

AKDENİZ ÜNİVERSİTESİ
AKDENİZ UYGARLIKLARI ARAŞTIRMA ENSTİTÜSÜ

**AKDENİZ HAVZASI COĞRAFYASINDA TURİZMİN SİVİL HAVACILIK
FAALİYETLERİNE ETKİSİ: ANTALYA ÖRNEĞİ**

Işıl ÇALIŞKAN

Danışman

Prof. Dr. Cemali SARI

Akdeniz Havzası Coğrafyası Araştırmaları

Anabilim Dalı

Yüksek Lisans Tezi

Antalya

2022



(Onay Sayfası)
(Baskıya Gidecek Tezlere Orijinal İmzalı İmza Sayfası Enstitü Tarafından Verilecektir.)

AKDENİZ ÜNİVERSİTESİ
AKDENİZ UYGARLIKLARI ARAŞTIRMA ENSTİTÜSÜ MÜDÜRLÜĞÜNE

İşıl ÇALIŞKAN'ın bu çalışması, jürimiz tarafından Akdeniz Havzası Coğrafyası Araştırmaları Anabilim Dalı Yüksek Lisans Programı tezi olarak kabul edilmiştir.

Başkan : Prof. Dr. Mustafa ERTÜRK

Üye (Danışmanı) : Prof. Dr. Cemali SARI

Üye : Doç. Dr. Salih TELLİOĞLU

Tez Başlığı: AKDENİZ HAVZASI COĞRAFYASINDA TURİZMİN SİVİL HAVACILIK FAALİYETLERİNE ETKİSİ: ANTALYA ÖRNEĞİ

Onay: Yukarıdaki imzaların, adı geçen öğretim üyelerine ait olduğunu onaylarım.

Tez Savunma Tarihi : 28 / 06 /2022

Mezuniyet Tarihi : / /2022

Prof. Dr. Tuncer DEMİR
Müdür

AKADEMİK BEYAN

T.C.
AKDENİZ ÜNİVERSİTESİ
AKDENİZ UYGARLIKLARI ARAŞTIRMA ENSTİTÜSÜ
MÜDÜRLÜĞÜ

Yüksek Lisans Tezi olarak sunduğum “Akdeniz Havzası Coğrafyasında Turizmin Sivil Havacılık Faaliyetlerine Etkisi: Antalya Örneği” adlı bu çalışmanın, akademik kural ve etik değerlere uygun bir biçimde tarafımdan yazıldığını, yararlandığım bütün eserlerin kaynakçada gösterildiğini ve çalışma içerisinde bu eserlere atıf yapıldığını beyan ederim. (04.07.2022)

Işıl ÇALIŞKAN

İÇİNDEKİLER

İÇİNDEKİLER	ii
HARİTALAR LİSTESİ	iv
TABLolar LİSTESİ	v
KISALTMALAR LİSTESİ	vi
ÖNSÖZ	vii
ÖZET	viii
ABSTRACT	ix
GİRİŞ	x

BİRİNCİ BÖLÜM KAVRAMSAL ÇERÇEVE

1.1.Turizm	1
1.1.2. Dünyada Turizm	6
1.1.3. Türkiye’de Turizm	10

İKİNCİ BÖLÜM

2.1. Çalışmanın Amacı	21
2.2. Çalışmanın Yöntemi	21
2.3. Çalışmanın İçeriği	22

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

3.1 Akdeniz Havzası’nın Coğrafya Özellikleri	23
3.1.1. Akdeniz Havzasının Genel Coğrafyası	23
3.1.2. Akdeniz Havzasının Turizm Coğrafyası	32
3.1.3. Antalya’nın Turizm Coğrafyası	34
3.1.4.1. Doğal Turizm Kaynakları	36
3.1.4.2. Beşeri Kaynaklar	39
3.2. Ulaşım	47
3.2.1. Günümüzde Sivil Havacılığın Önemi	50
3.2.2. Sivil Havacılık Faaliyetlerinin Kapsamı	52

3.2.3. Dünyadaki Sivil Havacılık Kurum ve Kuruluşları	54
3.2.3.1. Uluslararası Ulaştırma Örgütleri.....	56
3.2.3.2 Uluslararası Seyahat Örgütleri.....	57
3.2.4. Türkiye’de Sivil Havacılık Sektörü.....	59
3.2.4.1. Türkiye’deki Sivil Havacılık Kurum ve Kuruluşları	59
3.2.4.2. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı	59
3.2.4.3. Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü.....	60
3.2.4.4. Devlet Hava Meydanları İşletmesi (DHMİ)	61
3.3 Akdeniz Havzası Coğrafyasında Turizmin Sivil Havacılığa Antalya Açısından Etkisi	63
3.3.1. Antalya Varışlı Havayolu Hareketliliği	78
SONUÇ.....	80
KAYNAKÇA.....	82
ÖZGEÇMİŞ	93

HARİTALAR LİSTESİ

Harita 1: Akdeniz Havzası ve Çevresinin Lokasyon Haritası	23
Harita 2: Akdeniz Havzası Coğrafyası	28
Harita 3 : Antalya Varışlı Uçuş Haritası	79



TABLÖLAR LİSTESİ

Tablo 1: 2019-2021 Yılları Arasında Türkiye'ye Gelen Ziyaretçilerin Yıllara ve Aylara Göre Dağılımı	14
Tablo 2: 2019-2021 Yıllarında Türkiye'ye Gelen Yabancı Ziyaretçilerin Milliyetlerine Göre Dağılımı (Ocak-Ağustos).....	15
Tablo 3: 2019-2021 Yılları Ocak-Eylül Döneminde Türkiye'ye Gelen Yabancı Ziyaretçilerin Milliyetlere Göre Dağılımı.....	18
Tablo 4: 2006-2018 Yılları Arasında Türkiye'nin Toplam Turizm Gelirleri	18
Tablo 5: 2021 Yılı Bakanlık Belgeli Konaklama Tesisleri.....	19
Tablo 6: Akdeniz Havzası Coğrafyası	27
Tablo 7: Antalya'ya Gelen Turist Sayısının Milliyetlere Göre Dağılımı (2017-2021)	44
Tablo 8: Akdeniz Ülkelerinin Uluslararası Turist Sayısı ve Turizm Geliri (2018)	65
Tablo 9: Türkiye ve Antalyada Turist Sayısının Dağılımı	70
Tablo 10: Türkiye'ye Gelen Toplam Ziyaretçi Sayısı ve Antalya'ya Havayoluyla Gelen Ziyaretçi Sayıları 2016-2021.....	77
Tablo 11: Antalya'ya Gelen Toplam Ziyaretçi Sayıları (2017-2021)	78

KISALTMALAR LİSTESİ

ACI	Uluslararası Havaalanları Konseyi
AIENT	Uluslararası Bilimsel Turizm Uzmanları Birliği
BDT	Bağımsız Devletler Topluluğu
DHMI	Devlet Hava Meydanları İşletmesi
EU	Avrupa Birliği
EUROCONTROL	Avrupa Hava Seyrüseferi Emniyeti Teşkilatı
GSMH	Gayrı Safı Milli Hasıla
GSYH	Gayri Safı Yurtiçi Hasıla
IAGTO	Uluslararası Golf Tur Operatörleri Birliği
IATA	Uluslararası Hava Taşımacılığı Birliği
IATM	Uluslararası Tur Yöneticileri Derneği
ICAO	Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatı
ICCA	Uluslararası Kongre ve Konvansiyonlar Birliği
KDV	Katma Değer Vergisi
KTB	Kültür Turizm Bakanlığının
SHGM	Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü
SPA	Sudan Gelen Sağlık
THY	Türk Hava Yolları
TUGEV	Turizmi Geliştirme Vakfı
TÜROB	Türkiye Otelciler Birliği
TÜRSAB	Türkiye Seyahat Acenteleri Birliği
TTYD	Turizm Yatırımcıları Derneği
UAB	Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığına
UFTAA	Seyahat Acentaları Birlikleri Evrensel Federasyonu
UNWTO	Birleşmiş Milletler Dünya Turizm Örgütü
FAI	Uluslararası Havacılık Federasyonu
WATA	Dünya Seyahat Acentaları Birliği
WTO	Dünya Ticaret Örgütü
WTTC	Dünya Turizm ve Seyahat Konseyi

ÖNSÖZ

Yüzyıllar boyunca çok sayıda medeniyete ev sahipliği yapan, sahip olduğu coğrafi özellikler ve turizm faaliyetleri bakımından dünyanın en ilgi çekici alanlarından sayılan Akdeniz Havzası birçok çalışmaya konu olmuştur. Akdeniz havzasında yer alan ülkeler, turizm alanında bilinirliklerini arttırmaya çalışırken kendilerine gelen ziyaretçilerin kendilerine daha kolay ve konforlu ulaşmalarını sağlamaya da çaba göstermektedir. Akdeniz havzasında yer alan ülkelerden Türkiye de turizm özellikleri bakımından öne çıkarken, turizmin en yakın paydaşlarından sayılan ulaşım gereken önemi vermektedir. Ulaşım sektörünün her geçen gün ilerleme kaydetmesinde hava ulaşımı ve sivil havacılık sektörünün payı es geçilmemelidir. Akdeniz Havzası içinde yer alan Türkiye'nin gözbebeği sayılan Antalya hem turist sayısı hem de ulaşım imkânları bakımından dikkat çekmektedir. Bu çalışma Akdeniz Havzası Coğrafyasında bulunan Antalya'daki turizm hareketliliğinin sivil havacılık faaliyetlerine etkisini incelemektedir. Öğrenim hayatım boyunca bana kıymetli şeyler öğreten hocalarıma ve aileme şükranlarımı sunarım. Yüksek Lisans öğrenimim boyunca güler yüzünü ve alakasını hiç eksik etmeyen, çok kıymetli danışmanım Prof. Dr. Cemali SARI hocama, Anadolu'nun tüm değerlerini kalbine işlemiş değerli hocalarıma, bu süreçte desteğini yakından hissettiğim hayat arkadaşım, can yoldaşım Emre ÇALIŞKAN'a ve tez döneminde oyun sürelerimizden çaldığım oğullarım Hüseyin Taha ÇALIŞKAN ve Yusuf Erdem ÇALIŞKAN'a sonsuz teşekkürler.

Işıl ÇALIŞKAN

Antalya, 2022

ÖZET

Akdeniz Havzası coğrafyası; tarihi ile birçok medeniyete ev sahipliği yapmış, zengin doğal ve kültürel mirası ile Avrupa, Asya ve Afrika'nın buluşma noktasıdır. Coğrafi konum itibarıyla bu kadar özel bir yerde bulunan Akdeniz Havzası, turizm faaliyetlerinin de odak noktasındadır. Dünyanın her ülkesinden turistler buraya seyahat etmek amacıyla yılın her mevsiminde gelmektedir. Dolayısıyla saha büyük bir seyahat hareketliliğinin merkezi konumundadır.

Turizm ve seyahat sektöründe ulaşımın payı oldukça büyüktür. Yer değiştiren insanlar günümüz şartlarının da etkisiyle her geçen gün gelişme kaydeden sivil havacılık sektörünü oldukça fazla tercih etmektedir. Akdeniz Havzasının bulunduğu coğrafyada turizm faaliyetlerin yoğunluğu sebebiyle sivil havacılık sektörü devamlı surette hizmet vermektedir.

Akdeniz Havzası coğrafyasının içinde bulunan Antalya ili dünya turizmine büyük katkılar sunmaktadır. Hem coğrafi güzellikleri hem de konaklama kalitesi olarak her yıl ziyaretçi akınına uğrayan Antalya'ya ulaşım; karayolu, deniz yolu ve hava yolu ile olmaktadır. Uzak yerlerden gelen turistler daha rahat ve hızlı olması nedeniyle hava yolunu seçmektedir. Hava yolunu tercih eden turistler sivil havacılık sektöründen yararlanarak gezilerini tamamlarlar. Bu çalışmanın amacı; Akdeniz Havzasındaki sivil havacılık bağlamında var olan durumun tespit etmeyi, Akdeniz havzası örneğinde ve Antalya özelinde sivil havacılık hareketlerinin nasıl olduğunu ortaya çıkarmayı, sivil havacılık hareketleri ile Antalya'daki turizm hareketliliği arasında bir ilişki ya da etkileşim olup olmadığını incelemektir. Çalışmanın birinci bölümünde turizm kavramı üzerinde durularak turizmin önemi, bileşenleri, Dünya ve Türkiye turizminde gözlenen değişiklikler ele alınmıştır. Çalışmanın ikinci bölümünde çalışmanın amacı, yöntemi ve içeriği üzerinde durulmuştur. Çalışmanın üçüncü bölümünde ise Akdeniz Havzasının özellikleri, sivil havacılık kavramı ve Akdeniz Havzası coğrafyasında turizmin sivil havacılığa Antalya açısından etkisi açıklanmıştır.

Anahtar Kelimeler: Turizm, Akdeniz Havzası Coğrafyası, Antalya, Sivil Havacılık

ABSTRACT

The geography of the Mediterranean Basin; with its long history, rich natural and cultural heritage, is the meeting point of the Mediterranean, Europe, Asia and Africa. It is frequently mentioned in the field of tourism which is in such a beautiful place due to its location.

The share of transportation in the tourism and travel sector is quite large. Moving people prefer the civil aviation sector, which is developing day by day with the effect of today's conditions. Due to the intensity of tourism activities in the geography where the Mediterranean Basin is located, the civil aviation sector provides continuous service.

The province of Antalya, located in Mediterranean Basin geography, makes great contributions to world tourism. Transportation to Antalya, which is flooded by visitors every year in terms of both its geographical beauties and accommodation quality; is made by road, sea and air. Tourists from distant places choose the air route because it is more comfortable and faster. Tourists who prefer air travel complete their trips by making use of the civil aviation sector. The aim of this study is to determine the current situation in the context of civil aviation in the Mediterranean Basin, to reveal how civil aviation movements are in the example of the Mediterranean Basin and in Antalya, and to examine whether there is a relationship or interaction between civil aviation movements and tourism mobility in Antalya. In the first part of the study, the importance of tourism, its components, and the changes observed in the world and Turkey tourism were conveyed by emphasizing the concept of tourism. In the second part of the study, the aim, method and content of the study are emphasized. In the third part of the study, the characteristics of the Mediterranean Basin, the concept of civil aviation and the effect of tourism on civil aviation in the Mediterranean Basin Geography in terms of Antalya are explained.

Keyword: Geography, Tourism Geography, The Mediterranean Basin Geography, Civil Aviation, Antalya

GİRİŞ

Literatürde turizmin pek çok tanımı yer almaktadır. Genel anlamda turizm; yeni çevre, yaşam tarzı, kültür hakkında bilgi edinmek için gönüllü nüfus hareketleri olgusuyla ilgilidir.

Dünya Ticaret Örgütü (WTO) ve Amerika Birleşik Devletleri Uluslar İstatistik Bölümü (1994) tarafından önerilen, en yaygın kullanılan turizm tanımı, bir turist olarak nitelendirilmek için birinin seyahat etmesi ve onların dışında bir yerde kalması gerektiğini belirtir.

Turizm sektöründe rekabet amaçlı birçok faaliyet bulunmaktadır. Bu faaliyetleri etkin yürütmek ve sağlanan kazançları değerlendirmek, ülke ekonomisine katkı yapma anlamında bir gerekliliktir. Turizm, bir ülkeye gelir kazandırma ve böylece ülke refahının devam ettirmenin anahtarlarından birisidir. Turizm sektörü, günümüzde dünya genelinde ülkelerin en çok değer verdiği sektörlerin başında gelmektedir. Turizm artık dünyanın en yüksek hızda büyüyen hizmet sektörlerinden birisi olma özelliğinin yanı sıra diğer sektörler açısından itici bir güç olma niteliğini de taşımaktadır. Aynı zamanda, turizm; insanlara yeni istihdam alanları yaratması sebebiyle dinamikliğini sürekli koruyan bir sektördür. Bu bağlamda her daim popülerliğini de korumaktadır.. Ülkeye giren dövizin artışı o ülkenin turizme gösterdiği ilginin de artmasını teşvik etmektedir ve katkı sağlaması nedeniyle o ülke açısından vazgeçilmez bir özellik kazandırmaktadır Birçok sektörle karşılıklı ilişkisi olan turizm, havacılık sektörünün de gelişmesine ivme kazandırmaktadır. Çünkü seyahat etmek durumunda olan turist hava yolunu kullanarak bu alanda hizmet veren işletmeleri tercih etmektedir.

Dünyada gelişen turizm sektörü Türkiye’de de hızla gelişime devam etmektedir. Artan turist sayısı ile turizmin paydaşları bu duruma uyum sağlama çabası içine girmektedir. Turizmin önde gelen paydaşların birisi de ulaşımındır. Ulaşım sektörü de çağın şartlarına uyum sağlayarak günün koşullarına göre kendisini sürekli yenilemek durumunda kalmıştır. Ulaşım sektöründe her geçen gün ön plana çıkan alanlardan birisi de sivil havacılıktır. Birçok alana etkisi olan sivil havacılık Türkiye’deki turizmin kaynaklarının artmasında yadsınamaz bir yere sahiptir. Sivil havacılıkla ilgili firmaların artmasının ve kalite standartlarının yükselmesinin turizmi

olumlu etkilediği sylenabilir. Farklı coğrafyaları görmek isteyen turistlerin sivil havacılık alanındaki olumlu değişimlerle seyahat için tercihleri arttığını ve standartı daha yüksek hizmetle karşılaştıkları düşünülebilir.

Türkiye, dünya turizminde söz sahibi olan her bölgesinde farklı turizm olanakları sağlayan bir ülkedir. Türkiye'nin, turizmde bu kadar değerli konumda bulunmasında hiç kuşkusuz Antalya'nın doğal ve kültürel coğrafya özellikleri ve üst yapı donatılarının etkisi büyüktür. Bu bağlamda Antalya, Türkiye'deki en önemli destinasyonlardan biridir. Ancak bilindiği üzere Antalya dolayısıyla Türkiye Akdeniz Havzası Coğrafyasında büyürken; turizm ekonomisinden büyük pay sahibi olan ülkelerle kıyaslandığında turizm sektöründe hak ettiği yerde değildir. Bu anlamda Antalya'nın daha iyi tanıtılarak Akdeniz havzası coğrafyasındaki sivil havacılık faaliyetlerinin geliştirilmesi gerekmektedir. Bu çalışmanın amacı, Akdeniz havzası coğrafyasındaki sivil havacılık faaliyetlerinin durumunu tespit ederek sivil havacılık hareketleri ile Antalya'daki turizm hareketliliği arasındaki ilişkiyi ortaya koymaktır.

BİRİNCİ BÖLÜM

KAVRAMSAL ÇERÇEVE

1.1.Turizm

Turizm sözcüğünün tanımına bakıldığında bu sözcüğün kökünün Latince'den geldiği bilinmektedir. Latince “Tornus” sözcüğü bir dönme hareketini ifade eder ve İngilizce “Touring” kelimesi ile “Tour” kelimeleri de bu sözcükten türemiştir (Olalı, 1982: 18-22). Turizm, insanların yeni yerler görmek ve tanımak yeni deneyimler kazanmak, diğer insanlar çevreler hayat şartları ve davranış biçimleriyle temasa geçip kendi kültürlerini geliştirmek, eğlence-dinlence faaliyetlerinde bulunmak ve seyahat yoluyla macera, merak ve zevk güdülerinin tatmin edildiği, insanların zevk ve hareketlerini içeren bir faaliyettir (Güven, 1999: 1). Turizmle ilgili çok kullanılan tanımlardan birisi de maddi gelir elde etme amacının dışından devamlı kalmamak veya yerleşim sağlamamak üzere insanların bir yere gitmesi veya orada bir süre zaman geçirmesidir. Sürekli yaşanılan yer dışında tüketici olarak yapılan seyahat ve geçici konaklama olarak tanımlanabilir (Barutçugil 1989: 15). İnsanların para kazanma amacı gözetmeden olağan hayatını devam ettirdiği çevresinden başka bir yere, kısmi bir süre dahilinde faaliyetler göstermek için seyahat etmesidir.

Eğlence, dinlenme, gezme, görme ve farklı unsurları tanıma vb. amaçlarla düzenlenen gezi ile bir alana veya yere turist çekiciliğini arttırmak için kültürel, ekonomik anlamda teknik hususlara dikkat edilerek, izlenecek adımların tümüne turizm denir. Bir kavram olarak turistik gezi denildiğinde akla, bir insan veya bir grubun sadece bir bölgeden farklı bir bölgeye gitmesi gelememelidir. İnsanların iktisadi, toplumsal, kültürel vb. bağlamda etkileşim kurmaları da gelmelidir.

Ülkeler açısından her geçen gün daha değerli konuma gelen turizm, II. Dünya Savaşı'ndan sonra istihdam sorununu ortadan kaldırması, ekonomik anlamda güç sağlaması sebebiyle önemli bir konuma ulaşmıştır. Bilgi ve iletişim teknolojilerinin gelişmesi ve ulaşımında sağlanan yenilikler sayesinde turizmin sektörleşme süreci hızlanmıştır.

Dünyadaki turizmin uluslararası arenadaki gelişimi, 1960 yılı sonrasında büyük bir ilerleme göstermiştir. Kesintisiz şekilde gelişen turizm ülkelerin bu alana merakını artırmıştır. Bunun sebeplerine gelince (Manisalı ve Yarcın, 1987: 9):

1- Turizme duyulan isteğin devamlı yükselmesi;

- 2- Ülkelere farklı para birimlerinin girdisine katkı sağlaması;
- 3- Tarife ve kotaların turizm hareketliliğini sağlaması ayrıca ekonomik kısıtlamalardan etkilenme oranının düşük olması;
- 4- Giderlerin gelirlerden az olması
- 5- İş imkânı ortaya çıkarması olarak ifade edilebilir.

Bu ilgiler turistik kaynaklar bakımından yeterli olan ülkelerde istihdam artışı sağlamakla birlikte yeni iş olanaklarının ortaya çıkmasını sağlar. Ayrıca ulusal gelirin yükselmesine ve üretim faaliyetlerinin çoğalmasına yardımcı olur. Ülkeler açısından önemi yadsınamayan ödemeler bilançosunu destekler bununla birlikte ulusal ve bölgesel gelişimin hız kazanmasında yararlıdır. Ülkeye giren dövizin artışı ile sosyal ve ekonomik kalkınma konusunda büyük etken gösterir (Bulut, 2000: 71; Tosun ve Timothy, 2001: 352; Marcouiller vd., 2004: 1031-35; Kar vd., 2004: 89).

Turizm ile insanlar, başka milletlerin sahip olduğu güzellikleri görüp bilgi edinirken gittikleri ülkede gördükleri yerlerin karşılığı olarak oraya ekonomik anlamda katkı sağlarlar. Türkiye’de turizm sektörünün Gayrı Safi Milli Hasılayı (GSMH) etkilediği ve ekonomiyi geliştirdiğini öngörülmektedir. Turizm kelimesi ilk olarak ekonomik anlamda gücü olan bazı İngilizlerin 19. yüzyılda Avrupa’nın belirli bölgelerine yaptığı yolculuklar için kullanılmıştır. Bu geziler ile II. Dünya Savaşı sonrası turizm kavramı yaygınlık kazanan kavramlardandır. Bunun sonucu olarak turizm sözcüğü de farklı ülkelerin dillerinde yayılım göstermiştir. Eskiden sadece varlıklı ve zamanı çok insanların yaptığı bu geziler, ulaşım kolaylıklarının sürekli olarak gelişmesi güvenlik, rahatlık, hız vb. sonucunda gittikçe çoğalmıştır (Sönmez, 2012: 1).

Günümüzde turizm; dünya üzerindeki barışa katkı sağlaması, ülkelerin ödemelerini kolaylaştırması, ekonomik iyileşmeye yardımcı olması, farklı bölgelerde yaşam süren insanların arasında ve uluslararası ilişkiler alanında olumlu atmosfer yaratması, istihdam ve bölgesel kalkınma gibi katkıları sebebiyle gelişmiş sayılan ve gelişmekte olan ülkeler için vazgeçilmez bir unsur hâline gelmiştir (Gökdeniz, 2004: 30).

Değişen çağa hızla uyum sağlayan turizm sektörü, ülkelerin sermayelerini artmasını sağlayarak hem ulaşım sektörüne hem de diğer alanlara adeta can suyu olmaktadır. Turizm uluslararası hizmetler sınıfında yer alan, bir ihracat kalemidir. Milli gelirin yükselmesinde katkısı olan turizm, ülkelerin yatırım sahalarını genişletmelerine yardımcı olur. Ayrıca ülkelerin döviz girdilerini destekleyen turizm, dış borçların ödenmesi

noktasında büyük bir kaynaktır. Geliri artan ülkeler, turizmle ilgili olan ulaşım gibi alanlara yatırım yaparak turist konforuna katkı sunabilirler.

Hizmet sektörlerinden birisi olan turizm şüphesiz emeğin çok yoğun olduğu bir sektördür. Sermayenin yeterli derecede olmadığı ama emeğin üst derece kullanıldığı Türkiye gibi gelişme sürecini devam ettiren ülkelerde, turizme bağlı sektörlerin gelişim kaydetmesi, o ülkelerin milli gelirinin yükseltilmesinde bir değerli bir fırsat olarak görülmektedir. Bahsi geçen emeğin yüksek derecede harcandığı ülkelerde, turizm sektörünün gelişim göstermesi ile turiste verilecek hizmetin kalitesinin yükseltilmesi, böylelikle o ülkelerin maddi anlamda rahatlaması söz konusudur. (Yamak vd. 2012: 205)..

Her geçen gün bütünleşen dünya genelinde ve çok hızlı ilerleyen rekabet ortamında, ülkelerin gelecekleri doğru ekonomik politikalarla şekillenir. Ekonomik politikaların belirlenmesi aşamasında turizm sektörüyle ilgili de doğru kararların alınması gerekir. Alınan kararların işlerliği ile turizmin ekonomik hedeflere ulaşmadaki katkısı çok önemlidir. Zamanın her geçen gün daha değerli hale geldiği günümüzde doğru planlamalar her anlamda fayda sağlamaktadır. Bu bağlamda ülkelerin doğru ilkelerle oluşturulmuş planlama süreçlerini gerçekleştirmesi kaçınılmazdır. Ülke ekonomisine katkı sağlayan kalemlerinden olan turizm sektöründe de planlama çalışmaları çok değerlidir. Turizm için en başta gelen planlama süreçlerinden birisi de ulaşım sektörüyle ilgilidir. Ulaştırma işi planlanan zamanda gerçekleşmezse turizm sektörü bundan çok zarar görür. Ülkelerin ekonomik olarak güçlenmesinde turizm kadar ulaşım sektörünün de etkisi olduğu söylenebilir.

Genel olarak ele alındığı zaman turizmi oluşturan bileşenler konaklama hizmetleri, konferanslar ve etkinlikler, turistik yerler, turizm hizmetleri, tur operatörleri, seyahat acenteleri ve yan hizmetler olarak tanımlanabilir.

Turizm sektörü denilince akla ilk gelecek unsurlarının başında konaklama hizmetleri gelmektedir. Konaklama hizmetleri esas olarak otel endüstrisine odaklanırken, günümüzde turistler için konaklama seçenekleri çok daha çeşitlidir. Örneğin kamp alanlarının sayısının artması, karavanla seyahatlerin çoğalması gibi etkenler otellere alternatif olarak sayılabilir.

Konferanslar ve etkinlikler, turizm endüstrisinin yapısının önemli bir bölümünü oluşturur. Dünyada her yıl çeşitli boyut ve işlevlerde değişen birçok konferans ve etkinlik düzenlenmektedir. Bu etkinliklerin çoğu turizm endüstrisinin ayrılmaz bir parçasını

oluşturmaktadır. Türkiye’de de düzenlenen bu etkinliklerin sayısının hiç azımsanmayacak düzeyde olduğu bilinmektedir.

Turizm endüstrisinin bir diğer önemli bileşeni turistik yerler ve cazibe merkezleridir. Dünya çapında çok sayıda farklı turistik cazibe merkezi vardır. Akdeniz diye bilinen bölgenin de dünya çapında turistik anlamda bilinirliği yüksektir. Akdeniz, kuzeyde Avrupa, doğuda ve güneydoğuda Asya ve güneyde Afrika’yla çevrili toplam yüz ölçümü 2 milyon 512 bin 288 km² olan büyük su kütesidir. Akdeniz, coğrafi konumu ile 3 kıtada, 22 ülkeyi sınırlıyor. Avrupa’nın güney kıyıları, Kuzey Afrika kıyıları, Türkiye ve Orta Doğu’nun batısındaki ülkeler Akdeniz şeridinde yer alan ülkeler (Akdeniz’e kıyısı olan ülkeler) olarak adlandırılmaktadır. Akdeniz ile direkt bağlantısı olmayan ülkelere bağımsızlığı tartışmalı yerlerin, bazı özerk devletlerin ve askeri üslerin de Akdeniz’e kıyısı bulunmaktadır. Eski kara kütlelerini birleştiren, geçmişten günümüze her dönem stratejik önemini devam ettiren Akdeniz, bugün de yakın çevresinde yer alan 87.27.526 km²’lik alan kaplayan ülkelerdeki 500 milyonu aşan nüfusu birebir etkilemektedir (Sarı, 2021: 135).

Akdeniz Havzası; üç önemli kıta olan Asya, Avrupa ve Afrika’nın arasında yer alır. Üç kıtanın birbirine en fazla yaklaştığı alanda bulunan havza bir iç denizdir. Eski kara kütlelerinin çevrelediği havzada birbirinden değerli uygarlıklar yüzyıllar boyunca hüküm sürmüştür. Mısır, Hitit, Fenike, Helen, Roma, Doğu Roma gibi medeniyetler bu havzada kalabilmek için savaşlar vermişlerdir. Selçuklu ve Osmanlı gibi devletler bu havzaya sahip olabilmek ve burada kalmak için çok çaba harcamışlardır.

Turizm hizmetleri de turizmin önemli bir bileşenidir. Pek çok turizm hizmetinin olmaması demek turizm endüstrisinin işleyememesi demektir. Bu anlamda turizm hizmeti veren işletmelerin teknolojiyi kullanması ve yeniliklere açık tabanlı değişimlerde bulunması gerekmektedir. Bilgi teknolojilerinin sektörde kullanılmasının büyük faydalar sağlayacağı kaçınılmaz bir öngörüdür. Bilgi teknolojilerinin kullanımı, turizm hizmeti veren işletmelerinin ihtiyaç duyduğu bilgi altyapısını oluşturmaktadır ve turizm destinasyonlarına ait potansiyelin kullanımını hızlandırmaktadır. Bu bağlamda turizm hizmeti veren işletmelerin teknoloji kullanımıyla ve kendini sürekli yenilemesiyle turistik ürünlerin tanıtımının yapılması, dağıtım sürecinin gerçekleşmesi, düzenlenmesi ve tüketiciye sunumunun oluşturulmasının yanında bu hizmeti veren işletmeler için kullanılan kaynakların akılcı kullanımını sağlayarak rekabet avantajı sunmaktadır.

Turizm alanının yapısal nitelikleri, istihdam yaratma kapasitesi yönünden onu diğer sektörlerden farklı kılmaktadır. Çünkü turizm alanında endüstrileşme ve otonom bilgisayar sistemlerin kullanımı haricinde teknoloji alanında yeniliklerin kullanım alanı son derece kısıtlıdır. Bu nedenle bu kısıtlılık, teknoloji alanında gelişmelerin emek tasarrufu sağlayıcı etkisini de önemli düzeyde düşürmektedir. Bunun yanı sıra doğrudan istihdamın yaratılmasında en tekili role sahip olan konaklama tesislerine ilişkin yatırımlar oynamakta, bu da doğrudan istihdamı artıran yatırımların önsel ve gerisel ilişkiler sayesinde dolaylı istihdam imkânları da yaratmaktadır (Yıldız, 2011: 55). Turizm faaliyetlerinin sezonluk olduğu bölgelerde de turizm sezonu boyunca düşük gelir grubundaki bireylere istihdam imkânı sağlanmaktadır (Hughes, 2007: 186). Dolayısıyla dünya ekonomisinde en hızlı gelişme gösteren alanlardan biri durumuna dönüşen turizm sektörü, özellikle Türkiye gibi gelişmekte olan ekonomiler bakımından ekonomik olarak güçlenmenin bir aracı olarak nitelendirilmektedir (Tunçsiper ve Kaşlı, 2008: 121).

Havayolu sektörü; yürütülen faaliyetler ve faaliyet konusu bakımından incelendiğinde teknoloji ve özel alt yapı kavramlarıyla mevzuat ile kurallar yönünden ulusal ve uluslar arası özellikleri bulunan bir sistemdir. Ayrıca diğer birçok sektörde olduğu gibi havayolu sektöründe de nitelikli insan gücünün etkisi yadsınamaz. Havayolu ulaştırmasında verilen hizmet sadece yolcu ve yük taşımacılığı değildir. Bunlara ek olarak hava seyrüsefer hizmetleri, hava trafik kontrol hizmetleri ve bakım hizmetleri gibi hizmetleri de kapsayan havayolu sektörü, dünyanın en hızlı gelişen sektörlerinden biridir (Arıkan ve Kırgız, 2015: 123)

Havayolu taşımacılığı ile gerçekleştirilen ulaşım, dünya genelindeki nüfus sayısının artmasıyla beraber gelişirken, turizm endüstrisi alanı da havayolu ulaşımı ile birleşmeye başlamış, mevsimlere bağlı olarak yapılan havayolu taşımacılığı da artmıştır. Bu durumun gayet doğal sonucu olarak da turizme bağlı olarak, charter da denilen tarifesiz havayolları kavramı çok hızlı bir gelişim sürecinin içine girmiştir.

Güncel dünyada, turistlerin hareket noktaları ve varış saatleri açısından uygunluk sağlayabilen, kısa sürede taşımayı gerçekleştirebilen ve seyahatler için kurallar açısından uyum gösterebilen sivil havacılık sektörü, bu sektördeki ticari avantajların oranını yükselterek dünya genelindeki seyahat pazarında önemli bir pozisyon üstlenmektedir. Sivil havayollarının sahip olduğu bu önemli özellikler ve sivil havacılık ile ulaşım basit şekilde olması, turizm talebini yükseltici bir etken olduğu söylenebilir.

Sivil havacılık sektörünün oldukça hızlı bir şekilde ilerlemesi, yolcuların seyahatleri süresince geçirdikleri zamanın azalması ülkeler arasındaki seyahat sayısını arttırmıştır. Bu duruma bağlı olarak sivil havacılık sektöründe aktarmasız uçuşların sayısının da artması söz konusu olmuştur. Ayrıca seyahat sıklığının artışı birbirinden uzak ülkeler arasındaki gidiş gelişleri etkilemiştir. Bununla beraber, gelişmiş ülkelerin sahip olduğu başka ürün ve farklı hizmetlerin niteliği ve ücretleri ile karşılaştırıldığında, havayolu ulaşımı amacıyla harcanan ücretlerinin yüksek derecede artış göstermediği görülmektedir. IATA kurallarından arınma (kuralsızlaşma) sonunda özellikle son dönemlerde tarifeli uçuş yapan hava yolu firmaları arasındaki rekabet artmıştır. Buna en güzel örneği Atlantik üzerindeki uçuşlarda görülmektedir. Bu güzergah üzerinde yapılan uçuşlardaki bilet fiyatları devamlı düşüş göstermiştir (Elements of Tourism Policy 1973: 9). Çünkü bilindiği üzere uzak yerlere yapılan seyahatlerde, seyahat bedeli olarak ödenen ücret maliyeti ziyaretçilerin seyahat tercihini etkilemektedir.

1.1.2. Dünyada Turizm

İnsanın yeni yerleri görme ve öğrenme isteği ve ilgisi eski dönemlerden günümüzdeki zamana birçok insanı kültürel ve ekonomik sebeplerle seyahate teşvik etmiştir. Turistik değişimler ve aktiviteler, çok eski dönemlerde başlamış ve bu değişim ve aktivitelerin geçmişteki boyutlarını hesaplayıp ortaya çıkaracak, net olan sayısal istatistikler ve veriler yoktur. Turizm faaliyetleri ilk çıkış noktası Antik Yunan ve Roma medeniyetlerinde yaşayan elit grupların eğlence amacıyla seyahat etmeye başlaması ile ortaya çıkmıştır. Büyük bir değişimi ifade eden Rönesans ile beraber gelişen turizm, 17. ve 18. yüzyılda Büyük Tur ve SPA hizmetlerinin gelişmesiyle hız kazanmıştır. 19. yüzyılda deniz kıyılarında tatil yerlerinin kurulması ve uluslararası turizmin, öncüsü Thomas Cook olan turizm acenteleri vasıtasıyla yaygınlaşması ile birlikte turizm, dünya çapında kabul edilen bir sektör olarak yerini almıştır (Towner, 1995).

Günümüz dünyasında, adı sıkça duyulan küreselleşme kavramı küresel teknoloji, küresel iletişim gibi kavramlarla beraber anılmaya başlanmıştır. Her şeyin küresellik kavramıyla bir şekilde bağdaştırıldığı dünyada; küresel sermayeden, küresel kuruluşlardan ve küresel turizmden de bahsedilmektedir. Global dünyanın her alana etkisi öyle ya da böyle olmaktadır. Turizm sektörü de başka birçok sektörde olduğu gibi küreselleşme sürecinden payını almıştır.

Küreselleşme sürecinin etkilediği kavramların sayısı azımsanmayacak derecede çoktur. Son yıllarda iletişim dünyasındaki teknolojik gelişmeler, ulaşım alanında kullanılan araçlardaki başlıca özelliklerden hız, konfor, kapasitenin artması turizmi büyük oranda etkilemiştir. Ayrıca bahsi geçen özellikler artarken fiyatların avantajlı durumda olması özellikle uluslar arası turizmi olumlu şekilde etkileyerek turizmin ivmelenmesini sağlamıştır. Bununla birlikte uluslararası seyahatin kolay bir hâl alması serbestleşme faktörüyle birlikte bu alana yapılan yatırımların miktarını çoğaltmıştır. Yabancı sermayenin turizmin önemli ayaklarından olan ulaşımaya yönelmesi turizm sektörünü rahatlatmıştır. Turizm alanına yapılan yatırımlar vasıtasıyla turizm bilincinin gelişmesi hızlanmış ve seyahat eden kişilerin formalitelere takılması azalmıştır. Bu durum da turizme olumlu yönde etki etmiştir. Bahsi geçen bütün gelişmelerin yanı sıra, 1990'lı yıllardan sonra Sovyetler Birliği'nin dağılma süreci, dünya genelindeki ekonomik işbirliklerinin oluşturulması ve soğuk savaşların bitmesi turizmin tüm dünyada yayılışını sağlamıştır (Latin, 1998: 1049).

Turizm sektöründeki gelişme ve değişimlerle çok yakından ilişkili olan birçok kavram vardır. Bu kavramların başında kökü Latinceye dayanan ulaşım (transport / transportation), trans ("across" bir yerden başka yere) ve portare ("tocarry" taşımak/götürmek) sözcükleri gelmektedir. İngilizcede; "transport", "transportation" kelimeleriyle ifade edilen ulaşım (Yardımcıoğlu, 2013: 4), "insanların, malların, haberlerin ulaşmasını sağlayan işlerin ve araçların tümü" şeklinde açıklanmaktadır (Saatçioğlu, 2011: 27).

Ulaşım sözcüğü, yer ve zaman içinde, kişilerin ya da eşyaların yer değiştirmesine dayanan bir organizasyon; insanların gereksinim hissettiği bir ara hizmet olarak da tanımlanmaktadır. Bu hizmet ise genel ekonomik özelliklerin ve ilişki içinde bulunduğu birçok sektörün hareketliliği için kilit rol üstlenmektedir. Bu rol, bir hizmet sektörü olan turizmin diğer hizmet kollarıyla beraber hareket ederken mevcut alanlardaki paylaşımı ortak yapma sorumluluğunu vermektedir.

Turizmin ön planda tutulduğu ülkelerde yaşayan insanların sahip olduğu sosyal ve ekonomik imkânların devamlılığında turizmle teması olan diğer alanların da payı vardır. İnsanların başka bir lokasyona veya farklı bir yerde yaşayan insana ya da eşyaya erişimi ciddi bir konudur. Bu bağlamda ulaşım sektörü, ekonomiyi doğrudan ve dolaylı yoldan etkilemektedir. Aynı zamanda ekonomik göstergelerden etkilenen turizm, istihdam

oluşturması sebebiyle doğrudan, bölgesel anlamda gelişmeyi sağlamasıyla da dolaylı şekilde etkileyen bir yapıdadır (Cirit, 2014: 36). Ulaştırma sektörü, ekonomik ve toplumsal refahı etkileyen süreçlerde rol alması sebebiyle ülke ekonomilerinin başta gelen sektörlerinden birisidir. Bundan dolayı ulaşım ile ilgili konular ülke yöneticileri ve bilim insanları için önem arz etmektedir (Saatçioğlu, 2011: 30).

Bunun yanı sıra ekonomik açıdan güçlü ülkelerde; taşımacılık faaliyetleri, katma değer ve istihdamın yaklaşık %5'ini oluşturmaktadır. Gelişen ve gelişmekte olan ekonomilerde bu payın daha düşük olmasına rağmen, artan gelir ve altyapı gelişimi nedeniyle gelecek yıllarda çok daha hızlı bir artış göstermesi beklenmektedir (BeltránEsteve & PicazoTadeo, 2015). Buna bağlı olarak altyapının sağlamlaşması adına yapılan yatırımların her geçen arttığı görülmektedir. Altyapı yatırımlarının içinde önemli bir paya sahip olan ulaşım sektörü ve havacılık endüstrisi turizmin gelişmesi açısından oldukça büyük bir rol üstlenmektedir. Bu anlamda havacılık endüstrisi, diğer birçok alanı da etkilemektedir.

Uluslararası turizmin gelişmesini artan dağıtım yolları, uygulanan farklı fiyat politikaları, seyahatin getirileri gibi etkenler, uluslararası turizmin gelişmesini etkileyen faktörlerdendir (Crouch, 1994: 12). Uluslararası kuruluşlardan Dünya Seyahat ve Turizm Konseyi, Dünya Bankası, Birleşmiş Milletler gibi uluslararası kurum ve kuruluşlar turizmin endüstrinin küreselleşmesi hususunda gayret göstermektedir (Pleumarom, 2001: 2). Bu gibi çabalar uluslararası turizmin gelişimini hızlandırmaktadır. Ayrıca turizmin dünyada yayılma sürecini sağlayıp potansiyeli olan bölgelerin turizme kazandırılmasına yardımcı olmaktadır.

Birbirine sıkı sıkıya bağlı olan turizm ve ulaşım büyük aşamalar geçirerek günümüze kadar gelmiştir. 19. yüzyılda turizm, elit bir zümrenin tercih ettiği bir aktiviteyken yakın tarihte geniş kitlelere yayılmış, herkesin katılabildiği birçok boyutu olan bir faaliyete dönüşmüştür. Bunun bir göstergesi olarak uluslararası turist sayısının günümüzde bir milyarı geçtiği görülmektedir. Bu aralıksız büyümede özellikle ulaşım teknolojisindeki gelişmeler büyük rol oynamıştır. O sebeple ulaşım ve turizm birbirinden ayrılmayan iki parça hâline gelmiştir. 19. yüzyılın yarısından itibaren demiryolu taşımacılığının başlaması, içinde bulunduğumuz yüzyıl içerisinde de önce otomobilin kullanılması ve 1965'li yıllardan sonra ise havayolu ulaşımının ivme kazanması, turizmin gelişmesinde büyük etkenlerdendir. Bir ülkedeki iç turizmde

kullanılan ulaşım kanalları ve dış turizmde tercih edilen uluslar arası bağlantılar turizmin yaygınlaşmasını sağlar. Ayrıca bu sayede o ülkenin rekabet edebilirliği artar ve yeni alanların turizme açılmaktadır. Ülkenin turizm sezonunun süresi uzamasında rol alan ulaşımın o ülkenin turistik talebini doğrudan etkilediği söylenebilir.

İçinde bulunduğumuz yüzyılda, turizm endüstrisinin, dünyanın kazançlı sektörlerinden birisi olması muhtemel görünmektedir. Uluslararası seyahatlerde vizelerin kalkması, ülkeler arasındaki seyahat anlaşmaları, dünya çapında kolaylaşan ulaşım imkânları ve Türkiye'nin de içinde bulunduğu gelişme süreci devam eden ülkelerin ekonomik yapılarının güçlenmesi turizm gibi sektörlerin uluslararası platformlardaki etkisini yükseltmektedir. Bu bağlamda turizmin de büyüme hızının sürekli arttığı söylenebilir. Dünya üzerindeki seyahat çeşitliliğinin artması alternatif turizm türlerinin ortaya çıkması turizmle ilgilenen ülkelerin sayısını arttırmaktadır. Uluslararası turizme katılan ülke sayısı arttıkça dünya üzerindeki turizmin kalite hızının da artacağı söylenebilir.

Teknolojik gelişmelerin de turizmle bağına dikkate almak gerekmektedir. Özellikle gelişmekte olan ülkelerde yaşanan teknolojik gelişmeler ve sıkıcı çalışma şartları insanları turizm aktivitelerinde bulunmaya teşvik etmektedir. (Yu, 1999: 354).

Birleşmiş Milletler Dünya Turizm Örgütü'nce yapılan geleceğe yönelik uzun vadeli çalışmalarda (2010-2030), turizmi şekillendiren unsurların varlığından bahsedilmiştir. Bu unsurların sosyal ve politik özelliklerden bahsedilebilir. Ayrıca ekonomik faktörler de bu konuda çok etkili olmaktadır. Çevresel ve teknolojik faktörlerin de bu bağlamda çok önemli olduğu söylenebilir. Bu faktörler önceki zamanlarda olduğu gibi gelecek de turizmin varlığı konusunda etkili olacaklardır. Turist sayısının değişimi, sermayenin el değiştirmesi, çevresel faktörler gibi turizmin şekillenmesinde etkili olan bazı etkenlerin de varlığı unutulmamalıdır. Söz konusu faktörler göz önüne alınarak düşünüldüğünde, dünyadaki turist sayısının 20 yıl içerisinde 3,5 oranında bir büyüyeceği öngörülmektedir. Bu büyüme oranının zamanla azalarak 2030'lu yıllarda %2,5 seviyelerine gerileyeceği de senaryolardan birisidir. Tahminler yıllık ortalama bazla turist sayısının 43 milyon artacağı yönündedir. 1995 yılı ile 2010 yılı arasında dönemde turist sayısındaki değişim, her yıl için ortalama 28 milyon olarak gerçekleşmiştir. Buradan yola çıkarak, 2030 yılına dünya genelinde yer değiştiren turist sayısının 1 milyar 800 milyon kişiye yaklaşacağı öngörülmektedir. "Birleşmiş Milletler Dünya Turizm Örgütü"

başta olmak üzere, “Dünya Seyahat ve Turizm Konseyi”, “Ekonomik İşbirliği ve Kalkınma Örgütü” gibi turizmle ilgili diğer bütün kurum ve kuruluşların tahminleri, turizm sektörünün yıllık bazda büyüme grafiğini devam ettireceği yönündedir. Buna rağmen otoriteler büyüme hızının daha yavaş bir seyirde bulunacağını ifade etmekte. Ekonomi anlamında bir gelişim boyutunu, gelişme sürecinde olan ülkelerde daha çok hissederken gelişmesini tamamlamış ülkelerin ekonomik büyüme hızlarının durma noktasına gelme ihtimali öngörülmektedir

1.1.3. Türkiye’de Turizm

Dünya genelinde bu kadar hızlı büyüme gösteren turizm sektörü, Türkiye’de de dünyadaki genel eğilimlerle yakın şekilde paralellik göstererek gelişme kaydetmiştir. Türkiye’de 1923-1962 arası planlı işleyen süreç öncesi olarak bilinen dönemde, turizm alanında faaliyet gösteren ilk organizasyon Raşit Saffet Atabinen ve bir grup aydın tarafından kurulan “Seyyahin Cemiyeti” dir. Bu cemiyet ismini daha sonra “Türkiye Turing Kulübü” ve ardından da “Türkiye Turing ve Otomobil Kulübü” olarak değiştirmiştir. Bu kurumun ortaya koyduğu çalışmalar sonucu Türkiye’nin ilk turizm prospektüsleri, ilk afişleri, ilk karayolu haritaları bastırılmıştır. Ayrıca tercümanlar için ilk rehberlik sınavları yapılmış ve turizmle alakalı ilk incelemeler ve değerlendirmeler yapılmıştır (Kozak vd., 1997: 83). “İktisat Vekaleti Teşkilat ve Vazifeleri Hakkında 2450 Sayılı Kanunu” ile Türkiye’nin turizm sektörü ile ilgili ilk yasal çalışması yapılmıştır (Yağcı, 2003: 17). 1939 yılına gelindiğinde ise tanıtma ve turizm işleri bir müdürlük halinde “Ticaret Bakanlığının” bünyesine alınmıştır. Tanıtma ve turizm işleri, 1940 yılında Basın ve Umum Müdürlüğüne, 1943’te “Basın Yayın Umum Müdürlüğüne” 1949’da “Basın Yayına ve Turizm Genel Müdürlüğüne” bağlı “Turizm Dairesine” bırakılmıştır. 1953 yılında çıkan 6086 sayılı “Turizm Endüstrisini Teşvik Kanunuyla” birlikte girişimcilerin turizm sektörüne yatırım yapmalarını teşvik etmek için 10 yıl süreyle vergi muafiyeti sağlanmıştır. 1955 yılında “Turizm Bankası” kurulmuş ve böylece turizm sektörünün finansman ihtiyacının karşılanması amaçlanmıştır. 1957 yılında “Basın Yayın ve Turizm Genel Müdürlüğü” “Basın Yayın ve Turizm Vekâleti” adıyla Bakanlık olmuştur (Tunç ve Saç, 1998: 98). 1960 devrimi ile ortadan kalkan hükümetin turizm ile ilgili alanlarda yaptığı hamlelerle alakalı birçok soruşturma açılmıştır. Böyle olunca turizm sektörü için yapılan harcama ve yatırımların büyük bir kısmı dondurulmuştur. Ödenekler

kesilmiştir ve planlanan projeler rafa kaldırılmıştır. Bunun sonucu olarak da alınmak istenen krediler iptal olmuştur.

Kısacası Türkiye’de daha yeni yeni gelişim göstermeye aşamasına geçmiş durumdaki turizm sektörü her anlamda bir duraklama dönemine girmiştir. 1962 yılında ise, turizme yönelik yatırımları durduran uygulamalar gevşetilmiş ve bu yatırımların bir kısmı bitirilebilmiştir (Ünlüören, Kılıçlar, 2004: 133). 1960 yılından sonraki senelerde de kalkınma planlarının oluşturulduğu ve turizm alanındaki gelişmelerin belirginleştiği bir zaman dilimi başlamıştır. Bu süreçte ülkedeki turistik alanların listeleri çıkarılmış ve fizibilite çalışmaları ile birlikte alt yapı hizmetleri için yatırımlar yapılmıştır. (Acuner, 2006: 29).

1963-1980 yılları arasındaki turizm politikasının temel amacı ise turizm sayesinde ödemeleri yapabilmek döviz girdisini yükseltmektir. Bu dönemin bir çabası da istihdam olanaklarını arttırmak ve yerli halka tatil yapma imkânı sağlama olarak açıklanabilir. Bu dönemde yapılan en önemli gelişme ise Turizm Bakanlığının kurulmasıdır. Yine bu dönemde Turizm Bankası kurulmuştur. 1972 yılında kurulan TÜRSAB yani “Türkiye Seyahat Acenteleri Birliği”nin çatısı altında seyahatleri organize eden acenteler bir araya getirilmiştir.

2634 sayılı “Turizmi Teşvik Kanunu” 1982 yılında yürürlüğe giren ise Türkiye turizmi için bir mihenk taşı olmuştur. Bu kanun, yapılacak yatırımların turizmin gelişmesini hedefe alacak şekilde kullanılmasını sağlamaya yöneliktir. Ayrıca kıt kaynakların doğru bir biçimde yönlendirilmesini amaçlamıştır.

Devletin özelleştirme faaliyetlerine hız verdiği 1983 yılı ülkenin turizm politikaları açısından bir dönüm noktası niteliğindedir. Turizmle ilgili birçok birlik, kurum ve kuruluş oluşturulmuştur. Bu dönemde “Türkiye Seyahat Acenteleri Birliği” (TÜRSAB), “Türkiye Otelciler Birliği (TÜROB)”, “Turizmi Geliştirme Vakfı (TUGEV)”, “Turizm Yatırımcıları Derneği (TTYD)” gibi birlik ve dernekler aracılığıyla turizm özel sektör temsilcileri etkili konumlar edinmişlerdir. 1989-1998 yılları arası Türkiye turizminin uluslararası turizm gelirlerinden aldığı pay binde 3’ten %1,8’e, yabancı turist sayısı 2,8 milyondan 9,7 milyona, turizm geliri ise, 2 milyar dolardan 7,2 milyar dolara yükselmiştir. 1999 yılında yaşanan deprem felaketinden sonra yaşanan rezervasyon iptalleri sonrasında turist sayısı 7,5 milyon kişi, turizm geliri ise 5,2 milyar dolar olarak gerçekleşmiştir (Yağcı, 2003:204).

Yapılan turizm şuraları, turizmin gelişimi açısından turizm politikalarıyla ilgili kararların alındığı bir vizyon geliştirme toplantısı niteliğindedir. III. Turizm Şurası (2017) oluşturulan politika özelliği taşıyan Turizm Özel İhtisas Komisyonu raporu ile yeni bir döneme merhaba denildiği söylenebilir. Bu raporla, yeni dönemde turizm hedeflerinin güncel tutulması gerektiği kararlaştırılmıştır. Türkiye'deki turizmin sağlıklı bir şekilde gelişimi fırsatların değerlendirilmesi gerektiği öngörülmüştür. Uluslararası arenada rekabet gücünü arttırmaya çalışan Türkiye'nin küresel boyutta turizm etkinliğini sürdürmeye devam etmesi gerektiği ifade edilmiştir. Türkiye'nin yenilik çabaları ile 2033 yılına kadar dünyadaki turizm alanında ilk beş ülke arasına girebileceği tahmin edilmektedir.

Turizmde gözlenen değişimler ele alındığında Türkiye açısından turizmle ilgili olan her alana gereken önem verilmesi gerektiği söylenebilir. Kendini geliştirme aşamasında olan Türkiye gibi hatırı sayılır turistik imkânlarla sahip ülkeler için turizm sektörüne ağırlık vermek bir zorunluluk haline gelmiştir. Çünkü turizmin; Türkiye'ye yapılan yatırımları arttırması, çalışma imkânlarını ve iş sahalarını genişletmesi söz konusudur. Ülkenin kalkınma sürecine hız kazandırması, ülke içinde yaşam alanları arasında denge sağlaması, dış ve iç borçlanmayı azaltması, yapılacak ödemelerde kolaylık sağlaması turizm alanındaki gelişmelere bağlıdır.

Dünya genelindeki ulaşım mesafelerinin devamlı artmasından en çok havayolu ulaşımının etkilendiği bilinmektedir. Bu bağlamda uzun mesafe uçuşları da sayısal olarak hızla değişim göstermektedir. Türkiye için de aynı durum geçerlidir. Yani iç ve dış hatlarda bir yoğunluk oluşmuş ve bunun sonucu olarak da bu hatların sayısında ve sıklığında artışlar meydana gelmiştir.

Türkiye; deniz-kum-güneş turizmi diye bilinen ve çok tercih edilen turizm türünde büyük gelişim göstermiştir. Bu alana yapılan altyapı yatırımları ile tercih sebebi olarak öne çıkan Türkiye; dünya genelindeki haberleşme ve ulaşımındaki gelişmeleri yakinen takip etmiştir. Özellikle kitle turizmi ile gelen turistlerin yoğunluğunun havayolu ulaşımını kullandığı hesaba katılarak öncelikle havaalanı ve havalimanı altyapısına değer verilmiştir. Böylelikle turizm alanında güçlü bir yapıya sahip olunacağı düşünülmüştür.

Türkiye'nin adeta bir açık hava müzesi niteliği taşıması, kültürel değerlerinin fazla olması kitle turizmine hitap etmesini sağlamaktadır. Ayrıca kitle turizmi şeklinde ülkeye gelen turistlerin turizm çeşitliliğini aradıklarında bu imkânın sunulabilmesi iyi bir

misafirperverlik sağlanması açısından Türkiye'nin başarılı olduğu söylenebilir. Deniz, güneş ve kum turizminde dünyada sayılı bölgelerden olan Türkiye, ziyaretçi memnuniyeti olarak yüksek performans göstermektedir. Kalite performans sıralamasında da Türkiye'nin rekabet gücünün yüksek olduğu da söylenebilir.

Türkiye stratejik konumu itibarıyla kitlesel turizm talebi üreten kaynak pazarlara yakın olduğu ifade edilebilir. Kaynak pazarlardaki [Rusya, Bağımsız Devletler Topluluğu (BDT) ve geçmişte Almanya] tur organizasyonu ve havayolu işletmelerinin Türk olması, turizm aktörlerinin bilgi birikimi, genç nüfus, Ege ve Akdeniz kıyılarında sezonun uzun olması Türkiye'nin deniz-kum-güneş turizmi arzını güçlü kılmaktadır (Kalkınma Bakanlığı, On birinci Kalkınma Planı, 2019: 45).

2017 yılında Seyahat ve Turizm Rekabet Endeksi sıralaması dört ana lt ve bunlara bağlı 14 alt kriterde yedi üzerinden puanlanarak elde edilir. Bu endeks Dünya Ekonomik Forumu tarafından hazırlanır. Bu endekste Türkiye 136 lke içerisinde 4,14 puanla 44. sırada yer almıştır. Raporun sonuçlarına değinmek gerekirse, turizmde diğer ülkelere göre rekabet avantajı oluşturulan kısımların bazıları; havaalanlarındaki ulaşım için oluşturulan altyapı hizmetleri, sahip olunan geniş kültürel temelli kaynaklar ve iş seyahatlerine yönelik alışmalar. Avantajlı olunmayan alanlar konusunda güvenlikle ilgili unsurlar, çevrenin sürdürülebilirlik özelliğine sahip olunma, personel eksikleri, emeğin karşılığının yetersiz olması ve turizmi temele alan çalışmaların ön planda tutularak buna uygun çalışmaların istenilen düzeyde olmaması olmuştur.

WTTC adıyla bilinen Dünya Turizm ve Seyahat Konseyi'nin 2018'de hazırladığı rapora göre turizmin GSYH'ya 32 milyar ABD doları doğrudan katkısı vardır. Raporda Türkiye ile ilgili ortaya çıkan verilerde, Türkiye, 98,4 milyar ABD dolarlık toplam katkısı göz önüne alındığında 14. sırada yer almıştır. Bununla birlikte turizm sektörünün Gayri Safi Yurtiçi Hasıla'ya katkısı dünya ortalama değerlerinin üstünde çıkmıştır. Raporda geçen istatistiklere göre Türkiye, sektörün işgücüne doğrudan katkısı olan 461.800 iş ile dünyada 35. sırada ve toplam katkısı olan 2.093.600 iş ile de 22. sıradadır. Sektörün işgücüne katkısı özellikle doğrudan katkı bakımından dünya ortalamasının gerisinde gerçekleşmiştir. Diğer taraftan, Türkiye sektör yatırımlarında dünyada 10., ziyaretçi ihracatında ise 13. sırada yer almıştır.(Kalkınma Bakanlığı, On birinci Kalkınma Planı, 2019: 57).

Türkiye'ye gelen turistlerin yıllara göre değişimini incelemek için sayısal verilerden yararlanmanın faydası olacaktır. Covid 19 pandemi sürecinin başlaması ile son dönemde Türkiye'ye gelen turist sayısında değişimler olmuştur. Bu sebeple pandemi süreci öncesi ve devamını incelemek aşağıdaki verilerden faydalanılmıştır.

Tablo 1'de 2019-2021 Yılları Arasında Türkiye'ye Gelen Ziyaretçilerin Yıllara ve Aylara Göre Sayılarının Dağılımı verilmiştir. Aşağıda verilen tablo incelendiğinde aylara ve yıllara göre turist sayılarının değiştiği görülmektedir. Özellikle yaz dönemi olan Temmuz ve Ağustos aylarında turist sayısının arttığı görülmektedir. Bunun en başta gelen sebebi Akdeniz Havzası coğrafyasının bir özelliği olan sıcaklık gelmektedir. Ayrıca Türkiye'nin turizm potansiyelinin en yüksek olduğu illerden birisi olan Akdeniz havzası coğrafyası içinde yer alan Antalya'nın coğrafi özellikleri ve ulaşım kolaylığı gelmektedir.

Tablo 1: Türkiye'ye Gelen Ziyaretçilerin Yıllara ve Aylara Göre Sayılarının Dağılımı (2019-2021)

AYLAR	YILLAR			% DEĞİŞİM ORANI	
	2019	2020	2021	2020/2019	2021/2020
OCAK	1 539 496	1 787 435	509 787	16,11	-71,48
ŞUBAT	1 670 238	1 733 112	537 976	3,76	-68,96
MART	2 232 358	718 097	905 323	-67,83	26,07
NİSAN	3 293 176	24 238	790 687	-99,26	3162,18
MAYIS	4 022 254	29 829	936 282	-99,26	3038,83
HAZİRAN	5 318 984	214 768	2 047 596	-95,96	853,40
TEMMUZ	6 617 380	932 927	4 360 952	-85,90	367,45
AĞUSTOS	6 307 508	1 814 701	3 982 168	-71,23	119,44
EYLÜL	5 426 818	2 203 482	3 513 453	-59,40	59,45
EKİM	4 291 574	1 742 303	3 471 540	-59,40	99,25
KASIM	2 190 622	833 991	1 763 982	-61,93	111,51
ARALIK	2 147 878	699 330	1 892 520	-67,44	170,62
TOPLAM	45 058 286	12 734 213	24 712 266	-71,74	94,06

Kaynak: (Kültür ve Turizm Bakanlığı Yatırım ve İşletmeler Genel Müdürlüğü, Erişim adresi: <https://yigm.ktb.gov.tr/TR-9851/turizm-istatistikleri.html> 2021 erişim tarihi:30.06.2022) derlenmiştir.

2021 yılında Ülkemize Gelen ziyaretçilerin sayısı 2020 yılına göre %94,06 artış göstermiştir.

“Türkiye İstatistik Kurumu” ve “Emniyet Genel Müdürlüğü’nden” edinilen istatistiklere yola çıkarak, 2021 yılında Türkiye'ye Ocak-Eylül ayları arasında yani senenin

ilk 9 ayında gelen turist sayısı, 2020 yılı verilerine göre %94,06 değerinde bir artış göstererek 24 712 266'e ulaşmıştır.

Tablo 2'de 2019-2021 yılları arasında Ocak-Ağustos ayında yabancı ziyaretçilerinin milliyetlerine göre dağılımı görülmektedir. Tablo incelendiğinde azımsanmayacak derecede turist Türkiye'ye geldiği görülmektedir. Bu durumun sebeplerinden birisinin Akdeniz havzası coğrafyasında yer alan Türkiye'nin coğrafi özellikleri olduğu söylenebilir.

**Tablo 2: Türkiye'ye Gelen Yabancı Ziyaretçilerin Milliyetlerine Göre Dağılımı
(Ocak-Ağustos, 2019-2021)**

MİLLİYET	YILLAR			% DEĞİŞİM ORANI	
	2019	2020	2021*	2020/2019	2021/2020
Cezayir	199 340	46 209	15 798	-76,82	-65,81
Fas	153 607	47 568	51 808	-69,03	8,91
Güney Afrika Cumhuriyeti	47 754	8 935	3 306	-81,29	-63,00
Libya	163 148	54 415	109 740	-66,65	101,67
Mısır	118 953	35 981	62 414	-69,75	73,46
Sudan	11 352	4 736	14 444	-58,28	204,98
Tunus	111 737	38 834	63 027	-65,25	62,30
DİĞ. AFRİKA ÜLKELERİ	125 311	52 311	126 755	-58,26	142,31
TOPLAM AFRİKA	931 202	288 989	447 292	-68,97	54,78
Arjantin	46 172	6 438	3 160	-86,06	-50,92
Brezilya	64 767	15 750	8 041	-75,68	-48,95
Kolombiya	41 835	7 932	11 817	-81,04	48,98
Şili	12 501	2 854	1 430	-77,17	-49,89
Venezuela	6 826	2 214	5 330	-67,57	140,74
DİĞ. GÜNEY AMERİKA ÜLKELERİ	20 410	3 624	4 418	-82,24	21,91
TOPLAM GÜNEY AMERİKA	192 511	38 812	34 196	-79,84	-11,89
TOPLAM KUZEY AMERİKA	17 237	5 188	15 140	-69,90	191,83
TOPLAM ORTA AMERİKA	9 994	2 668	3 219	-73,30	20,65
TOPLAM AMERİKA	219 742	46 668	52 555	-78,76	12,61
Bahreyn	66 442	16 336	26 934	-75,41	64,88
Birleşik Arap Emirlikleri	28 096	2 773	24 688	-90,13	790,30
Irak	947 249	205 290	479 849	-78,33	133,74
İsrail	378 272	79 522	112 061	-78,98	40,92
Katar	80 412	21 388	61 456	-73,40	187,34
Kuveyt	295 910	75 777	140 473	-74,39	85,38
Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti	178 098	52 846	28 784	-70,33	-45,53
Lübnan	275 343	47 197	100 203	-82,86	112,31
Suudi Arabistan	470 385	65 522	6 713	-86,07	-89,75
Ürdün	345 670	55 819	197 207	-83,85	253,30

Yemen	28 143	8 670	11 980	-69,19	38,18
DİĞ. BATI ASYA ÜLKELERİ	473 571	151 826	307 308	-67,94	102,41
TOPLAM BATI ASYA	3 567 591	782 966	1 497 656	-78,05	91,28
Bangladeş	13 146	3 439	3 549	-73,84	3,20
Çin Halk Cumhuriyeti	292 322	33 049	19 193	-88,69	-41,93
Endonezya	81 828	30 454	25 162	-62,78	-17,38
Filipinler	91 845	33 919	35 715	-63,07	5,29
Hindistan	146 456	36 131	23 484	-75,33	-35,00
İran	1 377 478	258 965	556 035	-81,20	114,71
Malezya	63 185	16 038	2 305	-74,62	-85,63
Pakistan	86 329	24 043	41 845	-72,15	74,04
Singapur	17 521	4 374	1 086	-75,04	-75,17
Tayland	37 438	6 621	3 051	-82,31	-53,92
DİĞ. GÜNEY ASYA ÜLKELERİ	170 823	46 205	48 838	-72,95	5,70
TOPLAM GÜNEY ASYA	2 378 371	493 238	760 263	-79,26	54,14
TOPLAM ASYA	5 945 962	1 276 204	2 257 919	-78,54	76,92
Almanya	3 384 199	789 602	1 871 801	-76,67	137,06
Avusturya	307 291	83 738	200 321	-72,75	139,22
Belçika	429 495	100 879	227 194	-76,51	125,21
Çek Cumhuriyeti (Çekya)	230 074	9 903	54 033	-95,70	445,62
Danimarka	245 859	31 955	60 744	-87,00	90,09
Finlandiya	89 549	10 323	15 543	-88,47	50,57
Fransa	657 370	207 504	417 214	-68,43	101,06
Hollanda	830 129	195 360	409 253	-76,47	109,49
İngiltere (Birleşik Krallık)	1 849 764	465 180	106 297	-74,85	-77,15
İrlanda	68 593	14 838	15 387	-78,37	3,70
İspanya	169 726	38 718	46 481	-77,19	20,05
İsveç	324 153	57 140	119 732	-82,37	109,54
İsviçre	194 456	63 761	113 266	-67,21	77,64
İtalya	255 859	50 704	60 345	-80,18	19,01
İzlanda	2 825	389	441	-86,23	13,37
Lüksemburg	7 891	1 364	5 606	-82,71	311,00
Macaristan	106 615	11 366	51 205	-89,34	350,51
Norveç	155 429	18 473	25 391	-88,11	37,45
Polonya	635 385	65 226	377 590	-89,73	478,89
Portekiz	37 175	8 489	12 584	-77,16	48,24
Slovakya	164 994	6 025	25 330	-96,35	320,41
Yunanistan	543 021	123 091	54 298	-77,33	-55,89
TOPLAM AVRUPA OECD	10 689 852	2 354 028	4 270 056	-77,98	81,39
Arnavutluk	91 601	28 821	55 182	-68,54	91,46
Bosna Hersek	102 113	35 647	83 947	-65,09	135,50
Bulgaristan	1 693 939	532 417	642 408	-68,57	20,66
Estonya	49 786	3 766	25 081	-92,44	565,99
Güney Kıbrıs Rum Kesimi	8 719	1 806	1 147	-79,29	-36,49
Hırvatistan	35 663	10 937	14 396	-69,33	31,63
Karadağ	17 843	6 831	11 675	-61,72	70,91
Kosova	103 921	35 075	87 247	-66,25	148,74

Kuzey Makedonya Cumhuriyeti	150 784	58 446	105 871	-61,24	81,14
Letonya	54 452	6 064	23 238	-88,86	283,21
Litvanya	151 335	9 249	60 511	-93,89	554,24
Malta	5 999	2 032	3 717	-66,13	82,92
Romanya	559 943	137 218	341 526	-75,49	148,89
Sırbistan	199 575	71 741	153 697	-64,05	114,24
Slovenya	33 539	6 295	9 012	-81,23	43,16
DİĞ. AVRUPA OECD DIŞI ÜLKELERİ	2 298	524	1 031	-77,20	96,76
TOPLAM AVRUPA OECD DIŞI	3 261 510	946 869	1 619 686	-70,97	71,06
TOPLAM AVRUPA	13 951 362	3 300 897	5 889 742	-76,34	78,43
Azerbaycan	630 669	160 729	260 807	-74,51	62,27
Beyaz Rusya (Belarus)	191 811	56 177	154 364	-70,71	174,78
Ermenistan	40 840	8 097	5 427	-80,17	-32,98
Gürcistan	1 273 379	362 424	150 510	-71,54	-58,47
Kazakistan	350 947	58 800	234 741	-83,25	299,22
Kırgızistan	82 645	28 147	59 102	-65,94	109,98
Moldova	145 929	59 580	139 078	-59,17	133,43
Özbekistan	170 181	54 600	157 853	-67,92	189,11
Rusya Fed.	4 831 341	772 686	2 460 537	-84,01	218,44
Tacikistan	29 560	11 338	23 706	-61,64	109,08
Türkmenistan	203 777	40 188	9 582	-80,28	-76,16
Ukrayna	1 106 456	520 833	1 441 708	-52,93	176,81
TOPLAM B.D.T.	9 057 535	2 133 599	5 097 415	-76,44	138,91
Amerika Birleşik Devletleri	397 185	92 474	217 809	-76,72	135,54
Avustralya	81 876	12 158	6 164	-85,15	-49,30
Güney Kore	139 838	34 200	6 752	-75,54	-80,26
Japonya	66 974	17 225	3 664	-74,28	-78,73
Kanada	95 973	22 765	37 623	-76,28	65,27
Meksika	34 550	10 741	14 878	-68,91	38,52
Yeni Zelanda	14 157	2 060	1 313	-85,45	-36,26
TOPLAM DİĞER OECD	830 553	191 623	288 203	-76,93	50,40
TOPLAM MİLLİYETSİZ	64 246	16 761	37 509	-73,91	123,79
TOPLAM OKYANUSYA	792	366	136	-53,79	-62,84
YABANCI TOPLAM	31 001 394	7 255 107	14 070 771	-76,60	93,94

*Veriler Geçicidir.

Kaynak: (TURSAB, Erişim adresi: <https://tursab.org.tr/apps//Files/Content/fd9a8e70-5134-4360-83356ba7b6392174.pdf> erişim tarihi: 06.04.2022 Ağustos, 2021)'den derlenmiştir.

Tabloda Türkiye'ye gelen toplam ziyaretçi sayılarının verileri görülmektedir. Dünyanın çeşitli yerlerinden gelen turistlerin sayılarında değişim olsa da Türkiye'nin turizm hareketliliğinin yüksek derecede olduğu söylenebilir.

Türkiye'ye gelen ziyaretçilerin aylara göre değişim gösterdiği bilinmektedir. Yılın belirli aylarında Türkiye'yi ziyaret eden turistlerin sayısı artarken belirli aylarda bu sayı düşmektedir. Bu sayısal değişimde turistlerin konaklama sebebi farklılıklarının etkili olduğu ifade edilebilir. Ayrıca

gelen ziyaretçilerin milliyetlerinde de farklılıklar bulunmaktadır. Tablo 3’te farklı milliyetlerdeki ilk 5 ülkenin ziyaretçilerinin sayısal verileri ve yüzde ifadeleri verilmiştir.

Tablo 3: Döneminde Türkiye’ye Gelen Yabancı Ziyaretçilerin Milliyetlere Göre Dağılımı
(2019-2021 Yılları Ocak-Eylül)

ÜLKELER	2021*	2021 MİL.PAYI %	2020	2020 MİL.PAYI %	2019	2019 MİL.PAYI %
Rusya Fed.	3 456 859	19,66	1 421 428	15,03	5 902 774	16,20
Almanya	2 268 673	12,90	912 749	9,65	4 009 337	11,01
Ukrayna	1 753 853	9,97	772 851	8,17	1 324 907	3,64
Bulgaristan	806 028	4,58	764 741	8,09	1 995 894	5,48
İran	708 741	4,03	285 270	3,02	1 640 028	4,50
DİĞER	8 590 070	48,85	5 301 550	56,05	21 555	
GENEL					272	59,17
TOPLAM	17 584 224	100,00	9 458 589	100,00	36 428	100,00

(*): Veriler geçicidir.

Kaynak: (Kültür ve Turizm Bakanlığı Yatırım ve İşletmeler Genel Müdürlüğü, Erişim adresi: <https://yigm.ktb.gov.tr/TR-9851/turizm-istatistikleri.html> 2021 erişim tarihi:12.12.2021)’den erişilmiştir.

2021 yılı Ocak-Eylül döneminde Türkiye’ye en çok ziyaretçi gönderen ülke sıralamasında Rusya Federasyonu %19,66 (3 456 859) ile birinci, Almanya %12,90 (2 268 673) ile ikinci, Ukrayna %9,97 (1 753 853) ile üçüncü sıradadır. Ukrayna’yı Bulgaristan ve İran izlemektedir.

Tablo 4’te 2006 ile 2018 yılları arasında Türkiye’ye gelen turistlerin toplam sayısı ve turizm gelirleri ile turizm giderleri bilgileri verilmiştir.

Tablo 4: 2006-2018 Yılları Arasında Türkiye’nin Toplam Turizm Gelirleri

	2006	2012	2013	2018	2014- 2018 ₁
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: (Türkiye Cumhuriyeti Strateji ve Bütçe Başkanlığı, https://www.sbb.gov.tr/wp-content/uploads/2018/11/10_Turizm.pdf, erişim tarihi: 17.04.2022)’den erişilmiştir.

Türkiye’deki konaklama imkânlarının genişliği sayesinde her yıl ülkemize milyonlarca turist gelmektedir. Ülkemize gelen turistlerin konaklama yerlerinin sayısı yadsınamayacak derecede yüksektir. Türkiye’ye gelen turistler konaklama belgeleri sayesinde rahatça kalabilmektedir. Tablo 5’te Türkiye’deki bakanlık belgeli konaklama yerlerinin sayısal verileri verilmiştir.

Tablo 5: Bakanlık Belgeli Konaklama Tesisi (2021)

Şehir	İşletme Belgeli Tesis Sayısı	İşletme Belgeli Oda Sayısı	İşletme Belgeli Yatak Sayısı	Yatırım Belgeli Tesis Sayısı	Yatırım Belgeli Oda Sayısı	Yatırım Belgeli Yatak Sayısı
Ankara	183	14.599	29.251	12	1.218	2.551
Antalya	813	216.601	466.665	101	20.703	45.044
Aydın	93	14.303	30.185	13	2.579	5.813
Bursa	87	6.546	13.338	19	2.163	4.916
İstanbul	659	54.548	129.972	77	8.305	17.286
İzmir	227	20.086	41.303	32	2.893	6.536
Denizli	39	3.516	7.045	7	665	1.330
Gaziantep	52	4.283	8.557	8	707	1.559
Muğla	423	51.858	110.653	57	6.688	14.927

Kaynak: (ALTİD, 2021)

Tablo 5 incelendiğinde Türkiye’deki konaklama işletmeleri sayılarında Antalya ve İstanbul şehirlerinin öne çıktığı görülmektedir. Özellikle Antalya’nın geniş konaklama imkânlarına sahip olması sebebiyle Türkiye’ye gelen turistlerin çoğunluğunu oluşturmaktadır.

Kültür Turizm Bakanlığının 2020 verilerine göre Türkiye'ye gelen yabancıların %75,23'ü havayolunu, % 23,31 karayolunu, % 1,95'i deniz yolunu tercih etmektedir (KTB, 2020). Veriler ışığında havayolu ulaşımının, turistler tarafından en çok tercih edilen ulaşım şekli olduğu söylenebilir.

Kültür Turizm Bakanlığının 2020 verilerine göre Türkiye'ye gelen yabancıların 24,7 milyonunu gecelemede Antalya'yı tercih etmektedir. 8,5 milyon yabancı ise İstanbul'u tercih etmiştir. Üçüncü sırada ise 2,7 milyon ise Muğla yer almaktadır.

Türkiye 1980'li yıllarda fark ettiği ve ne yazık ki geç başladığı turizm sektöründe kısa bir zamanda oldukça önemli mesafeler almayı başarmıştır. Yabancı tur operatörlerinin etkinliklerini arttırması uluslararası konaklama zincirlerine ait işletmelerinin açılması, havayolu firmalarının uçuşlarını genişletmesi ve sıklaştırması, turistlerin yeniden gelişlerinin sağlanabilmesi, bahsi geçen gelişmeler arasındadır.

Türkiye içinde barındığı birçok doğal güzelliğin yanında, birçok köklü medeniyeti de toprakları üzerinde ağırlamıştır. Bunun bir sonucu olarak yüksek derecede bir kültürel zenginliğe sahip olan Türkiye, ev sahipliği yaptığı bu medeniyetlerden kalan birçok değerli eseri bünyesinde barındırmaktadır. Bu bağlamda Türkiye'nin bir açık hava müzesi değerinde söylemek yanlış olmaz. Dünya'nın başka bir ucundan bu eserleri merak eden ziyaretçilerin Türkiye'ye gelmesi olağan bir durumdur.

İKİNCİ BÖLÜM

2.1. Çalışmanın Amacı

Akdeniz havzası coğrafyası dünya genelinde turizm faaliyetleri çerçevesinde belirgin bir role sahiptir. Bu coğrafya farklı turizm alternatifleri ile turistlerin dikkatini çekmektedir. Bu coğrafyaya ilgi duyan turistlerin ulaşım için tercih ettiği yollardan en önemlisi hava yolu ulaşımıdır. Ayrıca Akdeniz havzası coğrafyasının incisi sayılabilecek yerlerden birisi de Antalya'dır. Bu çalışmanın amacı, Akdeniz havzası coğrafyasındaki sivil havacılık faaliyetlerinin durumunu tespit ederek sivil havacılık hareketleri ile Antalya'daki Turizm hareketliliği arasındaki ilişkiyi ortaya koymaktır.

2.2. Çalışmanın Yöntemi

Bu araştırmada kullanılan model, doküman incelemesidir. Karasar (2005) var olan kayıt ve belgelerin incelenerek veri toplanmasını belgesel tarama yöntemi şeklinde ifade etmiştir. Ancak Rummel (1968), Best (1959) ve birçoğu da mevcut kayıt ve ya belgelerin veri kaynağı olarak kullanmasını doküman metodu olarak tanımlamışlardır (Best, 1959; Rummel, 1968; akt. Karasar, 2005). Doküman incelemesinin genel tarama ve içerik çözümlemesi şeklinde iki ayrı amaçlı türü vardır. İçerik çözümlemesi belli bir kitap veya belgenin belli bir takım özelliklerinin sayısallaştırılarak belirlenmesi amacıyla yapılır (Karasar, 2005). Çalışmanın amacı da içerik çözümlemesi türüne uymaktadır.

Tarama yöntemi, belgesel tarama ve kaynak tarama olmak üzere iki farklı amaç için kullanılmaktadır.

Belgesel tarama, kayıt ve belgeleri inceler ve bu şekilde yapılan bir veri toplama yöntemidir. Belgesel tarama, hemen her araştırma için kaçınılmaz bir veri toplama tekniğidir. En önemli özelliği araştırmacı ile belge arasında bir iletişim sağlamanın zorunlu olmasıdır. Belgenin anlatmak istediği ile araştırmacının anladığı arasındaki sapmanın azaldığı oranda iletişim başarılı olur. Genel tarama, içerik çözümlemesi şeklinde iki ayrı amaçlı belgesel tarama olabilir. Tarananlar ise şöyledir: Resim, film, ses ve resim kayıt bantları, araç-gereç, bina, anıt kalıntıları, istatistikler, olgular hakkında yazılmış rapor, makale, tutanak vb. Bu yöntemle veri toplamak kolay değildir. Farklı özellikteki belgelerin farklı yöntemlerle taranması ve yorumlanması geniş bilgi birikimi gerektirmektedir.

Kaynak tarama, araştırmanın ön hazırlığı niteliğindedir. Veri toplama aracını hazırlayabilmek amacı ile yapılır. Araştırma problemi verilerle çözümlendiği için veri

toplama aracını hazırlamak, araştırma konusuna ilişkin bilgi birikimi geniş bir kaynak tarama gerektirir.

Araştırma konusunda yapılmış birkaç araştırmanın incelenmesi, araştırmacıya; araştırma kapsamı, yöntemleri bulgular ve ulaşılan sonuçlar konusunda karşılaştırmalı değerlendirme yapma olanağı verir.

Belgelik ve kitaplıkların da araştırmalarda kullanıldığı bilinmektedir.

Belgelikler (Arşiv): İçindeki kaynaklara özel izinle ulaşılabilen, doğrudan araştırmacıya açık olmayan kayıt, karar, rapor, dilekçe, tutanak, mektup vb. dokümanların bulunduğu yerdir. Mülkiyetine göre ikiye ayrılır:

a) Resmi Belgelikler: Kamu kurumlarının mülkiyetindeki belgelerdir. Bunlar: Mahkeme, tapu, bakanlık, nüfus, vergi daireleri ve TBMM'ye ilişkin kayıt, karar, rapor, tutanaklardır.

b) Özel Belgelikler: Sendikalar, dernekler, vakıflar, siyasi partiler belli konularda ilgili kişi ve kurumların kendi yaptıkları ya da başkalarından edindikleri belgelerin korunduğu birimlerdir.

Kitaplıklar: Araştırmada kullanılan verilerin büyük kısmı kitaplıklardaki kaynaklardan özellikle süreli yayınlardan elde edilir.

Kitaplıklarda; ansiklopedi, sözlük, dergi ve mecmua gibi süreli yayınlar, broşür, harita ve gazeteler yer almaktadır.

2.3. Çalışmanın İçeriği

Bu çalışma Akdeniz havzası içerisindeki turizm hareketlerini incelemek, bu hareketlerin sivil havacılıkla bağını ortaya koymak ve Akdeniz havzası coğrafyası içerisinde yer alan Antalya'nın turizm hareketliliği ile sivil havacılık hareketleri arasındaki ilişkileri araştırmak için oluşturulmuştur. Bu bağlamda turizm kavramı ile yıllara göre turizmin gelişimi ile ilgili veriler ortaya konmuştur. Akdeniz havzasının coğrafi özellikleri ile havzanın turizm coğrafyası araştırılmış olup sivil havacılığın tarihten günümüze gelişimi incelenerek Antalya ilindeki turizm özellikleri aktarılmıştır. Ayrıca sivil havacılık hareketleri ile Antalya ilinin turizm özellikleri arasındaki ilişkiler araştırılmıştır.

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

3.1 Akdeniz Havzası'nın Coğrafya Özellikleri

3.1.1. Akdeniz Havzasını Genel Coğrafyası

Akdeniz, 30° ile 46° Kuzey enlemleri ile 6° Batı ve 36° Doğu boylamları arasında yer alan bir denizdir. Cebelitarık Boğazı ile başlayıp İskenderun Körfezi'nin olduğu alana kadar Türkiye'nin güneydoğu kıyısında batı-doğu uzunluğu yaklaşık 4.000 km'dir. Akdeniz Havzası'nın olduğu alanda Atlas Okyanusu, kuzey tarafta Avrupa, güney bölümünde Afrika, doğusunda Asya kıtaları bulunur (Harita 1). Yaklaşık 2.5 milyon km² civarında bir yüz ölçüme sahip bu deniz Cebelitarık Boğazı ile Atlas Okyanusu'ndan; Süveyş Kanalı ile de Kızıldeniz'den ayrılır. Akdeniz'in ortalama derinliği 1500 m'dir ve kaydedilen en derin nokta ise İyonya Denizi'ndeki Calypso Deep'tir. (5.267 m).

Harita 1: Akdeniz Havzası ve Çevresinin Lokasyon Haritası



Kaynak: (U.S. Central Intelligence Agency, 2021)

Akdeniz batıda Cebelitarık Boğazı (Homer'in yazılarında “Herkül Sütunları” olarak bilinir) ile Atlas Okyanusu'na ve doğuda sırasıyla Çanakkale Boğazı ve İstanbul Boğazı ile Marmara Denizi ve Karadeniz'e, Süveyş Kanalı ile Kızıldeniz'e bağlanır. Akdeniz'in en batı noktası Alboran Denizi'nden Cebelitarık Boğazı'na geçişte yer alırken, en doğu noktası Türkiye'nin güneydoğusundaki İskenderun Körfezi kıyısındadır.

Akdeniz'in en kuzey noktası, kuzey İtalya'daki Monfalcone yakınlarındaki Trieste Körfezi kıyısında, en güney noktası ise Libya kasabası El Agheila yakınlarındaki Sidra Körfezi kıyısında yer almaktadır.

Akdeniz'de çok sayıda önemli büyük ada yer alır. Bunlar arasında, Doğu Akdeniz'de Kıbrıs, Girit, Eğriboz, Rodos, Midilli, Sakız, Kefalonya, Korfu, Limni, Samos, Nakşa ve Andros; Orta Akdeniz'de Sicilya, Cres, Krk, Braç, Hvar, Pag, Korçula, Malta Sardinya, Korsika ve Balear Adaları; Batı Akdeniz'de Ibiza, Mayorka ve Minorka en önemlileridir (Demir vd. 2021: 79-80).

Dünyanın en güzel denizlerinden sayılan Akdeniz üç kıtanın bölümlerini kapsamaktadır. Akdeniz'in kuzeyinde Avrupa ile birlikte güney yarımadaı bulunmaktadır. Doğusunda Güneybatı Asya konumlanırken Akdeniz'in güneyinde Kuzey Afrika'nın Mağrip Bölgesi yer alır. Dünya tarihini anlatan kaynaklar incelendiğinde dünya coğrafyasındaki en eski yerleşim alanlarının Akdeniz Havzasında bulunduğu görülmektedir. Önde gelen birçok medeniyetin kendine mesken olarak belirlediği Akdeniz Havzası, ayrıca turizmin doğmasında, gelişmesinde büyük bir rol üstlenmiştir. Günümüzde ise dünya çapında değer gören en büyük destinasyonlardan birisidir. Akdeniz, yüzölçümü olarak 2,5 milyon km² 'lik alanıyla stratejik bir konuma sahiptir (Tixeront, 1969: 61). Bir iç deniz olmasının yanı sıra, Doğusunda Asya bulunurken, kuzey bölümünde Avrupa ve güneyinde Afrika olmak üzere üç kıtaya çevrelenmiştir. Buna ek olarak batı bölümde Cebelitarık Boğazı yer alır ve bu boğaz ile Atlas Okyanusu'na bağlanan havza dikkat çeken güzel bir coğrafyadır.

Akdeniz'e kıyısı olan ülkeler: "Türkiye, İspanya, Fransa, Monaco, İtalya, Slovenya, Hırvatistan, Bosna-Hersek, Karadağ, Arnavutluk, Yunanistan, Suriye, Lübnan, İsrail, Filistin Yönetimi, Mısır, Libya, Tunus, Cezayir, Fas, Malta, Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti ve Güney Kıbrıs Rum Yönetimi"dir. Bu ülkelerin sayısı toplam 23'tür

Akdeniz Havzası sınırlarının belirlenmesinde önemli olan faktörlerden biri suları Akdeniz'e dökülen akarsu havzalarının akaçlama sınırlarıdır fakat bu kritere göre belirlenen havza sınırları dikkate alındığında önemli birtakım problemler göze çarpmaktadır. Nitekim Portekiz gibi ülkeler iklim ve diğer özellikler açısından tipik olarak Akdeniz Bölgesi'ni temsil etmelerine rağmen, ülkedeki akarsuların neredeyse tamamına yakını Atlas Okyanusu'na drene olmaktadır. Bu sınırlandırmaya göre Akdeniz Havzası'na

dâhil edilememektedir. Ancak bilindiği üzere Portekiz’de yer alan akarsuların büyük bir bölümü özellikle rejimleri açısından Akdeniz Havzası’ndaki akarsuların hidrolojik özelliklerine oldukça benzerlik gösterirler. Bu bölgelerde akarsuların yaz döneminde sıcaklıkların artması ve kuraklık koşullarından dolayı akım değerleri daha düşüktür. Yağışların önemli bir bölümü kış döneminde meydana gelir ve bu dönemlerde akarsuların akım miktarları daha yüksektir. Kış ve yaz dönemleri arasında hidrolojik özellikler bakımından mevsimsel farklılıklar oldukça belirgindir. Bunun yanında Akdeniz Havzası’nda yer almasına rağmen gerek iklim gerekse de hidrolojik ve fizyolojik özellikler bakımından kısmen veya bütünü ile Akdeniz Havzası’ndan farklı özellikler gösteren Mısır’ın bir kısmı ve Libya Akdeniz Bölgesi’ne dahil edilmiştir. Bilindiği üzere Mısır’ın bir bölümü ve Libya’nın önemli bir kısmında çöller geniş yer tutarlar. Bu nedenle bu ülkelerdeki akarsuların hem hidrolojik koşulları hem de havza özellikleri açısından oldukça farklı bir yapıdadır (Demir vd. 2021: 80-81)

Akdeniz Havzası sınırlarının belirlenmesinde esas alınan bir diğer faktör de ülkelerin iklim özellikleridir. Genellikle bir bölgenin iklim özellikleri belirlenirken yaygın olarak De Martonne, Thorntwaite, Köppen-Geiger, Erinç vb. iklim sınıflandırmalarından biri veya birkaçı kullanılmaktadır. Ancak bu iklim tasniflerinde esas alınan iklim parametreleri arasında da bariz birtakım farklılıklar vardır. Bu nedenle belirlenen iklim sınıflandırmalarındaki farklılıklardan dolayı belirlenen bölge sınırlarında da önemli değişimler ortaya çıkar. Nitekim güneyde yer alan Afrika çölleri ile kuzeyde yer alan ılıman Avrupa ülkelerinin bir bölümü Akdeniz’e daha yakın bir mesafede yer almalarına rağmen, başta Köppen-Geiger iklim sınıflandırması olmak üzere birçok iklim tasnifine göre Akdeniz iklimine dâhil edilememektedir. Bunun yanında her ne kadar Akdeniz Bölgesi’nden daha uzak bir konumda yer alsada Şili, Kaliforniya, Avustralya’nın bir kısmı iklim açısından Akdeniz’e oldukça benzerlik gösterirler (Allam vd., 2020).

Akdeniz Havza sınırlarının belirlenmesinde kullanılan bir diğer faktör ise ülkelerin sahip olduğu doğal bitki örtüsüdür. Bu belirleme biyoklimatik faktörler dikkate alınarak yapılmaktadır. Çünkü doğal bitki örtüsü yörede etkili olan iklim özelliklerini yansıtan en önemli göstergelerden biridir. Bununla birlikte doğal bitki örtüsünün antropojen nedenlerle önemli ölçüde tahrip edilmiş veya değiştirilmiş olması, Akdeniz Havzası sınırlarının bu kriter dikkate alınarak belirlenmesi önemli problemler oluşturmaktadır. Örneğin; Akdeniz Bölgesi’ni doğal bitki örtüsü bakımından en iyi temsil eden zeytin ağacının bölgedeki

bugünkü yayılış alanları insan etkisi nedeniyle önemli ölçüde farklılaşmıştır (Quezel, 1985).

Akdeniz Havzası'nın sınırları belirlenirken dikkate alınan kriterlerden biri de ülkelerin idari sınırlarıdır. Bu belirleme genellikle doğal faktörler dikkate alınarak yapılmadığı için oldukça sorunludur. Bu nedenle havza sınırlarının ortaya konulmasında en az tercih edilen parametrelerden biridir.

Türkiye bazı kaynaklarca bir Kuzeydoğu Akdeniz ülkesi olarak değerlendirilmektedir. Bu değerlendirmenin yapılmasında Türkiye'nin hem matematiksel hem özel hem de jeopolitik konumu hesaba katılmaktadır. Bazı kaynaklarca da Doğu Akdeniz ülkesi olarak adlandırılan Türkiye, Havzanın içindeki önemli ülkelerden birisidir. Bunun en başta gelen sebebi Türkiye'nin Trakya Bölgesi yönünden Balkan Yarımadasına açılan bir kapı olması ve Güneydoğu Avrupa ile benzer özellikler taşımasıdır. Fiziksel ve kültürel anlamda benzer özellikler taşıyan Türkiye bu anlamda iyi bir destinasyona sahiptir. Türkiye'nin 8333 km'lik kıyı bandı vardır. Bu bandın %20,34'ü Karadeniz'de, %11,20'si Marmara'da, %33,67'si Ege'de ve %20,06'sı Akdeniz kıyılarındadır. Türkiye, Akdeniz Havzası kıyı uzunluğundan (46 bin km) yaklaşık %12 pay almaktadır (Coudert, 1996: 35).

Yüksek bir coğrafi değere sahip olan Akdeniz Havzası'nda büyük antik uygarlıklardan sayılan Mısır, Fenike, Aka ve Roma imparatorluklar yerleşim göstermiştir. Önce Bizans sonra Osmanlı İmparatorluğu uzun yıllar bu coğrafyada hayatını sürdürmüştür. Günümüzde de yine birçok devlet bu havzada hayatına devam etmektedir. Tarihine bakıldığında askeri ve politik olayların çokça olduğu dikkati çekmektedir. Ticari ve kültürel sosyal gelişmeler, bölgedeki ziyaretçi sayısı ve kalitesi anlamında hareketli bir ortam olmasını sağlamıştır. Akdeniz, daima turizmin nabzını tutmada odak pozisyonunda bulunmaktadır. Bu durum ilk turistik hareketlerin başlangıcında ve sonrasında hep böyle kalmıştır. Turizm tarihinin bütün gelişmeleri bu destinasyonda gerçekleşirken turizmin yapı taşlarının burada örülmüş olduğunu da söylemek yanlış olmaz. Bu bağlamda yaklaşık beş bin yıllık süreç de burada yaşanmıştır (Selwyn, 2000: 241).

Akdeniz, kuzeyde Avrupa, doğuda ve güneydoğuda Asya ve güneyde Afrika'yla çevrili toplam yüz ölçümü 2 milyon 512 bin 288 km² olan büyük su kütesidir. Akdeniz, coğrafi konumu ile 3 kıtada, 22 ülkeyi sınırlıyor. Avrupa'nın güney kıyıları, Kuzey Afrika kıyıları, Türkiye ve Orta Doğu'nun batısındaki ülkeler Akdeniz şeridinde yer alan ülkeler

(Akdeniz’e kıyısı olan ülkeler) olarak adlandırılıyor. Akdeniz’e kıyısı olan ülkelerin dışında bağımsızlığı tartışmalı noktalar, özerk devletler ve askeri üslerin de Akdeniz’e kıyısı bulunuyor (Sarı, 2021: 131)

Eski kara kütlelerini birleştiren, geçmişten günümüze her dönem stratejik önemini devam ettiren Akdeniz, bugün de yakın çevresinde yer alan 8.727.526 km²’lik alan kaplayan ülkelerdeki 500 milyonu aşan nüfusu birebir etkilemektedir. Tablo 6’da Akdeniz havzasının yüzölçümü ve nüfusu ile ilgili bilgiler verilmiştir.

Tablo 6: Akdeniz Havzası Coğrafyası

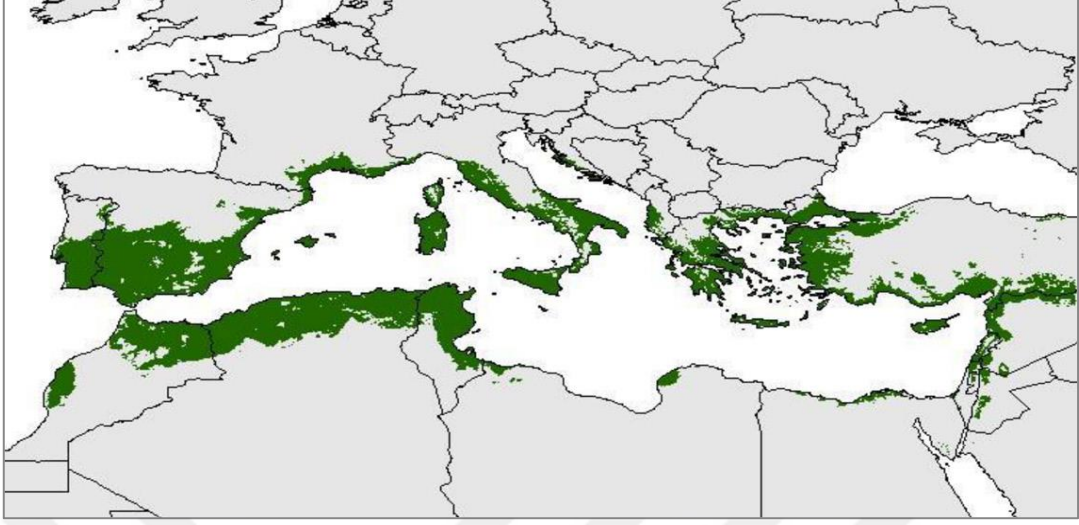
Ülke	Yüzölçümü (km ²)	Nüfus (2020)
Kuzey Afrika	6.018.192	200.393.045
Batı Asya	1.006.184	125.957.380
Güney Afrika	1.703.150	191.841.847
Toplam	8.727.526	518.192.272

Kaynak: (Sarı, 2021: 131)

Bununla birlikte başta ulaşım olmak üzere barındırdığı enerji kaynakları ile de tüm dünya ülkelerinin ilgisini çekmeye devam etmektedir.

Birçok uygarlıklara kucak açmış Akdeniz ve yakın çevresi, kadim kültürlerin beşiği durumundadır. Günümüzde az gelişmiş ülkelerden dünyanın en gelişmiş ülkelerine kadar birçok ülke Akdeniz kıyılarında yer almaktadır (Sarı, 2021: 131). Akdeniz Havzası ise; Akdeniz çevresinde, Akdeniz ikliminin etki alanında kalan geniş bir sahadan oluşur. Dolayısıyla havza, eski kara kütleleri olarak adlandırılan Afrika, Asya ve Avrupa’nın bazı bölümlerini kapsar (Harita 1).

Harita 2: Akdeniz Havzası Coğrafyası



Kaynak : (Wikipedia, Erişim adresi: https://tr.wikipedia.org/wiki/Akdeniz_Havzas%C4%B1, erişim tarihi: 07.05.2022)

Üç kıtanın genel coğrafya özellikleri, sonrasında her bir kıtanın Akdeniz’e kıyısı olan ülkelerin genel beşerî coğrafyası ele alınmıştır. Avrupa’nın güneyinde yer alan Afrika kıtası, eski kara kütlelerinden biridir. Bu kıta, Asya’nın güney batısında yer almaktadır. Afrika, Cebelitarık boğazı vasıtasıyla Avrupa’dan ayrılırken, Kızıldeniz ve Süveyş Kanalı ile Asya’dan ayrılmaktadır. Madagaskar’da dahil olmak üzere ve birçok takımadayı bünyesinde barındıran. Afrika, 30,054,498 km²’lik yüz ölçüme sahiptir. Yüz ölçümü itibarıyla Asya ve Amerika’dan sonra üçüncü sıradadır. Kıyıları, girintisi ve çıkıntısı çok az sade bir yapıdadır.

Bütün kıtalar içinde en fazla genç nüfusa sahip Afrika kıtasının adı, Africani kelimesinden gelmektedir. Bu ismin Fenike dilindeki toz kelimesiyle anlam bağı vardır.

Afrika: Din, dil, ırk ve kültür bakımından üç bölgeye ayrılır. Bunlar; kuzeyde Arapça konuşan hami ve sami ırkları, orta bölümde ilkel zenci grupları, güneyde ise çoğunluk zencileri yöneten bir avuç beyaz azınlıktır. Bu itibarla, kuzeye Arap Afrikası, orta bölüme Zenci Afrikası ve güneye de Beyaz Afrika denilebilir. Din olarak da üçe ayrılır; kuzeyde Müslüman, güneyde Hristiyan ve orta bölümde ise nimist egemenliği vardır (Sarı, 2021: 132)

Afrika kıtasının nüfusu yüz ölçümüne oranla oldukça azdır. Kıtanın 2018 yılı nüfusu 1,287,920,518’dir. Afrika; nüfus sıralamasında dünyada ikinci fazla nüfuslu

kıtadır. En fazla nüfuslu Asya Kıtası'nda kozmopolit bir yapı vardır. Ancak yeryüzünde Afrika kökenli insanların sayısı, mevcut nüfusun iki katını bulur. Tüm kıtalar arasında en fazla genç nüfus Afrika'da bulunmaktadır. Afrikalıların %50'si 19 yaşının altındadır. Kuzey Afrika ülkelerinden Akdeniz havzası ülkesi olan Cezayir; 2.381.741 kilometrekarelik yüz ölçümü ile Afrika'nın en büyük ülkesidir (Sarı, 2021: 133)

Afrika, en eski kıtalardan olmasına rağmen günümüzde çağdaş dünyanın gerisinde kalmıştır. Bununla birlikte Afrika'nın yerleşim olarak en eski kıtalardan olduğu bilinmektedir. Yıllar geçse de modern dünyanın en ilkel yerleşme birimlerine sahiptir. Afrika'nın iç kesimleriyle kıyı bölgeleri arasında yerleşim bakımından değişiklikler bulunmaktadır. Bu durumun en başlıca sebebi, dış etkilere, sömürgeci devletler tarafından geri kalmaya mahkûm edilen Afrika kıtası, insanlık tarihinde çok acılar çekmiştir. Modernleşme aşamaları çok geriden takip eden kıta etnik olarak çok büyük bir çeşitliliğe sahiptir. Bununla birlikte sömürgeci devletlerin Afrika kıtasının kıyı kesimlerinde koloni adı verilen yapılar oluşturmaları, bu bölgelerin yerleşme düzeninde değişikliğe sebep olmuştur. Bugün Avrupalı sömürgeci devletlerin Güney Afrika ve Batı Afrika'daki şehirlerin çoğunu kurduğu bilinmektedir. Afrika'nın kuzey bölümünde ilk yerleşimler vardır. Bunun sebebi bu bölgenin yerleşme tarihinin, insanlık tarihi kadar eski olmasıdır. Bu bağlamda kıtada var olan kentler tarihi özellikler taşırlar. Bunlardan bazıları: Kahire, Bingazi, Tunus, Karevan, Cezayir, Trablus, Fas'tır.

Dünyanın birçok yerinde olduğu gibi Afrika'da da hayat, coğrafi şartların ışığında devam etmektedir. Kıtanın güney ve kuzey bölgeleri diğer bölgelere göre sosyal hayat bakımından daha ileridir. Bu kıtanın kuzey bölümlerinde Arap medeniyeti hâkimken, güney bölümlerinde sömürgeci Avrupa benzeri hayat düzeni hâkimdir.

Afrika kıtasının ekonomisi genel olarak tarım ve hayvancılığa dayanır. Ancak tarım ve hayvancılık, çoğu Afrika ülkesinde, geçim tipi şeklinde yapılmaktadır. Tarım ve hayvancılık, yeryüzü şekilleri, iklim ve bitki örtüsü özellikleri ile yakından ilişkilidir. Afrika'da tarım ve hayvancılık gibi ekonomik faaliyetler, kıtanın kuzey ve güney bölgelerinde bulunan dar alanlarda yapılabilmektedir. Kıtanın başlıca tarım bölgeleri olarak Nil Vadisi ve Nil deltası sayılabilir. Sonra Akdeniz kıyı kuşağı diye bilinen bölge ön sıralarda yer alır. Afrika kıtasının güney kısmında yer alan Cap bölgesi de yine bilinirliği olan yerlerdendir. Afrika Kıtası'nda Atlas Dağları'nın olduğu bölgede koyun ve

keçi besiciliği yapılır. Avrupalıların çiftlikleri Güney Afrika’da bulunur. Bu çiftliklerde koyun ile domuz besiciliği öne çıkar.

İhracatta kullanılan ürünlerin başında kakao, kahve, muz, yer fıstığı, yağ hurması gelirken Hindistan cevizi, pamuk, zeytinyağı gibi ürünler de yine bu alanda değerlendirilmektedir. Şeker kamışı, hurma ve turunçgiller de Afrika ülkelerinde ihracat yapılan ürünlerdendir. Ülkelerin neredeyse tamamı ekonomik olarak çok az sayıda ürüne bağlı kalmaktadır. Mesela Kanada kakao ile, Habeşistan kahve ile gelir kaynağı elde eder. Madagaskar için vanilya, Nijerya için de palmiye yağı bir gelir kaynağıdır. Liberya’da kauçuğa, Libya’da petrole dayalı bir ekonomi hâkimdir. Yüzölçümü olarak dünyanın en büyük 24. ülkesi olan Güney Afrika Cumhuriyeti’nde ise yer altı madenleri yerel halk için azımsanmayacak ekonomik kaynaklardır. Krom ticaretinde dünya piyasasında söz sahibi olan ülke, mangan ile platin ticareti de yapmaktadır. Sonuç itibarıyla bu kadar az ürünle ihracat yapılması ismi geçen ülkelerin sömürge ülkesi olması sebep olarak bu ülkeler dışa bağımlı ülkeler sınıfına dâhil olmuşlardır. (Köksal, 1976; Gözenç, 1995; Özey, 1994, 1997, 2000).

Asya Kıtası, Büyük Okyanus ile batı komşusu olurken Avrupa ile doğu komşusu olur. Kıta’nın kuzeyinde Okyanusya yer alır. Arktik Okyanus ise güney komşusu olur. Kıta, 44.391.163 km² yüz ölçümüne sahiptir. Ayrıca Asya, 1010 metre ortalama yükseltisi ile dünyanın en büyük kıtasıdır. Asya Kıtasına “karaların en yücresi” ismi verilmesindeki en büyük sebep budur. Yani bu yüceliği Himalaya sıradağları sağlar (English ve Miller, 1989; Erdoğan, 1995; Güner, 1995; Gözenç, 1996; Özey, 2008).

Asya Kıtası, barındırdığı birçok coğrafi özelliğin yanı sıra 2018 yılı itibarıyla 4.545.133.094 olan nüfus ile de en kalabalık kıta olma özelliğini taşır.

Dünyanın en alçak ve en yüksek noktalarını içerisinde barındırma özelliğini taşıyan Asya Kıtası, çok sayıda ülkenin yer aldığı bir coğrafyadır. Bazı kaynaklara göre sınırları değişkenlik gösterir. Kıtanın Avrupa ve Afrika kıtaları ile kara sınırı vardır. Asya, Avrupa ile Avrasya’yı oluşturup, Avrupa ve Afrika kıtalarıyla birlikte Eski Dünya diye tabir edilen alanı oluşturur. Asya kıtasının kuzey sınırı tabii sınırdır ve kuzey buz denizi vardır. Doğuda Aleutian Adalarından, Japon Çukurluğuna oradan Marian Çukurluğuna çekilecek hat sınır kabul edilir. Bu hata aynı zamanda jeologlar andezit hattı adı da verirler. Kıtanın güneydoğudaki sınırı biraz karmaşık olmasına rağmen Sunda adaları ile Arafura Denizi

arasından geçen hat kabul edilir. Güneydeki sınırını Hint Okyanusu teşkil eder. Kıtanın batıdaki sınırı oldukça naziktir ve tartışma konusudur ancak en doğru olarak kabul edilen sınır Ural dağları, Ural Irmağı, Maniç Oluğu, Karadeniz, Boğazlar, Akdeniz Süveyş Kanalı ve Kızıldeniz üzerinden çizilecek bir hattır. Böylece Türkiye'nin Anadolu yarımadası Asya'dan Trakya yarımadası ise Avrupa'dan sayılır.

Asya kıtasının yerleşme tarihi insanlık tarihi ile eşdeğerdir. Asya'da insanların yerleşme tarihleri yaklaşık olarak 1 milyon yıl öncesine kadar gitmektedir. İlk dönemlerde genelde göçebe hayat hâkim olduğundan, geçici yerleşmeler görülmektedir. Daha sonraki dönemlerde göçebelerin yerleşik hayata dönmeleri sonucunda kır yerleşmelerinin yaygınlaşmasına ve nihayet şehir devletlerinin kurulmasına yol açmıştır. Tarihi devirlerde, Asya insanı, çok daha geniş alanlara yayılmış ve medeniyetler kurmuştur. Bunlar doğuda Çin medeniyeti, güneyde Hint medeniyeti, Orta Asya'da ise Türk medeniyetidir. Öte yandan Güneybatı Asya ise adeta medeniyetler yumağı oluşturmıştır. Asurlardan Sümerlere, Hititlerden Romalılara, Selçuklulardan Osmanlılara ve İslam medeniyetlerine kadar çok sayıda medeniyet yer almıştır (Sarı, 2021: 140)

Avrupa, Asya'nın batısında konumlanırken Afrika'nın kuzeyinde yer almaktadır. Konum itibarıyla Atlas Okyanusu'nun doğusunda bulunmaktadır. Avrupa yarımada şeklindedir. Ayrıca küçük kıtalar sıralamasında Avrupa Kıtası dünyanın en küçük ikinci kıtasıdır. Batısında da Atlas Okyanusu yer alırken kuzeyinde Kuzey Buz Denizi vardır. Bu kıta; Atlas Okyanusu, güneyde Akdeniz ve doğuda Asya kıtasıyla çevrilidir. Batı bölgelerde bulunan İzlanda, İrlanda ve Büyük Britanya adaları Avrupa Kıtası'ndan sayılmaktadır. Avrupa kıtası güneyde Afrika kıtasına oldukça yaklaşıp (Cebelitarık Boğazı 14 km). Güneydoğuda ise Asya ile hemen hemen bitişir (İstanbul Boğazı 0,7 km., Çanakkale Boğazı 1,3 km.). Avrupa'nın yüz ölçümü 10.523.000 km² dir. Avrupa, Sami dillerde Ereb (yahut Irib), güneşin battığı taraf anlamına gelir (Darkot, 1969, Gözenç, 1983, 1999, Özey, 2009).

Dünya üzerinde çok sayıda okyanus ve deniz bulunmaktadır. Bu okyanus ve denizler değişik sebeplerle karaların iç kısımlarına sokulurlar. Bunun beraberinde ada ve yarımadaların sayısının çok olması iklimi de olumlu şekilde etkiler. Bilindiği gibi Avrupa Kıtası çok dağınık bir yapıya sahiptir. Kıta dağınık olmasına karşın ılıman okyanus iklimi neticesinde insan yaşamı açısından en uygun yerlerden birisidir. Bu açıdan değerlendirildiğinde Avrupa Kıtası'nın gelişmiş bir coğrafya özelliği taşıdığı söylenebilir.

Kıtanın nüfusunun geçmişten bugüne hep fazla olduğu dikkati çeker. Küçük bir kıtada, bugün 2018 yılı itibarıyla 742.648.010 kişi yaşamaktadır. Avrupa, kıtaların en sık nüfuslu olanıdır. Sanayi devriminden önce Kıtada nüfusun %80'ine yakını kırsal kesimde yaşıyordu. Sanayinin gelişmesi ile birlikte kırsal kesimden sanayi merkezlerine doğru büyük güçler olmaya başlamış ve bunun sonucu olarak Avrupa'da Londra, Paris, Köln, Frankfurt, Berlin gibi şehirlerin nüfusları hızla artış kaydederken kırsal kesimin nüfusu azalmıştır.

Büyük Britanya, Hollanda, Danimarka, Almanya gibi ülkelerde nüfusun %80'den fazlası şehirlerde yaşamaktadır. Güneydoğu ve Güneybatı Avrupa dışında kalan ülkelerde ise bu oran %50'nin altına düşmez. Güneydoğu ve Güneybatı Avrupa ülkelerinde, tarım faaliyetleri sanayi faaliyetlerinden daha önde olduğundan hala kırsal nüfus oranları nispeten yüksek değerler göstermektedir. (Sarı, 2021: 148)

3.1.2. Akdeniz Havzasının Turizm Coğrafyası

Akdeniz Havzası coğrafyasında turizm, 17. yüzyılda Avrupalı soyluların kültür, sanat, eğitim amaçlı yer değiştirmeleri başlamış gibi görülsede turizmin kitlelere yayılması II. Dünya Savaşı'nın bitmesiyle gerçekleşmiştir. Bunun en güzel örneği 1940'lı yılların son zamanlarında, Fransa'nın güneydoğu kısmı ve İtalya'nın kuzey bölgelerinin kitlesel ziyaretlere açılmasıdır. Durum böyleyken Akdeniz'in başka bölgelerinin kitle turizmi ile henüz tanışmamış olması bunu kanıtlar niteliktedir.

1960'lı yıllardan sonra gerçek anlamda başlayan kitle turizmi, ekonomik olarak orta sınıf olan insanların arasında hızla yayılmıştır. Nitekim deniz kum güneş turizmi önem kazanmış ve eğlence motivasyonlu kısa süreli ziyaretler artış göstermiştir (Urry, 2009). Avrupa'da turizm, yeni mekânlara yönelmiştir. Bunun bir sonucu olarak özellikle Akdeniz ülkelerinin, Pazar payındaki artışı söz konusu olmuştur. Turistler ilk süreçte Fransa, İspanya ve İtalya kıyılarını tercih ederken, sonrasında Yunanistan, Malta, Kıbrıs Adası ve Türkiye kıyılarına kitlesel turist akışı gerçekleşmiştir. Akdeniz kıyılarına doğru kitleler hâlinde gerçekleşen bu hareketlilik, büyük oranda mevsimsel karakter taşısa da iklim koşullarının uygunluğu sayesinde bazı destinasyonlarda (sözelimi İspanya'nın Costa del Sol bölgesi) yaz ayları dışına da uzayabilmektedir. Turizme ilişkin altyapı ve üstyapı tesislerinin kıyılarda kümelenmesi, kitle turizminde mekânsal yoğunlaşmaya yol açmıştır (Bramwell, 2004).

Akdeniz ülkelerinin turizm hareketleri konusundaki merkezi konumu geçmişten günümüze pek değişmemiştir. Popülaritesini her zaman koruyan Akdeniz ülkeleri bu bağlamda dünya turizmine de hükmetmektedir. Akdeniz'in en ilgi çekici ülkeleri Fransa, İspanya, İtalya ve Türkiye'dir. Bu ülkeleri Yunanistan, Hırvatistan, Fas ve Mısır izlemektedir. Sıralamanın bu şekilde gerçekleşmesinde çok sayıda etken bulunmaktadır. Bu etkenler seneden seneye değişmektedir. Günümüz dünyasındaki bazı tercihlerin değişmesi Akdeniz ülkeleri için de geçerlidir. Şöyle ki yalnızca eşsiz çekiciliklere sahip olmak artık yeterli olmamaktadır. Dünyadaki turist beklentileri ve tatilden hissedilen doyum anlayışının farklılaşması söz konusu olmaya başlamıştır.

Ülkeler arasında rekabet gücünü korumacılık, hizmet kalitesi ve güvenlik gibi faktörler etkilerden bu unsurları göz önüne alan ülkelerin rekabet gücünü elde ettiği görülmektedir. Belki onların da üstünde ekonomik ve politik faktörler hepsini kontrolü altında tutmaktadır. İlerleyen senelerde turizmin hizmet ve talepler anlamında gelişimi, dünyada barışın hüküm sürmesi ya da gerginliklerin çatışmaya dönüşmesiyle yakından ilişkili olacaktır. Bununla birlikte ekonomik kriz ortamları, küresel iklim değişimi ve çevresel kirliliklerin de turizme etkisi büyüktür. Ayrıca teknolojik yenilikler gelişen şartlar turizmi derinden etkileyecektir. Bu durumda çoğu turistik destinasyon hayatta kalabilmenin mücadelesini verirken, diğerleri de kıyasıya bir rekabet ortamı içinde yer alacaklardır. Avrupa'nın tüm makro bölgeleri içinde Akdeniz Havzası; coğrafi ve jeopolitik konumu nedeniyle dünyadaki gelişmelerden olumlu-olumsuz derecelerde en fazla etkilenen bölgelerden biri olması sıfatıyla, ülkelerarası barışçıl ilişkilere, destinasyon ve kriz yönetimine büyük önem vermesi gerekecektir (Zoğal ve Baykal, 2020: 260)

Turist sayısında lider konumunda olan Avrupa dünya sıralamasında dikkat çekmektedir. Veriler Kıta'nın dünya üzerindeki turist sayıları bakımından en gözde konumda olduğunu göstermektedir. "Dünya Turizm Örgütü'nün verilerine göre dünya turizminde 2018 yılında 1 milyar 401 milyona ulaşan uluslararası turist hacminin 710 milyonu (%50,7) Avrupa Kıtası almıştır. 1970'li yıllardan itibaren Avrupa ve Akdeniz ülkelerine gelen uluslararası turist sayısı ve oransal değerleri oldukça değişmiştir. Nitekim, 1970 yılında uluslararası turist hareketlerinden Avrupa'nın aldığı pay %68'den 2018 yılında %50'ye gerilemiş, aynı yıllar karşılaştırmasına göre Akdeniz ülkelerinin payı da %35'den %28'e düşmüştür.

Görüldüğü üzere gelen yer değiştiren turist sayısındaki değişimler kıtalar arası

farklılıklar göstermektedir. 2018 yılı itibariyle, Avrupa'nın uluslar arası turist sayısı ve turizm gelirinin kıta içi bölgesel dağılımı ve Dünya'dan aldığı pay, Dünya Turizm Örgütü'nün bölgeleme sistemine göre farklı sayısal sonuçları ortaya koymaktadır. İstatistiklere göre, Güney Avrupa/Akdeniz Bölgesi 289 milyon turist (%20) ile kıtada ilk sıradadır (UNWTO, 2019). Aynı şekilde 2018 yılı itibariyle, 1 milyar 451 milyon \$ olan uluslararası turizm gelirinden, Avrupa%39,3'lük pay almış onun da %15,2'ini Güney Avrupa/Akdeniz Bölgesi karşılamıştır.

2018 yılı itibariyle ortaya çıkan sayısal veriler incelendiğinde uluslararası turist sayısının ülkelere dağılımında; ilk 10'un içinde Avrupa'dan 5 ülke yer almaktadır. Avrupa'da yer alan bu ülkelerden 4'ü (Fransa, İspanya, İtalya ve Türkiye) Akdeniz'e kıyısı olan ülkelerdir. İlk sırada yer alan Fransa, uluslararası turistlerin %6,4'üne, ikinci sırada yer alan İspanya %5,9'una, üçüncü sırada yer alan İtalya %4,4'üne, dördüncü sırada yer alan Türkiye ise bu turistlerin %3,3'üne sahiptir. Sayısal verilere uluslararası turizm geliri olarak bakıldığında ise ilk 10 ülke sıralamasında Avrupa'dan yine 5 ülke bulunmaktadır. Bu ülkelerden 3'ü (İspanya, Fransa ve İtalya) Akdeniz ülkeleridir (UNWTO, 2019).

İklim daima bütün turizm aktiviteleri açısından büyük önem arz eder. İnsan açısından için hava sıcaklığının (günlük ortalama) en düşük hava sıcaklığı 16,7 °C olması gerekirken en yüksek 24,7 °C olmalıdır. Tabii bir de ve ideal değer olarak da 20,4 °C civarında bulunması gerektiği bilinmektedir (Sungur, 1980: 36). Akdeniz havzası birçok turizm çeşidi açısından yılın çoğu zamanı rahat geçmektedir. Bu bir biyolojik konfordur denilebilir. Akdeniz iklimin en soğuk ay ortalaması 8-10 °C kadardır ki bu sıcaklık doğada yapılabilecek birçok turizm aktivitesine olanak sağlamaktadır.

3.1.3. Antalya'nın Turizm Coğrafyası

Türkiye'nin göz bebeği Antalya ili Türkiye'nin güneybatısında 29° 20' - 32° 35' doğu boylamları ile 36° 07' - 37° 29' kuzey enlemleri arasında bulunmaktadır. Antalya'nın güney kısmında Akdeniz ve kuzey bölümünde denize paralel şekilde uzanan Toros Dağları bulunmaktadır. Antalya'nın doğusunda Mersin, Konya ve Karaman illeri vardır. İlin kuzey kısmında Burdur ve Isparta illeri vardır. Antalya'nın batısında ise Muğla ili konumlanmıştır. Antalya kentinin yüzölçümü alanı 20.815 km² 'dir. Antalya, yüzölçümü ile Türkiye'nin %2,6'sını, Akdeniz bölgesinin ise %17,6'sını kaplar. Antalya, coğrafi özellikleri ve doğal kültürel yapısı bakımından büyük bir zenginliğe sahiptir. (Sarı, 2012:

45). Bilindiği üzere Antalya ili bir büyükşehirdir. Belediye sınırları içerisinde yer alan ilçeler: Aksu, Döşemealtı, Kepez, Konyaaltı, Muratpaşa, Akseki, Alanya, Demre, Elmalı, Finike, Gazipaşa, Gündoğmuş, İbradı, Kemer, Kaş, Korkuteli, Kumluca, Manavgat ve Serik'tir. 2014 yılı itibari ile nüfusu 2.222.562 olan Antalya, 77.695.904 olan ülke nüfusu içerisinde % 2,86'lık bir paya sahip büyük şehirlerdendir (www.tuik.gov.tr).

Antalya ilinin ortalama olarak %77,8'i dağlık, %10,2'si ise engebelidir. Akarsular ve faylar tarafından derin bir biçimde yarılmış olan Toros Dağları ve yüksek platolar geniş yayılım alanına sahiptir. Toroslar, Tersiyer'de (III. Jeolojik Zaman) oluşmuş Alp-Himalaya sistemine bağlı genç kıvrım dağlarıdır. Torosların Batı Toroslar olarak bilinen kesimi ilin büyük bir kısmını kaplar ve Antalya Körfezi'nin her iki yanında da yer alır. Körfezin batısında, güneybatı-kuzeydoğu yönünde, doğuda ise kuzeybatı-güneydoğu yönünde uzanır. Sahadaki önemli yükseltiler Akdağ, Susuz Dağları, Alaca Dağ, Beydağları ve Geyik Dağları'dır. Baydağları (3085 m) ve Akdağ (3075 m) en yüksek olanlardır. Körfezin batısında yer alan Beydağları bir duvar gibi yükselir (Sarı, 2012: 28).

Antalya ilinde yazları sıcak ve kurak, kışları ılık ve bol yağışlı geçen Akdeniz iklimi hakimdir. Dağları kar alan Antalya, sahilde denize girilirken, dağlarında kayak yapılabilen dünyanın sayılı şehirlerindendir. Sıcaklığı -4,3°C ile 43,4°C arasında değişmekte, yağış ortalaması ise m² 'ye 1070 milimetredir (Durgun, 2010: 171). Değişik derecelerde olmak üzere tüm turizm türleri üzerinde iklimin etkileri görülür. Yazları sıcak ve kurak geçen Akdeniz iklim tipinde, yaz mevsiminde yağışların nadiren görülmesi, güneşlenme süresinin uzunluğu, ortalama sıcaklıkların turistlerin isteklerine cevap verebilecek derece olması ve deniz suyu sıcaklıklarının denize girilmesine olanak veren sıcaklıkta olması özellikle Antalya ilinde deniz, kum, güneş turizminin gelişmesine olanak sağlamıştır (Sarı, 2007: 90).

3.1.4.1. Doğal Turizm Kaynakları

Antalya ili; sahip olduğu iklimi ve verimli toprakları ile göz önünde olan şehirlerdendir. Uzun bir kıyı şeridine sahip olan Antalya'nın, zengin bitki örtüsü vardır. Bu kent, çok eski zamanlardan beri insanların yaşamlarını sürdürmeleri için çeşitli alternatifleri olan yerdir. Farklı dönemlerde Antalya, Pisidya, Pamfilya ve Likya üç önemli uygarlığa ev sahipliği yapmıştır. Yöreye Makedonlar, Selevkoslar, Romalılar, Selçuklular ve Osmanlıların egemen olduğu ve bu uygarlıklara ait çeşitli izlerin bugüne kadar varlıklarını sürdürdüğü bilinmektedir (Onat, 2000: 22).

Anıt ağaçlar da turistik bir kaynak olabilmektedir. Örneğin Kumluca Karacaören Dibek Tabiatı Koruma Alanında bulunan "Ambar Katranı" 2326 yaşında olup bu özelliği ile turistik bir çekicilik arz etmektedir (Doğaner, 2018: 31).

Antalya'nın turizm coğrafyası konusu oldukça geniş bir inceleme alanına sahiptir. Bu sebeple aşağıda Antalya'nın doğal ve beşeri turizm kaynakları açıklanmıştır.

Batıda Teke yöresi ile doğuda Taşeli platosu arasında kuzeye girinti oluşturan Antalya körfezi, oldukça arızalı ve eğimli bir yapıya sahiptir. Bu alan; kıyılar, ovalar, eşik sahaları, dağlık alanlar ve platolar olarak çeşitli morfolojik ünitelere ayrılmaktadır.

Batı Toroslarda Teke yarımadasında dağlar KD-GB, kuzey-güney yönünde, Antalya'nın kuzeyindeki kenet kuşağında bir dirsek yaparak KB-GD yönünde, doğuya doğru ise tekrar KD-GB yönünde bir uzanış gösterirler. Antalya'nın batı kesiminde dağlar kıyıya kuzeydoğu-güneybatı yönünde uzandıklarında girintili çıkıntılı bir kıyı çizgisi, rüzgâr etkisinin olmadığı güzel manzaralı koylar oluşmuştur (Sarı, 2007: 86)

Antalya körfezinde bulunan koylar Ege kıyılarının güney bölümlerindekine benzer şekilde yat turizmini teşvik etmektedir. Körfezin doğusu kısmında bulunan dağların denize paralel şekilde uzanıyor olması kıyı kesimlerin genellikle düz olmasını sağlamış ayrıca Türkiye'nin en uzun sahillerinin oluşmasında etken olmuştur.

Yatay biçimde şekillenmiş travertenlerden oluşan falezlerin yakınında derinlik ölçüsü ani bir artışla 100-200 metreye ulaşmaktadır. Falezler olarak bilinen bölgeden denize dökülen Düden Şelalesi vasıtasıyla oluşan doğal güzellikler estetik bir yapı oluşturarak ziyaretçiler için çekici bir özellik meydana getirmektedir.

Bu körfezin batısında yer alan Kemer, Finike ve Kasaba ovaları ile körfezin doğusunda bulunan Alanya, Alara, Manavgat, Serik, Aksu ovaları genellikle

alüvyonlardan meydana gelmektedir. Bu ovalar az eğimli olmakla birlikte dağların kıydan uzaklaşmasına neden olmaktadır.

Bilindiği üzere iklimin etkileri tüm turizm türleri üzerinde farklı şekillerde de olsa görülmektedir. Bu duruma örnek olarak Akdeniz ikliminde yaz aylarında sıcak ve kurak geçen bir hava hakimdir. Bu da deniz, güneş ve kum turizminin gelişmesine imkân vermiştir. Yaz aylarında güneşlenme süresinin uzun olması ve yağışların çok az görülmesi bu turizmde etkilidir. Ayrıca deniz suyu sıcaklığını ziyaretçilerin denize girebileceği şekilde olmasını da sağlamaktadır. Mayıs ve ekim aylarında bile denize girilebilmesi Antalya açısından büyük bir avantaj olarak değerlendirilebilmektedir. Ayrıca uygun nem değerleri de turistler için bir çekim kaynağıdır. Çünkü aktivite yapmak için gelen turistler için bahsi geçen durumlar turizm seçeneklerinde bir tercih sebebidir.

Kısaca Türkiye'nin turizmi söz konusu olduğunda Antalya'nın ilk olarak anılmasında kente ait olan doğal güzellikler ve tarihî unsurların yanında uygun iklimik şartların etkisinin olduğu söylenebilir.

Akdeniz ikliminin hüküm sürdüğü Antalya'da yaz ayları sıcak ve kurak, kışları ılık ve yağışlı geçmektedir. Yükseklik değıştikçe iklimsel farklılıklar doğmakla beraber genel anlamda Akdeniz ikliminin Antalya'da hakim olduğunu söylemek mümkündür. Akdeniz iklim tipinde kış ayları yumuşak geçmesi sebebiyle bitki örtüsü çok zarar görmez. Yağışlar sebebiyle de bitkiler varlıklarını sürbilmektedir.

Antalya'da çok çeşitli olan doğal bitki örtüsünde özel ortam isteyen bitkiler dışında her tur bitkiye rastlanır. Bu durum Antalya'yı bitki inceleme turizmi bakımından potansiyel bir alan haline getirmektedir. Araştırma sahasının iklim ve topografyanın etkisinde gelişme ve yayılma gösteren doğal bitki örtüsü kıydan içerilere doğru kuşaklar halindedir (Sarı, 1997: 100).

Akdeniz ikliminin egemen olduğu sahalarla asli doğal bitki örtüsü olan ormanların tahribinden sonra özellikle kıyı bölgelerinde gelişen ve 3-4 metre boyunda, ince gövdeli, her zaman yeşil yapraklı türlerden oluşan bitki formasyonlarına maki formasyonu denir. Ancak bu formasyonun Akdeniz ikliminin içerilere sokulduğu vadi içlerinde de iklimin etkisinin azaldığı oranda seyrelerek varlığını sürdürdüğü de görülür. Başlıca maki bitkileri, kocayemiş (Ericaceae), sandal (Arbutus andrachne), sakız (Pistacia lentiscus), menengic (Pistacia terebinthus), mersin (Myrtus communis), keci boynuzu (Cratonia siliqua), defne

(Laurus nobilis), tesbih (Styrax officinalis), zakkum (Nerium oleander), laden (Cistus) ve pırnal mesesi (Quercus ilex) dir (Sarı, 1997: 100).

Akarsuların oluşumu incelendiğinde, aktığı yerin özellikleri birbiriyle etkileşimleri akarsuyun karakterini etkilemektedir. Ayrıca akarsuyun seyrindeki yönü şelale oluşturup oluşturmadığı vadilerin yapısı ve menderes çizip çizmediği akarsuyun yapısını çok etkilemektedir. Bununla birlikte iklimik etkenler akarsuyun karakterinde önemli bir unsurdur.

Bölgedeki akarsuların yaz ayının son zamanlarına doğru suları epeyce azalmaktadır. Bunun en büyük sebebi yaz aylarının bu bölgede sıcak ve kurak geçmesidir. Bunun yanı sıra bazı akarsuların tamamen kuruduğu da görülür. Mevsim değişimiyle birlikte sonbaharın sonlarında yağmurların başlaması su düzeyini yükseltir. Buna ek olarak ilkbaharda Toros Dağları'ndaki karların erimesiyle bu sular son aşamasına ulaşır.

Antalya'da jeolojik yapının bir sonucu olarak akarsular keskin dirsekler yaparak akarlar. Ayrıca bu sular belirli dönemlerde yüzey akışını bırakıp yeraltından yol alırlar. Morfolojinin bir sonucu olarak da akarsular; yüksek ve dalgalı, az çok sönük şekilli kaynak kısmının iniş sırasında uzun, derin ve sarp boğazlarını izleyerek, denize doğru inerken bir ova içinde bulunurlar.

Akarsuların taşıdığı su miktarı ve rejimi içinde bundukları bölgenin iklim tipiyle yakından ilişkilidir. Türkiye'nin kuzey ve güneyindeki sıradağların mevcudiyeti, bunların eğimleri akarsuların boylarının kısa, hızlı akışlı olmalarına neden olurken, litolojik faktörler çağlayanlar, şelaleler ve girdapların meydana gelmesine zemin hazırlar. Araştırma sahasında akarsuların hemen hemen tamamı Toros dağlarından denize doğru dik iner. Bu yüzden genellikle kısa boyludurlar. En uzun 156 kilometrekarelik boyu ile Köprüçay'dır (Sarı, 1997: 104)

Antalya'da 29 civarında akarsu bulunmaktadır. Bu akarsulardan 25'i denize dökülürken, 4'ü içerdeki göllere akmaktadır. Bu suların bir kısmı da göllerden çıkıp ovalarda kaybolmaktadır. Çıkış kaynağı cılız olan Köprüçay, Aspendos antik kentinin önünden geçer ve denize dökülmektedir. Eşen Çayı ya da Kocaçay adıyla bilinen çay ise Kemer ve Kınıktan geçerek denize dökülmektedir. Manavgat Çayı, eski Pamfilya bölgesinin doğu sınırını çizmektedir. Alakır, Aksu, Köprü, Manavgat, Alara ve Dim Çayları körfezdeki başlıca önemli akarsulardır. Bu akarsular kaynaklarını 2.000 metrenin

üzerinde yüksekliğe sahip dağlardan alır. Antalya'nın en uzun akarsularını meydana getirirler (Sarı, 1997: 104).

Antalya'nın iç kısımlarındaki karalar zengin bir su potansiyeline sahiptir. Bu potansiyelin turizm alanında kullanılması deniz, güneş ve kum turizmi için gelen turistlerin kalma süresi ile ilişkilidir. Bir diğer husus da kıyı kesimlere yoğun olarak gelen turistlerin iç kısımlara çekilmesidir. Bu körfezde bulunan göller çeşitli su sporları amacıyla değerlendirilebilir. Bunun yanı sıra bu alanlar, kamp turizmi ve karavan gezisi için değerlendirilebilir. Ayrıca kuş gözlem turizmi için de popüler alanlar olarak sayılabilir.

Göller; birçok hayvan türüne ev sahipliği yapmaları, su sporları için uygun ortamı meydana getirmeleri, insanlar için piknik ve dinlenme alanı olarak hizmet vermeleri bakımından yerli ve yabancı turistler için bir turizm potansiyeli oluştururlar. Bölgedeki göller; Avlan Gölü, Söğüt Gölü, Yeşilgöl, Aygır Gölü'dür.

3.1.4.2. Beşeri Kaynaklar

Bir bölgenin turizmi üzerinde etkili olan faktörlere bakıldığında beşeri faktörlerin önemi yadsınamaz. Bilindiği üzere turizm, fiziki ve beşeri faktörlerin ışığında gelişmektedir. Bu iki faktör de birbirinin tamamlayıcı konumundadır. Buna örnek olarak Antalya'daki turizm aktivitelerinde fiziki faktörlerden sayılan kıyılar ana etken olurken Antalya'nın sahip olduğu tarihi eserler, ulaşım alternatifleri ile haberleşme unsurları birbirini tamamlamaktadır. Dünya turizminde hatırı sayılır bir yere sahip olan Antalya'nın fiziki güzelliklerinin çok eskiden beri var olmasına rağmen turist sayısında yüksek derecede artış konaklama tesislerinin yapılması ve ulaşım sıkıntılarının halledilmesiyle olmuştur.

Antalya tarihsel kaynaklar, geçmiş medeniyetlerin ve çağların yaşayan fiziksel kalıntılarıdır. Bunlar arasında “mimari, coğrafi görünüm ve arkeolojik özellikler kadar geçmişten beri günlük yaşam için önemi olan unsurlar da yer alır. Önemli tarihsel, dini ya da mitolojik olaylar da, bunların meydana geldikleri yerler de tamamen değişmiş ya da geçmişten hiçbir delil kalmamış olsa da, tarihsel kaynak olarak kabul edilebilir. Turistler tarihsel kalıntıları çeşitli nedenlerle çekici bulurlar” (Özgüç, 2015: 72).

Günümüzde maddi ve manevi değerlerden oluşan kültür mirası üzerindeki çalışmalar ve koruma yönündeki antlaşmalar-sözleşmeler giderek önem kazanmaktadır. Kültür ve tabiat varlıklarından, tarihi, arkeolojik, kentsel ve doğal sitler, anıt, ören yeri,

höyük, tümülüs, külliye, cami, kilise gibi maddesel kültür kalıntıları kültürel mirası oluşturan unsurlardır ve bu unsurlar yasalarda korunması gereken yerler olarak belirtilmektedir (Doğaner, 2003, 2). Bununla birlikte manevi kültür değerleri olarak görülen folklorik değerler, ibadet ve inanç unsurları, beslenme alışkanlıkları da kültürü oluşturan diğer öğelerdir. Bu unsurlar, kültürel turizmi bütünleyen öğeler olarak ilgi görmektedir. Turistlerin işte bu kültürel mirasa duydukları ilgi neticesinde kültürel turizm gelişmiştir ve bu turizm; festival ve fuarların, tarihi yerlerin, müzelerin ziyaret edilmesi ile ilerleme göstermiştir. Giderek küreselleşen dünyada; önceden bölgeye yerleşen medeniyetlere ait kalıntılarla beraber oraya ait yemek, müzik ve eğlence türleri, yaşam biçimleri, adetler, festivaller, müzik ve eğlence türleri, el sanatları ve kültürel turizm açısından giderek önem kazanmaktadır. Antalya ili ise bu unsurlar bakımından çok avantajlı bir konumdadır. Bu bağlamda Antalya çok sayıda turist çekmektedir.

Türkiye'nin en eski yerleşmelerinden olan Karain mağarasının M.Ö. 7.000-8.000 yılları arasında kullanıldığı, Beldibi mağarasında da Mezolitik dönem izleri saptanmıştır (Yalçınkaya, 1988: 40). Hitit döneminde bölgenin Anzarva toprakları adıyla anıldığını ve M.Ö. 1700 tarihlerinde bölgeler arası ilişkilerin sürdürüldüğü görülmektedir. Bölge şehirlerinin bağımsız bir yapıda geliştiği, geniş bölge olarak Pamfilya olarak isimlendirildiği ve zaman zaman bu şehirler arasında federasyonlar kurulduğu, Truva savaşıdan sonra Akaylar'ın M.Ö. 1300'de bölgeye geldiği bilinmektedir (Uysal, 1995: 23).

Tarihi ve arkeolojik miras denilince Antalya'da ilk akla gelecek yerlerden birisi de Kaleiçi'dir. Geleneksel mimarisi ile dikkat çeken Kaleiçi şirin bir yapıya sahiptir. Dar sokakları ve ahşap evleriyle meşhur olan Kaleiçi'nde bir de yat limanı bulunmaktadır. Mimari yapısıyla ün yapmış ve 13. yüzyılda Selçuklu sultanı Alaeddin Keykubat tarafından inşa edilmiş olan Yivli Minareli cami Antalya'nın sembolü haline gelmiştir.

Karatay medresesi de Kaleiçi'nde yer alan bir yapıdır. Yivli Minare ile aynı döneme ait olan medrese Selçuklu Devleti döneminin taş işçiliğini simgeler. O dönemdeki taş işçiliğine en güzel örneği sergileyen bu medrese ziyaretçilerin merak ettiği yerlerdendir. Ayrıca kentte iki önemli camiden daha bahsetmek gerekmektedir. Bunlardan birisi 16. Yüzyılda inşa edilen ve günümüzde hâlâ faal olarak kullanılan Murat Paşa camisidir. Şehrin merkezinde yer alan cami uğrak alanlarından birisidir. Bir diğer ünlü eser de 18. yüzyıldan kalma Tekeli Mehmet Paşa camisidir. Kaleiçi'ndeki yat limanında

bulunan İskele Camisi ise 19. yüzyıldan günümüze kalmıştır. Cami, kesme taştan yapılmıştır, doğal bir pınarın üzerine yer alır ve dört sütun üzerinde inşa edilmiştir.

Deniz feneri olarak inşa edildiği düşünülen Hıdırlık Kulesi M.S. 2. yüzyıldan günümüze kadar gelmiştir. Şehrin tarihinin canlı bir tanığı olarak değerlendirilen Roma, Bizans, Selçuk ve Osmanlı dönemlerine tanıklık etmiş olan Kesik Minareli Cami de bir mimari harikadır.

Hadrianus Kapısı diye bilinen görsel çekiciliği ile dikkat çeken tarihi yapı günümüzde turistlerin uğrak noktalarındandır. Hadrianus Kapısı veya Üçkapılar, İmparator Hadrianus 130 yılında Antalya'ya geldiğinde onun onuruna kentin etrafını saran üç kemerli bir kapı olarak inşa edilmiştir. İki cephesinde de dörder mermer sütun bulunmaktadır. Ne yazık ki bu kapının üst katı günümüze kadar ulaşamamıştır.

Bir buluşma veya tarif yeri olarak adlandırılan saat kulesi kale kapısı mevkinde bulunmaktadır. 1901 yılında yaptırılmış olup dört köşelidir. Üzerinde çalışır şekilde saati bulunan kulenin günümüzde saatinin plastik bir saatle değiştirildiği iddiaları söz konusudur. Saat kulesinin yerden yüksekliği 14 metredir.

Termessos antik şehri Karain mağarasının güneybatısında yer alır. Antik şehir, Antalya'ya 34 kilometre uzaklıkta ve 1.100 metrede bulunmaktadır. Güllük dağının güneyindeki iki tepe arasındaki düzlükte bulunan bu kent çok sayıda turist çekmektedir. Deniz seviyesinden birdenbire dimdik yükselen dağlar, Konyaaltı plajından Kırlangıç yarımadasına kadar uzanan bölgede Beydağları Olimpos Sahil Milli Parkı ile koruma altındadır. Antalya'dan Kemer'e giden 42 kilometrekarelik yol buradan geçer.

Sivridağ'ın eteklerinde yer alan Trebenna Antik kenti, Antalya'dan 20 kilometre ötesinde bulunmaktadır. Trebanna, bir antik Likya kentidir. Geyikbayırı mevki ve Çağlarca köylerinin yakınında bulunmaktadır. Antik kentin üç tarafı dik kayalarla çevrilir. İçerisinde çok sayıda lahit teknesi bulunmaktadır. Zamanla bir kısmı tahrip olmuştur.

Antalya-Kumluca-Finike karayolunun 35. kilometresinde, Tahtalıdağı'nın eteklerinde yer alan antik Phaselis'in (Kemer) limanı bir zamanlar önemli bir ticaret merkeziydi. Su kemerlerinin, agoraların, hamamların, tiyatronun, Hadrianus kapısının ve Akropolisin kalıntıları şehrin tarih içindeki önemini gözler önüne sermektedir. Güney limandan Tahtalıdağı ve çevresinin görünümü muhteşemdir. (Sarı, 1997: 113)

Olimpos'un batısında, portakal ağaçları ve turunc bahçeleriyle bezenmiş Finike körfezi yer almaktadır. Bu körfezin doğusunda İdebessos (Kozacı), Rhodiapolis

(Seyhkoy) ve Korydalla (Kumluca) antik şehirleri yer alır. Eski bir Likya şehri olan Liymra (Torunlar) deniz kıyısından 10 kilometre içerideki Turunçova'dadır. M.Ö. 4. Yüzyıla ait Akropolis'deki Perikles Anıtı antik sanatın örneklerindendir. Surlar, lahitler ve tiyatro şehirden günümüze ulaşan önemli yapılardır. Turunçova'dan sonra 20 km.lik güzel manzaralı dağ yoluyla ulaşılan Likya'nın unlu antik şehri olan Arikanda, Kızlarsivrisi dağının batı yamaçlarında yer alır. Şehirde agora, tiyatro, stadyum, su kanalları, hamam ve her yana dağılmış mezarlar görülebilir.

Demre ilçesinde bulunan Myra antik şehri turistlerce çok bilinen tarihi alanlar arasındadır. Bu antik kentte, Roma devrine ait tiyatro ve kaya mezarları bulunmaktadır. Antik kentte Akropolü, kaya mezarları, tiyatrosu ve iki kilise oldukça iyi durumdadır. Aziz Nikolas (Noel Baba) 4. yüzyılda burada yaşamıştır (Tekerli, 1996: 38). 19. yüzyılda da Ruslar tarafından restore ettirilen yapı bugün Noel Baba müzesi olarak düzenlenmiş olup ziyarete açıktır. Her yıl aralık ayındaki Noel Babayı anma törenleri için birçok turist buraya gelmektedir.

Kekova bu yörede yer alan koyların ve antik kentlerin genel adıdır. Turistlerin yoğun akınına uğrayan yerlerden birisidir. Yat turizminin ağırlıkla yapıldığı bu bölge haricinde Kaleköy de yine göz alıcı güzellikleriyle dikkat çeken bir turizm merkezidir.

Aspendos antik tiyatrosu da bu başlıkta bahsedilmesi gereken yerlerden birisidir. Tiyatroda konserler, bale ve opera gösterileri ve tiyatro eserleri sahnelenmektedir. Antik tiyatronun iki akropolü bulunmaktadır. 15.000 kişilik kapasiteye sahip olan tiyatronun M.S. 2. Yüzyılda Romalılar tarafından yapıldığı bilinmektedir. Aspendos, günümüze kadar korunarak gelen ender yapılardandır.

Sillyon antik kenti ise Aspendos ve Perge arasında bulunmaktadır. Bu antik kent, bir garnizon şehri karakterindedir. Pers, Hellenistik, Roma, Bizans ve Selçuklu devirlerini yasayan bu kent oldukça ünlüdür.

Dünyaca ünlü antik kentlerden sayılan Side, Manavgat ilçesine 7 km. uzaklıktadır. Bu antik kent Pers, Hellenistik, Roma ve Bizans dönemlerini geçirmiştir. Tarihi mirası günümüze kadar getiren Side, M.Ö. 1405'te kurulmuştur.

Selçuklu kalesi Alanya yarımadasının üzerinde adeta bir taç gibi durmaktadır. 13. yüzyıldan bugüne kadar gelen kale muhteşem güzelliktedir. Duvarları çift olan kale 150 kuleden oluşmaktadır. Kalenin iç duvarlarında zarar görmüş sarnıç ve Bizans Kilisesi bulunurken dış duvarlarında kervansaray ve kapalı çarşı yer alır.

Aytaa; geçmişi çok eskiye dayanan bir limandır ve Alanya'nın 30 kilometre doğusunda bulunur. Aytaa da diğer bir çok yer gibi çok önemli bir gezi noktasıdır.

1980 yılından sonra Turistlerin, turizme bakış açılarındaki değişimler sonunda streten uzak doğayla baş başa dinlendirici sahaları doğal ortamla uyumlu ve evre sorunları bulunmayan sahalarda tatil yapma isteği meydana gelmiştir. Bunun sonucunda da alternatif turizm kaynakları gündeme gelmiştir. Bu duruma bağlı olarak da kaplıcalar, ormanlık alanlar, yaylalar, akarsular ve milli parklar ön plana çıkmıştır. Ayrıca coğrafi unsurlar kaynaklı rafting, yayla turizmi, dağcılık, mağara turizmi, av turizmi, kamp-karavan turizmi, safari ve kış turizmi giderek tercih sebebi olmaktadır.

Antalya'nın alternatif turizm kaynakları bakımında da oldukça zengindir. Antalya geleneksel anlamdaki turizm seçeneklerinde yer alırken alternatif turizm olanaklarıyla da her geçen gün adından sıkça söz ettirmektedir. Antalya'nın zengin alternatif turizm kaynakların bazıları: yaylalar (Gömbe, rdbek, Yeşilyayla, Sbce, Beydağı, Altınyaka, Sğtcuması, oluk, İviz, Maşad, Salamut, Morca, inoğlu, Dereköy, Pnarbaşı, Gedevet, Mahmutseydi, Trктаş, Mahmutlar, Gökbel), dağcılık alanları (Beydağı, Ovacık, Bozburun, Zincirlikaya) kış turizmi (Saklıkent, Akdağ), iftlikler (Ekolojik iftlikler, Kuzca Ky) sayılabilir. Bununla birlikte bitki inceleme alanları, fotosafari alanları, yaban hayatı koruma sahaları (Dzeleramı, Gidengelmez Dağı), avlaklar, koruma alanları (Milli parklar, tabiat parkları, tabiat koruma alanları, tabiat anıtları), kuş gözlem alanları, mağaralar (Karain, Kocain, Geyikbayırı, Beldibi, Peynirdeliği, Molla deliği, Ayı ini, Zeytintaşı, Mahrumalı, Dim, imenini, Yalandnya, Altınbeşik) sayılabilir. Ayrıca kamp karavan alanları, rafting (Manavgat ayı, Köprüçay, Köprülü Kanyon, Alaraayı, Dimayı, Alakır) yine bu alanlardandır.

Antalya'ya her yıl dünyanın her yerinden birçok turist gelmektedir. Antalya'ya gelen turist sayısının sayısal verileri aşığıdaki tabloda verilmiştir.

Tablo 7: Antalya'ya Gelen Turist Sayısının Milliyetlere Göre Dağılımı 2017-2021

MİLLİYETLER	2017 YILI		2018 YILI		2019 YILI		2020 YILI		2021 YILI		2021 / 2020 YILI KARŞILAŞTIRMA SI	
	ZİYARETÇİ SAYISI	MİLLİYET PAYI (%)	ZİYARETÇİ SAYISI	MİLLİYET PAYI (%)	ZİYARETÇİ SAYISI	MİLLİYET PAYI (%)	ZİYARETÇİ SAYISI	MİLLİYET PAYI (%)	ZİYARETÇİ SAYISI	MİLLİYET PAYI (%)	SAYISAL DEĞİŞİM	ORANSAL DEĞİŞİM (%)
RUSYA FEDERASYONU	3 796 374	40,10	4 803 860	38,41	5 582 763	38,10	1 509 648	46,35	3 586 928	41,05	2 077 280	137,60
UKRAYNA	715 670	7,56	717 969	5,74	803 684	5,49	557 765	17,13	1 271 672	14,55	713 907	127,99
ALMANYA	1 694 956	17,91	2 319 319	18,54	2 673 545	18,25	346 319	10,63	1 268 179	14,51	921 860	266,19
POLONYA	169 021	1,79	400 633	3,20	554 998	3,79	90 751	2,79	416 924	4,77	326 173	359,42
KAZAKİSTAN	237 404	2,51	244 849	1,96	234 099	1,60	39 834	1,22	211 726	2,42	171 892	431,52
ROMANYA	116 517	1,23	195 687	1,56	252 692	1,72	44 526	1,37	165 283	1,89	120 757	271,21
BELARUS (BEYAZ RUSYA)	164 864	1,74	165 041	1,32	169 342	1,16	63 217	1,94	145 459	1,66	82 242	130,09
HOLLANDA	275 201	2,91	392 371	3,14	434 755	2,97	27 987	0,86	133 429	1,53	105 442	376,75
MOLDOVA	66 941	0,71	75 841	0,61	78 094	0,53	45 693	1,40	105 229	1,20	59 536	130,30
LİTVANYA	98 021	1,04	151 502	1,21	175 371	1,20	2 489	0,08	96 209	1,10	93 720	3 765,37
İSVİÇRE	71 931	0,76	107 238	0,86	129 215	0,88	50 366	1,55	87 067	1,00	36 701	72,87
İNGİLTERE	375 629	3,97	637 809	5,10	719 120	4,91	211 881	6,51	82 797	0,95	- 129 084	- 60,92
BELÇİKA	136 928	1,45	186 930	1,49	199 686	1,36	12 533	0,38	77 401	0,89	64 868	517,58
FRANSA	63 011	0,67	92 947	0,74	132 085	0,90	24 238	0,74	74 966	0,86	50 728	209,29
SİRBİSTAN	28 214	0,30	55 861	0,45	68 508	0,47	23 961	0,74	65 999	0,76	42 038	175,44
ÇEK CUMHURİYETİ	83 448	0,88	164 708	1,32	227 844	1,56	2 718	0,08	62 411	0,71	59 693	2 196,21
İRAN	102 655	1,08	70 049	0,56	77 528	0,53	7 080	0,22	62 391	0,71	55 311	781,23
KOSOVA	47 684	0,50	58 003	0,46	63 877	0,44	15 771	0,48	49 857	0,57	34 086	216,13
AZERBAYCAN	51 479	0,54	51 621	0,41	67 311	0,46	5 779	0,18	48 810	0,56	43 031	744,61
AVUSTURYA	50 672	0,54	85 875	0,69	118 263	0,81	11 490	0,35	47 772	0,55	36 282	315,77
ÜRDÜN	50 544	0,53	75 953	0,61	77 817	0,53	8 534	0,26	47 672	0,55	39 138	458,61
MACARİSTAN	40 190	0,42	70 401	0,56	88 267	0,60	3 138	0,10	47 584	0,54	44 446	1 416,38
İSRAİL	174 147	1,84	171 235	1,37	191 766	1,31	20 571	0,63	45 549	0,52	24 978	121,42
İSVEÇ	98 209	1,04	158 571	1,27	208 079	1,42	14 260	0,44	42 999	0,49	28 739	201,54
ESTONYA	32 538	0,34	44 539	0,36	58 050	0,40	1 081	0,03	40 756	0,47	39 675	3 670,21
DANİMARKA	139 642	1,48	183 603	1,47	191 084	1,30	10 840	0,33	39 657	0,45	28 817	265,84
BOSNA - HERSEK	24 929	0,26	35 614	0,28	45 593	0,31	11 799	0,36	35 016	0,40	23 217	196,77
LETONYA	28 066	0,30	43 799	0,35	61 462	0,42	1 719	0,05	34 182	0,39	32 463	1 888,48
SLOVAKYA	76 791	0,81	121 847	0,97	170 646	1,16	2 590	0,08	26 705	0,31	24 115	931,08
KIRGIZİSTAN	7 606	0,08	14 640	0,12	16 512	0,11	4 913	0,15	26 416	0,30	21 503	437,68

BULGARİSTAN	15 728	0,17	34 033	0,27	45 913	0,3 1	6 274	0,19	20 509	0,2 3	14 235	226,89
NORVEÇ	57 197	0,60	92 576	0,74	145 130	0,9 9	8 048	0,25	17 181	0,2 0	9 133	113,48
LÜBNAN	29 452	0,31	36 420	0,29	48 412	0,3 3	950	0,03	13 192	0,1 5	12 242	1 288,63
FİNLANDİYA	57 580	0,61	80 513	0,64	89 455	0,6 1	5 373	0,16	13 079	0,1 5	7 706	143,42
AMERİKA BİRLEŞİK DEVLETLERİ	7 527	0,08	10 979	0,09	15 399	0,1 1	2 838	0,09	10 656	0,1 2	7 818	275,48
İTALYA	11 923	0,13	18 976	0,15	26 182	0,1 8	3 648	0,11	10 562	0,1 2	6 914	189,53
İSPANYA	3 674	0,04	4 917	0,04	7 462	0,0 5	1 233	0,04	3 610	0,0 4	2 377	192,78
KATAR	63	0,00	1 719	0,01	3 059	0,0 2	260	0,01	3 393	0,0 4	3 133	1 205,00
PORTEKİZ	2 651	0,03	3 753	0,03	7 064	0,0 5	1 329	0,04	2 861	0,0 3	1 532	115,27
HİNDİSTAN	3 178	0,03	3 360	0,03	5 370	0,0 4	750	0,02	2 173	0,0 2	1 423	189,73
YUNANİSTAN	4 965	0,05	4 916	0,04	8 454	0,0 6	750	0,02	2 051	0,0 2	1 301	173,47
SURİYE	1 070	0,01	2 206	0,02	3 472	0,0 2	679	0,02	1 959	0,0 2	1 280	188,51
MISIR	968	0,01	6 773	0,05	4 181	0,0 3	452	0,01	1 123	0,0 1	671	148,45
ÇİN	2 126	0,02	3 529	0,03	4 306	0,0 3	405	0,01	689	0,0 1	284	70,12
KORE CUMHURİYETİ (G. KORE)	1 198	0,01	1 437	0,01	1 952	0,0 1	336	0,01	450	0,0 1	114	33,93
SUUDİ ARABİSTAN	3 848	0,04	7 090	0,06	6 865	0,0 5	807	0,02	160	0,0 0	-647	- 80,17
DİĞER MİLLİYETLER TOPLAMI	243 762	2,58	295 923	2,37	356 326	2,4 3	49 113	1,51	187 201	2,1 4	138 088	281,16
YABANCI ZİYARETÇİLER TOPLAMI	9 466 192	100,00	12 507 435	100,00	14 651 058	10 0,0 0	3 256 736	100,0 0	8 737 894	10 0,0 0	5 481 158	168,30
VATANDAŞ ZİYARETÇİLER TOPLAMI	534 857	5,3 5	577 864	4,42	629 705	4,1 2	187 690	5,45	356 157	3,9 2	168 467	89,76
GENEL TOPLAM	10 001 049		13 085 299		15 280 763		3 444 426		9 094 051		5 649 625	164,02

Kaynak: (Antalya İl Kültür ve Turizm Müdürlüğü Erişim adresi:

[https://antalya.ktb.gov.tr/Eklenti/92802,2018-](https://antalya.ktb.gov.tr/Eklenti/92802,2018-2022ocakmilliyetlerpdf.pdf?0&_tag1=81FE5D87FACD19AB73961A054F27A76BAE0E4C6C)

2022ocakmilliyetlerpdf.pdf?0&_tag1=81FE5D87FACD19AB73961A054F27A76BAE0E4C6C erişim

tarihi: 07.02.2022) derlenmiştir.

Tablo 7 incelendiğinde Antalya'ya 2017-2021 yılları arasında gelen turistlerin milliyetlerine göre dağılımları görülmektedir. Antalya'ya en fazla turist Rusya Federasyonundan gelirken ikinci sırada Ukrayna sonrasında Almanya bulunmaktadır. Ayrıca 2020 ve 2021 yılları arasındaki sayısal ve oransal değişimler de görülmektedir.

Antalya'da Turizm geliştirilmesine yönelik birçok proje tarihi süreçte planlanıp hayata geçirilmiştir. Bunlardan en önemlisi kuşkusuz Güney Antalya Gelişim projesidir. 1976'da onaylanan 1/25.000 ölçekli Çevre Düzeni Planında "Güney Antalya Turizm Gelişim Projesi"nin sınırları çizilmiştir. Bu gelişim projesiyle Antalya Limanı'ndan

Gelidonya Burnu diye adlandırılan alana kadar uzanan 80 km uzunluğundaki kıyı bandı düzenlenecektir. Projenin mekânsal alanı değişikliklere uğrasa da bölgenin tümüyle Olimpos-Beydağları Milli Parkı sınırları içinde kalması sağlanmıştır. Ancak bugün bu proje turizm gelişmesine konu olan alan milli park sınırları dışına çıkarılmış bulunmaktadır.

Bu projenin planlama çalışmalarına 1974 yılında başlanmıştır. Bu tarihten itibaren planlama-programlama, finansman-uygulama süreçleri, tek bir proje bütünü olarak ele alınmıştır. Buna ek olarak, 1/25 000 ölçekli çevre düzeni planı ve yapılabirlik çalışmaları 1976 yılında tamamlanmıştır. Dünya Bankası ile 09.07.1976 tarihinde imzalanan 25 milyon Amerikan doları tutarındaki kredi anlaşması sonucunda proje hızla uygulanmaya başlanmıştır. Hızla başlatılan “Güney Antalya Turizm Gelişim Projesi” Türkiye’nin en önemli bütünsel turizm gelişim projesi olma özelliğini hâlen sürdürmektedir (Örs, 2005: 207).

Proje ve projenin temelini oluşturan planların hazırlanmasında çok büyük titizlik ve özen yatmaktadır. Planlama aşamasında uygulanan işbirliği ve uyum devam ederek uygulama kısımlarında da arttırılarak sürdürülmüştür. Türkiye tarihinde “ilk” olarak nitelendirilebilecek birçok örgütsel düzenlemenin yer aldığı bu proje gerçekleştirilme süreciyle de ilgi uyandırmaktadır. Güney Antalya Gelişim Projesi örnek olarak seçilen Güney Antalya Turizm Gelişim alanı, Antalya Körfezi’nin batı kıyısını oluşturmaktadır. Bu alan dünyaca ünlü Antalya limanı ile körfezin güneybatındaki kısımda bulunan Gelidonya burnu arasında yer almaktadır. Batı Torosların denize en çok yaklaştığı bir topoğrafyada yer alan bu yöre, barındırdığı doğal ve tarihi değerler, tarım peyzajı gibi nedenlerle 1960’lı yıllardan başlayarak yoğun ilgi odağı olmayı sürdürmektedir. Bu ilgi aşağıda üç ana başlık altında toplanmaktadır;

- Milli park düzenleme, geliştirme,
- Yazlık konut edinme,
- Dış pazarlara sunulacak nitelikli yatak arzı yaratma. Bu talepler ilgili kamu kuruluşlarınca, özel ticari ya da sosyal örgütlenmelerle arazi kullanımına dönüşmektedir.

Güney Antalya Turizm Gelişim Projesi’nin örnek uygulama olarak seçilmesinde birçok neden söz konusudur. Belirlenen alanda sadece turizm sektörünün varlığı bu nedenlerin en önde gelenlerindendir. Güzel bir coğrafyada bulunan yerin çevresel faktörler

sebebiyle büyük önemi vardır. Yeşilin bir çok renginin bulunabildiği deniz kıyısının dibinde bulunan alanda her türlü turizm aktivitesi gerçekleştirilmesi söz konusudur. Bu bağlamda, özellikle kıyı kullanımında, yarışan/çekişen/çelişen kullanım istekleri de büyük ölçüde bu sektörün içinde yer almaktadır. Diğer bir deyişle esas çekişme “Turizm” ve “Çevre” ya da “Turizmde kısa ve orta erimli kazanç maksimizasyonu ereği” ile “Sürdürülebilir turizm gelişmesi ereği” arasındadır. Yöre, kıyı ve çevre değerleri açısından önemli ve özgündür. Proje, Türkiye’de ilk olmasının yanı sıra, dünya çapında ilgi çekmiş, uluslararası literatürde de yer almıştır (WTO, 1980). Bahsi geçen coğrafi alan tanımlanmış ve sınırları olan bir alandır. İçinde bulunduğu yörede yerleşim imkanı ve tarım olanağı sağlayan alanlar çok çok azdır. Buna benzer sebeplerden ötürü, özellikle proje uygulanmaya başladıktan sonra yöredeki yerleşik nüfusta azalma meydana gelmiş ve kalan nüfusun sosyal ve ekonomik etkinlik çeşitliliği de iyice azalmıştır.

3.2. Ulaşım

Hiç kuşkusuz turistik destinasyonlara erişim çok önemlidir. Antalya binlerce yıldır aynı fiziki coğrafya özelliklerine sahipken ne zaman ki bu doğal coğrafya özellikleri beşeri yatırımlarla desteklenmiş, ancak ondan sonra dünyanın en önemli turistik destinasyonları arasına girebilmiştir. Bununla birlikte sadece alt ve üst yapı tesislerinin kurulması yeterli olmamış, ulaşılabilir olması da gerekli hale gelmiştir. Bu başlık altında günümüz modern turistin isteği olan hızlı ve konforlu ulaşım imkânı sağlayan havayolu ulaşımı ve sivil havacılık üzerine durulacaktır.

Ulaşım altyapısı ve araçların geliştirilmesi ile seyahat endüstrisi ve ulaşımaya yönelik hizmetler ulaştırma işletmeleriyle yapılmaktadır. Birbirinden çok farklı ulaşım türleri ve araçlarının olması sektörü oluşturan alt piyasaların ayrı ayrı incelenmesini gerekli kılmaktadır. Ulaştırma sektörünün kapsamı geniş olmakla birlikte tercih edilen ulaştırma türleri itibariyle karayolu, demiryolu, havayolu ve deniz işletmeleri ulaştırma işletmeleri çerçevesinde değerlendirilmektedir. Bu sektörde faaliyet gösteren şirketlerin hepsinde sabit maliyetler yüksek düzeyde seyretmektedir. Ancak, yolcu sayısı, elde edilen gelir ve sunulan hizmetlerin birbiriyle ikame olanaklarının fazla olması ile piyasaya giriş imkânları açısından her alt sektörün yapısı farklı özellikler göstermektedir (Freyer, 2011: 158).

Karayolu, turizm ürünlerine ulaşılmasını hem bireysel hem de gruplar halinde gerçekleştiren tüketicilere seyahatleri esnasında özgürlük sağlayan ve eğlendiren bir

ulaştırma türüdür. Özellikle 2. Dünya Savaşı sonrasında Batı Avrupa ülkelerinde geniş bir karayolu alt yapısının oluşması ve yeni oto yolların inşa edilmesi, hem seyahat süresini kısaltmış hem de yolculukların daha konforlu geçmesine imkân sağlamıştır. Ancak, daha uzak turistik destinasyonlara karayolu ile seyahatin zaman alması ve yorucu olması nedeniyle zaman içerisinde daha az tercih edilen bir ulaşım türü olmuştur (Şanlıoğlu, 2017: 27)

Denizyolu, tarihi bilgilerden de yola çıkılarak geçmiş zamanın en eski toplu taşıma araçları denizlerde olduğundan denizyolu kavramı milletler için önemlidir. Özellikle kıtalararası ve ülkelerarası turistik seyahatlerde önemli ölçüde talep görmektedir. Çok uzun yıllardan beri oldukça konforlu ve adeta yüzen bir özelliğı nedeniyle kruvaziyer gemilerle çok sayıda turist taşınabilmektedir. Deniz yolu işletmeleri seyahat boyunca dinlenme, uyuma ve eğlenme gibi imkânlar sunmaktadır (Şanlıoğlu, 2017: 30).

Demiryolu, diğ er ulaştırma araçlarının hızla gelişmesi ve zorlu rekabet koşullarında özellikle Batı Avrupa ülkelerinde iktisadi ve sosyal gelişmede önemli rol oynamıştır. Demiryolu işletmeleri turistik seyahatleri yaygınlaştırmış ve geniş toplumsal kesimlere farklı ulaşım imkânları sunmuşlardır. Modern kitle turizmi demiryollarının yaygınlaştığı 19. yüzyılın ikinci yarısından itibaren genişleme imkânı bulmuştur.

2. Dünya Savaşı öncesine kadar turistik amaçlı taşımalarda önemli rol oynamış olan demiryolu taşımacılığı, havayolunun ön plana çıkması ile nispeten geri planda kalmıştır. 1954 yılında tatil amaçlı uluslararası seyahatlerde %56 oranında demiryolu kullanılırken 2011 yılında bu oran %5 düzeyine kadar gerilemiştir (Freyer, 2011:203) Ancak 1970’li yıllarda yaşanan petrol krizi sonrasında demiryolu taşımacılığı yeniden kabul görmeye başlamıştır. Demiryolu ulaşımında hız, konfor, internet erişimi, diğ er güzergâhlarla kolay bağlantı kurabilme imkânı ve yiyecek-içecek hizmetleri vb. alanlarda son yıllarda yaşanan gelişmeler bu tür taşımacılığın yeniden tercih edilmesinde etkili olan faktörlerin başında gelmektedir (Şanlıoğlu, 2017: 30).

Havayolu, hizmet sektörleri arasında hem ulusal hem de uluslararası taşımacılık açısından önemli bir role sahiptir. Aynı zamanda havayolu şirketleri, bir bölgenin iktisadi kalkınmasına yardımcı olan işletmelerin en önemlileri arasında yer almaktadır (Hatipoğlu ve Işık, 2015: 294). Havayolu taşımacılığı pek çok aktörün uyumlu çalışması ile mümkün olan bir hizmet organizasyonudur. Uluslararası sözleşmeler çerçevesinde işletmeler (altyapı, alan hizmetleri, uçuş hizmetleri, catering vb.) ve kamu otoriteleri ile diğ er pek

çok aktörün uyumlu şekilde ortaklaşa gerçekleştirdikleri bir hizmet türüdür. Hizmetin merkezinde havayolu şirketleri, aracı kurumlar ve müşteriler bulunmaktadır. Bununla birlikte hizmetin sunulması sırasında çok sayıda ulusal ve uluslararası şirket ve kurumun katkıları söz konusudur. (Şanlıoğlu, 2017: 28).

Sivil havacılıkta havacılık faaliyetleri askeri bir hedef veya amaç ile yapılmaz. Sivil havacılık uçuş faaliyetlerini organize etmekle birlikte bu uçuşların emniyetli yapılabilmesi için oluşturulmuş birçok faaliyetin etkileşim içinde olduğu bir süreçlere denilmektedir. Yolcunun, yükün ve postanın güvenli ve etkin bir şekilde ulaşma yerlerine vardırılması, bu sektörün sektör için en önemli amaç denilebilir. Bütün sistemlerde olduğu gibi sivil havacılığa bağlı sistemlerde de koordinasyon ve etkileşim gereklidir. Ayrıca bu sistemlerin hepsi karşılıklı şekilde kendi aralarındaki faaliyetleri desteklemektedir.

Sivil havacılık alt sistemleri şunlardır: Eğitim, yönetim, havacılık işletmeleri, üretim-bakım, hava trafik kontrol, hava alanı-yer hizmetleri, bilgi-haberleşmedir. Eğitim alt sistemi, tüm sivil havacılık faaliyetlerinde çalışacak insan kaynağının sağlanmasından sorumludur. 18 yönetim alt sistemi, tüm sivil havacılık faaliyetlerinin etkin ve emniyetli bir şekilde gerçekleştirilebilmesi için gerekli standartların belirler. Ayrıca eğitim alt sistemi uyumun sağlanmasından sorumludur. Yönetim alt sistemi ise düzenleyici bir özellik taşımaktadır. Üretim ve bakım alt sistemi, araç ve gereç tasarlama işleminden sorumludur. İhtiyaç dâhilindeki araç ve gereçlerin güvenilirliği için çalışmalar yapar. Hava trafik kontrol, hava araçlarının nerde olursa olsun hareketleriyle ilgilenir. Bu alanda çalışma yapar. Bu hava araçlarının sisteminin hedefler ölçüsünde düzenlenmesiyle ilgilenir. Bununla birlikte uçuş emniyeti konusunda çalışmalar yapar ve kısaca etkinliğinin sağlanmasında önemli görevler üstlenir. Havaalanı yer hizmetleri sistemi, alt yapı kolaylıklarını sağlayan kısımdır. Uçma öncelikli olacak şekilde haberleşme alanıyla ilgilenir. Ayrıca üretim, bakım, hava trafik ve seyrüsefer gibi faaliyetlerin sağlıklı işlemlerini sağlar. Bilgi ve haberleşme alt sistemi, bütün etkileşimden sorumludur. Diğer alt sistemler arasındaki etkileşimi sağlayan alt yapı sistemidir. Sivil havacılık sisteminde bütün alt sistemler çok önemlidir. Bu alt sistemlerin hepsi iyi bir şekilde işlerse amacına hizmet eden bir sivil havacılık sistemi ortaya çıkar. Bu bağlamda iletişim ile beraber koordinasyon büyük önem arz eder. Sivil havacılık sisteminin temelini bu alt sistemler oluşturmaktadır. Bu alt sistemler yolcunun, yükün veya da gönderinin varış yerlerine sağlıklı şekilde ulaşmasını sağlar (Birgören, 2004: 45).

3.2.1. Günümüzde Sivil Havacılığın Önemi

Sivil havacılık endüstrisinin ekonomiye katkısı, temel tüketim ihtiyaçlarını oluşturan yiyecek içecek sektörünün dünya gayri safi hasılasına olan katkısının yarısından fazladır. Küreselleşen dünyada, ekonomik yapıyı oluşturan ve ticaret hacimlerini yükselten turizm ve ticaret gibi alanlar, havacılık sektörünün etkisiyle yaşamını sürdürmektedir. Havacılık sektörünün, globalleşen dünyanın turizm trafiğine bakılmaksızın ulusal ekonominin temel taşı olduğu ifade edilebilir (UAB, 2020).

Çağdaş dünyada sivil havacılık sektörü, insanın sosyal ve ekonomik hayatını etkileyen can alıcı noktalarda önemli görevler üstlenir. Bütün dünyayı her alanda derinden etkileyen II. Dünya Savaşı'ndan sonra ülkeler arası küreselleşmenin hızlanması, uluslararası ticaret hacminin artması söz konusu olmuştur. Ayrıca teknolojik gelişmelerin havacılık ve ulaştırma sektöründeki uygulamaları, turizmin gelişmesini sağlamıştır. Buna paralel olarak yolcu sayısındaki hızlı artışlar, sivil havacılık sektörünün, ulaşım alanında güvenli bir tercih oluşturması, giderlerin azalmasına olan etkisi bu sektörün önemini arttırmıştır. Nitekim sivil havacılık, bu sektörde yer alan firmalara rekabet avantajı, kolaylık ve hız özelliği kazandırması gibi durumlarla bu sektöre olan merak giderek yükselmiştir.

Yapılan savaşlar ve çıkan salgın hastalıklar bu sektörü oldukça fazla etkiler. Ekonomik krizlerin de bu anlamda etkisi yadsınamaz ama buna rağmen, 1970 yılında tüm dünyada hava yolunu tercih eden 300 milyon olan yolcu sayısı varken 2019 yılında bu sayı 4,3 milyara çıkmıştır. Türkiye'de de 1 milyon olan yolcu sayısı yılda ortalama 2019 yılında yaklaşık 115 milyon yolcuya çıkmıştır. Türkiye'deki yolcu sayısındaki artış hızı dünya ortalamasının iki katıdır (World Bank, 2020).

Havayolu ulaştırmasının Türkiye'deki gelişim sürecine bakıldığında 1912 yılında askeri alanda oluşturulan girişimler ile başladığı söylenebilir. Bundan sonra ise uçak üretimi için kurulan fabrika yatırımları ile 1955 senesinde "Türk Hava Yolları Anonim Ortaklığı (THY)"nın kurulması ile önemli bir gelişme kaydetmiştir. Bu nedenle Türk Hava Yollarının Türkiye'deki havayolu ulaştırmasının gelişimi açısından çok önemli bir yeri vardır. Türk Hava Yolları, yeni atılımlar oluşturup ayrıca eğitim alanında da önemli katkılar sunmuştur. Dünya genelindeki havayolu ulaşımının gelişme kaydetmeye başladığı 1990 yılından sonra Türkiye'de de epeyce havayolu firması kurulmuştur. Bu kuruluşlar hem ulusal anlamda hem de uluslararası alanda havayolu trafiğinin gelişmesine destek olmuştur.

Türk sivil havacılık sektörünün gelişimi hakkında da bilgiler vermek gerekirse; Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Stratejik Planı'nda (2019-2023) Sivil havacılık sektörünün Türkiye'deki gelişim aşamaları kronolojik olarak şu şekildedir:

Türkiye'de açısından 1912 tarihi bu alandaki temellerin atıldığı yılı tarif eder. Nitekim 1912'de ilk hava çalışmaları Sefaköy'de başlamıştır. Sefaköy'de küçük alandaki iki hangarda başlayan bu çalışmaların devamı gelmiştir. Günümüzde Atatürk Havalimanı'nın yakınına tekabül eden bu alanda hava çalışmaları ile ilgili ilk planlamalar yapılmıştır.

Türk sivil havacılığının temellerini atılmasında 1925 yılında kurulan “Türk Tayyare Cemiyeti” önemi büyüktür. “Türk Tayyare Cemiyeti” daha sonra “Türk Hava Kurumu” adını almıştır.

Vecihi K-IV adıyla 28 Ocak 1925 tarihinde Vecihi Hürkuş tarafından ilk Türk yapımı imal edilmiştir. Bu uçakla birlikte ilk uçuş gerçekleştirilmiştir.

Kayseri'de ilk modern uçak fabrikası 1925 yılında kurulmuştur. Bu modern fabrika, Türkiye ile Alman uçak imalat firması arasında imzalanan anlaşma ile kurulmuştur.

İlk Türk Sivil Havacılık Okulu ise 1932 yılında Vecihi Hürkuş tarafından kurulmuştur. İstanbul'da kurulan okula “Vecihi Sivil Tayyare Mektebi” ismi verilmiştir.

“Havayolları Devlet İşletme İdaresi” 1933 yılında kurulmuştur. “Milli Savunma Bakanlığına” bağlı olarak kurulan bu idare, Türkiye'de taşımacılık yapmak görevi ile kurulmuştur. Bu idarenin görevlerinden birisi de sivil hava yolları kurmaktır. Sivil hava taşımacılığı 1933 yılında ilk olarak 5 uçaktan oluşan küçük bir filoyla “Türk Hava Postaları” adı altında gerçekleştirilmiştir.

Türk sivil havacılık sektörünün gelişim aşamalarında sıkıntılı süreçlerin olduğu da bilinmektedir. Örneğin Körfez Krizi 1990 tarihinde meydana gelmiştir. Bu olay tüm dünyayı derinden sarmıştır. 1998 senesinde çıkan Asya ekonomik krizi de yine dünya çapında ekonomilerin zor duruma düştüğü bir olaydır. 2001'de Türkiye'deki ekonomik kriz de bu bağlamda bahsedilmesi gereken olaylardandır. Ayrıca 11 Eylül saldırısından da burada bahsetmek gerekir. İşte bu veya buna benzer ekonomik olaylar sadece ülkelerin ekonomilerini derinden sarsmaz ayrıca turizm ve turizmle ilişkili sivil havacılık gibi sektörleri de zor duruma düşürür. (Korul ve Küçükönal, 2015). Bahsi geçen olumsuz dış etmenlere karşın bazı ülkeler arasındaki anlaşmalar, bazı ülkeler arasında gerçekleşen vize

kaldırılması işlemleri gerçekleşmektedir. Buna ek olarak taşımacılık sektöründeki olumlu gelişmelerin de gerçekleşmesi sivil havacılık sektörünün gelişimini olumlu şekilde etkiler. Ayrıca insanların havayolu taşımacılığına karşı gösterdiği talep de önemlidir. (Yazgan ve Yiğit, 2013).

3.2.2. Sivil Havacılık Faaliyetlerinin Kapsamı

“Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü”, “Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığına” bağlı olarak çalışmaktadır. “Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü” kamu tüzel kişiliğini haiz, özel bütçeli statüde kurulmuştur. Bu kurumun görev yetki ve sorumlulukları, 15.07.2018 tarih ve 30479 sayılı Resmi Gazetede yayımlanan “4 Numaralı Cumhurbaşkanlığı Kararnamesi” ile belirlenmiştir.

“Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü ”nün görev tanımları ve yetki alanları şunlardır;

- Sivil havacılık faaliyetlerinin kamu yararı gözetilerek oluşturulmasını sağlamak.
- Ekonomik ve sosyal alanlardaki gelişmelerin ışığında hareket etmek
- Millî güvenliğin ön gördüğü hedef ve ilkelere uygun olarak düzenlenmeler yapmak ve politikalar oluşturmak ve oluşturulan politikaları takip etmek.
- Uluslararası sivil havacılık kural ve standartlarına uygun şekilde sivil havacılık faaliyetlerinin düzenlenmesini sağlamak ve bu faaliyetlerin devam edebilirliğini ve hız kazanmasını sağlayabilecek unsurları belirlemek.
- Uluslararası sivil havacılık alanındaki gelişmeleri takip etmek, ilgili uluslararası kuruluşlara üye olmak, katkı veya katılma paylarını ödemek, bu kuruluşlarla işbirliğinde bulunmak, üyesi olduğumuz uluslararası kuruluşlarca kabul görmüş kural ve standartların güncel olarak uygulanması için gerekli düzenlemeleri yapmak ve uygulanmasını sağlamak.
- Sivil havacılık faaliyetleriyle ilgili olarak mevzuat kapsamı dışında kalan eylemlerin oluşmaması için gerekli çalışmaları yapmak
- Türk hava sahası ve uluslararası anlaşmalar gereğince hizmet sorumluluğu üstlenilen uluslararası hava sahalarının kullanımına ilişkin (Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Faaliyet Raporu 2020, 13) strateji ve politikalara esas teşkil edecek ilkelerin belirlenmesine yönelik çalışmalar yapmak, hava trafik yönetim hizmetleri konusunda 14/10/1983 tarihli ve 2920 sayılı Türk Sivil Havacılık Kanununa uygun

olarak sivil asker koordinasyonuna ilişkin esasları belirlemek ve uygulanmasını sağlamak.

- Diğer kurum ve kuruluşların önerileriyle, Türk hava sahasını kullanan sivil hava araçlarının uyması gereken hava trafik yönetim hizmetleriyle ilgili düzenlemeler yapmak.
- Hava arama ve kurtarma hizmetleri konusunda ilgili kurum ve kuruluşlarla işbirliğinde bulunmak.
- Yurt içinde ve yurt dışında hava ulaştırma faaliyetlerinde bulunmak isteyen Türk ve yabancı gerçek veya tüzel kişilere verilecek izinlerin esaslarını ve şartlarını hazırlamak, gerekli görülmesi halinde ilgili Bakanlık ve kamu kurum ve kuruluşları ile koordinasyonu sağlamak.
- Sivil hava ulaştırması konusunda ülke politikalarına ilişkin öneriler sunmak, ikili ve çok taraflı anlaşmaların çalışmalarına katılmak ve bunları sonuçlandırmak.
- Sivil havacılığın yasadışı müdahaleler ile diğer tehlikelerden, yangın, sel, deprem gibi doğal afetlerden korunması için gerekli strateji tekliflerini belirlemek, önlemleri almak, aldırarak ve uygulamaları takip etmek.
- Bakanlık tarafından verilen yetki kapsamında sivil havacılık kazalarının ve olaylarının soruşturmasını yapmak veya yaptırmak, sonuçlarına göre gerekli tedbirleri almak, bu konuda kamuoyunu bilgilendirmek.
- Sivil hava araçlarının Türk hava aracı siciline kaydedilmesi ile bu araçların tescil ve sicil işlemlerini uluslararası standartlara uygun olarak yapmak.
- Sivil havacılıkla ilgili uluslararası kurum ve kuruluşlarla işbirliğinde bulunmak, sicilleri bildirmek ve siciller üzerinde hukuki düzenlemelere uygun kayıtları tutmak.
- Sivil hava araçlarıyla emniyetli uçuş operasyonları yapmak için gerekli olan önlemleri almak, denetimler yapmak ve belge düzenlemek, onaylamak, yenilemek, iptal etmek ve kayıtları tutmak.
- Sivil havacılık alanında faaliyette bulunan ve kurallara aykırı hareket eden gerçek ve tüzel kişilere uygulanacak idari ve teknik yaptırımlara ilişkin esasları belirlemek ve bunlar hakkında ilgili mevzuat hükümleri uyarınca gerekli yasal işlemleri yapmak.

- Uçuş emniyetinin veya uluslararası standartlar ve kuralların ihlal edildiğinin tespit edilmesi halinde, uçuş operasyonlarını ve faaliyetlerini yasaklamak,
- Gereken durumlarda kuruluşların işletme ruhsatlarını askıya almak veya iptal etmek ve cezai yaptırım da dâhil gereken her türlü önlemi almak.
- Söz konusu kararnamenin ilgili bölümünde öngörülen görev ve yetkileri yerine getirmek üzere yönetmelik ve genelgeleri hazırlamak.
- Sivil havacılıkla ilgili teknik alt yapıya ilişkin düzenlemeler yapmak ve uygulanmasını sağlamak.
- Genel Müdürlüğün hizmet alanı, görev ve yetkileriyle ilgili konularda Bakanlıkça belirlenen esaslar dâhilinde, diğer kamu kurum ve kuruluşları ve mahalli idarelerle gerekli iş birliği ve koordinasyonu sağlamak.
- Sivil havacılık sektörünün gelişimini sağlayacak tedbirleri almak ve gerekli düzenlemelerin yapılması hususunda ilgili kuruluşlara önerilerde bulunmak.
- Sivil Havacılık Kurumunun faaliyet gösterdiği alanlarda fiyat ve ücret tarifelerini belirlemek ve belirlenen tarifelerle ilgili Bakanın onayını almak.
- 2920 sayılı Kanun hükümleri ve uluslararası uygulamalar çerçevesinde; hava alanları, hava araçları, yolcu, yük ve üçüncü şahıslara yönelik sigorta sorumluluk limitlerinin belirlenmesi çalışmalarına katılmak, sigorta şartlarının sağlanmasını kontrol ve takip etmek.
- Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığının döner sermayesi desteğiyle sivil havacılıkla ilgili eğitimler veren kurumları, kişileri vb. desteklemek, bu alanda teşviklerde bulunmak.
- Sivil havacılık alanında yabancı ülkelerde ve ülkede bulunan kurumlara danışmanlık yapmak, kurslar düzenlemek, toplantılar oluşturmak, konferans ve seminerler programlamak ayrıca eğitim faaliyetleri ile ilgili çalışmalar yapmak.
- Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığınca verilecek diğer görevleri eksiksiz yapmak (SGHM, 2020: 13)

3.2.3. Dünyadaki Sivil Havacılık Kurum ve Kuruluşları

Dünya'daki sivil havacılık kurum ve kuruluşlarından bahsetmeden önce günümüzdeki durumdan söz etmek gereklidir. 2020 yılında, Çin'in Wuhan kentinden başlayarak dünya geneline yayılan ve pandemi süreci adı verilen COVID-19 salgını

sebebiyle dünya ülkelerince seyahat kısıtlamaları getirilmiş ve genel manada uçuşlar azaltılmıştır. Bu kısıtlamaların doğal bir sonucu olarak havacılık sektörü bu salgından en çok etkilenen sektörlerin başında gelmektedir.

Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü (ICAO)'nın sunduğu istatistikler ışığında 2020 yılında, uluslararası yolcu trafiği %60 oranında düşüş göstermiştir. Turist sayısı ise 2003 yılındaki verilerle eşdeğerdir. Koltuk kapasitesi %50 oranında düşerken havayolu ulaşımındaki yolcu sayısı ise %60'a düşmüştür. 1,8 milyar olarak gerçekleşen turist sayısı oldukça azdır. (ICAO, 2020) Uluslararası Hava Taşımacılığı Birliği (IATA)'nin açıklamalarına göre dünya çapında yolcu sayılarında bir düşüşün meydana geldiği belirtilmiştir. İstatistiki veriler ışığında, dünya üzerinde yer değiştiren ziyaretçi trafiği sonuçlarında seyahate olan isteğin azaldığını görülmektedir. Ziyaretçi taleplerinin 2020 yılında önceki yıl olan 2019'a göre %65,9 düştüğü açıklanmıştır. Dış hatlardan seyahat edecek yolcuların seyahat rotalarıyla ilgili beklentilerin 2019 seviyelerine göre %75,6 altında kaldığı bilgisinden yola çıkarak virüs salgınının havacılık sektörünü derinden yaraladığı söylenebilir. Yolcu kapasitenin %68,1 azaldığı ve yolcu doluluk oranının ise %19,2 puan düşerek %62,8 olduğu belirtilmiştir. 2020 yılında önceki yıla göre, iç hat talebinin ise %48,8 azaldığı açıklanmıştır. Kapasitenin %35,7 daraldığı ve yolcu doluluk oranının %17 puan düşerek %66,6'ya gerilediği belirtilmiştir (IATA, 2020)

ICAO'nun raporları incelendiğinde, pandemi sürecinin etkileri nedeniyle havayolları ne yazık ki yaklaşık 370 milyar dolar kayıp yaşamıştır. Bölgelere göre süreçten farklı şekillerde zarar görme durumları gerçekleşirken, veriler: Asya/Pasifik bölgesi 120 milyar, Avrupa 100 milyar ve Kuzey Amerika 88 milyar dolar kaybederken, bunu sırasıyla Latin Amerika – Karayipler, Orta Doğu ve Afrika 26 milyar, 22 milyar ve 14 milyar dolar şeklindedir. Turizmin bel kemiği havalimanlarının ve hava ulaşımını sağlayan hizmet sağlayıcılarının ise sırasıyla 115 milyar ve 13 milyar dolar kaybı bulunmaktadır. Araştırma şirketlerinin araştırma sonuçlarına göre Pandemi sürecinin havacılık sektörüne olan olumsuz etkilerinin tümüyle giderilmesi için ve pandemi öncesi büyüme rakamlarına dönülmesi uluslararası kuruluşların raporlarına göre en erken 2024 yılı olarak öngörülmektedir (Eurocontrol, 2020).

Turizmin gelişmesine dünya genelindeki hava taşımacılığındaki ilerlemeler ve turizm endüstrisindeki gelişmeler etkili olmuştur. Bu durum ayrıca uluslararası ticaret hacmini artmasını ve turizm talebinin çoğalmasını sağlamıştır. Çalışan bireylere verilen

ücretli izinler, vizesiz geçişler, mali alandaki kısıtlamaların azalması da yine turizm talebini arttıran unsurlardandır. Artan turizm talebi ölçüsünde sürekli büyüme kaydeden turizm sektörü ülkeler bazında da rekabet unsurunun ön plana çıkmasını sağlamıştır. Bu sebeple devamlı büyüyen ülkeler arasındaki turizm faaliyetleri, pazarından daha çok pay almak isteyen birçok gelişmiş ve gelişmekte olan ülkeler açısından önem arz etmektedir. Havayolu ulaşımı, turistlerin kava ve denizyolu ile ulaşamayacağı bölgelerde yeni turizm pazarlarının oluşturulmasına katkıda bulunur (Arıkan, 2015: 131).

3.2.3.1. Uluslararası Ulaştırma Örgütleri

Uluslararası Ulaştırma Örgütleri, insanların olabildiğinde rahat seyahat etmesi amacıyla kurulan örgütlerdir. İnsanların seyahatlerinde ekonomik prensiplere uygun olarak hızlı, güvenli ve düzenli bir şekilde taşınmasını sağlamak amacıyla kurulan bu örgütler; turizmin geleceği açısından önemli roller üstlenmişlerdir. Bu alanda faaliyet gösteren kurumları ortak bir alanda toplayan ve onların temsilciliğini yapan bu örgütlerin kurallar koyup kaldırma yetkisi vardır. Bu örgütlerin uygulamaya koyduğu kurallara uyma zorunluluğu vardır. Bu kuruluşlar; seyahat kişi sayısını artırmayı amaçlarken seyahat eden kişi sayısını artırmayı da önemsemişlerdir. Bu kurumlar ayrıca daha hızlı ekonomik güveli ve konforlu ulaşım imkânlarını artırmakla yükümlüdür. Örgütler bir diğer amacı da ulaşırma işletmeleri arasında işbirliğı ve yardımlaşmayı arttırmaktır. Bu amaçla kurulmuş pek çok uluslararası örgüt bulunmaktadır.

Uluslararası Hava Taşımacılığı Birliğı (International Air Transport Association – IATA): Turizm sektörü içinde en çok söz hakkı olan Uluslararası Hava Taşımacılığı Birliğı, dünya genelindeki ticari havayolu biletlerini temsil etmektedir. Aynı zamanda bu kurum toplam havayolu trafiğinin %83'ünü temsil etmektedir. Birlik 1945 yılında Havana'da (Küba) Nisan ayında kurulmuştur. Birliğın birçok amacı vardır bunların başında dünya üzerinde havayolu ile seyahat eden kişilerin sayısını arttırmak öncelikli amaçlardan sayılabilmektedir. Bu kurum hava hizmetlerini daha ekonomik ve güvenli hâle getirmeyi de hedeflemektedir. Bunun dışında havayolu işletmeleri arasında işbirliğini geliştirmek ve havayolu taşımacılığında yeniliğı desteklemek bu amaçlar arasında sayılabilir. Kurulduğı tarihten günümüze kadar uluslararası hava taşımacılığı çok büyük oranda büyüme göstermiştir. Yetmiş yıllık sürede yüz kattan daha fazla büyüme kaydeden bu birlik sektöre büyük katkılar sağlamaktadır. Birliğın 1945 yılında 31 ülkeden 57 üyesi

bulunmaktaydı. 2015 yılına bakıldığında 117 ülkeden 260 üyesi bulunan bu birlik her geçen gün daha etkili hale gelmektedir. Üyelerinin çoğunluğunun Avrupa ve Kuzey Amerika'dan olan birliğin, 60 ülkede 63 ofisi mevcuttur. Türkiye'den de Atlasjet Airlines, Corendon Airlines, Freebird Airlines, Onur Air, Sun Express, Pegasus Airlines ve Türk Hava Yolları birliğe üye havayolu şirketleridir (IATA, 2015).

Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü (ICAO): 1947 yılında kurulmuştur. Örgüt, Birleşmiş Milletlere bağlı bir şekilde çalışmalarını sürdürmektedir. Uzmanlık örgütü olarak kurulmuştur. Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü, sivil havacılık alanında büyük ölçekli çalışmaların yapılması amacıyla kurulmuştur. Bununla birlikte sivil havacılık alanında önemli ve kalıcı gelişmelerin yaşanmasına katkı sağlayan bir örgüttür. Örgütün çalışma alanlarının temelini uçuş emniyeti ve güvenliğine ilişkin uluslararası kurallar ve politikalar geliştirmeye ilgili konular oluşturmaktadır. Örgüt sivil havacılığın düzenli gelişimini sağlamaya çalışmaktadır. Ayrıca örgütün, asıl amacı konulan kuralların küresel düzeyde uygulanmasını sağlamak amacıyla çalışma alanları oluşturmaktır. Türkiye bu kuruluşun kurucu üye ülkelerdendir. Örgütün en önemli organı olan Konseyde gözlemci statüsündedir (Dışişleri Bakanlığı, 2016).

Uluslararası Havacılık Federasyonu (World Air Sports Federation - FAI): Paris'te 1905 yılında kurulmuştur. Bu federasyon dünyada sportif havacılığın en yetkili kuruluşu sayılabilir. Kurumun üstelendiği en büyük rol; sportif havacılığın gelişmesini sağlamaktır. Ayrıca politika, dil, din, ırk ayrımı gözetmeksizin insanları karşılıklı dostluk ve anlayış içinde bir araya getirmeye çalışmaktadır. Federasyonun 100 farklı üye ülkesi bulunmaktadır (FAI, 2016).

3.2.3.2 Uluslararası Seyahat Örgütleri

Uluslararası Seyahat Örgütleri insanların yapacağı seyahatler esnasında ekonomik unsurlara uygun olarak güvenilir, konforlu ve hızlı bir biçimde taşınmasını sağlamak amacıyla kurulmuşlardır. Bu örgütler, bu alanda faaliyeti bulunan kurumları aynı çatı altında toplayıp onların temsilciliğini üstlenerek dünya genelinde uyulacak kuralları belirler. Seyahat eden kişi sayısını bir üst çığaya taşımaya çalışan örgütler ulaştırmayı sağlayan kuruluşlar arasında işbirliğini artırmaya çalışırlar. Bu hedefle kurulmuş olan birçok uluslararası örgüt bulunmaktadır. Dünya Seyahat Acentaları Birliği, Dünya Seyahat

ve Turizm Konseyi, Seyahat Acentaları Birlikleri Evrensel Federasyonu, Uluslararası Tur Yöneticileri Derneği bu örgütlerdendir.

Dünya Seyahat Acentaları Birliği (World Association of Travel Agencies – WATA): 5 Mayıs 1949 tarihinde Cenevre’de kurulmuştur. Birlik; Fransa, İtalya, Belçika ve İsviçre’den sekiz profesyonel seyahat acentesinin bir araya gelmesi ile oluşturulmuştur. Birliğin amacı; üyelerinin menfaatlerini gözetmek ve hizmet kalitesinde yüksek başarı elde etmektir. Üyelerinin kârlılıklarını ve profesyonelliklerini arttırmak amacıyla da çalışmalar yapmaktadır. Bununla birlikte kurum, üyeleri ile Uluslararası Otel ve Restoran Birliği arasındaki ilişkileri kolaylaştırmayı amaçlamaktadır. Merkezi Cenevre’de olan Birliğin, 70 ülkeden üyesi bulunmaktadır. Türkiye’den de bir örnek vermek gerekirse 1952 yılından beri faaliyetlerini sürdüren “Morris Turizm” birliğe üyedir (WATA, 2015).

Dünya Seyahat ve Turizm Konseyi (World Travel and Tourism Council – WTTC): American Express’in yöneticisi James Robinson liderliğinde 1989 yılında kurulmuştur. Kısa sürede dünyada büyük bir endüstri haline gelen seyahat ve turizmi tanımlamak konseyin temel amaçlarındandır. Turizm sektörüne yönelik farkındalık oluşturmak amacıyla Paris’te bir grup özel sektör temsilcisi bir araya gelmiştir. Toplantıda Henry Kissinger’in seyahat sektörünün büyüklüğünün ve statüsünün tanımlanamayacağı çünkü sektörün “çok fazla bileşenden oluştuğu” fikri benimsenmiştir. Geoffrey Lipman’ın liderliğinde 1990 yılında da bu fikre ilave olarak toplantı grubunun hedefleri de eklenerek konsey kurulmuştur. 2015 yılında üye sayısında konseye yüzden fazla seyahat ve turizm şirketinin üst düzey yöneticisi, başkanı veya temsilcisi üyedir. Konseyin başlıca amaçları ise seyahatlerin daha özgür hale gelmesi, turizm ve seyahat sektöründe büyüme politikalarının ve ilkelerinin oluşturulması ve turizmde sürdürülebilirliğin sağlanmasıdır (WTTC, 2015).

Seyahat Acentaları Birlikleri Evrensel Federasyonu (United Federation of Travel Agents’ Associations - UFTAA): 1966 yılında Roma’da kurulmuştur. Federasyon 1960’lı yıllarda artan kitle turizmi hareketlerinin bağlantılı olarak seyahat acentalarını küresel şemsiye bir örgüt altında toplamayı amaçlamaktadır. Dünya çapında tanınan bir örgüt olan UFTAA dünyanın önde gelen seyahat ve turizm kuruluşları ile köklü müzakere ortağıdır (UFTAA, 2016).

Uluslararası Tur Yöneticileri Derneği (International Association of Tour Managers - IATM): Bu dernek yaklaşık 40 yıl önce kurulmuştur. Kurumun tüm dünyadan üyelerinin

bulunduğu deneyimli bir dernektir. Londra’da kurulan dernek Tur Yöneticilerinin görüşlerini Avrupa Birliği ve Uluslararası düzeyde temsil etmektedir. Buna ek olarak mesleki tanınmanın sağlanması amacıyla lobicilik faaliyetlerini yürütmektedir. Ayrıca Uluslararası Tur Yöneticileri Derneği üyelerine yönelik eğitici ve geliştirici eğitim programları düzenlemekle yükümlüdür. Derneğin amaçlarından birisi de geziler ve turlar düzenleyerek üyelerinin performans ve bilgilerini en yüksek seviyeye çıkarmayı amaçlamaktadır (IATM, 2016).

3.2.4. Türkiye’de Sivil Havacılık Sektörü

3.2.4.1. Türkiye’deki Sivil Havacılık Kurum ve Kuruluşları

Sivil havacılık alanında dünya genelinde uygulanan serbestleşme hareketleri ve uçuş için harcanan ücretlerde uygulanan fiyat politikalarındaki kısıtlamaların azaltılmasıyla özel yatırımcılar için bir fırsat ortamı oluşmuştur. Yaşanan bu gelişmelerle, Türk sivil havacılık sektöründe hizmet kalitesi yükselmiş ve sektör rekabetçi bir yapıya kavuşmuştur. Sivil havacılık sektöründeki bu değişim, ülkelerin küreselmeye olan entegrasyonlarının hızlanmasına kaynaklık etmektedir (Yüksek 2014: 1).

3.2.4.2. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı

Türkiye’de sivil havacılık sektöründe faaliyet gösteren kurumların çatısı olarak değerlendirilen Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, 27 Mayıs 1939 tarihli 3613 sayılı kanunla Ulaştırma Bakanlığı’na verilmiştir. Bakanlık 10.07.2018 tarihinde yürürlüğe giren 1 Numaralı Cumhurbaşkanlığı Kararnamesi kapsamında yapılan düzenlemelerle Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı adını almıştır. Bakanlık; ulaştırma, denizcilik, haberleşme, posta iş ve hizmetlerinin geliştirilmesini amaçlamaktadır. Görevi bu alanda hizmet veren kuruluşların kurulması, kurdurulması, işletilmesi ve işlettilmesi hususlarında, ilgili kurum ve kuruluşlarla koordinasyon içinde, milli politika, strateji ve hedeflerin belirlenmesi amacıyla çalışmalar yapmaktır. Bakanlığa bağlı Havacılık ve Uzay Teknolojileri Genel Müdürlüğü de kurulmuştur. Müdürlük, havacılık sanayi ve uzay teknolojilerinin geliştirilmesi için çalışmalar yapmaktadır. Bu teknolojik unsurların kurulması, kurdurulması, işletilmesi ve işlettilmesini hedeflemektedir. Bakanlık havacılık, sanayi ve uzay biliminin geliştirilmesi ile uzaya yönelik yeteneklerin kazanılması hususlarında, ilgili kurum ve kuruluşlarla koordinasyon içerisinde, milli

havacılık ve uzay teknolojileri ile uzay politika, strateji ve hedefleri hakkında teklif hazırlamak gibi görevleri üstlenmiştir (Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, 2019)

3.2.4.3. Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü

1933 yılında Milli Savunma Bakanlığına bağlı olarak kurulan "Havayolları Devlet İşletme İdaresi" ile başlayan sivil havacılık sektörünün kurumsal bir yapıdadır. Bu müdürlüğün temel amacı Türkiye'de sivil hava yolu firması kurmak ve taşıma yapmak olarak belirlenmiştir. Sivil havacılığın dünya üzerinde hızlı bir gelişme gösterdiği herkesçe bilinmektedir. Gelişen teknolojinin bir sonucu olarak büyük ilerlemeler yaşanmıştır. Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü, ulusal çıkarların korunması ile uluslararası sivil havacılık faaliyetlerinin daha düzenli bir şekilde yürütülmesini ve denetlenmesini sağlamakla yükümlüdür. Kronolojik olarak genel müdürlüğün geçmişini anlatmak gerekirse; 1954 yılında Ulaştırma Bakanlığı bünyesinde Sivil Havacılık Dairesi Başkanlığı kurulmuştur. 1987 yılına gelindiğinde ise söz konusu daire başkanlığı, günün koşullarına göre Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü olarak yeniden teşkilatlandırılmıştır. Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü, 18 Kasım 2005 tarihine kadar Ulaştırma Bakanlığının Ana Hizmet Birimi olarak faaliyet göstermiş, ancak bu tarihte yürürlüğe giren 5431 sayılı Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun ile finansal açıdan özerk hale getirilmiş ve şu anki yönetim yapısına kavuşmuştur. Bu kanun kapsamında, ayrıca, 5 adet yönetmelik ve 2 adet Bakanlar Kurulu Kararı hazırlanarak yürürlüğe konulmuş ve böylelikle yasal çerçeve de tamamlanmıştır. Türkiye'de havacılık faaliyetleri, 2920 Sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu ve bu kapsamda yayımlanmış olan İdari ve Teknik Yönetmelikler, Havacılık Talimatları ve Genelgeleri çerçevesinde yürütülmektedir (SHGM, 2009: 17).

2920 sayılı kanuna ek olarak, 2005 yılında yayınlanan 5431 sayılı Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun ile Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü'nün görev yetki ve sorumlulukları belirlenmiş ve sektördeki düzenlemelere katkı sağlanması hedeflenmiştir. Bu kanun çerçevesinde SHGM'nin görev, yetki, sorumlulukları ve sektöre ilişkin düzenlemelerin çerçevesi incelendiğinde;

- SHGM'nün sivil havacılık alanındaki mevzuatın esaslarını belirleyerek uygulanmasını sağlamak üzere denetim faaliyetlerini yürüttüğü,

- Ülke hava sahasında bulunan sivil uçaklara, görev yapan yerli ve yabancı personele ve tüzel kişiliklere ait sicil ve lisansiye süreçlerini tanzim ettiği ve denetlediği,
- Türkiye hava sahasındaki sivil uçakların seyrüseferini, trafik haberleşme hizmetlerini, hava meydanlarının teknik niteliklerini, eğitim müesseselerinin çalışma esaslarını belirlediği ve denetlediği,
- Sivil havacılık kazalarını tahkik ettiği ve tahkikat sonuçlarına göre gerekli tedbirleri aldığı,
- Sivil havacılık mevzuat ve kurallarına aykırı hareket eden gerçek ve tüzel kişiler hakkında kanuni yollara başvurduğu,
- Milletlerarası sivil havacılık alanındaki gelişmeleri takip ederek milletlerarası kuruluşlarla işbirliği yaptığı, hava ulaştırması konusunda milletlerarası ikili ve çok taraflı anlaşmaların uygulanmasını takip ederek, bunlarla ilgili çalışmalara katıldığı anlaşılmaktadır (SHGM, 2015a: 13).

3.2.4.4. Devlet Hava Meydanları İşletmesi (DHMİ)

20.05.1933 tarihinde kurulmuştur. Türkiye'deki sivil havacılık sektörünün ilk kurumsal oluşumudur. Aynı zamanda Hava Yolları Devlet İşletmesi Milli Savunma Bakanlığına bağlı olarak oluşturulan bu kuruluştur. Bu işletmenin amacı Türkiye'de hava taşımacılığı yapmak havalimanlarının inşa edilmesi, hava yollarının kurulması misyonunu üstlenmiştir. Havalimanı yapımının önemi doğrultusunda Havayolları Devlet İşletmesi, 03.06.1938 tarihinde 3424 sayılı kanunla, Devlet Hava Yolları Umum Müdürlüğü adını alarak Bayındırlık Bakanlığına bağlanmış daha sonra da 21.07.1943 tarihinde 4467 sayılı Kanunla Ulaştırma Bakanlığına bağlanmıştır. 08.06.1984 tarih ve 233 sayılı Kamu İktisadi Teşebbüslerinin yeniden düzenlenmesine ilişkin KHK ile Devlet Hava Meydanları İşletmesi (DHMİ) Genel Müdürlüğüne dönüştürülmüştür. Kuruluş, ana statüsü çerçevesinde tüzel kişiliğe sahip, faaliyetlerinde özerk ve sorumluluğu sermayesi ile sınırlı bir Kamu İktisadi Kuruluşu olarak, faaliyetlerini sürdürmektedir (DHMİ, 2015: 13).

Devlet Hava Meydanları İşletmesi (DHMİ) Genel Müdürlüğü'nün amaç ve faaliyet konuları ise; sivil havacılık faaliyetlerinin gereği olan hava taşımacılığını yapmaktır. Bununla birlikte bu genel müdürlük, havalimanlarının sağlıklı bir şekilde işletilmesini sağlamaya çalışır. Meydan yer hizmetlerinin yapılmasında karşılaşılabilecek sorunların kaldırılmasıyla ilgilenir. Havayolu sektörü için büyük önem arz eden hava trafik kontrol

hizmetlerinin sağlanmasında görevlidir. Genel müdürlüğün görevlerinden birisi de seyrüsefer sistem ve kolaylıklarının kurulup işletilmesini sağlamaktır. Ayrıca bu faaliyetler ile ilgili diğer tesis ve alt yapı sistemlerinin kurulması, işletilmesi ve modern havacılık düzeyine çıkarılmasını sağlamak Devlet Hava Meydanları İşletmesinin görevlerinin içindedir. Son olarak sivil havacılık ihtisas alanlarında dünya standartlarına göre personel yetiştirmek üzere eğitim tesisleri kurmaktır. Bununla birlikte bu tesisleri işletmek, işletiminde bulunan havalimanları ile işletme dönemlerinin sonundan itibaren yap-işlet-devret modeli çerçevesinde yaptırarak işletimini özel sektöre verdiği terminallerini ve/veya hizmetin bütünlüğü açısından, gerek gördüğü diğer tesislerini özel hukuk tüzel kişilerine kiralamak ve/veya işletme hakkını devretmektir (DHMİ, 2015: 13).

Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatı (ICAO International Civil Aviation Organization)'nın 1944 yılına kurulmasıyla ana işlevi uçuş emniyeti ve güvenliğine ilişkin uluslararası kurallar ve politikalar geliştirmekle yükümlüdür. DHMİ Genel Müdürlüğü görevi Uluslararası sivil havacılığın düzenli gelişimini ve kurallarının küresel düzeyde uygulanmasını sağlamak olan Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatı (ICAO International Civil Aviation Organization)'nın değerli bir üyesidir. ICAO üstlenmiş olduğu görevlerini uluslararası sivil havacılık kural ve standartlarına göre yapmak zorundadır. Ayrıca kuruluş, Avrupa Hava Seyrüseferi Emniyeti Teşkilatı (EUROCONTROL), Uluslararası Havalimanları Konseyi (ACI-Airports Council International) başta olmak üzere ilgili uluslararası kuruluşların da üyesi durumundadır (DHMİ, 2014: 20).

Devlet Hava Meydanları İşletmesi, Çin'in Wuhan kentinden ortaya çıkan ve bütün dünyayı sarsan bu küresel salgın sürecinde sektöre yönelik yeni düzenlemeleri de hayata geçirmiştir. Örneğin, Devlet Hava Meydanları İşletmesi, salgında zarar gören sivil havacılık firmalarına destek olmak amacını gütmüştür. DHMİ, havalimanlarında hizmet veren birçok havayolu, yer hizmet kuruluşları ile ticari hacim işleten kişi ve kuruluşlara çok yardımcı olmuştur. Tahsisli mahallere ait, yer hizmetleri çalışma ruhsatları temdit ücretlerine ait 2020 Mart, Nisan, Mayıs, Haziran dönemi için düzenlenen faturalarda gecikme faizi alınmamıştır. Buna ek olarak yine tarifeli ve tarifesiz seferlerle yolcu taşımacılığı yapan yerli havayolu kuruluşlarının 1 Temmuz-31 Aralık 2020 tarihleri arasında düzenlenen ve düzenlenecek olan faturalarının, gecikme faizi almamıştır. 31 Ocak 2021 tarihine kadar ertelenmesi yönünde karar almıştır. Ayrıca DHMİ genel müdürlüğüne işletilen havalimanlarında, havayolu, yer hizmet kuruluşları ve ticari hacim

işleten kiracılar için pandemi nedeniyle 2020 yılı içerisinde düzenlenen ve vadesi 31.01.2021 tarihine ötelenen kira bedeli faturalarına ait tutarlar iptal edilmiştir. 2021-2022 dönemine ait kira bedellerinin 2 yıl boyunca yüzde 50 indirimli uygulanacağı kararı alınmıştır (DHMI, 2021).

Kısacası hava hukukuyla ilgili bütün konularda söz sahibi olmak isteyen Türkiye, dünya çapında düzenin sağlanması için konseye üye olmuştur. Hava hukukunun oluşturulması ve uygulanmasını gözeten Türkiye sivil havacılıkta uygulanacak bütün standartları sağlamaya çalışmaktadır. Aslında büyük ülkelerde dahil olmak üzere her ülke sivil havacılıkta tekniklerin geliştirilmesi, çevresel sürdürülebilirlik politikalarının uygulanmasını istemektedir. Standartların belirlenmesinden sorumlu olan 191 üyeli “Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü”nün konsey üyesi olan Türkiye, 1990 yılında “Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü”ne ait faaliyetlerin daha iyi takip edilmesi için Dış İşleri Bakanlığına bağlı “Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü Daimi Temsilciliği”ni kurmuştur. Ekim 2016 tarihinde yapılan konsey üyeliği seçimlerinde, kurucuları arasında bulunduğu Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü'nün (ICAO) Konsey Üyeliği'ne 66 yıl aradan sonra tekrar seçilerek çalışmalarını yoğunlaştırmıştır (T.C. Dış İşleri Bakanlığı, 2019).

3.3 Akdeniz Havzası Coğrafyasında Turizmin Sivil Havacılığa Antalya Açısından Etkisi

Turizm, bir ülkenin ulusal ekonomisinin hayati bir bileşenini ve önemli bir gelir kaynağını temsil etmektedir. Bununla birlikte turizm, hava taşımacılığı faaliyeti ile de yakından ilgilidir. Page'e göre (1999) turistlerin seçtiği ulaşım şekli, genellikle turistlerin ayrılmaz bir parçasını oluşturabilir.

‘Medeniyetlerin beşiği’ olarak adlandırılan Akdeniz Havzası, köklü bir tarihi geçmişe, eşsiz doğal ve kültürel mirasa sahiptir. Tarih boyunca kâşiflerin, seyyahların ve tüccarların uğrak noktası olan, Akdeniz, dünyanın en önemli ticaret merkezlerinden birisi olmuştur. Bu başat rol Osmanlı İmparatorluğunun, Akdeniz’de egemen olması ve coğrafi keşiflerle birlikte sekteye uğrasa da Süveyş kanalının açılmasıyla yeniden deniz ticaretindeki eski ihtişamına kavuşmuştur. Halen dünya deniz ticaretinin üçte biri Akdeniz’de gerçekleşmektedir (Yıldız, 2008: 47; Aygün, 2017: 4).

Dünya haritası bakıldığında Ortadoğu ve Akdeniz Havzası coğrafyasını oluşturan bir bölümün tam manasıyla dünyanın merkezinde yer aldığı söylenebilir. Bu bağlamda Akdeniz, jeopolitik anlamda dünya coğrafyasının merkezinde yer alır. Konuyla ilgili kaynaklar incelendiğinde birtakım yazarların “mediterranean” kavramını “dünyanın merkezi” anlamında kullandığı görülmektedir. Diğer bir deyişle Akdeniz Havzası, hâkim konumu nedeniyle jeopolitik öneme sahiptir.

Akdeniz Havzası Coğrafyası, doğal ve beşeri coğrafyası ile turizm potansiyeli bakımından dünyanın turizm destinasyon merkezlerinin en yoğun bulunduğu turizm bölgesini oluşturmaktadır. Binlerce yıldır ortak bir coğrafyaya ve tarihe sahip, Akdeniz’in birbirine bağladığı ülkeler; turizm ve ulaşım ekseninde ortak paydalarda buluşmaktadır. Havza, sahip olduğu turizm çeşitliliği ve ulaşım ağındaki güçlülük sayesinde dünyanın geri kalan coğrafyalarının önüne geçmektedir.

Akdeniz’i çevreleyen topraklar üç kadim kıtanın uzantılarından oluşur. Kuzey kıyıları, Avrupa ve onun Akdeniz’e uzanan yarımadalarıyla; güney kıyıları Kuzey Afrika topraklarıyla ve doğu kıyıları da Güneybatı Asya topraklarıyla çevrilidir. Akdeniz kıyıları genellikle nüfus yoğunluğu yüksek alanlar olarak ön plana çıkar. Üç kıtanın kesişim noktasında yer alması, çok sayıda etnik grubun yaşam alanı haline gelmesine katkı sağlamıştır. Akdeniz havzası karmaşık bir siyasi tarihe sahiptir bu durum siyasi sınırları da tartışmalı hale getirmiştir. Bölgede bugüne dek var olmuş medeniyetlerin bakiyesi ve mirasçısı konumunda olan ve yüzölçümleri 2 ila 2,4 milyon km arasında değişen, 24 modern devlet, yaklaşık olarak 8.500.000 km² varan yüz ölçümüyle ve 550.000.000’a varan nüfusuyla Akdeniz’i çevrelemektedir (Yıldız, 2003: 56; Kedikli ve Çalagan, 2014: 121-123).

Akdeniz havzası coğrafyasındaki ülkeler, geçmişten günümüze kadar uluslararası arenada turizmin kalbi konumundadır. Akdeniz havzasındaki yoğunluğu oluşturan destinasyonların başında Fransa gelmektedir. İspanya ikinci sırayı alırken İtalya üçüncü sıradadır. Türkiye ise bu ülkelerden sonra gelmektedir. Bahsi geçen ülkelerden sonra ise Yunanistan, Hırvatistan, Fas ve Mısır sıralanmaktadır. Bu ülkelerin bu şekilde sıralanmasında rol oynayan birçok unsur vardır. Bu unsurlar sene sene değişiklik göstermektedir. Akdeniz havzası coğrafyasında sadece benzersiz bazı çekici faktörlere sahip olmanın yeterli olmadığı ifade edilebilir. Çünkü hem ulusal düzeyde hem de uluslararası düzeydeki turistin tatil kavramına bakış açısı ve beklenti düzeyi

değişebilmektedir. Ayrıca turistlerin tatildeki tatmin unsurları yıllar geçtikçe farklılaşmıştır. Turisti kendisine çekmeye çalışan ülkelerin arasındaki rekabet faktörünü oluşturan güvenlik başta olmak üzere hizmet kalitesi öne çıkabilmektedir.

Tablo 8: Akdeniz Ülkelerinin Uluslararası Turist Sayısı ve Turizm Geliri (2018)

		Uluslararası Turist Sayısı		Uluslararası Turizm Geliri
	Ülkeler	Milyon	%	Milyon \$
1	Fransa	89.400	22,95	67.370
2	İspanya	82.773	21,25	73.765
3	İtalya	62.146	15,96	49.262
4	Türkiye	45.768	11,75	25.220
5	Yunanistan	30.123	7,73	19.029
6	Hırvatistan	16.645	4,27	11.831
7	Fas	12.289	3,16	7.775
8	Mısır	11.346	2,91	11.615
9	Tunus	8.299	2,13	1.713
10	Kıbrıs**	5.698	1,46	4.312
	KKTC	(1.759)	-	(960)
	GKRY	(3.939)	-	(3.352)
11	Arnavutluk	5.340	1,37	2.193
12	Slovenya	4.425	1,14	3.194
13	İsrail	4.121	1,06	7.241
14	Malta	2.599	0,67	1.854
15	Cezayir***	2.451	0,63	0,141
16	Karadağ	2.077	0,53	1.199
17	Lübnan	1.964	0,51	8.400
18	Bosna-Hersek	1.053	0,27	.939
19	Filistin	.606	0,16	.245
20	Monako	.347	0,09	-
21	Libya****	-	-	-
22	Suriye****	-	-	-
	Akdeniz Havzası	389.470	28	297.298
	Avrupa	710.000	50	483.000
	Dünya	1.400.000	100	1.451.000

Kaynak: (UNWTO, Erişim adresi: <https://www.e-unwto.org/doi/pdf/10.18111/9789284421152> erişim tarihi: 17.02.2022)

Tablo 8 incelendiğinde Akdeniz havzasının, dünyadaki turizm hareketliliğinin en yoğun olduğu sahalardan birisi olduğu söylenebilir. Bu saha içerisinde turist çekiciliği bakımından dünyaca bilinen ülkeler bulunmaktadır. Ülkelerin turist sayıları arttıkça turizm gelirleri de o oranda artmaktadır. Türkiye'nin ilk sıralarda bulunması ülkenin turizm çekiciliğinin yüksek düzeyde olduğunu göstermektedir. Bahsi geçen ülkeler içerisindeki turizm hareketliliğine değerlendirildiğinde Türkiye'nin iyi bir konumda olduğu ifade edilebilir.

Avrupa Birliği (EU, 2012) Akdeniz ülkelerindeki turizmle ilgili olarak bazı sorunların oluşabileceğini ve gelecekle ilgili oluşabilecek durumları 2012 yılında şu şekilde ifade etmiştir:

- Küreselleşmenin ülkeler açısından öncelikleri değiştirebileceği, ülkelerin pazar paylarında kaymalar olabileceği ve bunun sonucunda oluşacak ekonomik etkilerin yönetilmesi gerektiği
- İklim değişikliklerinin olabileceği ve sürdürülebilir çevre ilişkisini oluşturabilme
- Bilgi ekonomisiyle ilgili kavramlardan yararlanabilme ve ayrıca iş gücü yükünü yönetebilme

Bu maddelere 2012 yılından sonra daha birçokları eklenmiştir. Onlardan biri; 2019 yılı Aralık ayının sonlarında Çin'in Vuhan kentinde görülen COVID-19, hızla salgın hâle gelerek kısa sürede tüm dünyaya yayılmıştır. Bunun üzerine Dünya Sağlık Örgütü 30 Ocak 2020'de "Uluslar arası Kamu Sağlığı Acil Durumu", 11 Mart'ta ise "Küresel Salgın" ilan etmiş ve birçok ülke her anlamda seyahatlerini kısıtlamıştır. Akdeniz havzasının da içinde yer aldığı Avrupa'nın büyük kısmı bu virüs salgınının turizm üzerinde etkilerinden çok zarar gören bölgelerden olmuştur. Akdeniz Havzası ülkelerinden olan İtalya, İspanya, Türkiye ve Fransa bu virüs salgını sürecinde turizme dayalı hareketliliğin durma noktasına geldiği ülkelerdendir. Bütün ülkeleri bir şekilde etkileyen salgın, 2020 yılının ilk çeyreğinde uluslararası turizm %22 oranında azalmasına neden olmuştur. Ayrıca turizm otoritelerinin öngörülerine göre 2020 yılı sonunda bu oranın %60-80 aralığında olacağı beklenmektedir. 2020 yılı mayıs ayında Avrupa'daki toplam uluslararası turist kaybı toplam %58'e ulaşmıştır. Avrupa'nın güneyinde ve Akdeniz Havzasında toplam %65 oranında turist kaybı gerçekleşmiştir. Akdeniz ülkelerinde 2020'nin ilk 5 ayında uluslararası turist oranlarındaki azalışta, Hırvatistan %87, Yunanistan %67, İsrail %67, Türkiye %66, İspanya %64, İtalya %53 oranlarını görmüştür (UNWTO, 2020). Bu süreçte ülkeler, uluslararası turizme bağımlı olmanın ekonomik etkilerini yakından hissetmişler ve büyük oranda iç turizme yönelmişlerse de salgının yayılması ve yasaklar nedeniyle başarılı sonuçlar alınamamıştır (Zoğal ve Baykal, 2020: 264).

Akdeniz havzası coğrafyasında bulunan ülkelerden birisi olan Türkiye her geçen gün turizm hamleleri ile dünya çapında adından sıkça söz ettirmektedir. Ülkemiz gerek doğal, gerek tarihi ve kültürel zenginlikleri bakımından turizmin gelişmesine olanak tanıyan uygun koşullara sahiptir. Ülkemizin bu koşulları yanı sıra tarihi ve coğrafi

konumunun yarattığı diğer avantajlarını da devreye sokması durumunda dünya turizm pazarından daha yüksek oranda yararlanması mümkün olacaktır (Akova, 1997: 264). Türkiye ve turizm kavramı yan yana gelince hiç şüphe yok ki ilk olarak Antalya akla gelmektedir. Birçok ülkeden gelen turistlere ev sahipliği yapan Antalya, Türkiye'nin turizm yüzüdür. Akdeniz havzası coğrafyasında Antalya adı markalaşmış durumdadır.

Uzun yıllardır Türkiye turizminin lokomotif şehri olan Antalya'nın, bu konumunu önümüzdeki yıllarda da sürdürmesi beklenmektedir. Temel çekicilik unsuru 3S, yani deniz-kum-güneş olsa da alternatif tatil arayışında olanlara farklı seçenekler sunabilmesi Antalya'nın ürün çeşitlendirmesi konusunda yol almaya başladığını göstermektedir. Diğer taraftan özellikle kriz zamanlarında pazar çeşitlendirmenin de önemine varan işletmeler farklı pazarlara yönelerek krizin etkilerini azaltmaya çalışmışlardır. Hem ürün hem de pazar çeşitlendirme stratejilerinin turizmi krizlere karşı daha dayanıklı yapması muhtemeldir. Normal zamanlar için de bu tecrübelerin daha sağlıklı bir turizm anlayışına yol açması beklenebilir. Özellikle sağlık turizmi, kongre turizmi, macera turizmi gibi alternatiflerin yanı sıra turistlerin kendilerinin aktif olarak katıldığı - yerel zanaatları öğrenme, yemek pişirme kursları vb.- çeşitli yaratıcı turizm faaliyetlerinin geliştirilmesi ürünün zenginleştirilmesine yardım edecektir (TURSAP, 2017: 32).

Antalya ili turizm bölgeleri olarak üç kısma ayrılabilir. Antalya merkez, Doğu Antalya ve Batı Antalya olmak üzere üç bölgede de ayrı ayrı turizm potansiyeli bulunmaktadır. Antalya'nın arka bölgesi diye bilinen denize kıyısı olmayan kısımlarının da farklı turizm hareketleriyle ziyaretçi beklentisi bulunmaktadır. Doğal ve kültürel zenginlikleri hiç de azımsanmayacak seviyede olan Gündoğmuş, Korkuteli, Elmalı, Akseki gibi ilçeler çeşitli doğal ve kültürel zenginlikleri ile dikkat çekmektedir. Bu ilçeler Antalya'nın turizm hareketliliğine turizmin mekânsal ve zamansal dağılımı anlamında katkı sağlayabilirler. Nitekim özellikle yaz aylarında yoğun şekilde gelen turistlerin konaklayabilmesine ve gezi turizmi olarak yükün hafifletilmesinde bu ilçeler değerlendirebilir. Ayrıca sahil bölgesi ile iç kesimler arasında uygulanacak projeler ile bu farklı bölgeler arasında işbirliği ve yardımlaşma sağlanabilecektir. Bu projeler yardımıyla katma değeri yüksek ürünlerin ortaya çıkması da mümkün olacaktır.

Antalya'nın rekabet avantajı olarak kullandığı diğer unsurlar arasında kıyı otelciliğinin rakip destinasyonlara göre fiyat ve kalite açısından daha yüksek değer vadetmesi, her şey dâhil sisteminin –her ne kadar çeşitli açılardan olumsuz yönleri sıklıkla

dile getirilse de- mevcut hedef pazarlar için cazibesini koruması sayılabilir (TURSAP, 2017: 32).

Geçmişten günümüze Antalya'nın turizm durumuyla ilgili bilgiler arasında Antalya'da politik ve yönetsel anlamda alınan kararların şehrin turizm açısından gelişimini etkilediği söylenebilir. Özellikle 1980 sonrasında imar planlarıyla alınan korumacı ve tutarlı kararlar yapılan plan değişiklikleriyle ve meclis kararlarıyla değişikliğe uğramış, bunun yanında yerel yönetimlerin denetimsizliği şehirde olumsuz bir imar süreci yaşanmasına neden olmuştur. Buna ek olarak, 1982 yılında çıkarılan Turizmi Teşvik Kanunu şehrsel ve bölgesel kaynaklar üzerinde önemli bir baskı oluşturmıştır. Bu durum yeni turizm alanlarının oluşmasına ve mevcut alanların genişlemesine sebep olmuştur. Doğal sitlerin büyük çoğunluğu da şehir dokusu içinde sıkışıp kalmış ve şehrsel gelişmelerden fazlasıyla etkilenmiştir. Antalya bu anlamda belki de Türkiye'deki en tipik örnek durumundadır (Manavoğlu ve Kutlu, 2007). Bu dönemde şehirde çok sayıda Turizm işletmesi inşa edilmiştir. Şehir merkezinde inşa edilmiş birçok turizm işletmesi kıyı falezlerini fiziksel ve görsel anlamda olumsuz olarak etkilemiş ve dolayısıyla doğal siteleri doğrudan etkilemiştir.

1983 yılı Türkiye'deki turizmin ekonomik anlamdaki önemini vurgulamasıyla bacasız sanayi diye tabir edilen turizmin önündeki engellerin kalkacağına sinyalini verildiği yıl olarak kabul edilir. Turizm sektörünün daha fazla gelir getireceğinin açıklanmasıyla birlikte Antalya'nın turizm merkezi olarak gösterilmesi olumlu sonuçlar doğurmuştur. Turizm yatırımcıları da bürokrasi engelinin kalkmasıyla yatırımlarını daha rahat gerçekleştirmişlerdir. Turizm yatırımcıları hızlı bir şekilde art arda oteller ve başka konaklama tesislerini yapmaya başlamışlardır. 1983 yılı sonrası çok sayıda konaklama tesisleri ve oteller inşa edilmiştir. Yeni yasal düzenlemelerle büyük firmalar, Antalya'ya turlar organize edilmesinin önünü açmıştır.

Turizmdeki olumlu gelişmelerin etkisi sadece Antalya'ya değil Türkiye'deki turizmin her alanına katkı sağlamıştır. 1970'li yılların sonunda 2000 yatağa sahip olan Antalya, bu süreçle birlikte hem yatak sayısı hem de kalite bakımından dünya ülkeleriyle yarışır bir vaziyet almıştır (Antalya Rehberler Odası, Sayı 9).

Antalya'nın gelişmesine büyük katkı sağlayan Turizmi Teşvik Kanunu ile Antalya'nın şehrsel gelişmesi hızlanmıştır. Hızlanma süreciyle, Antalya'nın şehir dokusunun temellerinin atılmasında önemli bir etken olmuştur. Bununla birlikte şehrin

idari ve ticari merkezinin değişmesi tarım alanlarının yer değiştirmesi söz konusu olmuştur. şehir planlarındaki turizme yönelik yapılaşma, Antalya'nın Lara bölgesindeki kıyı kullanımında tahribatlar oluşturmuştur. Ayrıca turistik tesislerin yapımında izlenen tesisin kıyıya çok yakın oluşturulması mantığı ormanlık alanların azalmasına tesislerin çevresinin binalaşmasına neden olmuştur. Tarım yapılması için oluşturulmuş arazilerin imara açılması bu yerlerin imarında izlenen yanlış politikalar kıyı şeridinin bozulmasına sebep olmuştur. Artan yapılaşma talebi karşısında yeşil alanların azalması söz konusu olmuştur. Kıyıları üzerindeki imar baskıların artması yanlış yapılaşmanın yolunu açmıştır. Bu baskıda şüphesiz değişen ekonomik algılar önemlidir. Örneğin daha önce tüm yatırımların devlet eliyle olması beklenirken, bu dönem sonrasında özel sektör teşvik edilmiş ve yatırımlarda özel sektör ön planda olmuştur. Böylece Antalya'nın doğu ve batı sahillerindeki kıyı arazileri kiralanmaya ve satılmaya başlanmıştır. Çünkü devletten KDV indirimi, ücretsiz arsa temini vb. teşvikler ile kıyılarda turizm tesisleri inşa ederek sektörü canlandırmışlardır. Gerçekten de kıyı arsalarına sahip olmanın önemli bir ekonomik değer olarak algılanmaya başlamasında ve şehrin kıyı boyunca gelişme göstermesinde, 1980 dönemi kırılma noktası niteliğindedir (Esengil ve Kahvecioğlu, 2016).

Bahsi geçen değişmeler sonucunda kıyı şeridinde bulunan arsa diye tabir edilen araziler birden bire şehrin genişleme bölgesine dâhil olmuşlardır. Bu sürecin en olumsuz yanı, doğal sit alanlarının 150 metreden 35 metreye çekilmesi olmuştur. Konutlara yer açılması amacıyla kente ait doğal güzeller tehlikeye atılmıştır. 150 metreden 35 metreye düşürülen ölçülerde turizme hizmet işletmeler ve tesisler yerine ekonomik getirisi yüksek olan konut alanları oluşturulmuştur. Bundan dolayı turizm amacıyla ayrılan araziler azalmıştır. O günkü koşullar altında verilen kararlar, kıyı şeridinin bugünkü görünümüne neden olmuştur.

Antalya'ya bu süreç içerisinde gelen ziyaretçi sayısında düşüşler yaşanmıştır. 2005 yılına kadar adı Devlet İstatistik Enstitüsü olan sonra Türkiye İstatistik Kurumu adını alan kurumun verilerine göre Antalya'ya gelen turist sayılarına bakıldığında gelen turist sayısı 1980'de 4.903 iken, bu sayı 1990'da 826.027'ye ve 1999'da da 1.824.406'e yükselmiştir. 1999 yılında, ülkemize gelen toplam turist sayısının yaklaşık 1/4'ü Antalya'ya gelmiştir.

Tablo 9: Antalya ve Türkiye’de Turist Sayısının Dağılımı (1981-2003)

	Yabancı Turist Sayısı		Toplam Turist Sayısı	
	Antalya	Türkiye	Antalya	Türkiye
1981	11.223	1.158.125	11.847	2.816.503
1982	18.097	1.148.363	18.318	2.951.903
1983	29.514	1.506.557	29.780	3.728.978
1984	48.846	1.855.337	50.003	3.948.997
1985	70.678	2.190.217	72.373	4.049.195
1986	101.772	2.397.282	103.283	4.095.852
1987	216.903	2.906.065	220.531	4.823.383
1988	381.338	4.265.197	387.456	6.432.600
1989	608.196	4.516.077	618.564	6.809.997
1990	826.491	5.397.748	850.735	8.095.164
1991	625.880	5.552.963	658.946	8.084.137
1992	1.189.291	7.104.065	1.240.259	10.055.740
1993	1.215.796	6.525.202	1.294.448	9.728.107
1994	1.198.240	6.695.705	1.285.740	9.909.220
1995	1.933.477	7.747.389	2.047.888	11.519.235
1996	2.541.120	8.538.864	2.669.439	12.684.432
1997	2.901.816	9.725.349	3.037.386	14.272.555
1998	2.609.150	9.431.280	2.753.624	13.967.058
1999	1.824.420	7.487.365	1.998.216	12.144.062
2000	3.300.938	10.428.153	3.491.377	15.743.037
2001	4.211.901	11.619.909	4.398.613	16.512.550
2002	4.747.581	13.248.176	4.956.572	18.307.598
2003	4.682.170	13.956.405	4.910.427	19.773.773

Kaynak: (DİE 1973, 1979, 1983, 1988, 1993, 2002, 2003-2005).

Tablo 9 incelendiğinde Türkiye ve Antalya’ya gelen turist sayıları ile ilgili ayrıntılı bilgilere erişilmektedir. Yıllara göre hem Türkiye’nin hem Antalya’ya gelen turist sayılarının genel anlamda artış gösterdiği söylenebilir. 1999 senesinde sayı düşüşü gözlenmesine rağmen turizm sektöründeki gelişmelerin bu sayıları arttırdığı ifade edilebilir.

Yıllar bazında turizm sektörünün atağa geçmesiyle ülke içerisinde bazı illere yapılan göçlerin sayısı da artmıştır. Nitekim 1990 yılı turizmin başkenti olan Antalya’da nüfus artış hızı çok yükselmiş ve Antalya ülke içerisinde nüfus artışında birinci sıraya yerleşmiştir. Bunun en önemli sebebi turizmin iş sektörüne olan ekonomik katkısıdır. Antalya’da iş bulmanın diğer kentlere göre daha kolay olması sebebiyle bir göç dalgasının yaşandığı söylenebilir. Bunun bir sonucu olarak da Antalya’ya nüfus için yapılan yatırımlar da artmıştır. Hizmet sektöründeki genişleme ticaret hacmini arttırarak kentin ekonomik imkânlarının değişmesini sağlamıştır. Ayrıca Antalya ilinin diğer büyükşehirlerden daha yüksek yaşam koşullarına sahip olması şehre yapılan göçlerde farklı sosyo-ekonomik

sınıflara sahip insanların buraya ilgi göstermesine neden olmuştur. Bunun beraberinde de kentin hem alansal olarak hem de nüfus sayısı olarak olumsuz anlamda etkilenmesi söz konusu olmuştur.

Tüm dünya coğrafyasına bakıldığında son yıllarda Türkiye’de de turizm sektörünün sürekli artan grafik göstermesine karşılık, turizmin gözbebeği sayılan Antalya’nın bu artan grafik karşısında yeterli derece yaşanan olumsuzluklara yanıt veremediği ifade edilebilir. Bunun en büyük nedeni olarak kent içerisindeki birimlerin koordineli çalışmaması, destinasyon yönetiminin yeterince vazifesini yerine getirmemesi sayılabilir. Hızla yükselen ziyaretçi sayısının ortaya çıkardığı sorunlara geç müdahale edilmesi ve birimlerin birbirinden habersiz hareket etmesi olumsuz bir durum yaratmıştır. Aslında bütüncül olarak destinasyon yönetimi oluşturulamaması sadece Antalya ili için de geçerli bir durum değildir. Türkiye’de bulunan başka turizm destinasyonlarında benzer sorunlar ne yazık ki yaşanmıştır. Fakat Antalya bu eksikliği diğer kentlere oranla daha çok yaşamaktadır. Bahsi geçen durumların en çok doğal, kültürel ve tarihi değerlerin korunarak kullanımının sağlanamamasına neden olmuştur. Katma değeri yüksek ürünlerin geliştirilememesi de bunlardan birisidir. Ayrıca büyük ölçekli olmayan turizm işletmelerini danışmanlık, eğitim ve tanıtım gibi alanlarda destekleyecek faaliyetlerin yapılmaması bu bağlamdaki olumsuzluklar arasında sayılabilir. Tanıtım eksikliği de bu konuda öncelikle söylenebilecekler arasındadır. Tanıtım eksikliği ile Antalya gibi illerin reklamının doğru yapılmaması da bir unsur olarak belirtilebilir. Çünkü Antalya’nın genel anlamda pazarlamasının güçlü ve yetkili birimlerce yapılması olumsuz sonuçların ortaya çıkmasına sebep olmuştur.

Dinamikliğini daima koruyan özel sektör ile kamu sektörünün birleştirici, kapsayıcı ve tecrübesi bir arada düşünülebilir. Bu bütünleşme ile daha sağlıklı bir büyümenin sağlanması mümkün olabilir. Antalya, kitle turizminde dünyadaki iddiasını korurken tüm dünyada artan bireysel turizm ihtiyaç ve isteklerini de yerine getirebilecek kapasiteye sahiptir. Ancak, Antalya’ya rekabet avantajı getiren iklim, çekicilik unsurları ve fiyat gibi unsurlar doğru yönetilmez ise değişen istek ve ihtiyaçlara doğru cevaplar verilemeyebilir. Bu yüzden kentin önümüzdeki on yıllar için çok katılımlı bir oyun planına ihtiyacı vardır (TURSAP, 2017: 32).

Deniz, güneş ve kum turizminde bir marka olan Antalya’nın; geniş kitlelerin turizm seçeneklerinde üst sıralarda bulunduğu bilinmektedir. Tanınırlığı oldukça yüksek olan

Antalya'ya daha çok turizm yatırımı gerçekleştirilmesi ve çeşitlendirilmiş turistik aktivitelerin yapılması gerektiği ifade edilebilir. Bu kent sadece kitle turizmi alanında değil diğer birçok alanda da faaliyet göstermelidir. Örneğin golf, sağlık, kongre ve macera turizmi alanında da yeterli temel yapıya sahip kent, yılın her mevsiminde ziyaretçilere hizmet vermelidir. Bu alanlarla ilgili bilgiler vermek gerekirse;

Golf turizmi, 4 mevsim golf oynamaya uygun bir iklim ve toprak yapısı bulunan Antalya bu alandaki alt yapı çalışmalarıyla bu alandaki etkinliğini arttırabilecek bir potansiyele sahiptir. Ülke içerisinde en önemli golf destinasyonu merkezi olan Antalya'da 23 golf merkezi bulunmaktadır. Türkiye Golf Federasyonu verilerine göre bu tesislerin sayısının ve hizmet kalitesinin yeterli seviyede olduğu belirtilebilir. IAGTO yani "Uluslararası Golf Tur Operatörleri Birliği" 2008 yılında Antalya'ya "Avrupa'da Yılın En İyi Golf Bölgesi" ödülünü vermiştir. Bu doğrultuda Antalya'nın Dünya genelinde golf merkezi olmaya aday bir kent olabileceği söylenebilir.

Sağlık turizmi, 2019 yılında 662 bin civarında yabancı hastaya hizmet veren Türkiye, yaklaşık 1,4 milyar dolar gelir elde etmiştir. Türkiye, sağlık turizminde 2023 yılında 1,5 milyon ziyaretçiyi hedeflemektedir. Buna bağlı olarak da 10 milyar dolar gelir elde etmeyi amaçlamaktadır. Bu bağlamda Antalya, çok sağlam bir sağlık ve turizm altyapısına sahiptir. Nitekim Antalya'da 47 hastane bu hastalara hizmet verebilmektedir. Türkiye genelinde Sağlık Bakanlığı'ndan yetki belgesi almış olan 124 Seyahat Acentesi bulunmaktadır. Antalya'nın sağlık altyapısı ile bu alanda etkin bir rol üstlenmeye aday şehirlerden birisi olduğu ifade edilebilir.

Doğa ve Macera turizmi, Yamaç paraşütünden doğa yürüyüşüne, su sporları aktivitelerinden safariye, mağara turizminden macera parkurlarına kadar doğa ve macera turizmi alanında önemli bir yere sahip olan Antalya bünyesinde birden çok turizm çeşidini barındırmaktadır.

Spor Turizmi: Dünyanın her yanından spor kulüplerinin ilgisini çeken Türkiye, sadece turizm altyapısıyla değil, spor tesisleriyle de adından söz ettirmektedir. Özellikle sahip olduğu spor kompleksleri sayısı ön plana çıkan Antalya, bu alanda tercih edilen bir destinasyon konumundadır. Birçok sporcunun konaklamasını sağlayabilecek pozisyonda olan Antalya'da, birçok kamp antrenman bölgesi ve özel müsabaka alanı bulunmaktadır.

Kongre turizmi, ICCA olarak bilinen Uluslararası Kongre ve Konvansiyonlar Birliği'nin yaptığı açıklamalara göre kongre katılımcılarının kişi başı yaptıkları ortalama

harcama tutarı 2.500 Dolar civarındadır. Kongre başına gerçekleşen bu tutarlarla normal turistlerden daha fazla harcamanın yapıldığı ifade edilebilir. Uluslararası Kongre ve Konvansiyonlar Birliği'nin istatistiklerine göre dünya genelindeki kongre turizmi alanındaki büyüme oranı yıllık bazda ortalama %10 seviyesindedir. Antalya, bu organizasyonlarda kullanılabilecek 220 bin koltuk kapasitesi ile nitelikli konaklama imkânı sunabilmektedir. Kısaca kentin kongre turizmi alanında önemli bir potansiyele sahip olduğu söylenebilir.

Kültürel, sosyal ve ekonomik ortamın iyileştirilmesi için yerel ve bölgesel unsurların sahip olduğu kapasitenin geliştirilmesi gerekmektedir. Bu kapasitenin gelişmesi bazı sektörlerin yıldızının parlamasını sağlamıştır. Bu sayede bazı sektörler öne çıkmaya başlarken bazı sektörler de gerileme görülmüştür. Turizm sektörü gerileme gösteren sektörlerden değildir. Tam tersine bu doğrultuda öne çıkan, 20. yüzyılın ikinci yarısından itibaren dünya ekonomisinde en hızlı gelişen ve genişleyen hizmet sektörlerinden birisini oluşturmaktadır (Çımat ve Bahar, 2003).

Kritik alanlardan sayılan ulaşım ve iletişim konusunda, dünya devletlerinin sahip olduğu teknolojilerdeki gelişmeler, insanların ikamet ettiği yerlerden farklı yerlerde çalışabilmesi, iki yer arasındaki ulaşım sorunu ve zaman kavramının öneminin azalması insanların hayatlarında değişiklikler olmasını sağlamıştır. Bununla birlikte çalışan bireylerin boş günleri ve izin zamanlarındaki artışlar, edinilen gelirlerin meblağının yükselmesi de yine turizm kavramına bakış açısının değişmesini sağlamıştır. Devletlerin ve kurumsal nitelikli işletmelerin, sosyal güvenlik ve eğitim alanlarında günün şartlarına bağlı olarak yaptığı iyileştirme çalışmaları, ticari ilişkiler ve iş bağlantıları seviyesinin artması da turizmi etkileyen unsurlardandır. Bahsi geçen konulara ek olarak geniş çaplı gerçekleştirilen sempozyum, kongre ve fuar gibi etkinliklerin gün geçtikçe artması ve insanların bu organizasyonların önemine dair geliştirdikleri farklı bakış açıları bir hizmet sektörü olan turizme yeni özellikler kazandırmıştır. Türkiye açısından da bahsedilen değişimlere ve yeni bakış açılara yaklaşım farklı boyutlar kazanmaktadır.

Türkiye ve dünya için turizmin kentsel ve bölgesel ekonomik etkileri yüksektir. Ayrıca bu ekonomik etkiler ulaşım sektörüne katkılar sağlar. Türkiye turizmi için de önemli bir rol üstlenen Antalya bu katkıları kendi üzerinde yoğunlaştıran bir kenttir. Birçok farklı turizm çeşidini sınırları içerisinde gerçekleştiren Antalya, kendisine gelen ziyaretçilerin yapısına göre farklı olanaklar sunmaktadır. Antalya kenti, turistlerin sahip

olduğu gelir seviyelerine, yaş gruplarının farklılığına ve kişi sayısına gre değişik hizmetler verebilmektedir. Gelen ziyaretçilerin ziyaret amaçları ne olursa olsun isteğe gre deniz-yat, sağlık, kongre, inanç, mağara, kış, dağ, av, yayla, özel ilgi turizmi vb. şekilde sınıflandırılan turizm trlерinin hepsi Antalya’da yapılabilmektedir.

Herkesçe bilindiği üzere turizm, hızla ilerleyen teknolojik unsurların etkisiyle de kayda değer bir farklılık göstermiştir. 1900’l yılların ortasından itibaren kendini sürekli ve hızlı bir biçimde yenileyen sektörlerin başında gelen havacılık; uluslararası turizmin çok ciddi manada atak yapmasını sağlamıştır. Ülkelerin arasındaki sınırların kalkmasıyla diğer bir değişle küreselleşme ile dünya gittikçe küçülmeye başlamıştır. Bu süreçle de insanların bulundukları yerden daha uzak mesafeli yerlere seyahat etme düşüncesi artış göstermiştir. Seneler geçtikçe dünya turizminin genel pazardaki payı yükselmiş ve turizm hareketlerinde değişiklikler olmuştur. Bu değişikliklerin başında turizmin batıdan doğuya doğru kayması vardır. Bu gelişimle birlikte turizm değerlerine sahip olan ülkeler dünya turizminden daha fazla pay almaktadır. Son elli yılda turizmin, dünyanın en büyük ekonomik sektörlerinden biri haline geldiği çalışmalarla vurgulanmaktadır (UNWTO, 2013: 16). Havacılık sektöründe ortaya çıkan birçok değişim, her anlamda birbiriyle ilişkili olan turizm sektöründeki yeni oluşumlar üzerinde gelişmeler yaratmıştır (Dwyer, Forsyth ve Dwyer, 2010: 584). Havacılık sektörü gelişim göstermesi beraberinde seyahatler için ayrılan btelerin düşmesine ve ekonomik olarak gl olmayan alt gelir grubuna mensup kişilerin turizm aktivitelerine katılmasını sağlamıştır.

Turizm ve hava taşımacılığı sektörü birbirini tamamlayan iki kardeş alandır. Turizm, ziyaretçileri getirmek için ulaşıma bağlıyken, ulaştırma endüstrisi, hizmetlerine talep oluşturmak için turizme bağlıdır. Turizm sektöründeki büyüme doğrudan hava taşımacılığına yansımaktadır. Hava taşımacılığındaki gelişme ve büyüme ise turizm sektörünü de doğrudan etkilemektedir. Çünkü araştırmalar göstermektedir ki, ulaşım turizmi etkileyen ana faktörlerden biridir. Son 25 yılda uluslararası turist sayısı ikiye katlanmıştır. Bu bağlamda uluslararası turizmin genişlemesi, ulaştırma coğrafyası disiplini üzerinde büyük bir etkiye sahiptir.

Ulaşım, turizmin büyümesinin ve gelişmesinin hem nedeni hem de sonucudur. Öncelikle, gelişmiş tesislerin varlığı turizmi canlandırmaktadır ayrıca turizmin genişlemesi de ulaşımı canlandırmaktadır. Erişilebilirlik, turizm taşımacılığının temellerinin arkasındaki ana işlevdir. Esas olarak hedeflenen alanlara ulaşmak için turistler

herhangi bir ulaşım yöntemini kullanmaktadır. Bununla birlikte, hava taşımacılığı uluslararası turizmin ana yoludur. Hava taşımacılığı, normalde uzun mesafeli seyahatleri gerektiren bölgeler arası turist hareketlerinde baskın bir rol oynamaktadır. Uluslararası hava trafiğinin büyüme oranları, uluslararası turizmin büyüme oranları ile ilişkilendirilmiştir. Cazip paket turlar, rekabetçi uçak biletleri gün geçtikçe daha fazla turist çekmesi, her iki sektörün de hızla gelişmesine neden olmuştur.

Havacılık sektörünün ilerlemesi son yıllarda adı sıkça duyulan sivil havacılık sektörü ile olmaktadır. Amerika Birleşik Devletleri'nin Şikago şehrinde imzalanan "Şikago Konvansiyonu" dünya genelinde sivil havacılık faaliyetleri kapsamında uluslararası standartların temelinin oluşmasının başlangıcı kabul edilmektedir (Soyertem, 2013). Bu konvansiyonda öngörülen unsurlar göz önüne alınarak antlaşmaya bağlı devletler tarafından kurulan ICAO adıyla bilinen "Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü", uluslararası sivil havacılığın sağlıklı, düzenli ve güvenli bir biçimde büyümesini organize etmekle görevlidir. Bu örgüt, sivil havacılık sektörü için havayolları, havaalanları ve uluslararası kamuoyunun emniyetli, düzenli, verimli ve ekonomik hava taşımacılığı ihtiyaçlarını karşılamak üzere kurulmuştur (ICAO, 2016).

Turizmin ilerlemesi bir sonucu olarak turist sayısındaki grafiksel artış ve değişen seyahat şekillerinden ötürü, taşımacılık ve ulaşımın gerekleri de farklı değişkenlerle yeniden dizayn edilmiştir. (TUSİAD, 2012: 30). Serbestleşme sürecini başarıyla devam ettiren Türk Sivil Havacılık sektöründe havayollarının çağın gereklerine uygunluğu ve hizmet anlayışı her geçen gün iyileşmektedir. Bu gelişme sadece bu alanda sınırlı değildir. Nitekim özel sektör alanında hizmet veren havayollarının adet sayılarında, ulaşım kapasitelerinde ve sektörel alanda sahip oldukları oranlarda gözle görülür yükselişler meydana gelmiştir. Yıllar geçtikçe havayollarının üstün çabaları sonucunda bu sektörün dünya piyasasındaki gücü yüzde elliler seviyesine gelmiştir. (Korul ve Küçükonal, 2003: 37). Turizm alanında yerli olmayan turistlerin genelinin, yurtiçinde ziyaret gerçekleştiren turistlerin ise her geçen gün daha fazla hava yolu ulaşımını seçmeleri sayesinde sivil havacılık sektörü önemli bir konuma gelmiştir. (Yazgan ve Yiğit, 2013: 437). Turizm tercihi yer değiştirme, havaalanıyla ilgili bütün yapılacak işlemleri ulaşım faaliyetlerini içine almaktadır. (TUSİAD, 2012: 30). Bundan ötürü turizm anlamında yapılan ulaşım aktiviteleri havacılık bu sektörü direkt etkilemektedir. Havacılık sektörü ve turizm birbirini çok hızlı bir şekilde etkilemektedir. Ayrıca bu iki sektör birbirinin içindeki değişimden de

kolayca etkilenmektedir. Doğal olarak gelişim sürecinin de aynı şekilde etki gösterdiği söylenebilir. Dünyanın her köşesindeki gibi Türkiye’de de turizm açısından sivil havacılığın rolü yadsınamaz. Sivil havacılık sektörünün yapı taşlarının, seyahat eden yolcuların konforunu ve güvenliğini ekonomikle ne kadar birleştirirse o kadar yolcu sayısında artış sağlayacağı söylenebilir.

Sivil havacılık sektörü ulaşım sektörlerine göre, hızlı ulaşım, güvenilirlik ve emniyet, kolay erişim, konfor ve hizmet ettiği ülkenin ekonomisine getirdiği refah açısından daha fazla tercih edilmektedir (Dimitriou ve Sartzetaki, 2020: 173-191). Kişisel tercihlerinde çeşitlilik ve ayrıcalık gösterebildiği havacılık sektörü, genişleyen ağ yapısı ve hacmi ile birlikte hizmet ederken avantajlarının yanında muhtelif dezavantajları da beraberinde günümüz dünyasına sunmaktadır (Gibbons, 1971: 2, Janić, 1999: 159; Moore ve Goodrich, 2013: 2).

Sivil ulaştırma faaliyetlerinden yarar edilebilmesi, sivil havacılık faaliyetlerinin güvenli, emniyetli, verimli ve etkin bir şekilde gerçekleşmesiyle yakından ilişkilidir. Oluşturulacak planlamaların, yapılacak düzenlemelerin, uygulanacak politikaların ve stratejilerin bu kapsamdaki amaçlara ulaşılmasında gerekli birer araç olduğu dikkate alınırsa sivil havacılığın her anlamdaki son derece önemli olan rolü belirgin bir biçimde ortaya çıkmaktadır. Akdeniz Havzası coğrafyasındaki ülkelerin çoğunluğunun da bu politika ve stratejileri göz önünde bulundurduğu ifade edilebilir. Havzadaki ülkelerin turizm anlamındaki gelişmişlik düzeyi ile sivil havacılık sektörüne verdiği önemin paralellik göstermesi yadsınamaz bir durumdur.

Bilindiği üzere sivil havacılığın temel amacını iki nokta arasındaki yer değiştirme hizmeti oluşturmakla birlikte, bu tip bazı bileşenlerin talebi büyük ölçüde etkileme gücü olduğu söylenebilir. Örneğin tarife temelli bileşenlerden olan sıklık özelliği, yapılan total seyahat süresini etkileyerek havayolu taşımacılığının zaman ve süreç faydası üzerinde belirleyici olmaktadır. Seyahat süresinin kısalığı, havayolu taşımacılığı yapan şirketlerden beklenen en önemli fayda olduğu söylenebilir. Bu anlamda kapasite düzenlemeleriyle ilgili unsurlar ise sıklığı doğrudan doğruya etkilemektedir. Uçuş tarifeleriyle ilgili planlanmanın yapılması, uçuş ağlarının iyi bir şekilde tasarlanması hatta filo planlaması önemlidir. Planlamaların, kapasite düzenlemelerinden ve dolayısıyla sıklık bileşeninden etkilenmesi gayet normaldir. Sivil havacılık sektöründe ekonomik düzenlemelerin, sıklık örneğinde olduğu gibi, diğer tarife temelli bileşenlerin özelliklerini de etkilemesi olasıdır. Bu durum,

başta planlama olmak üzere, yönetimin işlevleri ve sektördeki rekabet bileşenleriyle ilişkilidir.

Türkiye'ye farklı ulaşım alternatifleri ve Antalya'ya havayolu aracılığıyla gelen turist sayılarının bilinmesi çalışmanın kavranması açısından önemlidir.

Tablo 10: Türkiye'ye Gelen Toplam Ziyaretçi Sayısı ve Antalya'ya Havayoluyla Gelen Ziyaretçi Sayıları (2016-2021)

İl adı	Kapı adı	Yol adı	2021	2020	2019	2018	2017	2016
Türkiye	Genel Toplam		24.712.26	12.734.21	45.058.28	39.488.40	32.410.03	25.352.21
			6	3	6	1	4	3
		Havayolu	20.326.85		34.545.87	30.069.77	23.440.27	17.783.43
			4	9.580.478	5	6	7	7
		Demiryolu	1.587	4.539	29.291	15.464	9.899	6.154
		Karayolu	4.176.219	2.963.636	9.137.792	8.414.461	8.184.185	6.653.555
Antalya	İl toplamı	Denizyolu	118.315	123.119	806.610	646.470	408.812	293.590
		Günöbirlikç i	89.291	62.441	538.718	342.230	366.861	615.477
					14.650.48	12.438.82		
		Havayolu	8.737.168	3.256.568	1	2	9.482.050	5.952.496
					14.605.25	12.405.48		
		Havayolu	8.735.205	3.253.270	9	8	9.417.599	5.887.339
Antalya	Antalya, Merkez	Havayolu	8.630.713	3.224.466	9	8	9.243.949	5.733.541
		Havayolu	104.492	28.804	298.390	312.740	173.650	153.798

Kaynak: (TUİK, Erişim adresi: <https://data.tuik.gov.tr/Kategori/GetKategori?p=egitim-kultur-spor-ve-turizm-105&dil=1>, erişim tarihi: 03.03.2022).

Tablo 10 incelendiğinde 5 yıllık süre boyunca Türkiye'ye farklı yollar aracılığıyla gelen turist sayıları ve Antalya'ya havayolu ile gelen turist sayıları ile ilgili sayısal verilerin bulunduğu görülecektir. Tablodaki verilerde Türkiye'ye havayolu ile gelen turist sayılarındaki yükseklik diğer ulaşım kanallarına göre daha fazladır. Türkiye'ye havayolu ile gelen turistlerin neredeyse üçte birlik kısmı Antalya'yı tercih etmiştir. Havayolu ulaşımında oldukça fazla tercih edilen Antalya'nın havacılık sektörüne ve bu sektörle ilgili paydaşlara etkisinin çok büyük olduğu ifade edilebilir.

Antalya'ya gelen turist sayılarıyla ilgili sayısal verilerin bilinmesi bu çalışma açısından önemlidir.

Tablo 11: Antalya'ya Gelen Toplam Ziyaretçi Sayıları (2017-2021)

Antalya	2017	2018	2019	2020	2021
Toplam Ziyaretçi	10.001.049	13.085.299	15.280.763	3.444.426	9.094.051

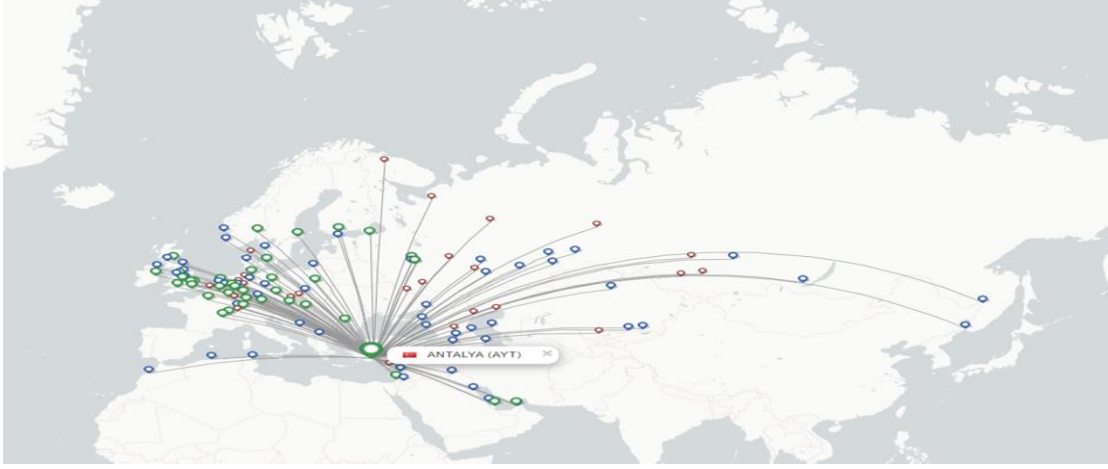
Kaynak: (Antalya İl Turizm Müdürlüğü, Erişim adresi: <https://antalya.ktb.gov.tr/TR-175747/turkiyeye-ve-antalyaya-gelen-yabanci-ziyaretci-sayilari.html> 2021 erişim tarihi: 01.02.2022).

Tablo 11 incelendiğinde Akdeniz Havzası coğrafyasında hatırı sayılır bir yere sahip olan Antalya'nın 2021 yılında toplam 9.094.051 turist ile havza genelinde çok iyi bir konuma sahip olduğu söylenebilir. Hatta 2019 yılı itibariyle 15.280.299 turist sayısı ile son 5 yıl itibariyle iyi bir turist sayısı yakalayan Antalya, bulunduğu coğrafyada adından söz ettirmektedir. Bu kadar yüksek sayıdaki turistin sivil havacılık sektörüne katkısı yadsınamaz bir durumdur. Antalya'nın sahip olduğu turizm gücü doğal olarak sivil havacılıkla ilişkili olan her ögeyi de etkilemektedir. Bu bağlamda Akdeniz Havzası Coğrafyasında yer alan Antalya, sivil havacılık sektörünün faaliyetlerinin gelişimine katkı sağlamaktadır.

3.3.1. Antalya Varışlı Havayolu Hareketliliği

Antalya havaalanına 137 farklı destinasyondan 35 farklı havayolu şirketi ile uçuşlar gerçekleştirilmektedir. Aylık olarak gerçekleşen bu uçuşlarda Almanya, İngiltere, Ukrayna ve İsrail'den ayda 100'den fazla doğrudan Antalya varışlı hareketlilik belirlenmiştir. Aktarmalı uçuşlar bu sayılara dahil değildir. Antalya varışlı uçuşların dağılımı görselleştirerek aşağıdaki haritada sunulmuştur. Bu uçuşlardan Almanya (Köln , 228; Düsseldorf, 204; Munich, 101) ile ilk sıradaki ülkedir. Antalya varışlı uçuş gerçekleştiren ikinci sıradaki ülke ise İngiltere (Gatwick, 181; Stansted, 104) ; üçüncü sırada Ukrayna (Vnukova, 120) ve dördüncü sırada İsrail (Tel Aviv, 116) yer almaktadır. Ayda 100 uçuştan az olan ülke sayısı 134'dür ve uçuş sıklığı çeşitlilik göstermektedir. Dolayısıyla Antalya, dünyanın bir çok ülkesinden direkt uçuşun gerçekleştirildiği Akdeniz Havzasının en önemli turizm destinasyonlarından biridir.

Harita 3 : Antalya Varışlı Uçuş Haritası



<https://www.flightsfrom.com/AYT> (erişim tarihi: 03.07.2022)

SONUÇ

Akdeniz sahip olduğu tarımsal, ticari ve turizm potansiyelleri önemli stratejik unsurlar olarak öne çıkmaktadır. Akdeniz Havzasında hayati bir ekonomik etkinlik olarak ön plana çıkan turizm, potansiyelleri bakımından dünyanın geri kalanına göre öncü konumdadır. Öyle ki dünya genelindeki turizm faaliyetlerinin yaklaşık %30'luk bir bölümü Akdeniz'de gerçekleşmektedir. Diğer bir ifadeyle hemen hemen her üç turistten birisi Akdeniz'deki destinasyonlardan birisini tercih etmektedir (Satta, 2004: 59-60).

Yapılan araştırmada havacılık sektörü ve turizm endüstrileri arasındaki bariz yakınlığa rağmen bu konuyla ilgili çok az bilimsel çalışma bulunmaktadır. Ayrıca etkili ve tutarlı havacılık turizm politikalarının geliştirilmesiyle ilişkili karmaşıklıkların ve potansiyel çatışmaların ayrıntılı bir değerlendirmesini sağlayan az sayıda çalışma vardır.

Havacılık sektörü ile turizm birbirini destekleyen ve birbirinden beslenen çok önemli iki bileşendir. Turistler ziyaretlerini gerçekleştirmek için havacılık sektörünü tercih ederken, havacılık sektörü ise kendi alanlarına talep oluşturmak için turizm sektörüne ihtiyaç duymaktadır. Bu anlamda her iki sektördeki büyüme birbirleri ile doğru orantılıdır.

Antalya, uluslararası turizmde turizmden elde edilen ekonomik katkı ve turist sayısının çokluğu yönünden artık dünyada sayılı destinasyonlardan birisidir. Antalya, 12 milyonu aşan turist sayısı ile Türkiye'de olduğu kadar dünya çapında bahsi geçen en önemli turizm merkezleri arasında yer almaktadır. Başka bir ifadeyle turizm denilince tüm turistler için Antalya akla gelmektedir ve bir moda (marka) şehridir. Londra ve Paris'ten sonra dünyanın en çok ziyaret edilen kenti olan Antalya, Türkiye'ye gelen her üç turistten birini ağırlamaktadır. Özellikle Rus ve Alman turistler başta olmak üzere Avrupalı turistlerin tercihlerinde Antalya ön sıradadır. Bunda coğrafi yakınlık (Rus turist için) ve ucuzluk (Avrupalı ve Rus turistler için) gibi temel iki unsurun önemli olduğu söylenebilir. Bununla birlikte Türkiye'de de konu turizm olunca akla ilk gelen şehir Antalya'dır (Sarı, 2014: 115). Bu olguda Antalya'nın sahip olduğu doğal ve beşeri çekicilik kaynaklar, ziyaretçiler için inşa edilen konaklama tesislerinin çeşitliliği ve özellikle ulaşım entegrasyonunun iyi olması etkilidir.

Ulaşımında kaybedilen süreyi en aza indiren havayolu ulaşımının gerçekleşmesi ancak havaalanlarıyla mümkündür. Kuşkusuz Antalya salt havaalanı varlığına dayalı olarak gelişen bir turizm merkezi değildir. Fakat bir turizm merkezi olmasında önemli rolü

vardır. Antalya'ya gelen yabancı turistlerin %99,8'inin havayolunu tercih etmeleri bunu destekler niteliktedir (Sarı, 2012: 61).

Akdeniz havzası coğrafyasında yer alan Antalya'nın da turizm sektörü ile sivil havacılık sektörü birbirini etkilemektedir. Antalya'nın sivil havacılık faaliyetleri, Sivil Havacılık Genel Müdürlüğünün sağlıklı çalışması ile iyi noktalara gelmiştir. Ayrıca ulaşım sektöründeki bütün iyileştirmeler ve gelişmeler de turizm sektörünü etkileyerek Antalya'nın turizm alanında büyüme göstermesini sağlamıştır.

Önde gelen veya adı bilinen bütün turizm merkezleri gibi Antalya'nın da dünyanın farklı ülkelerinde bulunan turistleri kendine çekebilmesinde turizmin arz kaynakları olarak sayılan çekiciliğin, erişimin ve konaklamanın önemli bir payı vardır. Şüphe yok ki bahsi geçen bu unsurların olmadığı bir mekânda turizm olgusunun meydana gelmesi veya belirginleşmesi ve gelişmesi beklenemez. Özellikle coğrafya özellikleri bu bağlamda önem arz etmektedir. Ayrıca beşeri coğrafya unsurları ve eğlence unsurları, sportif faaliyetlerle ilgili çekicilikler, kongre ve seminer le birlikte çok önemli bir turizm merkezi olmuştur.

Turizmin hareketliliği için en önemli unsurlardan birisi de sivil havacılık faaliyetlerinin hareketliliği ve kalitesidir. Akdeniz havzasının genel anlamda sivil havacılık faaliyetleri bakımından yeterli etkililiğe sahip olduğu söylenebilir. Bu anlamda Akdeniz havzası coğrafyası içinde yer alan Antalya'nın da sivil havacılık faaliyetlerinde iyi bir konumda olduğu varsayılabilir. Turizm çekicilikleri sayesinde hem yerli hem yabancı turistlerin rotasında yer alan Antalya'nın sivil havacılık faaliyetlerinin hareketliliğine büyük katkısı vardır. Sivil havacılık hareketleri ile Antalya'nın turizm hareketliliği arasında ilişki olduğu söylenebilir.

KAYNAKÇA

- Acuner, A. Ş. (2006), *Alternatif Turizm Türlerinin Doğu Karadeniz Bölgesi Turizm Potansiyelinin Gelişmesine Etkisi*, No:689, Ankara: MPM Yayınları.
- Akova, İ. (2000), *Alternatif turizm olanaklarımız*. Coğrafya Dergisi, 8: 71-84.
- Akova, İ. (1997). *Türkiye'de turizmin önemi ve ekonomide yeri*. Türk Coğrafya Dergisi(32), 263-280.
- Allam, A., Moussa, R., Najem, W. ve Bocquillon, C. (2020). Hydrological cycle, Mediterranean basins hydrology. M. Zribi, L. Brocca, Y. Trambly ve F. Molle (Eds.), *Water resources in the Mediterranean region* (ss. 1–21). Elsevier. doi:10.1016/b978-0-12-818086-0.00001-7.
- Antalya Rehberler Odası Dergisi, Sayı 9
- Arıkan, İ. (2015), *Turizm ulaştırması*, Detay Yayıncılık: Ankara.
- Aygün, N. (2017). Avrupa emperyalizminin aşamaları: Osmanlı Akdeniz’inde Avrupa ticareti (1700-1830). *Aksaray Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*,1(2), 3-17. doi: <http://aseddergi.aksaray.edu.tr/en/pub/issue/39720/470459>.
- Barutçugil, S. İsmet (1989). *Turizm işletmeciliği*, Beta Basım Dağıtım 3.b.
- Beltran Esteve, M. And Picazo Tadeo, A. (2015). Assessing environmental performance tr end sm in the transport industry: eco-innovationorcatching-up. *EnergyEconomics*, (51), 570-580.
- Birgören, T. (2004). *Türk Sivil Havacılık Mevzuatı Kapsamında Ticari Hava Taşımacılığı İşletme Faaliyetleri ve Bu Sektörde Yönetim Bilişim Sistemlerinin İşleyişine İlişkin Bir Uygulama ve Değerlendirilmesi* Doktora, İstanbul Üniversitesi.
- Bramwell, B. (2004). MassTourism, Diversification and Sustainability in Southern Europe’s Coastal Regions, In Bill Bramwell (ed.) *Coasta l Mass Tourism Diversification and Sustainable Development in Southern Europe* (pp. 1-31) Channel View Publications.
- Bulut, E. (2000), *Türk Turizminin Dünya’daki Yeri ve Dış Ödemeler Bilançosuna Etkisi*, *Gazi Üniversitesi İ.İ.B.F Dergisi*, 2(3), 71-86.

- Cirit, F. (2014). Sürdürülebilir kent içi ulaşım politikaları ve toplu taşıma sistemlerinin karşılaştırılması. Kalkınma Bakanlığı İktisadi Sektörler ve Koordinasyon Genel Müdürlüğü.
- Crouch, G.I. (1994), Tourism, Competitiveness And Societal Prosperity, Journal Of Business Research, 44(3), 137-152.
- Coudert, E. (1996). Le littoral méditerranéen, un espace convoité. Aménagement et Nature, 121, 33-39.
- Çımat, A., Bahar, O., (2003), Turizm Sektörünün Türkiye Ekonomisi İçindeki Yeri ve Önemi Üzerine Bir Değerlendirme, *Akdeniz İİBF Dergisi*(6), ss.1-18.
- Darkot, B. (1969). *Avrupa coğrafyası*. İstanbul: İstanbul Üniversitesi Yayınları.
- Demir, T., Çakmak, S., ve Berberoğlu, E. (2021). *Akdeniz Havzasının Fiziki Coğrafyası*, Bütün Yönleriyle Akdeniz, İltar Kaynak Ekin, Aygün Hasan Hüseyin, Editör, Arkeoloji ve Sanat, İstanbul, ss.79-130.
- DİE (1973, 1979, 1983, 1988, 1993, 2002), Genel Nüfus Sayımı, Nüfusun Sosyal ve Ekonomik Nitelikleri, 07 Antalya – 1970, 1975, 1980, 1985, 1990 yılı verileri, Ankara.
- DİE (2003-2005), Turizm İstatistikleri, 1990-1999; 2000-2003 yıllarına ait veriler, Ankara.
- Dimitriou, D. J., ve Sartetaki, M. F. (2020). Social Dimensions of Aviation on Sustainable Development; in Sustainable Aviation. Cham: Palgrave Macmillan.
- Doğanay, H. ve Çoşkun, M. (2013), Türkiye Yaylacılığındaki Değişme Eğilimleri ve Başlıca Sonuçları, Eastern Geographical Review, 30: 2-28.
- Doğaner, S., (2003), Miras turizminin coğrafi kaynakları ve korunması, Coğrafi Çevre Koruma Turizm Sempozyumu (16-18 Nisan 2003) Bildiri kitabı, *Ege Üniversitesi Edebiyat Fak. Yay.*, 1-8, İzmir.
- Doğaner, S. (2018), Akdeniz Bölgesi Coğrafyası, İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Ders Notu.
- Dwyer, L., Forsyth, P. ve Dwyer, W. (2010). Tourism Economics and Policy. 1. Baskı, Channel View Publications. Bristol, İngiltere.

- English, P.W. ve Miller, J.A. (1989). *World Regional Geography* (3rd Ed.). USA: Library of Congress Cataloging in Publication, ISBN 0-471-61648-6.
- Erdoğdu, Y. (1995). *Ülkeler coğrafiyası*. Ankara: Koza Eğitim Yayıncılık.
- Ertin, G. (2010). *İstanbul'da rekreasyon*, Ankara: Çantay Kitabevi.
- Esengil, Z., Kahvecioğlu, H. (2016). Antalya'da 1980 Sonrası Yaşanan Dönüşümün Kıyıdağı İzdüşümleri. *Tasarım Kuram Dergisi*, 12(22),80-98.
- Europe Environment Agency, EEA. (2014). Horizon 2020 Mediterranean report. Luxembourg: Publications Office of the European Union.
- Freyer, W. (2011), *Tourismus Einführung in Fremden Verkehrsökonomie*, 10. Auflage, München.
- Gibbons, H. L. (1971). Aeromedical transportation and general aviation. *Aerosp Med*, 42(7), 773-779.
- Gökdeniz, A. (2004), "Otel İşletmeciliği Ders Teksiri" Balıkesir.
- Gözenç, S. (1983). *Avrupa ülkeler coğrafiyası II*. İstanbul: İstanbul Üniversitesi Yayınları.
- Gözenç, S. (1999). *Avrupa ülkeleri coğrafiyası*. İstanbul: Çantay Kitabevi.
- Güner, İ. (1995). *Kıtalar coğrafiyasına giriş*. Erzurum: Atatürk Üniversitesi Yayınları.
- Güven, Mevlüt (1999). Turizm İşletmeleri ve Muhasebe Uygulamaları, *TÜRMÖB Yayınları Sirküler Rapor Serisi* No: 25, Ankara.
- Hatipoğlu, S., Işık, E. S. (2015). Havayolu Ulaşımında Hizmet Kalitesinin Ölçülmesi: İç Hatlarda Bir Uygulama. *Kahramanmaraş Sütçü İmam Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 12(2), 293-312.
- Hughes, D. W. and Shields, M. (2007). "Revisiting Tourism Regional Economic Impact: Accounting For Secondary Household Employment". *Review of Regional Studies*, 37(2), 186- 206.
- ICAO, (2006). News Release, Icao Issues Recommendations For The Screening Of Liquids Taken On Board Aircraft, Aralık, (Çevrim İçi), http://www.icao.int/icao/en/nr/2006/pio200617_e.pdf (erişim tarihi:14.03.2022).

- Iltar, E. K.(Ed.), Aygöl, H. H. (Ed.). (2021). *Bütün yönleriyle akdeniz*. İstanbul: Arkeoloji ve Sanat Yayınları.
- Janić, M. (1999). Aviation and externalities: the accomplishments and problems. *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, 4(3), 159-180.
- Kahraman, M. (2018). *Akdeniz bölgesinin turizm coğrafyası, Türkiye turizm coğrafyası*, Editör: Erol Duman, Özlem Sertkaya Doğan, Paradigma Yayınları, İstanbul, 413-432.
- Kar, M., Zorkirisçi, E. ve Yıldırım, M. (2004), Turizmin Ekonomiye Katkısı Üzerine Ampirik Bir Değerlendirme, *Akdeniz Üniversitesi İ.İ.B.F Dergisi*, 4(8), 87-112.
- Karasar, N. (2005). *Bilimsel araştırma ve yöntemi (15. baskı)*. Ankara: Nobel Yayın Dağıtım.
- Kedikli, U. Çalağan, Ö. (2017). Enerji Alanında Bir Rekabet Sahası Olarak Doğu Akdeniz'in Önemi. *Sosyal Bilimler Metinleri*, 2017(1) 120-138
doi: <https://dergipark.org.tr/tr/pub/sbm/issue/47259/596563> (erişim tarihi: 22.04.2022).
- Korul, V., Küçükönel, H. (2003). Türk Sivil Havacılık Sisteminin Yapısal Analizi. *Ege Academic Review*, 3(1), 24-38.
- Korul, V., Küçükönel H. (2015). “*Türk Sivil Havacılık Sektörünün Yapısal İncelenmesi*”, <http://www.acarindex.com/dosyalar/makale/acarindex-1423877167.pdf>.
(erişimTarihi:03.12.2021).
- Kozak, N. Akoğlan, M. ve Kozak, M. (1997). *Genel turizm ilkeler ve kavramlar*, 3. bs., Ankara.
- Köksal, A. (1976). *Afrika coğrafyası I*. Ankara: Ankara Üniversitesi DTCTF Yayınları.
- Latin, Gerald W. (1998), *Introduction to the Hospitality Industry*, Michigan: American and Motel Association (AH&MA).
- Manavoğlu, E., Kutlu, N. Ö. (2007). Antalya Kenti'nin 1950'den günümüze kentleşme sürecinin değerlendirilmesi. *20. Yüzyılda Antalya Sempozyumu Bildiri Kitabı*, 2, 425-445.
- Manisalı, E., Yarcın, S. (1987), *Türk Turizm Endüstrisi Araştırması*, *Turizm Bakanlığı Yayını*, Ankara.

- Moore, M. D., & Goodrich, K. H. (2013). High speed mobility through on-demand aviation. In 2013 Aviation Technology, Integration, and Operations Conference (p. 4373).
- Olalı, H. (1982), *Turizm olayı-turizmin önemi*, İzmir: Ofis Ticaret Matbaacılık.
- Onat, B. (2000), *Bir Zamanlar Antalya Bir Antalya Sevdalısının Kaleminden*, (Editor Uşak, A.) ME-PA A.Ş., İstanbul.
- Özey, R. (1994). *Ülkeler coğrafyası*. İstanbul: Özel Eğitim Derneği Yayınları.
- Özey, R. (1997). *Ülkeler ve dünya coğrafyası*. Konya: Özel Eğitim Yayınları.
- Özey, R. (2000). *Ülkeler ve dünya coğrafyası*. İstanbul: Aktif Yayınevi.
- Özer, R. (2008). *Asya coğrafyası*. İstanbul: Aktif Yayınları.
- Özey, R. (2009). *Avrupa coğrafyası*. İstanbul: Aktif Yayınları.
- Özgüç, N. (2015). *Turizm coğrafyası: özellikler, bölgeler*. Ankara: Çantay Kitabevi.
- Pleumarom, A. (2001), "Tourism, Globalisation and Sustainable Development", www.twinside.org.sg/ (erişim tarihi: 06.02.2022).
- Saatçioğlu, C. (2011). *Ulaştırma ekonomisi teori ve politika*. Ankara: Gazi Kitapevi.
- Sarı, C. (2007). Antalya'nın Alternatif Turizm Kaynakları ve Planlaması, Yayımlanmamış Doktora Tezi, Ankara Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara.
- Sarı, C. (2012). "Antalya'nın Genel Coğrafya Özellikleri", Düünden Bugüne Antalya, Ed., Sarı, C., vd., 43-62, *Antalya Valiliği, İl Kültür ve Turizm Müdürlüğü Yayınları*, Antalya.
- Sarı, C. (2014). Bir Turizm Coğrafyası Araştırması: Antalya Turizminin Son On Yılı. *Coğrafyacılar Derneği Uluslararası Kongresi Bildiriler Kitabı*, 4-6.
- Sarı, C. (2021). *Akdeniz Havzasının Beşeri Coğrafyası*, Bütün Yönleriyle Akdeniz, İltar Kaynak Ekin, Aygün Hasan Hüseyin, Editör, Arkeoloji ve Sanat, İstanbul, ss.131-168.
- Satta, A. (2004). Tourism in the Mediterranean: process and impacts on the coastal environment. Forum on Integrated Coastal Management in the Mediterranean: Towards Regional Protocol. (59-73). Cagliari: United Nations Environment Programme, Mediterranean Action Plan.

Selwyn, T. (2000). The De-Mediterraneanisation of the Mediterranean. Current Issues in Tourism, 3(3), 226–245.

SHGM. (2009). 2002 'den 2008'e... Sivil Havacılık. Ankara.

SHGM. (2015b). Havayolu Taşımacılığı ve Ekonomik Düzenlemeler Teori ve Türkiye Uygulaması. (E. Gerede, Ed.) *Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Yayınları*, Ankara: SHGM.

SHGM. (2015a). Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Faaliyet Raporu. Ankara.

SHGM. (2019b). 2018 Faaliyet Raporu. Ankara.

SHGM. (2019a). Uluslararası İlişkiler. 13 Aralık 2021 tarihinde <http://web.shgm.gov.tr/tr/uluslararasi-iliskiler/2188-uluslararasi-iliskiler> (erişim tarihi: 15.04.2022)

SHGM. (2020a). Çok Taraflı Anlaşmalar. (Erişim tarihi: 13.11.2021)

SHGM. (2020b). Hava Yolu Bilet Fiyatları, Rezervasyon, Satın Alma ve Tanıtım Faaliyetleri.

http://web.shgm.gov.tr/documents/sivilhavacilik/files/mevzuat/sektorel/taslaklar/Tasak_Genelge_HUD_2015_HY_Bilet.pdf (erişim tarihi: 10.10.2021).

SHGM. (2021). Duyurular. <http://web.shgm.gov.tr/tr/genelduyurular> (Erişim tarihi: 10.10.2021). Soyertem, H., (2013). *ATS gözetim sistemleri ve hizmetleri*, Ankara: DHMİ Genel Müdürlüğü Yayınları.

Sönmez, B. (2012), Türk turizminin Dünya turizmindeki yeri Türkiye ekonomisine etkileri (Master'sthesis).

Sungur, A. K. (1980), Türkiye'de İnsan Yaşamı Açısından Uygun Olan ve Olmayan Isı Değerlerinin Aylık Dağılışı İle İlgili Bir Deneme, *İstanbul Üniversitesi Coğrafya Dergisi*, Sayı: 23, İstanbul, s. 36.

Şanlıoğlu, Ö. (2017). *Uluslararası Turizmin İktisadi Yönü: Akdeniz Havzasında Bulunan Seçilmiş Bazı Destinasyonların Karşılaştırmalı İncelenmesi*, Ankara: Detay Yayıncılık.

T.C. Dış İşleri Bakanlığı. (2019). ICAO Daimi Temsilciliği. <http://icao.dt.mfa.gov.tr> (erişim tarihi: 10.10.2021).

- T.C. Dış İşleri Bakanlığı, (2016), “Uluslararası Kuruluşlar ve İlişkilerimiz”, <http://www.mfa.gov.tr/sub.tr.mfa?23a3fc26-4f3b-47dd-943e-d8934cdad97e>; (erişim tarihi: 14.11.2021).
- Tekerli, N. (1996). *Dünya kenti Antalya*, Atılım Matbaacılık Gazetecilik ve Yayıncılık A.Ş. 4. Baskı, Antalya.
- Tixeront, J. (1969). Le bilanhydrologique de la MerNoire et de la MerMediterranée. *Bulletin of the International Association of ScientificHydrology*, 14(4), 61–69.
- Tosun, C.,& Timothy, D.J. (2001), ShortcomingsIn Planning ApproachesToTourism Development Countries: The Case Of Turkey, *International Journal Of ContemporaryHospitalityManagement*, 13(7), 352-359.
- Towner, J. (1995). What is Tourism History? *Tourism Management*, Vol. 16, No. 5, pp. 339 – 343.
- Tunç, A ve Saç, F. (1998), *Genel Turizm Gelişimi ve Geleceği*, Detay Yayıncılık.
- Tunçsiper, B. ve Kaşlı, M. (2008). “Termal turizmin ekonomik etkileri: Gönen örneği”.*Gazi Üniversitesi Ticaret ve Turizm Eğitim Fakültesi Dergisi*, 1, 120-135.
- TUSİAD. (2012). *Sürdürülebilir Turizm*, İstanbul: Sis Matbaacılık.
- Tuzcuoğlu, K.S., (1992). *Tourism Marketing Policies in The European Community*, İTÜ, SBE, Basılmamış Yüksek Lisans Tezi.
- Ulaştırma Bakanlığı. (2010). *Türkiye Ulaşım ve İletişim Stratejisi Hedef 2023*. Ankara.
- Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı. (2019). Kurumsal. 23 Kasım 2021 tarihinde <https://www.uab.gov.tr/> (erişim tarihi: 23.11.2022).
- UN (1973). *Elements of Tourism Policy in Developing Countries*. New York: United Nations Publication.
- Urry, J. (2009). *Turist bakışı*, (E. Tataroğlu; İ. Yıldız, Çev.), Bilgesu Yayıncılık, İstanbul.
- U.S. Central Intelligence Agency. (2021). Perry-Castañeda Library Map Collection. *The University of Texas at Austin University of Texas Libraries*. Erişim adresi: <https://maps.lib.utexas.edu/maps/europe.html>. (erişim tarihi: 04.05.2022)

Uysal, M. (1995). *Antalya yaşadığımız kent*, Altunarı Ltd. Şti., Antalya.

Ünlüören, K. ve Kılıçlar A. (2004), “Ekonomik yansımalarıyla Türk Turizminin Seksen Yılı”, *Gazi Üniversitesi. Ticaret ve Turizm Eğitim Fakültesi Dergisi*, Yıl:2004, Sayı:1, ss.131-156.

Quézel, P. (2004). Large-scale Post-glacial Distribution of Vegetation Structures in the Mediterranean Region. G. d. S. Mazzoleni (Ed.), *Recent dynamics of the Mediterranean vegetation and landscape* (ss. 3-12). West Sussex: John Wiley & Sons Ltd.

World Bank. (2020). Air transport, passengerscarried. 14 Kasım 2021 tarihinde <https://data.worldbank.org/indicator/IS.AIR.PSGR> adresinden erişildi.

World Tourism Organisation. (1980). *Physical Planning and Area Development for Tourism in the Six WTO Regions 1980*. Madrid, Spain: WTO.

Yalçınkaya, I. (1988). Karain mağarasının Anadolu İslam Tarihindeki Yeri ve Önemi ,Atatürk Dil ve Tarih Yüksek Kurumu, *Erdem, Atatürk Kültür Merkezi Dergisi*, Cilt 4, ss. 39-51, Ankara.

Yamak, N. , Tanrıöver, B. ve Güneysu, F. (2012). Turizm-Ekonomik Büyüme İlişkisi: Sektör Bazında Bir İnceleme. *Atatürk Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Dergisi*, 26 (2), 205-220. Retrieved from <https://dergipark.org.tr/tr/pub/atauniiibd/issue/2705/35716> (Erişim tarihi: 02.02.2022).

Yağcı, Ö. (2003), *Turizm ekonomisi*, Detay Yay., Ankara.

Yardımcıoğlu, F. (2013). *Ulaşım hizmetleri (kamu ekonomisi perspektifi)*. Bursa: Dora Yayıncılık.

Yazgan, A. E. ve Yiğit, S. (2013), "Türk Sivil Havacılık Sektörünün Uluslararası Rekabetçilik Düzeyinin Analizi", *Selçuk Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Sosyal ve Ekonomik Araştırmalar Dergisi*, 25(1), ss. 421-445.

Yıldız, D. (2003). *Akdeniz havzası'nda su sorunları ve Türkiye*. Ankara: TMMOB Yayınları.

Yıldız, D. (2008). *Akdeniz'in doğusu*. Ankara: Bizim Kitaplar.

Yıldız, Z. (2011). “Turizmin Sektörünün Gelişimi ve İstihdam Üzerindeki Etkisi”. *Visionary E-Journal/Vizyoner Dergisi*, 3(5), 54-71.

Yu, L. (1999), *The International Hospitality Business, Management and Operation*, London: The Haworth Pres Inc

Zengin, B. (2006), *Turizm coğrafyası, Türkiye genel ve bölgeler turizm coğrafyası*, Değişim Yayın Evi, İstanbul.

Zoğal, V. ve Baykal, F. (2020). Geçmişten Geleceğe Akdeniz Ülkelerinde Turizm. *Coğrafya Dergisi* , (41) , 255-270 . DOI: 10.26650/JGEOG2020-0071.

<https://www.altid.org.tr/bilgi-hizmetleri/turkiye-tesis-kapasitesi-ekim-2021/> (erişim tarihi: 17.03.2022).

<http://www.akdenizarastirmalari.akdeniz.edu.tr/anabilim-dallari-2/akdeniz-havzasi-cografyasi-arastirmalari/> (erişim tarihi: 07.02.2022).

<https://www.antalya.ktb.gov.tr/Eklenti/92803,20172021ocakaralikmilliyetlerpdf.pdf?0&tag1=4BE970EDF3AAE36B9531318523D67AC4E02EADCF> (erişim tarihi: 07.02.2022).

<http://www.antalyaulasim-.com.tr/icerik/kaleici-marinahakkinda> (Erişim tarihi: 17.12.2021).

<http://www.atlasdergisi.com/dergide-bu-ay/dosemealti-magaralari-antalyayeraltindayolculuk.html>. (erişim tarihi: 15.11.2021).

<http://www.bolge6.ormansu.gov.tr> (erişim tarihi: 15.11.2021).

<https://www.eurocontrol.int/publication/eurocontrol-five-year-forecast-2020-2024> (erişim tarihi: 06.02.2022)

<https://www.flightsfrom.com/AYT> (erişim tarihi: 03.07.2022)

<https://www.ogm.gov.tr/tr/ormanlarimiz-sitesi/TurkiyeOrmanVarligi/Yayinlar/2020%20T%C3%BCrkiye%20Orman%20Varl%C4%B1%C4%9F%C4%B1.pdf> (erişim tarihi 15.11.2021)

IATA, (2015), <http://www.iata.org/about/Pages/index.aspx>; Erişim tarihi: 19.11.2021.

https://www.geziantalya.com/?post_type=portfolio&search=advanced&s=kalei%C3%A7i&rehber_konum=&portfolio_category= (erişim tarihi 16.11.2021)

FAI, (2016), <http://www.fai.org/index.php>; (Erişim tarihi: 15.11.2021).

<http://mevzuat.shgm.gov.tr/index.php/kanunlar/> Erişim tarihi: 05.12.2021)

<http://web.shgm.gov.tr/documents/sivilhavacilik/files/pdf/kurumsal/faaliyet/2020.pdf>(Erişim tarihi: 05.12.2021)

https://www.sbb.gov.tr/wp-content/uploads/2021/12/Onuncu_Kalkinma_Plani-2014-2018.pdf (erişim tarihi: 06.12.2021).

https://www.sbb.gov.tr/wp-content/uploads/2018/11/10_Turizm.pdf, (erişim tarihi: 17.04.2022)

https://www.sbb.gov.tr/wp-content/uploads/2019/11/ON_BIRINCI_KALKINMA-PLANI_2019-2023.pdf (erişim tarihi: 06.12.2021).

<http://web.shgm.gov.tr/tr/arama?searchkey=duyurular> (erişim tarihi: 06.12.2021).

<http://www.tuik.gov.tr/PreHaberBultenleri.do?id=8619> (erişim tarihi: 06.12.2021)

<http://www.tuik.gov.tr/UstMenu.do?metod=temelist>. (erişim tarihi: 06.12.2021)

<https://data.tuik.gov.tr/Kategori/GetKategori?p=egitim-kultur-spor-ve-turizm-105&dil=1> (erişim tarihi:03.03.2022)

https://www.tursab.org.tr/dosya/16736/turizm-faaliyet-kitapcigi_16736_492081.PDF (erişim tarihi: 08.12.2021)

<https://www.tursab.org.tr/e-dergi?pdf=/assets/assets/uploads/ticaret-odasi/antalya-r.pdf> (erişim tarihi: 08.12.2021)

<https://www.tursab.org.tr/apps//Files/Content/fd9a8e70-5134-4360-8335-6ba7b6392174.pdf> (erişim tarihi: 06.04.2022)

<http://www.unwto.org> (erişim tarihi: 08.12.2021)

<https://www.yigm.ktb.gov.tr/TR-9851/turizm-istatistikleri.html> (erişim tarihi: 07.12.2021).

<https://www.yigm.ktb.gov.tr/Eklenti/81939,3103turizmistatistikleri2020-4pdf.pdf?0> (erişim tarihi: 07.12.2021).

<https://www.dhmi.gov.tr/Lists/HavaYoluSektorRaporlari/Attachments/13/2019%20HavaYolu%20Sekt%C3%B6r%20Raporu.pdf> (erişim tarihi: 07.12.2021).

https://www.tr.wikipedia.org/wiki/Akdeniz_Havzas%C4%B1 (erişim tarihi: 07.05.2022)

IATM, (2016), <http://www.iatm.co.uk/index.php/about-us/about-iatm.html>; (erişim tarihi: 23.01.2022)

<https://www.iata.org/contentassets/c81222d96c9a4e0bb4ff6ced0126f0bb/iata-annual-review-2020.pdf>. (erişim tarihi: 06.02.2022)

UFTAA, (2016), <http://www.uftaa.org/index.php/aboutus/about-uftaa>; (erişim tarihi: 23.12.2021).

UNWTO. (2013). Sustainable Tourism for Development. Madrid: World Tourism Organization. (erişim tarihi: 23.12.2021).

UNWTO, (2019), International Tourism Highlights 2019 Edition. <https://www.unwto.org/doi/pdf/10.18111/9789284421152> (erişim tarihi: 17.02.2022)

UNWTO, (2020), International Tourism and COVID-19, <https://www.unwto.org/international-tourism-and-covid-19> (erişim tarihi: 17.02.2022).

WATA, (2015), <http://www.wata.net/about.asp>; (erişim tarihi: 19.11.2021)

WTTC, (2015), <http://www.wttc.org/about/>; (erişim tarihi: (19.11.2021)).

ÖZGEÇMİŞ

Kişisel Bilgiler

Soyadı, Adı	Işıl ÇALIŞKAN
Uyruğu	T.C
Doğum tarihi yeri	
Medeni hali	
Telefon	
Faks	
E posta	

Eğitim Derecesi	Okul/Program	Mezuniyet Yılı
Lise		
Üniversite		
Yüksek Lisans		
Doktora		

İş deneyimi	Çalıştığı yer	Görev
Öğretim Elemanı		

Yabancı Dil	İngilizce- Norveççe
-------------	---------------------

Yayınlar