm hareketleri ve turist sayısının artışı üzerinde etkili olmadığı belirtilmiştir. Bölgedeki yerel paydaşların değerlendirmeleri doğrultusunda uçuşların, temel ulaştırma ihtiyacı dışında, turizm faaliyetleri anlamında bölgede bir canlılık yaratmadığı sonucuna ulaşılmıştır. Bu illerin konaklama istatistikleri, THY’nin uçuş başlattığı yıl ve bir sonraki yıl olarak aşağıdaki tabloda derlenmiştir. Siirt’te işletme belgeli tesis bulunmamasından dolayı, tabloda sadece belediye belgeli tesislere yer verilmiştir. Konaklama oranlarının azaldığı görülmüştür. Iğdır’da işletme belgeli tesislerde konaklama oranları azalırken, belediye belgeli tesislerde oranlar neredeyse iki katına ulaşmıştır. Şırnak’ta ise konaklama istatistiklerinde azalma olduğu görülmüştür. Elde edilen konaklama istatistikleri, katılımcıların değerlendirmelerini destekler nitelikte olmuştur. Genel olarak değerlendirildiğinde, THY uçuşlarının başlamasının, bölgedeki iç turizm hareketleri üzerinde katkısı olmamıştır.

Tablo 35: Siirt - Iğdır – Şırnak İlleri Konaklama İstatistikleri

Yıllar	İşletme Belgeli Tesis (Yerli)				Belediye Belgeli Tesis (Yerli)			
	Tesise Geliş	Gecele me	Ort. Kal.	Doluluk (%)	Tesise Geliş	Gecele me	Ort. Kal.	Doluluk (%)
ŞİİRT								
2010	-	-	-	-	21.009	27.908	1.3	41.78
2011	-	-	-	-	19.322	24.884	1.3	37.25

Tablo 35 devamı

İĞDIR								
2012	59.254	67.135	1.1	33.41	5.194	6.566	1.3	9.32
2013	44.059	51.498	1.2	25.70	11.057	12.803	1.2	14.68
ŞIRNAK								
2013	65.752	95.389	1.5	37.74	42.871	51.367	1.2	31.14
2014	59.863	82.414	1.4	33.50	24.719	33.408	1.4	20.25

Kaynak: T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı: 2016.

- Ulaştırma ve Turizm İlişkisi Açısından, THY'nin Uçuş Başlattığı Bölgenin Ulaşılabilirlik Bakımından Değerlendirilmesi

Katılımcıların ulaşılabilirlikle ilgili görüşleri değerlendirildiğinde, Türkiye'nin doğusunda yer alan bu üç ilin, coğrafi koşullarından dolayı ulaşım olanaklarının sınırlı olduğu belirtilmiştir. Bunun yanında altyapı çalışmaları, tek şeritli yollar, kışın hava şartlarından dolayı yolların kapanması, aynı nedenle havalimanına uçakların iniş yapamaması ulaşılabilirlik anlamında bölgede yaşanan sorunlardandır. K39 katılımcısının, *'Şırnak'ta özellikle karayolunda altyapı sistemleri yetersiz geliyor. Yollar çok düzgün değil. Havayolu ulaştırmasının bölgeye gelmesi bu açıdan faydalı oldu'* ifadesi, K35 katılımcısının, *'İğdir genelinde ulaştırma ağı çok yetersiz. Hava ulaştırması özellikle yetersiz'* ifadesi, ulaşılabilirlikle ilgili sorunlara dikkat çekmektedir. Bölgede daha çok karayolu ulaşımının kullanıldığı, ancak bozuk, tek şeritli, zaman zaman kapanan yollar nedeniyle otobüsle seyahatlerin uzun sürdüğü belirtilmiştir. Havayolu ulaşımı için özellikle bilet fiyatlarının bölge halkına maliyetli olduğu dile getirilmiştir. K34 katılımcısının, *'Altyapı çalışmaları yetersiz kalıyor. Siirt'te karayolu da çok bozuk. Otobüsler hem zor koşullarda yol almaya çalışıyor hem de coğrafi şartlardan dolayı çok dolaşıyorlar. Uçak biletleri ise bizim için çok pahalı'* ifadesi yaşanan ulaşım sorunlarını göstermektedir.

Tablo 36: Katılımcıların Bulundukları İlin Ulaşılabilirliğini Değerlendirmesi

K32	<i>...Siirt'ten İstanbul ve Ankara'ya düzenli uçak seferlerinin olması ulaşım açısından faydalı oldu...</i>
K33	<i>...Geçmiş yıllara bakılarak Siirt'te ulaştırma sistemleri, alt yapı ve üst yapı gelişme gösteriyor. Ancak yeterli değil. Geliştirilebilir bir potansiyel var. Uçak yolcusunu ise Batman'la paylaşıyor. Biletleri kısmen daha uygun ve karayoluyla bize yakın...</i>
K34	<i>...Altyapı çalışmaları yetersiz kalıyor. Siirt'te karayolu da çok bozuk. Otobüsler hem zor koşullarda yol almaya çalışıyor hem de coğrafi şartlardan dolayı çok dolaşıyorlar. Uçak biletleri ise bizim için çok pahalı...</i>
K35	<i>...İğdır genelinde ulaştırma ağı çok yetersiz. Hava ulaştırması özellikle yetersiz. Uçak, bölge için pahalı bir ulaşım sayılabilir...</i>
K36	<i>...İğdır Türkiye'nin en doğusunda yer alır. Coğrafya olarak da şartları zor bir şehirdir...</i>
K37	<i>...Eskiye göre ulaşım daha iyi. Ancak karayolu hala zor, havayolu da kısıtlı ve tek uçak var...</i>
K38	<i>...Şırnak, yetersiz yatırımlar ve çalışmalara rağmen karayoluyla her yere ulaşım sağlayabiliyor. Havayolunun da gelmesiyle son birkaç yıldır ulaşım kolaylaştı...</i>
K39	<i>...Şırnak'ta özellikle karayolunda altyapı sistemleri yetersiz geliyor. Yollar çok düzgün değil. Havayolu ulaştırmasının bölgeye gelmesi bu açıdan faydalı oldu...</i>
K40	<i>...Ulaşım zor. Çünkü genelde tek şeritli yollar var ve kışın karla kapanıyor. Havayolu ise ulaşımı nispeten kolaylaştırdı. Yine de biletler pahalı...</i>

- THY'nin Yeni Uçuş Seferleri Başlatmasının Bölgeye Ekonomik-Sosyal Etkilerinin ve İç Turizm Hareketlerine Katkısının Değerlendirilmesi

Katılımcıların görüşleri değerlendirildiğinde, gerçekleşen THY uçuşlarının bulundukları ilde turizm canlanması yaratmadığı, buna bağlı olan ekonomik ve sosyal gelişimin yaşanmadığı belirtilmiştir. Siirt, Iğdır ve Şırnak'ta 2010 ve sonrası yıllarda uçuşlar başlamış ve bölge insanının kalkınma anlamında uçuşlardan beklentisi, gerçekleşenden daha fazla olmuştur. Son yıllarda Doğu Anadolu Bölgesi Türkiye'deki terör olaylarına şahitlik etmiştir. Yaşanan olayların, insanların turizm için bu bölgeleri tercih etmemesine etkisi olmuştur. Değerlendirmelere göre, yürütülen çalışmalar, güvenlik tehdidi, altyapı ve üstyapı yatırımlarının yetersizliği, sınırlı sayıdaki konaklama tesisleri; uçuşların sadece bir ulaşım aracı olmaktan öteye bölgeye turizm anlamında fayda sağlamadığını göstermektedir. Güvenlik kaygısı

yaşanan bu illerde havayolu ulaşımını da daha çok bölgeye gelen askerler ve polisler kullanmaktadır. K39 katılımcısının, ‘*Son yıllarda yaşanan terör olayları turizm ve diğer alanlarda gelişmeyi olumsuz etkiliyor tabii ki*’ ifadesi, K36 katılımcısının, ‘*...İğdır’da konaklama tesisi de sınırlı sayıda. Terör de bizi bitirdi. Bölgenin daha fazla güvenliğe, alt yapı, üst yapı çalışmalarına, yatırıma, yardıma ve tesise ihtiyacı var*’ ifadesi ve K33 katılımcısının dile getirdiği, ‘*Siirt uçaklarının özellikle asker ve polis ağırlıklı yolcuları bulunuyor. Bu nedenle havayolu ulaşımını en çok güvenlik güçleri kullanıyor diyebiliriz*’ ifadeleri bölgeye dikkat çekmektedir. Bölgenin yaşanan olaylar nedeniyle imajının çok da iyi olmadığı, tarihi ve kültürel yapıların son yıllarda çok zarar gördüğü dile getirilmiştir. Güvenlik güçleri dışında, bölgeden batı illerine ve Anadolu’ya çok göç verildiği, insanların tatillerinde memleket özlemi ve aile ziyareti için gelmek istediklerinde uçakla yolculuk yapabildiğini ifade etmişlerdir. Uçuşlar doğuyu batıya bağlama anlamında, temel ulaşımaya fayda sağlamıştır. Yine de bölge insanı için bilet fiyatlarının pahalı olduğu, genellikle çok çocuklu aile yapısından dolayı ekstra çocuk biletlerinin de bütçeleri zorladığı belirtilmiştir.

Tablo 37: Katılımcıların THY’nin Bölgeye Ekonomik-Sosyal Etkilerini ve İç Turizm Hareketlerine Katkısını Değerlendirmesi

K32	<i>...Seferlerin etkisi ekonomik ve sosyal anlamda arzuladığımız gibi olmamıştır. Ancak temel ulaşımı sağlamaya faydası olmuştur...</i>
K33	<i>...Siirt uçaklarının özellikle asker ve polis ağırlıklı yolcuları bulunuyor. Bu nedenle havayolu ulaşımını en çok güvenlik güçleri kullanıyor diyebiliriz...</i>
K34	<i>...Turizm genel olarak çok zayıfladı. Siirt son yıllarda turizmde neredeyse hiç gelişme gösteremiyor. Bölgede zaten işler çok iyi gitmiyor...</i>
K35	<i>...THY ulaşımında kolaylık sağladı. Ancak uçak biletlerinin pahalı olması, karayolu ile ulaşım talebi arttırıyor. İnsanlar uçakla seyahat süresini kısaltmak istiyorlar ama biletler pahalı olduğundan çok tercih edemiyorlar...</i>
K36	<i>...İğdır’da konaklama tesisi sınırlı sayıda. Terör de bizi bitirdi. Bölgenin daha fazla güvenliğe, alt yapı, üst yapı çalışmalarına, yatırıma, yardıma ve tesise ihtiyacı var...</i>
K37	<i>...İğdır çok uzaktı, şimdi 2 saate düştü. Ulaşım kısmen daha rahat. Ama büyük bir ekonomik etki yaratmadı... Ayrıca terör, imajımızı kötüledi...</i>
K38	<i>...Göç eden insanımız uçakla daha kolay gelebiliyor memleketine... Ancak terör nedeniyle burada turizm kötüye gitti... İlerleyen zamanlarda yardım ve yatırım arttırılmalı...</i>
K39	<i>...Son yıllarda yaşanan terör olayları turizm ve diğer alanlarda gelişmeyi</i>

Tablo 37 devamı

	<i>olumsuz etkiliyor tabii ki. Şırnak'ta bundan nasibini aldı...</i>
K40	<i>...Şırnak'ta turizm hemen hemen hiç yok. Bölgeye de uçakla asker ve polis geliyor zaten...</i>

- THY'nin Mevcut Sefer Sıklığının, Turistik Talep İçin Yeterliliğinin Değerlendirilmesi

Katılımcıların mevcut uçak seferlerinin turistik talebi karşılaması ile ilgili görüşleri değerlendirildiğinde mevcut seferlerin bölgedeki talebe yeterli olduğu belirtilmiştir. Havayolu ulaşımını genellikle güvenlik güçlerinin ve bölgeden göç etmiş vatandaşların memleketlerini ziyarette kullandıklarını dile getirmişlerdir. Ancak özellikle seferlerde yaşanan aktarmalar, sefer sayısının çok sınırlı olması, biletlerin pahalı olması, küçük kapasiteli uçakların iniş yapması, havalimanlarının küçük olması uçakla seyahati tercih etmede yaşanan zorluklardandır. K33 katılımcısının bununla ilgili, *'Siirt Havalimanı'na küçük kapasiteli uçaklar iniş yapabiliyor. Seferler de Ankara ve İstanbul'a var. İnsanlar başka yerlere gitmek istediklerinde Diyarbakır, Batman gibi yakın illere gidip ulaşımı oradan sağlayabiliyorlar'* ifadesi, K36 katılımcısının ise, *'Mevcut uçak seferleri yeterli geliyor aslında. Özellikle de kışın gayet iyi. THY dışında bir sefer yok Iğdır'a. O da temel ulaşımı sağlamak için geliyor'* ifadesi, K38 katılımcısının, *'Şırnak'a havayoluyla en fazla askerler geliyor. Bölgenin asker ve polisi kullanıyor uçakları. Bir de diğer illere göç eden vatandaşlarımız ziyarete gelebiliyorlar. Bunun dışında bir katkı olmadığından THY seferleri talebi karşılamaya yeterli geliyor'* ifadesi uçakla seyahatlerin temel ulaşım ihtiyacını karşılamaya yettiğini, bu amaçla tercih edildiğini, turizm kapsamında bölgeye seyahatlerin yetersiz olduğunu göstermektedir.

Tablo 38: Katılımcıların THY'nin Sefer Sıklığını, Talebi Karşılamaı Bakımından Değerlendirmesi

K32	<i>...Siirt'e düzenlenen mevcut uçak seferleri turistik talebi karşılıyor ve uçuş sıklığı şimdilik yeterli oluyor...</i>
K33	<i>Siirt Havalimanı'na küçük kapasiteli uçaklar iniş yapabiliyor. Seferler de Ankara ve İstanbul'a var. İnsanlar başka yerlere gitmek istediklerinde Diyarbakır, Batman gibi yakın illere gidip ulaşımı oradan sağlayabiliyorlar.</i>

Tablo 38 devamı

K34	<i>...THY'nin Siirt'te haftada bir seferi var. Var olan talebi karşılayabiliyorlar. Ama aktarma çok fazla yaşanıyor. Zaman olarak neredeyse otobüsten fark kalmıyor...</i>
K35	<i>...THY'nin seferleri özellikle bölgeden göç eden vatandaşları ve güvenlik güçlerini taşıyor. Bu durumda sefer sayısı yeterli...</i>
K36	<i>...Mevcut uçak seferleri yeterli geliyor aslında. Özellikle de kışın gayet iyi. THY dışında bir sefer yok Iğdır'a. O da temel ulaşımı sağlamak için geliyor...</i>
K37	<i>...Iğdır'a uçakla gelip, buradan karayoluyla İran'a geçenler çok oluyor. Bunun da bize bir kazancı yok. Bizim yolcumuz için seferler gayet iyi...</i>
K38	<i>Şırnak'a havayoluyla en fazla askerler geliyor. Bölgenin asker ve polisi kullanıyor uçakları. Bir de diğer illere göç eden vatandaşlarımız ziyarete gelebiliyorlar. Olan talep karşılanıyor...</i>
K39	<i>...Askerler ve polis genelde uçakla gelir. Bunun dışında bir katkısı olmadığından THY seferleri talebi karşılamaya zaten yetiyor...</i>
K40	<i>...Şırnak son yıllarda harabe diyebilirim. Gelen turist yok zaten. Tarihi yerlerimiz giderek harap oldu. Seferler güvenlik güçleri için, o da yeterli...</i>

SONUÇ

Günümüzde, ülkelerin sürdürülebilir bir turizme sahip olması ve sağlam bir turizm temeli yaratabilmesi için iç turizme, en az dış turizm kadar önem vermesi gerekmektedir. Dış turizm dış etkenlerden (ekonomik kriz, terör olayları, siyasi politikalar vb.) daha çabuk etkilenebilen hassas bir yapıda olduğu için, sadece dış turizme yönelik turizm politika ve faaliyetleri yürütmek yanlış olacaktır. İç turizm, bugüne kadar gelişmiş ve gelişmekte olan ülkelerin ekonomilerini ve kalkınmalarını etkilemiştir. Türkiye’de de vatandaşların, ülke içindeki turizm amaçlı faaliyetleri, iç turizmi oluşturmaktadır. Ancak turizmin temelini oluşturan seyahat, turizme katılımı etkilemekte; ulaştırma olanakları, bölgelerin iç turizm hareketleri ile ilişkili olmaktadır. Günümüzde havayolu ulaşımındaki gelişmeler ve diğer ulaştırma türlerine göre sağladığı kolaylıklar, hız, konfor ve güvenlik imkânları insanları uçakla seyahat etmeye yönlendirmektedir. Türkiye’de başta Türk Hava Yolları A.O. (THY) olmak üzere, faaliyet gösteren havayolu işletmeleri, yurtiçi uçuş noktalarıyla ülkedeki iç turizm hareketlerine etki etmektedir.

THY’nin yurtiçi uçuş noktaları açmasıyla birlikte, iç turizm hareketlerinin bu bölgelerdeki değişimini konu alan bu araştırmada, Amasya, Sinop, Tokat, Kütahya, Çanakkale, Tekirdağ, Bursa-Yenişehir, Balıkesir-Edremit, Isparta, Siirt, Iğdır ve Şırnak illerinden belirlenen yerel paydaşlarla görüşme yapılmıştır. Yerel paydaşlar: İl Kültür ve Turizm Müdürlükleri yetkilileri, havalimanı ve konaklama işletmeleri temsilcilerinden oluşmaktadır. Belirlenen 40 katılımcıyla gerçekleştirilen görüşmelerle; bölgenin ulaşılabilirliğinin değerlendirilmesi, THY’nin bulundukları bölgeye uçuş başlatmasıyla birlikte yörenin iç turizm hareketleri ve ekonomik-sosyal kalkınmasının nasıl etkilendiği analiz edilmeye çalışılmıştır. İllerin THY’nin uçuş başlattığı yıl ve bir sonraki yıl konaklama istatistikleri de işletme belgeli tesisler ve belediye belgeli tesisler olmak üzere (yerli turist), görüşme verileriyle birlikte ele alınmıştır. Bulgular sonucunda, THY’nin bölgeye iç turizm açısından etkisi 3 kategoride derlenmiştir. Bunlar: THY’nin yeni uçuş seferleri başlatmasının bölgedeki iç turizm hareketlerini olumlu etkilemesi, THY’nin yeni uçuş seferleri başlatmasının iç turizm potansiyeli olmasına karşın beklentiyi çok fazla

karşılamaması ve bölgede kısmen etkili olması, son olarak THY'nin yeni uçuş seferleri başlatmasının bölgedeki iç turizm hareketlerine etkisinin olmamasıdır.

İlk olarak, THY'nin yeni uçuş seferleri başlatmasının iç turizm hareketlerini olumlu etkilediği görülen **Amasya-Merzifon, Sinop, Tokat ve Kütahya** uçuşlarının değerlendirilmesi yapılmıştır. Bu illerde uçuşların iç turizm açısından etkileri ile ilgili yerel paydaşların değerlendirmeleri genel olarak pozitif yöndedir. İllerin konaklama istatistikleri de THY ile birlikte genel olarak artış göstermektedir. Katılımcılar genel olarak bulundukları illerin ulaşılabilirlik açısından avantajlı konumda yer aldığını belirtmişlerdir. Ulaşım olanaklarının turizm faaliyetleri için önemi düşünüldüğünde, illerin ulaşım sorunu yaşamaması, turizm için pozitif bir etkidir. Katılımcılar THY uçuşlarının başlamasıyla bulundukları ilde yerli turist sayısının arttığını, yerel ürünlerin satışı ile ekonomilerinin turizmden faydalanmaya başladığını ve halkın turizme katılımı ile turizm bilincinin yerleşmeye başladığını belirtmişlerdir. Yöre insanının kendi kültürel, tarihsel ve doğal değerlerini tanınması ve sahiplenmesi, yerli turistin, turizm amacıyla bu bölgelere seyahat etmesini etkilemiştir. Bu artışa dayanarak yeni yatırımların gerçekleşmeye başladığı ve eskiye oranla istihdamın arttığı ifade edilmiştir. İç turizmin canlanması, gelir dağılımının dengelenmesi ve bölgeler arası dengeli kalkınmaya da destek olacaktır.

İkinci olarak, THY'nin yeni uçuş seferleri başlatmasının iç turizm hareketlerine kısmen etki ettiği iller belirlenmiştir. **Çanakkale, Tekirdağ-Çorlu, Bursa-Yenişehir, Balıkesir-Edremit ve Isparta** uçuşlarının bölgeye iç turizm açısından etkileri ile ilgili yerel paydaşların değerlendirmelerine bakıldığında uçuşlarla birlikte turizm hareketlerinin daha fazla artacağı beklenmiş ve bu destinasyonların sahip olduğu turizm potansiyeline karşın, uçuşlar iç turizmi çok fazla etkilememiştir. THY uçuşlarıyla birlikte illerin konaklama istatistikleri de değişkenlik göstermiştir. Çanakkale'de işletme belgeli tesislerde konaklama istatistikleri azalırken, belediye belgeli tesislerde artış yaşanmıştır. Tekirdağ'da belediye belgeli tesislerdeki oranlar kısmen artmıştır. Bursa'da genel olarak artış olurken, Isparta'da bu artış az sayıda yaşanmıştır. Balıkesir'de ise işletme belgeli tesislerde oranlar artarken, belediye belgeli tesislerde kısmen azalmıştır. Havayolu

ulaşının başlamasıyla, illerin ulaşılabilirlik anlamında biraz daha elverişli şartlara sahip olduğu belirtilmiştir. Ancak havalimanının şehir merkezine uzaklığı (Çorlu, Yenişehir Havalimanı gibi), alanın küçük olması, küçük ölçekli uçakların gelmesi ve seferlerin az sayıda ille gerçekteşmesi gibi faktörler yerel halkın THY uçuşlarından beklentisini tam olarak karşılayamamıştır. Mevcut uçak seferleri turistik talebi karşılamada kısmen yeterli gelmektedir. Bu bölgelerde turizm potansiyeliyle ilgili yapılacak çalışmalarla birlikte, tatil için ülke dışına çıkacak vatandaşların ülkede seyahat etmesi, iç turizm bilincinin yerleşmesi ve sürdürülebilir bir gelişim yaşanması beklenmektedir.

Son olarak, THY'nin yeni uçuş seferleri başlatmasının iç turizm hareketlerine etkisinin olmadığı görülen **Siirt**, **Iğdır** ve **Şırnak** uçuşlarının değerlendirilmesi yapılmıştır. Bu illerde THY'nin uçuş seferleri başlatmasının, iç turizm hareketleri ve turist sayısının artışı üzerinde etkili olmadığı belirlenmiştir. Bölgenin son yıllarda sahip olduğu havayolu ulaşımı, ancak bölgedeki temel ulaştırma için kullanılmakta ve ulaşılabilirliğe kısmen yardımcı olmaktadır. Ülkenin doğu ile batı arasındaki karayolu ile geçen uzun seyahatleri, havayolu ile kolaylaşmıştır. Katılımcılar genel olarak ulaşım olanaklarının ve altyapı çalışmalarının yetersiz olduğu belirtmişlerdir. Bölgenin son yıllarda terör olaylarına şahitlik etmesi de yörenin her anlamda zarar görmesine neden olmuştur. Turizm amacıyla bölgeye gitmek isteyen vatandaşların artık azaldığı, hem tarihi yapıların, hem şehir imajının kötü etkilendiği, uçuşların daha çok güvenlik güçlerini bölgeye taşımak amacıyla kullanıldığı ifade edilmiştir. Konaklama istatistiklerine bakıldığında, Iğdır'da işletme belgeli tesislerde oranlar azalırken, belediye belgeli tesislerde artmış; Siirt ve Şırnak'ta konaklama istatistikleri genel olarak azalmıştır. Bölgeye olan talebin azalmasından dolayı mevcut uçak seferlerinin yeterli olduğu belirtilmiştir. İç turizmin canlanması ve turizm potansiyelinin yeniden değerlendirilmesi için, katılımcılar, güvenliğin ve yatırım politikalarının önemini belirtmektedirler.

Sonuç olarak, THY'nin yurtiçinde açtığı her uçuş noktasında iç turizm faaliyetlerinin etkili olamadığı belirlenmiştir. Destinasyonların bir kısmı uçuşlardan faydalanabilmiş, bir kısmı beklediği talebi hala tam olarak alamamış, kimisinde de

THY uçuşları temel ulaştırma imkânı sunmasının yanı sıra turizm anlamında bölgede etkili olamamıştır. Turist talebinin iyi analiz edilmemiş olması, havalimanı ve uçak kapasitelerinin yetersiz olması, gerçekleşen sefer sayısının ve uçuş destinasyonlarının sınırlı olması, havalimanının şehir merkezine olan uzaklığı, bölgenin altyapı, üstyapı olanaklarının yetersizliği gibi nedenlerle destinasyonlar arasında farklılıklar yaşanmaktadır. Buna dayanarak, uçuş seferleriyle birlikte bu bölgelerde iç turizmin geliştirilebilmesi için bazı önerilerde bulunulmuştur:

- Uçuşların turizme etkisinin yetersiz olduğu illerde, bölgenin turizm gelişimini sağlamak için, kamu kurumlarının öncülüğünde kurulacak bir kurul yardımıyla yerel paydaşların birbiriyle iletişimi, yaşanan sorunların hızlıca paylaşımı ve çözüm üretilmesi sağlanabilir. Kısa, orta ve uzun vadeli turizm planlama çalışmaları yapılarak bölgenin turizm gelişimi desteklenebilir.

- Uçuş noktası açılacak bölgede turizm potansiyelinin iyi belirlenmesi, buna karşın tarihi, kültürel ve doğal varlıkların, milli parkların, gezilecek yerlerin korunarak turizm değerlerine verilen önemin artması gerekmektedir. Sürdürülebilir bir turizm için, turizm planlamalarının iyi yapılması ve bu aşamada yerel halkın da görüşlerinin alınması daha sağlıklı sonuçlar doğurabilir.

- Uçuşlardan beklenen turizm hareketini göremeyen illerde turizm talebi iyi analiz edilerek, seyahat acentalarıyla tur programları düzenlemesi ile ilgili görüşmeler yapılabilir ve bölgenin turizm varlıklarına uygun turlar planlanarak, daha fazla turist gelmesi sağlanabilir.

- Turizm faaliyetlerini canlandırmak amacıyla, gelen ziyaretçilerin kalış süresini uzatacak, harcamalarını arttıracak yeni etkinlikler ve alternatif turizm türleri geliştirilebilir. Turizm değerlerinin doğru tanıtımı yapılarak, ziyaretçilere turizm ürünlerinin pazarlanması sağlanabilir.

- Bu bölgelerde tarihi ve kültürel değerlere uygun peyzaj oluşturulabilir; buna göre ürün paketleri geliştirilerek, yöredeki mimari, yaşam stili, gastronomi, müzik, yöreye özgü hediyelik eşyalar kullanılarak bölgenin turizm imajı artırılabilir. Medya kuruluşları da turizm imajını olumlu etkilemeye yönelik çalışmalar yapabilir.

KAYNAKÇA

- ARIKAN, İ., AHİPAŞAOĞLU, S.: 2005 **Ulaştırma İşletmeleri**, Ankara, Gazi Kitabevi.
- AKGÜNGÖR, A.P., DEMİREL, A.:2004 "Türkiye'deki Ulaştırma Sistemlerinin Analizi ve Ulaştırma Politikaları", **Pamukkale Üniversitesi Mühendislik Bilimleri Dergisi**, Cilt.10, Sayı.3, S.423-430.
- ALPAY, F.E.: 2004 **Küreselleşmenin Şirket Politikaları Üzerindeki Etkileri, Sivil Havayolu Ulaşımı Örneği ve Türk Hava Yolları Boyutu**, İstanbul Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul.
- ANDAÇ, F.: 2006 **Turizm Hukuku**, Ankara, Detay Yayıncılık.
- ARIKAN, İ.: 1998 "Havayolu Ulaşımı ile Turizm İlişkisi ve Havaalanları", **Anatolia: Turizm Araştırmaları Dergisi**, Eylül-Aralık, ss.46-54.
- ARIKAN, R.: 2013 **Araştırma Yöntem ve Teknikleri**, Ankara, Nobel Yayınevi.
- ARSEVEN, A.: 1993 **Alan Araştırma Yöntemi**, Ankara, Gül Yayınevi.
- ASCHER, F.: 1985 **Tourism: Transnational Corporations and Cultural Identities**, Paris, Unesco.
- ASLAN, M.: 2007 **Havayolu İşletmelerinde Müşteri Değeri ve İç Hatlarda Hizmet Sunan Havayolu İşletmelerinde Müşteri Değerinin Belirlenmesi Üzerine Bir Araştırma**, Anadolu Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, Eskişehir.
- AVCIKURT, C., ERDEM, B.: 2006 "Turizmde Bölgesel Tanıtma Faaliyetlerinin İç Turizmi Geliştirmedeki Rolü: Eğirdir Yöresine İlişkin Bir Model Önerisi" **2. Ulusal Eğirdir Turizm Sempozyumu**. 9-12 Kasım 2006, S. 1-16, Eğirdir/ISPARTA.

- AYMANKUY, Y., SARIOĞLAN, M.: 2006 "Türk İç Turizmi İçin Önemli Bir Etken Olarak 2. Konutlar ve Altınoluk Yöresinde Bir Araştırma", **2. Ulusal Eğirdir Turizm Sempozyumu**, S. 65-81, Eğirdir/ISPARTA.
- BAKIRCI, M.: 2012 "Ulaşım Coğrafyası Açısından Türkiye’de Havayolu Ulaşımının Tarihsel Gelişimi ve Mevcut Yapısı", **Marmara Coğrafya Dergisi**, Sayı 25, s.340-377.
- BATTAL, Ü., YILMAZ, H., ATEŞ, S.S.: 2006 "Türkiye’de İç Hatlarda Serbestleşme ve Geleceği", **HaSem Kayseri VI. Havacılık Sempozyumu**, 12-14 Mayıs 2006, Nevşehir.
- BEBKA: 2005 Ulaştırma Ana Plan Stratejisi, Çevrimiçi, Erişim Tarihi:20.12.2015, http://www.bebka.org.tr/admin/datas/sayfas/files/15_ulasirma_ana.pdf
- BEZİRGAN, M.: 2008 **Türk Turizminde İtici Bir Güç Olarak İç Turizm ve Altınoluk Yöresinde İç Turizme Katılanlara Yönelik Bir Uygulama**, Balıkesir Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, Balıkesir.
- BİEGER, T., WİTTMER, A.: 2006 "Air Transport and Tourism-Perspectives and Challenges for Destinations, Airlines and Governments", **Journal of Air Transport Management**, 12(1), pp.40-46.
- BOZ, C.: 2006 **Dünya’da Turizm Endüstrisinde İstihdam ve Çalışma Şartları**, Marmara Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul.
- BOZ, N.: 2004 **Turizm Hukuku**, Ankara, Seçkin Yayıncılık.
- CABER, M.: 2006 "Türkiye’de İç Turizm Potansiyelinin Geliştirilmesini Engellenen Unsurlar", **2. Ulusal Eğirdir Turizm Sempozyumu**, 9-12 Kasım 2006, S.149-161, Isparta.
- CAI, L.A, HU, B., FENG, R.: 2001 "Domestic Tourism Demand in China’s Urban Centres: Empirical Analyses and Marketing Implications", **Journal Of**

- COŞKUN, N.: 2010
- ÇANCI, M., ERDAL, M.: 2003
- ÇEKEN, H.: 2003
- DEMİR, N.: 1997
- DEMİR, Ş.: 2005
- DEMİR, Ş.Ş.: 2014
- DEMİRTAŞ, D.: 2010
- DHİMİ: 2014
- DİNÇER, C.: 2006
- DİNÇER, M.Z.: 1993
- Vacation Marketing**, 8(1), pp.64-74.
- Türkiye’de Turizm Politikaları ve Turizm Sektörü Üzerindeki Etkileri**, T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı Kütüphaneler ve Yayımlar Genel Müdürlüğü, Uzmanlık Tezi, Ankara.
- Uluslararası Taşımacılık Yönetimi-Freight Forwarder El Kitabı**, II. *Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Hizmet Üretenler Derneği*, İstanbul.
- Küreselleşme, Yabancı Sermaye ve Türkiye Turizmi**, İstanbul, Değişim Yayınları.
- Türk Sivil Havayolu Ulaştırmasında Yeniden Yapılanma Ve Bölgesel Havayollarının Turizme Etkisi**, İstanbul Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Doktora Tezi, İstanbul.
- Uluslararası Taşımacılık / Lojistik: KDV İstisnası ve İadesi**, Gelirler Kontrolörleri Derneği Yayınları, İstanbul.
- "Beş Yıllık Kalkınma Planlarından Türkiye Turizm Stratejisi 2023’e: Turizmde Tanıtma Çalışmalarına Yönelik İçerik Analizi", **Uluslararası Avrasya Sosyal Bilimler Dergisi**, cilt: 5(15), s.101-121.
- Turizmin Türkiye Ekonomisindeki Yeri**, 11. Ulusal Turizm Kongresi, Kuşadası, Bildiriler Kitabı, Detay Yayıncılık, s.239-249.
- 2014 Yılı Faaliyet Raporu**. Çevrimiçi, Erişim Tarihi:15.12.2015, <http://www.dhmi.gov.tr/finans.aspx#.VnqcgPmLRdg>
- "Türkiye’de İç Hat Uçuşları", **Dergi Bilkent**, Sayı 6, s.2-15.
- Turizm Ekonomisi ve Türkiye**

- Ekonomisinde Turizm**, İstanbul, Filiz Kitabevi.
- DOĞANİS, R.: 2002 **Flying Off Course: The Economics of International Airlines**, London, Routledge.
- DOĞANER, S.: 1998 "Türkiye Ulaşım Sistemleri Turizm ve Çevre İlişkileri", **Coğrafya Dergisi**, Sayı 6, s.1-26.
- DOMESTIC TOURISM GROWTH STRATEGY: 2007 Domestic Tourism Report, South Africa: The Department of Environmental Affairs and Tourism.
- DPT: 2001 Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planı, 2001-2005: **Ulaştırma Özel İhtisas Komisyonu Raporu, Havayolu Ulaştırma Alt Komisyon Raporu**. Ankara: DPT, 2584.
- DPT: 2007 Dokuzuncu Beş Yıllık Kalkınma Planı, 2007-2013, **Turizm Özel İhtisas Komisyon Raporu**, Ankara: DPT, 2727.
- DUNNING, J.H., MCQUEEN, M.: 1982 **Transnational Corporations in International Tourism**, New York, UN Centre on Transnational Corporations.
- DUVAL, D.T.: 2007 **Tourism and Transport: Modes, Networks and Flows**, Channel View Publications.
- EDİNSEL, Z.: 2012 **Karadeniz Bölgesi'nde Alternatif Turizm Gelişiminin Değerlendirilmesi: Samsun Örneği**, T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı Yatırım ve İşletmeler Genel Müdürlüğü Uzmanlık Tezi, Ankara
- ERDOĞAN, H.: 1995 **Ekonomik, Sosyal, Kültürel ve Çevresel Yönleriyle Uluslararası Turizm**, Bursa, Uysal Form Ofset.
- EVCİN, E.: 2014 "Türkiye Cumhuriyeti'nin İlk Yıllarında Turizm ve Tanıtma Faaliyetleri", **Ankara Üniversitesi Türk İnkılap Tarihi Enstitüsü Atatürk Yolu Dergisi**, sayı.55, s.23-82.
- GAIN: 2002 Global Aviation Information Network, Çevrimiçi, Erişim Tarihi: 03.03.2016,

http://flightsafety.org/fsd/fsd_may-june02.pdf

GEREDE, E.: 2006

"Havacılık Emniyeti ve Havacılık Güvenliği Kavramları Arasındaki Farkların Belirlenmesine Yönelik Bir Araştırma", **İşletme İktisadi Enstitüsü Dergisi Yönetim**, 17(54), s.26-37.

GEREDE, E., ORHAN, G.: 2015

Hava Taşımacılığı ve Ekonomik Düzenlemeler Teori ve Türkiye Uygulaması, Ankara, Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Yayınları.

GOELDNER, C.R., RITCHIE, J.B.: 2006

Tourism: Principles, Practices, Philosophies, New Jersey, John Wiley&Sons.

GÜRDAL, M.: 1990

Turizm Ulaştırması, Ankara, Adım Yayıncılık.

GÜRSES, F.: 2006

Havayolu İşletmeciliğinde Müşteri Tercihlerini Etkileyen Faktörler ve Yerli Yolculara Yönelik Bir Araştırma, Balıkesir Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, Balıkesir.

HACIOĞLU, N.: 2013

Seyahat Acentacılığı ve Tur Operatörlüğü, Balıkesir, Nobel Yayın Dağıtım.

HALİS, M. :2009

Temel İşletmecilik Kavramları ve Turizm, Turizm İşletmeleri, Ed. Demirkol, Ş., Zengin, B., İstanbul, Değişim Yayınları.

HOLLOWAY, J. C. , TAYLOR, N.: 2006

The Business of Tourism, England, Pearson Education.

HUDSON, S., RITCHIE, B.: 2002

"Understanding The Domestic Market Using Cluster Analysis: A Case Study of The Marketing Efforts of Travel Alberta", **Journal Of Vacation Marketing**, 8 (3), pp.263-276.

ICAO: 2004

Manual on the Regulation of International Air Transport. *International Civil Aviation Organization*, Chapter 5.1-1., Air Carriers.

İÇÖZ, O.: 2007

Genel Turizm: Turizmde Temel Kavramlar ve İlkeler, Ankara, Turhan Kitabevi.

İNCEKARA, A.: 2001

Anadolu'da Yeni Turizm Olanakları ve Bölgesel Kalkınmadaki Yeri, İstanbul, İTO.

İŞLER, Ö.: 2009

Türkiye'de Turizm ve Havayolu Analizi, Kadir Has Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul.

KARACA, A.D.: 2015

Türkiye'de Havayolu Ulaşımında Havaalanlarının Yeri ve Çevresel Etkileri: Sabiha Gökçen Havalimanı Örneği, İstanbul Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul.

KARAGÜLLE, A.O.: 2007

Taşımacılık Sektöründe Havayolu ve Karayolu İşletmelerinin Karşılıklı Beklentileri ve Bir Entegre Yolcu Taşımacılığı Modeli Önerisi, İstanbul Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Doktora Tezi, İstanbul.

KAYA, E.: 2000

Havaalanlarında Fiyatlandırma Açısından Muhasebe Bilgi Sistemi, Eskişehir, Anadolu Üniversitesi Yayınları.

KAYSERİ, A.: 2011

Havayolu Taşımacılığında Müşteri Memnuniyeti: Türk Havayolları Müşterileri Üzerine Bir Araştırma, Anadolu Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, Eskişehir.

KORUL, V., KÜÇÜKÖNAL, H.: 2003

"Türk Sivil Havacılık Sisteminin Yapısal Analizi", **Ege Akademik Bakış Dergisi**, Cilt. 3(1), s.24-38.

KOZAK, M.: 2014

Bilimsel Araştırma: Tasarım, Yazım ve Yayım Teknikleri, Ankara, Detay Yayıncılık.

KOZAK, N., AKOĞLAN, M.K., KOZAK, M.: 2012

Genel Turizm: İlkeler, Kavramlar, Ankara, Detay Yayıncılık.

- KÖKSAL, A.: 1994 **Türkiye Turizm Coğrafyası**, Ankara, Gazi Büro Kitabevi.
- KUYUCAK, F., ŞENGÜR, Y.: 2009 "Değer Zinciri Analizi: Havayolu İşletmeleri İçin Genel Bir Çerçeve", **Karamanoğlu Mehmetbey Üniversitesi İİBF Dergisi**, Sayı.16, ss.132-147.
- LUMSDON, L., PAGE, S.J.: 2004 **Tourism and Transport: Issues and Agenda for the New Millennium**, Oxford, Elsevier.
- MAMMADOV, R.: 2012 "The Importance of Transportation in Tourism Sector", **7th Silk Road International Conference** 'Challenges and Opportunities of Sustainable Economic Development in Eurasian Countries', 24-26 May 2012, Batumi, pp.381-386.
- MAVİŞ, F.: 1994 **Otel İşletmeciliği: İlke ve Kavramlar**, Eskişehir, Anadolu Üniversitesi Yayınları.
- MAVİŞ, F., AHİPAŞAOĞLU, S., KOZAK, N.: 2002 **Genel Turizm Bilgisi**, Eskişehir, Anadolu Üniversitesi AÖF Yayınları.
- MBS: 2015 Çevrimiçi, Erişim Tarihi: 23.10.2015, <http://www.mevzuat.gov.tr/Metin.Aspx?MevzuatKod=7.5.10114&MevzuatIliski=0&sourceXmlSearch=>
- MENSAH, I., MENSAH, R.: 2013 **Management of Tourism and Hospitality Services**, Xlibris, Second Edition.
- MİERA, O.S., ROSSELLO, J.: 2012 "The Responsibility of Tourism in Traffic Congestion and Hyper-congestion: A Case Study from Mallorca, Spain", **Tourism Management**, Vol. 33, pp. 466-479.
- MİLL, R.C.: 2009 **Tourism, The International Business**, Zurich, A Global Text.
- O'CONNELL, J.F., WILLIAMS, G.: 2011 **Air Transport in the 21st Century: Key Strategic Developments**, Ashgate Publishing.

- OECD: 2010
Orgazation For Economic Cooperation And Development. **Tourism Trends And Policies.**
- OLALI, H.: 1995
Meslek Liseleri İçin Turizm, İstanbul, Milli Eğitim Basımevi.
- ÖİB: 2015
Çevrimiçi, Erişim Tarihi: 15.12.2015, http://www.oib.gov.tr/portfoy/thy/thy_index.htm
- ÖNER, Ç.: 1997
Seyahat Ticareti. İstanbul, Literatür Yayıncılık.
- ÖNSOY, R.: 1984
"Osmanlı İmparatorluğu'nun Katıldığı İlk Sergiler ve Sergi-İ Umum-İ Osmani", **Belleten**, s.195-207.
- ÖTER, Z.: 2001
İç Turizmin Geliştirilmesinde Teşvik Seyahatlerinin Önemi, Dokuz Eylül Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, İzmir.
- ÖZDEMİR, P.: 1999
"Türkiye'de İç Turizm", **Dokuz Eylül Üniversitesi, İİBF Dergisi**, 14(2), S.159-169.
- ÖZDEMİR, M.: 2011
"Türkiye'de Turizmin Başlaması: Osmanlı'da Sanayileşme Çabaları: Sergi-İ Umum-İ Osmani", **Anatolia: Turizm Araştırmaları Dergisi**, 22(1), S. 87-90.
- ÖZGEN, N.: 2010
"Doğu Anadolu Bölgesi'nin Doğal Turizm Potansiyelinin Belirlenmesi ve Planlamaya Yönelik Öneriler", **Uluslararası İnsan Bilimleri Dergisi**, cilt 7, sayı 2, s.1407-1438.
- ÖZGÜÇ, N.: 1994
Turizm Coğrafyası, İstanbul, Çantay Kitabevi.
- ÖZSOY, G.: 2010
Türk Havayolu İşletmelerinin 2003 İç Hat Serbestleşmesine Verdikleri Stratejik Tepkiler, Anadolu Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Eskişehir.

PAGE, S. : 2009

Transport and Tourism Global Perspectives, England, Pearson Education.

REILLY, J., WILLIAMS, P., HAIDER, W.: 2010

"Moving Towards More Eco-efficient Tourist Transportation to a Resort Destination: The Case of Whistler, British Columbia", **Research in Transportation Economics**, Vol. 26, pp.66–73.

RODRIGUE, J.P., COMTOIS, C., SLACK, B.: 2009

The Geography of Transport Systems, Routledge, New York, Second Edition.

SAAYMAN, M., SAAYMAN, A., RHODES, J.A.:2001

"Domestic Tourist Spending and Economic Development: The Case of The North West Province", **Development Southern Africa**, 18(4), pp.443-455.

SARI. G.: 2010

Seyahat Acentalarının İç Turizme Yönelik Uyguladıkları Halkla İlişkiler Faaliyetlerinin Tanıtımındaki Yeri ve Manavgat A Grubu Seyahat Acentaları Örneği, Selçuk Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, Konya.

SARILGAN, A.E.: 2011

"Türkiye’de Bölgesel Hava Yolu Taşımacılığının Geliştirilmesi İçin Yapılması Gerekenler", **Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi**, Cilt.11, Sayı.1, S.69-88.

SECKELMANN, A.: 2002

"Domestic Tourism- A Change for Regional Development in Turkey" **Tourism Management**, 23(1), pp.85-92.

SEZER, M.S.: 2010

Türkiye Turizm Sektöründe Müze Turizminin Payının Değerlendirilmesi, Hacettepe Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, Ankara.

SHGM: 2009

2002’den 2008’e Sivil Havacılık, Ankara: Havaalanları Daire Başkanlığı, Strateji Geliştirme Daire Başkanlığı.

SHGM: 2015

2015 Yılı Faaliyet Raporu, Çevrimiçi, Erişim Tarihi: 15.03.2016,
http://web.shgm.gov.tr/documents/sivilhavacilik/files/pdf/kurumsal/raporlar/2015_faaliyet

	_raporu_29.02.2016.pdf
SHGM: 2015a	Çevrimiçi, Erişim Tarihi: 31.10.2015, http://web.shgm.gov.tr/tr/uluslararasi-iliskiler/2188-uluslararasi-iliskiler
SHGM: 2015b	Çevrimiçi, Erişim Tarihi 12.12.2015, http://web.shgm.gov.tr/documents/sivilhavacilik/files/havacilik_isletmeleri/Havayolu_isletmeleri.pdf
SHGM: 2015c	Kurumsal Tarihçe, Çevrimiçi, Erişim Tarihi: 12.12.2015, http://web.shgm.gov.tr/tr/kurumsal/1--tarihce
SİLAHŞÖR, Ö.: 2011	Türkiye'nin Tanıtımında İç Turizme Önem Verilmesi: Yurtdışı Örneklerinin Analizi , T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı Tanıtma Genel Müdürlüğü Uzmanlık Tezi, Ankara.
SORUPİA, E.: 2005	"Rethinking The Role of Transportation in Tourism", In Proceedings of The Eastern Asia Society for Transportation Studies , Vol.5, p.1767-1777.
ŞENOL, F.: 2011	Turizm Coğrafyası ve Dünya Kültürel Mirası , Ankara, Detay Yayıncılık.
T.C. KALKINMA BAKANLIĞI: 2016a	Birinci Beş Yıllık Kalkınma Planı , Çevrimiçi, Erişim Tarihi: 25.02.2016, http://www.kalkinma.gov.tr/Lists/Kalknma%20Planlar/Attachments/9/plan1.pdf
T.C. KALKINMA BAKANLIĞI: 2016b	İkinci Beş Yıllık Kalkınma Planı , Çevrimiçi, Erişim Tarihi: 25.02.2016, http://www.kalkinma.gov.tr/Lists/Kalknma%20Planlar/Attachments/8/plan2.pdf
T.C. KALKINMA BAKANLIĞI: 2016c	Üçüncü Beş Yıllık Kalkınma Planı , Çevrimiçi, Erişim Tarihi: 25.02.2016, http://www.kalkinma.gov.tr/Lists/Kalknma%20Planlar/Attachments/7/plan3.pdf
T.C. KALKINMA BAKANLIĞI: 2016d	Dördüncü Beş Yıllık Kalkınma Planı , Çevrimiçi, Erişim Tarihi: 25.02.2016,

	http://www.kalkinma.gov.tr/Lists/Kalknma%20Planlar/Attachments/6/plan4.pdf
T.C. KALKINMA BAKANLIĞI: 2016e	Beşinci Beş Yıllık Kalkınma Planı, Çevrimiçi, Erişim Tarihi: 25.02.2016, http://www.kalkinma.gov.tr/Lists/Kalknma%20Planlar/Attachments/5/plan5.pdf
T.C. KALKINMA BAKANLIĞI: 2016f	Altıncı Beş Yıllık Kalkınma Planı, Çevrimiçi, Erişim Tarihi: 25.02.2016, http://www.kalkinma.gov.tr/Lists/Kalknma%20Planlar/Attachments/4/plan6.pdf
T.C. KALKINMA BAKANLIĞI: 2016g	Yedinci Beş Yıllık Kalkınma Planı, Çevrimiçi, Erişim Tarihi: 25.02.2016, http://www.kalkinma.gov.tr/Lists/Kalknma%20Planlar/Attachments/3/plan7.pdf
T.C. KALKINMA BAKANLIĞI: 2016h	Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planı, Çevrimiçi, Erişim Tarihi: 25.02.2016, http://www.kalkinma.gov.tr/Lists/Kalknma%20Planlar/Attachments/2/plan8.pdf
T.C. KALKINMA BAKANLIĞI: 2016i	Dokuzuncu Beş Yıllık Kalkınma Planı, Çevrimiçi, Erişim Tarihi: 25.02.2016, http://www.kalkinma.gov.tr/Lists/Kalknma%20Planlar/Attachments/1/plan9.pdf
T.C. KALKINMA BAKANLIĞI: 2016j	Onuncu Beş Yıllık Kalkınma Planı, Çevrimiçi, Erişim Tarihi: 25.02.2016, http://www.kalkinma.gov.tr/Lists/Kalknma%20Planlar/Attachments/12/Onuncu%20Kalk%C4%B1nma%20Plan%C4%B1.pdf
T.C. KÜLTÜR VE TURİZM BAKANLIĞI: 2007	Türkiye Turizm Stratejisi 2023, Ankara, Kültür ve Turizm Bakanlığı Yayınları.
T.C. KÜLTÜR VE TURİZM BAKANLIĞI: 2016	Çevrimiçi, Erişim Tarihi: 22.03.2016, http://www.ktbayatirimisletmeler.gov.tr/TR,9856/konaklama-istatistikleri.html
T.C. ULAŞTIRMA BAKANLIĞI: 2005	Ulaştırma Ana Plan Stratejisi, İTÜ Ulaştırma ve Ulaşım Araçları UYG-AR Merkezi.
TAN, H.: 2008	Havaalanlarının Turizmdeki Etkinliği ve

Verimliliği: Veri Zarflama Analizi (DEA) Kullanılarak Türkiye Cumhuriyeti Havalimanlarında Ölçümü, T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı Dış İlişkiler ve AB Koordinasyon Dairesi Başkanlığı Uzmanlık Tezi, Ankara.

TDİ: 2016

Çevrimiçi, Erişim Tarihi: 02.02.2016,
<http://www.tdi.gov.tr/Tarih%C3%A7e.php>

THK: 2015

Çevrimiçi, Erişim Tarihi: 15.12.2015,
<http://www.thk-ucak.com/5-turk-sivil-havacilik-tarihi>

THY: 2015a

Çevrimiçi, Erişim Tarihi: 15.12.2015,
<http://www.turkishairlines.com/tr-tr/kurumsal/tarihce>

THY: 2015b

Yıllık Faaliyet Raporu, Çevrimiçi, Erişim Tarihi: 05.03.2016,
http://investor.turkishairlines.com/documents/ThyInvestorRelations/yillik_raporlar/2015_yillik_rapor.PDF

THY: 2016a

Çevrimiçi, Erişim Tarihi: 05.03.2016,
http://www.turkishairlines.com/download/timetable/thy_hatlar_tr.pdf

THY: 2016b

Çevrimiçi, Erişim Tarihi: 05.03.2016,
<http://www.turkishairlines.com/tr-tr/kurumsal/vizyon-degerler>

THY: 2016c

Çevrimiçi, Erişim Tarihi: 05.03.2016,
<http://www.turkishairlines.com/tr-tr/seyahat-bilgileri/turk-hava-yollari-yolcu-kargo-airbus-boeing-tum-ucak-filo>

TOBB: 2011

Türkiye Sivil Havacılık Meclis Sektör Raporu, Çevrimiçi, Erişim Tarihi: 15.12.2015,
http://www.tobb.org.tr/Documents/yayinlar/TOBB_havacilik_meclis_sektor_2012.pdf

TUNÇSİPER, B: 1995

"Türk Turizminde Ulaştırma Sorunları", **Anatolia: Turizm Araştırmaları Dergisi**, 6(2), 58-63.

TURING: 2016

Çevrimiçi, Erişim Tarihi: 02.02.20116,
<http://www.turing.org.tr/index.php?r=content/view&id=158&label=tarihce>

TURİZM BAKANLIĞI: 1993

İç Turizm Talep Profili Araştırması,
Turizm Bakanlığı Yatırımlar Genel
Müdürlüğü, Araştırma ve Değerlendirme
Dairesi Başkanlığı.

TURNER, L.W., REİSİNGER, Y.: 2001

"Shopping Satisfaction for Domestic
Tourists", **Journal of Retailing and
Consumer Services**, 8 (1), pp.15-27.

TÜİK: 2015

Çevrimiçi, Erişim Tarihi: 15.12.2015,
<http://www.tuik.gov.tr/UstMenu.do?metod=temelist>

TÜİK: 2016

Çevrimiçi, Erişim Tarihi: 02.02.2016,
<http://www.tuik.gov.tr/PreHaberBultenleri.do?id=18671>

TÜRK SİVİL HAVACILIK KANUNU:
1983

Çevrimiçi, Erişim Tarihi: 02.11.2015,
<http://www.mevzuat.gov.tr/MevzuatMetin/1.5.2920.pdf>

TÜRSAB: 2015

Çevrimiçi, Erişim Tarihi: 20.12.2015,
http://www.tursab.org.tr/tr/turizm-verileri/istatistikler/2003-gelirsayi-ve-ortalama-harcama_68.html

TÜRSAB: 2016

Çevrimiçi, Erişim Tarihi: 29.01.2016,
http://www.tursab.org.tr/tr/seyahat-acentalari/dunden-bugune-seyahat-acentalari_501.html

TÜSİAD: 2015

Kurumsal Yapısı, Yasal Çerçevesi ve Göstergeleriyle Ulaştırma Sektörü,
İstanbul, Mikado.

UDH: 2015

Çevrimiçi, Erişim Tarihi: 29.12.2015,
http://www.ubak.gov.tr/BLSM_WIYS/SGB/tr/Pdf/20141013_125213_5643_1_88338.pdf

UNWTO: 2012

Methodological Notes to the Tourism

- USTA, Ö.: 2009
- UTİKAD: 2016
- ÜÇİŞİK, S., KADIOĞLU, M: 2001
- ÜLKER, H.: 2011
- ÜNLÜÖNEN, K., TAYFUN, A., KILIÇLAR, A.: 2007
- WALL, G., MATHIESON, A.: 2006
- YARCAN, Ş.: 1993
- YARCAN, Ş.: 1994
- YAŞAR, İ.:1996
- YILDIRIM, S.: 1991
- YILDIRIM, B.A.: 2007
- Statistics Database**, Madrid: World Tourism Organization – UNWTO.
- Turizm: Genel ve Yapısal Yaklaşım**, Ankara, Detay Yayıncılık.
- Çevrimiçi, Erişim Tarihi: 11.01.2016, <http://www.utikad.org.tr/db/files/TUBITAK%20Ulastirma%20ve%20Turizm%20Paneli.pdf>
- "Türkiye’de Kurvaziyer Turizmi Geliştirme Şartları", **Marmara Coğrafya Dergisi**, Sayı:3, Cilt:1, s.83-92
- Burdur - Antalya Güzergâhında Bulunan 13.yy. Selçuklu Hanlarının Turizm Açısından Değerlendirilmesi**, Süleyman Demirel Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, Isparta.
- Turizm Ekonomisi**, Ankara, Nobel Yayıncılık.
- Tourism: Change, Impacts and Opportunities**, England, Pearson Education.
- Seyahat Yönetimi**, İstanbul, Boğaziçi Üniversitesi Yayınları.
- Turizm Endüstrisinin Yapısı**, İstanbul, Boğaziçi Üniversitesi Yayınları.
- İç Turizmin Geliştirilmesine Yönelik Aylık Yöresinde Bir Uygulama**, Balıkesir Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Balıkesir.
- Turizm Kesiminde Teşviklerin Etkinliği (1964-1989)**, İstanbul Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Doktora Tezi, İstanbul.
- Küreselleşme Sürecinin Havayolu İşletmelerine Olan Etkileri THY A.O'da Toplam Kalite Yönetimi Üzerine Bir**

Uygulama, Marmara Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul.

YILDIRIM, A., ŞİMŞEK, H.: 2011

Sosyal Bilimlerde Nitel Araştırma Yöntemleri, Ankara, Seçkin Yayıncılık.

YILMAZ, A.K.: 2012

Türkiye’de İç Turizmin Canlandırılması ve Pazarlanmasına Yönelik Çalışmalar: Ankara Şehir Markası İçin Bir Model Örneği, T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı Yatırım ve İşletmeler Genel Müdürlüğü, Uzmanlık Tezi, Ankara.

YÜKSEL, A., YÜKSEL, F.: 2004

Turizmde Bilimsel Araştırma Yöntemleri, Ankara, Turhan Kitabevi.

EKLER

EK 1: GÖRÜŞME FORMU

1- Yaşınız

2- Cinsiyetiniz

3- Eğitim Durumunuz

4- Medeni haliniz

5- Hangi kuruma bağlı olarak çalışıyorsunuz?

6- Çalıştığınız kurumdaki göreviniz/unvanınız?

7- Kaç senedir turizmde çalışmaktasınız?

8- Ulaştırma ve turizm ilişkisi açısından değerlendirdiğinizde bulunduğunuz ilin ulaşılabilirlik açısından yeterli/gelişmiş şartlara sahip olduğunu düşünüyor musunuz?

9- THY'nin bulunduğu bölgeye yeni uçuş seferleri başlatmasıyla birlikte, iç turizm faaliyetleri ve turist sayısı nasıl etkilenmiştir? Turizm hareketlerinde nasıl gelişmeler yaşanmıştır?

10- THY'nin uçuş seferleri başlatması ile birlikte, iç turizm faaliyetlerinin bölgeye ekonomik ve sosyal etkileri nasıl olmuştur?

11- Bulduğunuz ile düzenlenen mevcut uçak seferleri, bölgenin turistik talebini karşılıyor mu? Uçuş sıklığı yeterli oluyor mu?

EK 2: GÖRÜŞME YAPILAN YETKİLİLER

	Katılımcının Adı	Eğitimi	Çalıştığı Kurum	Görevi
K1	Asiye Yancı	Lisans	Amasya İl Kültür ve Turizm Müdürlüğü	Şube Müdürü
K2	Hamza Bilal Kaya	Lisans	Amasya Merzifon Havalimanı	İşletme Birim Şefi
K3	Reyhan Ölmez	Lise	Amasya The Apple Palace Hotel	Rezervasyon Sorumlusu
K4	Aydan Yıldırım	Lisans	Sinop İl Kültür ve Turizm Müdürlüğü	Şube Müdürü
K5	Murat Özcan	Lisans	Sinop Havalimanı	İşletme Şefi
K6	Hakan Dinler	Ön Lisans	Sinop Zinos Hotel	Mali İşler Müdürü
K7	Ali Uçar	Lisans	Tokat İl Kültür ve Turizm Müdürlüğü	İl Kültür ve Turizm Müdür Yardımcısı
K8	Osman Murat	Ön Lisans	Tokat Havalimanı	İşletme Birimi Sorumlusu
K9	Hüsamettin Arınmış	Lise	Tokat Royal Hotel	Rezervasyon ve Satış Sorumlusu
K10	Mustafa Çakır	Lisans	Kütahya İl Kültür ve Turizm Müdürlüğü	Turizm Araştırmacısı
K11	Ali Ersan Altundal	Lisans	Kütahya Zafer Havalimanı	İşletme Şefi
K12	Emel Dağdelen Çetok	Lise	Kütahya Yoncalı Termal Hotel	Ön Büro Şefi
K13	Eray Kütük	Lisans	Kütahya Hilton Garden Inn Hotel	Rezervasyon Sorumlusu
K14	Hüseyin Şevik	Lisans	Çanakkale İl Kültür ve Turizm Müdürlüğü	Turizm Araştırmacısı
K15	Menije Balyemez Yılmaz	Yüksek Lisans	KTB Çanakkale Savaşları Gelibolu Tarihi Alan Başkanlığı	İdari Uzman
K16	Naciye Gencesmek	Yüksek Lisans	Çanakkale Kolin Hotel	Satış Müdürü
K17	Cafer Caferoğlu	Lisans	Tekirdağ İl Kültür ve Turizm Müdürlüğü	Şube Müdürü
K18	Kadir Sağlam	Lisans	Tekirdağ Çorlu Havalimanı	İşletme Şefi
K19	Mehmet Erim Üner	Lisans	Tekirdağ Ramada Hotel	Rezervasyon ve Satış

				Müdürü
K20	Sibel Yüce	Lisans	Tekirdağ Hilton Garden Inn Hotel	Kurumsal Satış Müdürü
K21	Sevim Işık	Lisans	Bursa İl Kültür ve Turizm Müdürlüğü	Şube Müdürü
K22	Meliha Demirtaş	Lisans	Bursa Yenişehir Havalimanı	İşletme Şefi
K23	Seda Yadil	Lisans	Bursa Sheraton Hotel	Pazarlama Şefi
K24	Vuslat Dağlı	Lisans	Bursa Sheraton Hotel	Satış ve Pazarlama Müdürü
K25	Yasemin Genç	Lisans	Balıkesir İl Kültür ve Turizm Müdürlüğü	Şube Müdürü
K26	Yavuz Aksoy	Lisans	Balıkesir İl Kültür ve Turizm Müdürlüğü	Edremit Turizm Danışma Bürosu Birim Sorumlusu
K27	Tufan Oruçhan	Lisans	Balıkesir Adrina Health Spa Hotel	Ön Büro Müdürü
K28	Elçin İncan	Lisans	Balıkesir Saruhan Termal Hotel	Ön Büro Müdürü
K29	Osman Çot	Lisans	Isparta İl Kültür ve Turizm Müdürlüğü	İl Kültür ve Turizm Müdür Vekili
K30	Rafet Kılıç	Ön Lisans	Isparta Süleyman Demirel Havalimanı	İşletme Şef Vekili
K31	Süleyman Günaydın	Lise	Isparta Bolat Hotel	Satış Sorumlusu
K32	Remzi Uslu	Lisans	Siirt İl Kültür ve Turizm Müdürlüğü	İl Kültür ve Turizm Müdürü
K33	Kadir Kalay	Lisans	Siirt Havalimanı	İşletme Şefi
K34	Özgür Çakır	Lise	Siirt Erdef Hotel	Otel Yöneticisi
K35	Timuçin Karadağ	Lisans	Iğdır İl Kültür ve Turizm Müdürlüğü	Turizm Araştırmacısı
K36	Rıdvan Yiğit	Lisans	Iğdır Havalimanı	İşletme Şefi
K37	Turgay Demir	Lisans	Iğdır Olimpia Hotel	Otel Yöneticisi
K38	Cihan Birlik	Lisans	Şırnak Kültür, Turizm ve Kalkınma Derneği	Dernek Başkanı
K39	Cihat Atabey	Lisans	Şırnak Şerafettin Elçi Havalimanı	İşletme Birim Sorumlusu
K40	Rahmet Dayan	Lise	Şırnak Şehri Nuh Hotel	Otel Yöneticisi