

**T.C.
KADİR HAS ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
İŞLETME - MBA ANABİLİMDALI**

TÜRKİYE'DE TURİZM VE HAVAYOLU ANALİZİ

**Özlem İŞLER
2006.09.01.010**

**Danışman:
Öğr. Gör. Dr. Cengiz CEYLAN**

İstanbul, 2009

ÖZET

Bu çalışmada; turizmin havayolu sektörüyle ilişkisi değerlendirilmeye çalışılmış, turizm kavramında turistlerin bu hareketleri gerçekleştirebilmeleri için ulaşım araçlarına olan ihtiyaçlarından ve bu ihtiyaçlarını özellikle teknolojinin sınır tanımayan ulaşım sektöründe de kendini göstermiş, en hızlı ulaşım aracı olan uçakların vazgeçilmez bir ulaşım halini almalarından bahsedilmeye çalışılmıştır. Çalışmanın amacı, yöntemi, içeriği açıklanmış, tablo ve grafikler yardımıyla analizler yapılmaya çalışılmış; turizm gelirleri, iç ve dış hat turizm ve gelirleri bölümler halinde yıllar baz alınarak yorumlarla desteklendirilmeye çalışılmıştır. Türkiye'ye dışarıdan gelen turistlerin ağırlıklı olarak havayoluyla geldiği, bu açıdan havayolu işletmeciliğindeki gelişmelerle dış turizm arasında bir bağ olduğuna değinilmiş, bazı dönemlerde oluşan kriz, savaş, hastalık gibi turizmi olumsuz yönde etkileyen nedenler üzerinde durulmuş, bu tür etkilerin havayolu ile ulaşım talebinde düşüslere neden olduğu açıklanmaya çalışılmıştır. Bu tür düşüslerin de, gelir-talep ilişkisini olumlu ve ya olumsuz etkileri vurgulanmaya çalışılmıştır.

ABSTRACT

In this study, tourism airline industry associated with assessment work to be made, tourism in the concept of tourists this movement to realize transport to the needs and the needs of technology, especially the uninhibited transport sector in the show itself was the fastest means of transport the aircraft an indispensable transportation cases receiving mention is tried to be. The aim of the study, method, content is explained, with the help of tables and graphs analysis were trying to make the tourism income, and domestic and international tourism receipts in sections based on the years accruing support interpretations were studied. To Turkey from outside tourists mainly came airway, in this respect in the airline business developments in foreign tourism is a bond has been mentioned, in some periods of crisis, war, disease, such as tourism, adversely affecting the result was an emphasis on this kind of effect with the airline transportation demands lead to a decrease in that is tried to explain. This type of decline, the income-demand relationship is positive or negative effects explained.

ÖNSÖZ

Turizm, insanların gezme, görme, dinlenme merakını uyandırarak seyahat kavramını ortaya çıkardı. Bu kavram zamanla gelişerek turizmin candamarı olan ulaşım sektörünün doğmasına neden oldu. Bu konuyu ulaşım kavramıyla birleştirdiğimizde, karşımıza farklı bir tablo çıkar. Bu konuyu seçmemizdeki amaç, doğal ve tarihi zenginliklerle dolu ülkemizde, ulaşımın gözbebeği havayolunun, turizmi ne oranda etkilediğini araştırmaktır. Havayollarının gelişmesinde talebin de etkisini göz ardı etmedik. Talep olduğu için havayolları gelişme göstermiş, havayolları geliştiği için de turizm gelişmiştir. Ülkemizde her yaş, din, dil ve ırktan insan tatile gelmektedir. Bu da ulaşımın ne kadar geliştiğinin bir göstergesidir.

Bu çalışmada ilk günden itibaren çalışmalarına yön veren, tezimi yazmamda her türlü konuda yardımcı olan hocam Öğr. Gör. Dr. CENGİZ CEYLAN ve Öğr. Gör. Dr. BEŞİR TOPALOĞLU'na, ayrıca yine ilk günden itibaren çalışmalarım da birebir bana eşlik eden sevgili arkadaşım TOLGA SUYABATMAZ'a teşekkürlerimi sunmak istiyorum.

İÇİNDEKİLER

	Sayfa
ÖZET.....	1
ABSTRACT.....	2
ÖNSÖZ.....	3
İÇİNDEKİLER.....	4
KISALTMALAR	8
TABLolar VE GRAFİKLER LİSTESİ	9
GİRİŞ.....	10

BİRİNCİ BÖLÜM

TURİZM KAVRAMI VE ULAŞTIRMA ÇEŞİTLERİ

1.1. TURİZM.....	13
1.1.1. Turizmin Tanımı.....	13
1.1.2. Turizm Endüstrisi.....	14
1.1.3. Uluslararası Turizmde Gözlenen Gelişmeler.....	15
1.1.4. Turizmin Önemi.....	16
1.1.5. Türkiye’de Turizmin Başlangıcı.....	17
1.2. TURİZMDE ULAŞTIRMA.....	17
1.2.1. Demiryolları.....	18
1.2.1.1. Demiryollarının Tarihçesi.....	19
1.2.1.2. Günümüzde Demiryolları.....	19
1.2.2. Karayolları.....	20
1.2.2.1. Karayollarının Tarihçesi.....	21
1.2.2.2. Günümüzde Karayolları.....	22
1.2.3. Denizyolları.....	22
1.2.3.1. Denizyollarının Tarihçesi.....	23

1.2.3.2. Günümüzde Denizyolları.....	23
1.2.4. Havayolları.....	24
1.3. TÜRKİYE’DE HAVAYOLU TARİHÇESİ.....	25
1.3.1. Balkan Savaşı.....	26
1.3.2. Birinci Dünya Savaşı.....	26
1.3.3. Kurtuluş Savaşı.....	27
1.3.4. Cumhuriyet Dönemi.....	27
1.4. HAVACILIK ÇEŞİTLERİ.....	28
1.4.1. Askeri Havacılık.....	28
1.4.2. Taktik Havacılık.....	28
1.4.3. Stratejik Havacılık.....	28
1.4.4. Taşıma Havacılığı.....	28
1.4.5. Deniz Havacılığı.....	29
1.4.6. Ticari Havacılık.....	29
1.4.7. Amatör ve Spor Havacılığı.....	30
1.4.8. Sıhhiye Havacılık.....	30
1.4.9. Ulaştırma Havacılığı.....	31
1.4.10. Destekleme Havacılığı.....	31
1.4.11. Savaş Havacılığı.....	32

İKİNCİ BÖLÜM

HAVAYOLU ULAŞIMI VE TURİZM İLİŞKİSİ

2.1. HAVAYOLU ULAŞTIRMASI VE TURİZM.....	33
2.1.1. Tarifeli Yolcu Taşımacılığı.....	35
2.1.2. Charter Yolcu Taşımacılığı.....	36
2.1.3. Kargo Taşımacılığı.....	38

2.3. HAVAYOLU ULAŞIMINDAKİ GELİŞMELER.....	39
2.4. HAVAYOLU GÜVENLİĞİ AÇISINDAN HUKUKUN ÖNEMİ.....	40
2.5. ULUSLARARASI SİVİL HAVACILIK OTORİTELERİ.....	41
2.5.1. Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü.....	41
2.5.2. Devlet Hava Meydanı İşletmeleri.....	44
2.6. HAVAYOLU ERİŞİLEBİLİRLİĞİ.....	45
2.6.1. Ulaştırma Altyapısı.....	46
2.6.2. Havaalanı Genişletilmesi, Doğrudan Uçuşlar.....	46
2.6.3. Havayolu Ulaştırmasında Güçlükler.....	46
2.6.4. Havayolu Endüstrisi.....	47
2.7. HAVAYOLU TAŞIMACILIĞINDAKİ GELİŞMENİN KONTROL ALTINA ALINMASI.....	47
2.7.1. Göklerdeki Doygunluğun Çözülmesi.....	48
2.7.2. Havaalanı Kapasitesi ve Kullanımı.....	48
2.7.3. Hava Taşımacılığındaki Artış ile Çevre Dengesi.....	48
2.7.4. Güvenlik Standartlarının Korunması.....	49
2.7.5. Havayoluyla Ulaşımı İyileştirmek.....	49
2.8. TÜRKİYE’DE TRAFİĞE AÇIK HAVALİMANLARI.....	50
2.9. HAVAYOLU VE TURİZM İLİŞKİSİ.....	53

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

HAVAYOLU VE TURİZM İLİŞKİSİNİN TÜRKİYE İÇİN ANALİZİ

3.1. ÇALIŞMANIN AMACI.....	55
3.2. ÇALIŞMANIN YÖNTEMİ.....	55
3.3. ÇALIŞMANIN İÇERİĞİ.....	55
3.4. HAVAYOLUNUN İÇ VE DIŞ TURİZM İLE İLİŞKİSİ.....	56

3.5. HAVAYOLU VE DIŞ TURİZMİN TÜRKİYE İÇİN ANALİZİ.....	59
3.6. YABANCI TURİST SAYISI VE TURİZM GELİRLERİ İLİŞKİSİ.....	62
3.7. YABANCI TURİST SAYISI VE DIŞ HAT YOLCU SAYILARININ ANALİZİ.....	65
SONUÇ.....	70
KAYNAKLAR.....	72

KISALTMALAR

FAA :	Ulusal Havacılık İdaresi
JAR :	Avrupa Sivil Havacılık Kuralları
JAA :	Avrupa Sivil Havacılık Örgütü
ÖTV :	Özel Tüketim Vergisi
WTO :	Dünya Turizm Örgütü
THY :	Türk Hava Yolları
ABD :	Amerika Birleşik Devletleri
SAFA :	Yabancı Uçaklarda Güvenlik Değerlendirmesi
SHGM :	Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü
EASA :	Avrupa Havacılık Güvenliği Teşkilatı
ICAO :	Uluslararası Sivil Havacılık Organizasyonu
IATA :	Uluslararası Hava Taşımacılık Birliği
ECAC :	Avrupa Sivil Havacılık Konferansı
AR-GE :	Araştırma Geliştirme
GSMH :	Gayri Safi Milli Hasıla
MSHGP :	Milli Sivil Havacılık Güvenlik Planı
MSHGK :	Milli Sivil Havacılık Güvenlik Kurulu
EUROCONTROL :	Avrupa Hava Seyrüsefer Birliği

TABLULAR LİSTESİ

	Syf.
Tablo : 2.1. İç ve Dış Hata Açık Olan Havalimanları ve Hizmete Giriş Yılları.....	50
Tablo : 2.2. Sadece İç Hata Açık Havalimanları ve Hizmete Giriş Yılları.....	51
Tablo : 2.3. İç Hat ve Tarifersiz Dış Hatlara Açık Havalimanları ve Hizmete Giriş Yılları..	52
Tablo : 3.1. 1986 – 2008 Taşınan Yolcu Sayıları.....	57
Tablo : 3.2. 1986 – 2008 Taşınan Dış Hat Yolcu Sayıları.....	60
Tablo : 3.3. 1986 – 2008 Yabancı Turist Sayısı ve Turizm Geliri.....	63
Tablo : 3.4. 1986 – 2008 Yabancı Turist Sayısı ve Dış Hat Yolcu Sayıları.....	66

GRAFİKLER LİSTESİ

Grafik: 3.1. 1986 – 2008 Taşınan Yolcu Sayıları.....	58
Grafik : 3.2. 1986 – 2008 Taşınan Dış Hat Yolcu Sayıları.....	61
Grafik : 3.3. 1986-2008 Yabancı Turist Sayısı ve Turizm Geliri.....	64
Grafik : 4.4. 1986-2008 Yabancı Turist Sayısı ve Dış Hat Yolcu Sayıları.....	67

GİRİŞ

Günümüzde havayolu sektörü diğer taşıma türlerine göre çok daha fazla ilgi görmekte ve bu ilgi gün geçtikçe de artmaktadır. Sektör, havayolu taşımacılığının gerçek anlamda başladığı ilk yıllarından bugüne sürekli bir değişim süreci içinde kalmıştır. İkinci Dünya Savaşı'ndan sonra ülkeler arasında artan bloklaşma ve soğuk savaş, zaten var olan sosyo-ekonomik farklılıkları daha belirgin bir hale getirmiştir. Ülkeler arasında meydana gelen büyük ekonomik ve politik farklılıklar ve bu ülkeler arasındaki ilişkiler tüm dünyadaki sektörleri etkilediği gibi havayolu sektörünü de etkilemiştir. Havayolu sektörünün özelliklerinden birisi ulusal ve uluslararası politikalara karşı aşırı hassas bir yapıda olmasıdır. Diğer yandan ülkeler havayolu sektörünü hep kendi kontrolleri altında tutmak istemektedirler. Bu nedenle uluslar arası havayolu taşımacılığı ülkelerin kendi politikaları çerçevesinde şekillenmiştir. Bunun en önemli etki ve göstergelerinden birisi ülkelerin yaptıkları ikili anlaşmalarla havayolu işletmelerinin hangi hatlarda operasyon düzenleyeceklerini belirlemiş olmalarıdır. Bu durumda havayolu işletmelerinin pazara ulaşım ve erişim olanakları kendi amaçları, hedefleri, stratejileri doğrultusunda değil ülkelerin çeşitli faktörleri göz önünde tutup belirledikleri politikalar doğrultusunda belirlenmiş olmaktadır. Havayolu sektörüne getirilen bu kontrollerin, bir ölçüde sektörün işleyiş yapısına zarar verdiği düşünülmektedir. Hükümetler halen ikili anlaşmalarla havayolu işletmeleri arasındaki uçuş sıklığını ve kapasiteyi halen kontrol etmeye devam etmektedirler. Bunun sonucunda ise havayolu işletmelerinin istedikleri hatta serbestçe operasyon düzenlemeleri mümkün olamamaktadır. Ancak diğer sektör işletmeleri fazla bir engelle karşılaşmadan rahatlıkla istedikleri yerde mal ve hizmet üretebilmektedirler.

Küreselleşme ile birlikte tüm işletmelerin iş yapma alanı artmıştır. İşadamları dünyanın diğer bir noktasında yaptıkları bir iş bağlantısını kaçırmamak için çok hızlı hareket etmeleri gerekmektedir. Değişen bu koşullar karşısında havayolu işletmeleri, müşterilerine küresel bir şekilde hizmet vermek için adeta bir takım çalışmalara girmek zorunda kalmışlardır. Diğer yandan havayolu işletmelerinin kendi aralarında birleşmeleri ve diğer ülkelerin havayolu işletmelerine sahip olmaları da engellenmektedir. Müşterilerin değişen istek ve ihtiyaçlarını karşılamak zorunda olan havayolu işletmeleri bu durumu aşmak için birbirleriyle bir takım özel anlaşmalar yapmaktadırlar.

Turizm, dünyanın en büyük ve en hızlı büyüyen sektörlerinden biri olarak kabul edilmektedir. Sektör kendi dışında elliden fazla sektöre katma değer yaratmaktadır. Gelişen turizm anlayışı ve çeşitleri doğrultusunda bu sayı daha da artmaktadır. Hizmet sektörünün bir alt dalı olarak

turizm sektörü, insan gücüne dayalı bir diğer ifade ile emek yoğun sektördür. Ayrıca turizmin en az maliyetle en kısa sürede en fazla istihdamı yaratan sektör olduğu kabul edilmektedir. Turistlerce tüketilen turistik ürün; kültürel, tarihi ve doğal ürünler olduğundan ekonomik açıdan bölgesel kaynaklara dayalı bir gelişme ortamı yaratmakta ve böylece turizm sektörünün bölgeler arasındaki kalkınmışlık düzeyini denkleştirme işlevi görmektedir. Turistik ürün, ülkenin kendi varlığından kaynaklandığından turizm sektöründe ithalat ve dolayısıyla dışa bağımlılık oranı düşüktür. Turizm sektörü, her turistin isteklerini karşılayabilmek için çeşitli hizmetler sunumu gerektirmektedir. Bunun yanı sıra yüksek miktarda, sabit sermayeli yatırım gerektirir. Bu yönüyle yabancı sermayenin de ülke içinde kalkınmasının sağlayarak ekonomiye katkıda bulunur. Ayrıca, vergi gelirini oluşturan önemli kalemlerden de biridir. Son yıllarda hızla küreselleşen dünya ekonomisi ve bunun yarattığı uluslararası tam rekabet ortamı ülkemizin stratejik coğrafi konumu nedeniyle Doğu ile Batıyı birbirine bağlayan en kısa yol olma özelliğini daha da önemli hale getirmiştir. Bunun doğal sonucu olarak turizm sektörü, ülke ekonomisinde milli hasıla içinde önemli bir paya sahip olan sektörler arasında önemli bir konuma gelmiş bulunmaktadır. Ancak sektör hali hazırda gelişen ve gelişme potansiyeli taşıyan sektörler arasında ön sıralarda yer almaktadır. Bunun için sektörün teşvik edilmesi ve bu suretle uluslararası rekabet gücünün artırılmasına katkı sağlanması ülke ekonomisine sağlayacağı yararlar bakımından önem ve hassasiyetini korumaktadır. Ayrıca sektörde bilgi birikiminin sağlanması ve bunun paylaşılması büyük önem taşımaktadır.

Genel özelliklerini bu şekilde sıralayabileceğimiz turizm, Türkiye’de son yıllarda ulaştığı aşama ile büyük bir sektör halini almış, yarattığı katma değer, istihdam, döviz geliri vesilesiyle ekonomiye katkısı açısından dikkat çekici hale gelmiş ve uluslararası turizm pazarında gerek turizm gelirleri, gerekse gelen turist sayısı açısından ilk on ülke içerisinde yer alma başarısına erişmiştir. Bununla birlikte havayolları işletmeciliğinin de gelişmeye başlamasıyla turist sayısında hissedilir bir artış yaşanmış, önceki yıllara oranla tanıtımlar ve rekabetin de etkisiyle Türkiye artık bir turizm ülkesi haline gelmeye başlamıştır. Bu çalışmanın konusu, havayolu işletmeciliğindeki gelişmelerle turizm arasındaki ilişkinin ortaya konmasıdır.

Bu çalışmanın birinci bölümünde turizmin tanımı yapılmış, geniş yığınların ilgisini çeken hizmetler sektörünün bir alt sektörü olan turizmin, toplumun tüm kesimlerinin ilgi alanına girmesiyle, sektör adına ne derece olumlu olduğundan bahsedilmiş ve bu sektörün diğer ulaşım yollarına olan etkisi üzerinde durulmuştur. Ulaşım biçimlerinin tarihçeleri ve günümüzdeki durumları, Türkiye’deki havayolu tarihçesinin dönem dönem belirtilmesi ve

havacılık endüstrisinin kendi içinde fonksiyonelliğine bağlı olarak çeşitli kısımlara ayrılıp, taşımacılık, askeri ve diğer alanlarda kullanılan uzmanlık alanlarına değinilmiştir. Ayrıca, Türkiye’de turizmin başlamasıyla çağdaş anlamda yapılan atılımların, uluslararası rekabette var olmanın etkileri vurgulanmaya çalışılmıştır.

İkinci bölümde; turizmin havayolu sektörüyle ilişkisi değerlendirilmeye çalışılmış, turizm kavramında turistlerin bu hareketleri gerçekleştirebilmeleri için ulaşım araçlarına olan ihtiyaçlarından ve bu ihtiyaçlarını özellikle teknolojinin sınır tanımayan ulaşım sektöründe de kendini göstermiş, en hızlı ulaşım aracı olan uçakların vazgeçilmez bir ulaşım halini almalarından bahsedilmeye çalışılmıştır. Ekonomik ve sosyal alanda belli yer ve zamanda yapılan tarifeli, tarifesiz, kargo taşımacılığına değinilmiş, havayollarındaki gelişmelerin belli dönemlerde iniş ve çıkışlarındaki sebep ve sonuçlar belirtilmiş, güvenliğin hukuki önemine değinilmiştir. Ayrıca havayolu işletmeleri, denetimi açısından büyük rol oynayan sivil havacılık otoriteleri ve görevleri, hava trafiğinin düzenlenmesi ve kontrolünün görevini üstlendiği Devlet Hava Meydanı İşletmeleri’nin görevleri üzerinde durulmuş, erişilebilirliğin önemi vurgulanarak, Türkiye’deki havalimanlarının kuruluş yerleri ve yılları tablolarla sunulmaya çalışılmıştır.

Üçüncü bölümde ise; çalışmanın amacı, yöntemi, içeriği açıklanmış, tablo ve grafikler yardımıyla analizler yapılmaya çalışılmış; turizm gelirleri, iç ve dış hat turizm ve gelirleri bölümler halinde yıllar baz alınarak yorumlarla desteklendirilmeye çalışılmıştır. Türkiye’ye dışarıdan gelen turistlerin ağırlıklı olarak havayoluyla geldiği, bu açıdan havayolu işletmeciliğindeki gelişmelerle dış turizm arasında bir bağ olduğuna değinilmiş, bazı dönemlerde oluşan kriz, savaş, hastalık gibi turizmi olumsuz yönde etkileyen nedenler üzerinde durulmuş, bu tür etkilerin havayolu ile ulaşım talebinde düşümlere neden olduğu açıklanmaya çalışılmıştır. Bu tür düşümlerin de gelir-talep ilişkisini olumlu ve ya olumsuz etkileri vurgulanmaya çalışılmıştır.

BİRİNCİ BÖLÜM

TURİZM KAVRAMI

1.1. TURİZM

Ülkemizde ve dünyada bacasız sanayi olarak tanımlanan turizm sektörü özellikle yeni gelişmekte olan ülkeler için büyük bir gelir kaynağı olmakla birlikte ülkenin ve şehirlerin tanınması açısından da büyük bir reklam aracıdır. Günümüzde artık bilinen turizm faaliyetleri dışında gelişmiş ülkelerde özellikle Amerika’da uzay turizmi çalışmaları başlamıştır.

1.1.1. Turizmin Tanımı

Turizm bugün geniş yığınların ilgisini çeken önemli bir üretim alanıdır. Hizmetler sektörünün bir alt sektörü olan turizmin toplumun tüm kesimlerinin ilgi alanına girmesi sektör adına olumlu bir durumdur. Ancak, olumlu olarak nitelendirilen bu durum aynı anda kavramsal karışıklıkları da beraberinde getirmektedir. Karışıklıkların kökeninde turizmle doğrudan ve ya dolaylı olarak ilgisi bulunan kişi ve kurumların turizm olgusunu kendi bakış açılarına göre değerlendirme çabaları yatmaktadır. Bugün bu karışıklıkları gidermek ve ya azaltmak geçmiş yıllara göre çok daha kolaydır. Ulusal ve uluslararası turizm literatürünün giderek genişlemesi bazı kavramların içeriğini daha anlaşılır kılarken, turizme yönelik farklı boyutların daha sağlıklı değerlendirilmesine olanak tanımaktadır.

Dolayısıyla, turizmin farklı yönlerini araştıran bazı yazarların ifadeleri ve Dünya Turizm Örgütü’ne ait kaynaklardan yararlanarak turizmi şu şekilde tanımlamak mümkündür: “Turizm, kişilerin gelir elde etmek arzusu taşımadan günlük yaşamlarının monotonluğundan uzaklaşmak, farklı ilişki ve deneyimler yaşamak amacıyla sürekli olarak yaşadıkları yerlerden geçici sürelerle ayrılarak yeniden ikamet ettikleri yerlere dönene kadar geçirdikleri sürede gerçekleştirdikleri faaliyetlerin tümüdür.” Bu faaliyetlerin gerçekleşebilmesi için;

Boş zamanının olması,

Gezi ve ya yer değiştirme faaliyetinin geçici bir süreyi kapsamaması,

Kişilerin gezi motivasyonu içerisinde para kazanma amacının bulunmaması,

Turistik talebe karşılık verebilecek çekicilikler ile üretim birimlerinin varlığı gerekli olmaktadır.

1.1.2. Turizm Endüstrisi

Turizm endüstrisi; kar amacı gütmeyen turizm organizasyonları, pazarlama hizmetleri, konaklama, ulaştırma hizmetleri, yiyecek ve içecek faaliyetleri, perakende satış mağazaları ve diğer çeşitli etkinlikler gibi birbirinden farklı hizmet ve faaliyetleri ile şemsiye altında toplanan koruyucu, uyarıcı ve sürükleyici bir endüstridir. Bütün bu faaliyet ve hizmetlerin amacı, bir yandan yerli ve yabancı turist, öte yandan buldukları yer halkının ihtiyaçlarını karşılamaktır. Aslında, söz konusu faaliyet ve hizmetleri gören işletmelerin herhangi birinin kendisine turizm endüstrisinin bir parçası olarak görmesi, gelirlerinin ne kadarının turistlerden, ne kadarının yerli halktan sağlandığına bağlıdır.

Turizm endüstrisinin koruyucu, uyarıcı ve sürükleyici bir endüstri özelliği, başardığı çok yönlü fonksiyonlardan ve ekonomiye yaptığı katkıdan kaynaklanmaktadır.

- Turizm endüstrisi gelişmekte olan ülkeler ekonomileri için ödemeler dengesinin önemli döviz kaynaklarından birisi konumuna gelmektedir.

- Turizm endüstrisi istihdam kaynakları yeterli düzeyde gelişemeyen ülkeler için iş alanı sağlayan, böylece işsizliğin daha büyük boyutlara ulaşmasını frenleyen bir sektördür. Turizm gerek döviz kaynağı gerekse iş alanı olarak sağladığı imkanlar turizmin ekonomik kriz yıllarında koruyucu özelliğini vurgulamaktadır.

- Turizm endüstrisi, ülkeler ve bölgeler arası ekonomik ve kültürel mübadeleye aracılık yapan bir hizmet ve konukseverlik endüstrisidir. Bu endüstride ev sahipliği görevini üstlenerek turizm piyasasına girmek konumunda olan bir bölge ve ya yöre insanları sadece para kazanmak amacına öncelik veren bir tutum ve davranışa girmemek, konukseverliğin asil davranışlarını göstermek durumundadırlar.

- Nihayet turizm endüstrisi kendi yatırımcı kaynaklarını koruyan, aynı zamanda bu kaynakları tahrip edebilecek bir endüstri karakteri taşımaktadır. Şüphesiz amaç turizmin tabii ve sosyal kaynaklarını tahrip etmek değil, bu kaynakları isabetli politikalarla geliştirmektir (Usta; 2001:11).

Pek çok turizm bölgesinde, turizm yönetimi uygulamasının arzu edilmeyen sosyal ve çevresel etkilere neden olduğu görüşü kabul görmektedir. Bu etkilerin bazıları yerel turizm

endüstrisinin ekonomik varlığını sürdürmesini tehdit etmektedir. Bu tehdit de endüstrinin sürekli başarısına yönelik beklentileri azaltmaktadır (Turizm Yöneticilerinin El Kitabı; 2004: 5).

1.1.3. Uluslararası Turizmde Gözlenen Gelişmeler

Uluslararası turizmde gözlenen gelişmeler, dünya turizminin gelecekteki büyüme göstergeleri, sektördeki iş hacminin gelişmesi, istihdam artışı, diğer sektörlerle etkisi ile bölgesel hareketlerin izlenmesi ve bölgelerin sağlayacağı döviz gelirleri ile açıklanıp tahmin edilebilmektedir (Lök; 1995: 39).

Turizm yarattığı 3.2 trilyon doların üzerindeki gelir akımı ve dünya GSMH toplamı içinde %6 lık payıyla büyük bir endüstridir. Dünya genelinde 127 milyon kişinin istihdam edildiği öne sürülen bu endüstride geleceğe yönelik tahminler genellikle olumlu bir görünüm sergilemektedir.

Dünya Turizm Örgütü'ne göre turistik faaliyetlere katılacak kişi sayısının 2010'da 935 milyon kişi düzeyine ulaşması beklenmektedir. Bu sayının 1950 yılında 25 milyon olduğu ve içinde bulunduğumuz yıllarda 600 milyondan fazla kişinin çeşitli nedenlerle seyahat faaliyetlerine katıldığı düşünüldüğünde, rakamların ifade ettiği gerçekler daha kolay anlaşılabilir. Belirtilen rakamlar, turizmin beraberinde getirdiği ve çoğu göz ardı edilen maliyetlerine rağmen, dünya üzerindeki pek çok ekonomi için bu alanı çekici kılmaktadır.

Uluslararası turizmin gelişmesine ve böylece çok sayıdaki ekonomi açısından çekici bir sektör olarak kabul edilmesine neden olan önemli faktörler şunlardır:

- Dünya ölçeğinde kişisel gelir düzeyindeki artışlar
- Teknolojik gelişmelere bağlı boş zaman artışı ve ücretli tatil haklarının yaygınlaşması
- Kitle turizminin giderek daha fazla ilgi görmesi
- Ulaşım araçlarının hız ve konforundaki gelişmeler
- Kitle haberleşme araçlarının gelişmesi ve etkilerinin artması
- Konaklama birimlerinin çok amaçlı hale gelmesi ve yaygınlaşması
- Sağlık koşullarının iyileşmesi ve ortalama yaşam sürelerinin uzaması

Bilim ve teknoloji hızlı gelişimini ilerleyen yıllarda da sürdürecektir. Bu gelişmeler günümüzde olduğu gibi gelecek yıllarda da turizm piyasalarına etkide bulunacaktır. Belirtilen

kabulden hareket eden Dünya Turizm Örgütü (WTO) önümüzdeki yıllarda, uluslararası turizmde aşağıda sıralanan gelişmelerin ortaya çıkmasını beklemektedir:

Tüketici profilinde ve kalite değerlendirmelerinde hızlı değişim

Ulaşım teknolojisinde büyük ilerlemeler ve daha hızlı seyahat

Turist zevklerinin kutuplaşması

Destinasyonların giderek moda aksesuarı gibi düşünülmesi

Ülke ve bölge imajının şimdikinden daha çok önemsenmesi

Asyalı turistlere ilginin artması

Daha sık ve daha kısa tatil anlayışının yaygınlaşması

Sürdürülebilir ve çevreye duyarlı turizm anlayışının daha fazla kabul görmesi

Bilgisayar teknolojisinin dağıtım ve destinasyon seçiminde en etkili unsur haline gelmesidir (Kuveloğlu; 2006:1).

1.1.4. Turizmin Önemi

Turizm dünya ekonomisinin en hızlı büyüyen sektörleri arasında bulunmaktadır. Dünyadaki bütün hükümetler, turizm sektörünü desteklemekte, sağlayacağı istihdam ve gelirden pay almak için birbiriyle rekabet etmektedir. Uluslararası turizm sektörü hakkında yapılan tahminlere göre, 1995-2020 yılları arasında yapılan turistik yolculuk sayısı yıllık % 4,3; turizm harcamaları ise yıllık % 6,7 oranında artacak. Bu büyümenin büyük bölümünün çalışmada yer alan ülkelerde gerçekleşmesi ve aynı zamanda bu ülkelerdeki çalışma sürelerinde ve boş zamanda yaşanacağını belirttiğimiz trendlerden etkilenmesi beklenmektedir. Bu trendler, ekonomik koşulları ve ulusal ekonomileri etkileyen küreselleşme, liberalizasyon, teknolojik gelişme boyutlarını yansıtmaktadır (Boş Zamanda Yaşanan Değişimler; 2004:13).

İyi yapılandırılmış bir turizm politikası, turizm kesiminin kendi kendini otomatik olarak finanse etmesini sağlar. Turizm hareketlendikçe, turistik yatırımların artırılmasına gereksinim duyulur ve bu yatırımlar, yükselmekte olan turizm gelirlerinin ya doğrudan kullanımıyla ya da bu gelirlerin güvence gösterilmesi sayesinde alınabilecek finansal ya da ticari kredilerle karşılanarak gerçekleştirilir. Süreç, bu şekilde işleyebilir. Önemli olan turizm kesiminin, kendi kendini besleyebilme dinamiğini yakalayabilmiş olmasıdır. Bu da turizm talebinin düzenli, sürekli ve artan eğilimde olmasının sağlanmasıyla gerçekleşebilir (Koç ve Eriş; 2008:5).

İlke olarak her geçen gün daha çok turistin Türkiye'yi tercih etmesinin nedenlerinin iyi bilinmesi ve bunların hızlı kalkınma uğruna yitirilmemesi, başka bir deyişle, ne gibi değerlerimizin olduğunu, bunları en verimli nasıl değerlendirebileceğimizi ve elimizdeki değerleri nasıl koruyabileceğimizi çok iyi bilmemiz gerekmektedir (Türkiye'de Son On Yılda Turizm Yapıları Uygulamaları Sempozyumu; 1989: 229).

Turizm sektörü, iktisadi ve sosyal kalkınma sürecini hızlandıran, bölgelerarası dengesizlikleri gideren, özellikle kadınların ve gençlerin katılımlarını sağlamak suretiyle geniş istihdam alanları yaratan, toplumsal refahı yükseltirken, sosyal barışı da canlı tutan bir sektördür (Turizm Eğitimi; 2002:13).

Ancak tüm bunlara rağmen, Türkiye'de henüz bir turizm işletmesi ve idareciliği geleneği tam olarak yerleşmemiştir. Turizm sektörünün en üst düzeydeki örgütü olan Kültür ve Turizm Bakanlığı'nda bile tanıtma ve pazarlama uzmanlarının varlığı sınırlıdır. Kurulan tesis ve acentalarda sunulan mal ve hizmet üretiminde kalifiye personel yeterli değildir (İstanbullu; 1991:3).

1.1.5. Türkiye'de Turizmin Başlangıcı

Çağdaş anlamda turizm sektörüne geç el atan Türkiye'nin, turizmdeki seyir defteri oldukça eskilere dayanır. Yaklaşık yüz yıllık bir geçmişimiz olan turizmde, esas atılımların ve uluslararası rekabette var olmanın 1980'li yılların sonundan itibaren başlaması, turizmi uzun süredir kendi haline bıraktığımızın en çarpıcı resmidir.

Diğer yörelerimize yönelik turizm ilgisinin tarihi seyri çok eskilere dayanmasa da, özellikle İstanbul'a yönelik turist ilgisi oldukça köklüdür. 19.yüzyılın sonları ile 20.yüzyılın başlarında Orient Express'in İstanbul'a yönelik düzenlediği seferlerle turist grupları İstanbul'a gelmeye başlamıştır. Bu seferler İstanbul'a yönelik ilk organize tur seferleri olarak kabul edilir. Düzenli seferlerin başlamasıyla birlikte konaklama ihtiyacı belirmiş ve İstanbul'da birbiri ardına oteller açılmaya başlamıştır (Kuveloğlu; 2004:24).

1.2. TURİZMDE ULAŞTIRMA

Turistlerin seyahat etmeleri yaşadıkları yerlerde, içinde buldukları mekansal karşılıklı etkilerden uzaklaşma hareketini içine alır. Seyahati mümkün kılan ulaşım çok sayıda insanı hareket ettirerek ve ağır yatırımlara, karmaşık örgütlenmelere talep yaratarak turizmin tamamlayıcı bir parçası olmaktadır. Turizm faaliyeti mesafe ve zamandan büyük ölçüde

etkilendiği için ulaşım ve haberleşmeye hayati bağlarla bağlıdır. Ulaşım ve haberleşmedeki gelişmeler, dünyayı iyice küçültmüş, seyahat ve buna bağlı olarak turizm faaliyeti üzerinde güçlü bir etkiye sahip olmuştur. Gelişen ulaşım olanakları turizmi teşvik etmiş, turizmin gelişme ve yayılmasında ulaşımaya uyarıcı etki yapmıştır. Ulaşımın en önemli fonksiyonu erişebilirliği sağlamasıdır. Erişebilirlik, belirli bir yere mesafe, zaman ve fiyat bakımından erişme derecesini ifade eder. Bu nedenle erişebilirlik bir anlamıyla da belirli bir seyahatin maliyeti açısından ne kadar olanak elde edebileceğini ifade eder ve ulaşım ağının niteliğini, yani sağlanan hizmetin elde edilebilirlik durumu ve kalitesini yansıtır. Erişebilirlik birçok sayfiye yerinin ortaya çıkması ve turizm alanlarının gelişmesinde, önem kazanmasında etkili olmuş çok önemli bir faktördür (Özgüç; 1984:34-35).

1.2.1. Demiryolları

Demiryolları toplumların iktisadi, siyasal, sosyal ve düşünsel yapılarını köklü değişimlere uğratmıştır. 19. yüzyılın iktisadi tarihi büyük ölçüde İngiliz sanayi devrimi, siyaset ve ideolojisi ise Fransız devrimi tarafından belirlenmiştir. Bu sürecin önemli dinamiklerinden biri demiryolları sayesinde ulaşım olanaklarında görülen gelişmedir. Demiryolları bir yandan kırsal alanları meta üretimi sürecine sokarken diğer yandan sanayinin gereksindiği işgücü, hammadde, pazar sorunlarının çözümüne büyük katkı sağlıyordu. Demiryolunun işlevi bir sanayi ülkesinin kırsal bölgelerini olduğu kadar az gelişmiş ülkeleri kendi pazarına bağlama açısından da önemliydi. Bir başka ifadeyle demiryolu kapitalist dünya ekonomisinin oluşumunda belirleyici rol oynayan faktörlerin başında yer almıştı (Özyüksel; 2000:1).

Doğal olarak demiryolu yapımı her yerde aynı hız ve ölçüde gerçekleşmemişti. Kendi ekonomilerinin iç dinamiğiyle demiryolu yapımına başlayan sanayileşme sürecindeki ülkelerde gelişmeler son derece hızlı olmuştu. Demiryolu sanayileşmeye yeni bir ivme kazandırdıkça, sanayinin gereksinimleri de yeni hatların döşenmesini beraberinde getirmişti.

Görüldüğü gibi demiryolu öncelikle, İngiltere kömür madenlerinin çocuğuydu. Ancak demiryollarına olan talep de demir, çelik, kömür gibi madenlerin yanı sıra ağır makinelere, işgücüne ve sermaye yatırımlarına sonsuz bir iştah yaratmıştı.

Demiryollarının ilk yirmi yılında, Britanya' da demir ve kömür üretimi üç misline çıkmıştı. Bu artışı anlamak olanaklıdır, zira sadece raylar için ortalama mil başına üç yüz ton demir gerekiyordu. Demiryolu yatırımları hız kazanınca, çelik hattın demirden çok daha dayanıklı olduğu anlaşılmıştı. Bu yüzden demiryolu modern çelik sanayinin kurulmasının başlıca

sebeplerinden birini oluşturmuştu. Ucuz ve kaliteli çelik üretimi ise gemi, inşaat ve ağır kimya sanayi gibi yeni endüstri dallarının gelişimine neden olmuştu. Demiryolunun sermaye birikim ve kullanımının yanı sıra işgücü istihdamı için yeni alanlar yaratması da kapitalizm denen yeni yaşam tarzının yerleşmesine önemli katkılar yapmaktaydı, tabi bütün sorunlarıyla birlikte (Özyüksel; 2000:3).

1.2.1.1. Demiryollarının Tarihçesi

Geçmiş 1500'lü yıllara dayanan demiryolları ilk olarak 1550'de İngiltere'deki maden ocaklarında yere döşenen tahta raylar üzerinde atla çekilen kömür vagonlarının taşınmasında kullanılmıştır. Yaklaşık 200 yıl kadar süren bu uygulama sonrası zeminle sürtünmeyi azaltan deneyler sürdürülmüş, 1776'da ilk kez Sheffield'da madenden yapılmış raylı sisteme geçilmiştir. 19. ve 20. yüzyıllar, bugünkü demiryollarının başlangıcı sayılan ilk lokomotifin keşfedildiği yıllardır. İlk lokomotif 1803'de İngiltere'de Richard Trevithick tarafından keşfedilmiş ve Galler'de kullanılmıştır. Toplu taşımaya yönelik ilk demiryolu 1804'de Wansworth ile Croydon arasında hizmete girmiştir. Buharla işleyen lokomotifin keşfi ile demiryolu ulaşımından yeni bir dönem başlamıştır. Fakat bu alanda asıl keşif, İngiltere'de Stockton ve Darlington kasabaları arasında yapılan ilk gerçek demiryolu üzerinde 1825'de George Stephenson tarafından yapılan kömürle çalışan ilk yolcu treninin keşfidir.

Şark Ekspresi, 1883 – 1977 arasında Paris – İstanbul arasında çalışan ilk kıtalararası lüks trendir.

Demiryollarının asıl gelişimi 20. yüzyılda ulaşım teknolojilerinde yaşanan hızlı gelişim ile gerçekleşmiştir. ABD gibi bazı ülkelerde demiryolu işletmeleri özel şirketlerin elindedir.

1980'den sonra Avrupa'da da tren büyük önem kazanarak özellikle turizmde taşımacılık görevini yavaş yavaş almaya başlamıştır. Bu da tren taşımacılığının iyileştirilmesine ve modernleştirilmesine neden olmuştur (Ahipaşaoğlu; 2003:61-62).

1.2.1.2. Günümüzde Demiryolları

607. kilometresi ana hat olmak üzere tali hatlar ile birlikte 10.508 kilometre demiryolu ağı mevcut olup ülkemizin nüfusu, yüzölçümü, ekonomik potansiyeli dikkate alındığında bu demiryolu ağı yetersiz kalmaktadır. Diğer taraftan mevcut hatların geometrik ve fiziksel standartlarının düşük olması hat kapasitelerini sınırladığından bu hatlar üzerinde çağdaş bir işletmecilik yapılamamaktadır. Demiryollarımızın bu durumu ülke genelinde taşımacılıktaki payının yük taşımacılığında %7, yolcu taşımacılığında %4 seviyelerine kadar düşmesine sebep olmuştur. Söz konusu bu dar boğaz mevcut şebekenin modernizasyonu ve

projelendirilmesi, planlanan hatların gerçekleştirilmesi ile çözülebilecektir. Yürütülmekte olan ve yapılması planlanan projelerin gerçekleştirilmesi ile 2600 kilometrelik yeni hat ulusal demiryolu ağına katılmış olacaktır. Böylece, ülke genelindeki yük ve yolcu taşımacılığının tamamına yakın bir kısmının diğer ulaşım sistemlerine kayması önlenecektir.

Etüt Proje İşleri

Ankara – Sivas

Ankara – Polatlı – Afyon – Uşak – İzmir

Halkalı – Bulgaristan Hududu

Demiryolu İl, Tesis ve Liman bağlantıları

Sivas – Erzincan – Erzurum – Kars

Toprakkale – Kilis – Obanbey – Nusaybin – Cizre – Silopi – Habur Demiryolu Etüt Proje ve Mühendislik Hizmetleridir (www.ubak.gov.tr/ubak/ubak_anasayfa 17.04.2009).

1.2.2. Karayolları

Eski çağlardan bu yana toplumlar ve kişiler arası ilişkinin sağlanmasında en önemli etken olan yol, aynı zamanda toplumların ilerleyişi ve uygarlığın gelişiminde önemli bir ölçü olmuştur ve bu özelliğini günümüzde de sürdürmektedir. Günümüzde değişen dünya koşullarında ülkemizin Doğu Avrupa, Batı Asya, Orta Doğu ve Kuzey Afrika ülkelerine olan coğrafi yakınlığı, bu ülkelerin oluşturduğu geniş pazarı hedefleyen uluslararası sermayenin ilgisini üzerimize çekmektedir. Tarihin her döneminde Avrupa – Asya arasında bir köprü görevi üstlenmiş olan Anadolu, bugün de uluslararası transit taşımacılık alanında önemini korumaktadır.

Özellikle Doğu Avrupa ve Orta Asya’da meydana gelen son sosyal , politik ve yönetsel değişimler uluslararası alanda tüm dünya ülkelerini olduğu gibi ülkemizi de etkilemektedir. Küreselleşen dünyada artık uluslararası bağlantılara geçmişte olduğundan çok daha fazla gereksinim duyulmaktadır. Bütün çağlarda toplumlar arası ortak ilgileri ve bağlantıları sağlayıcı bir unsur olan ulaşım ağı ve ulaşım politikaları, bu yeniden yapılanma sürecinde giderek artan bir önem kazanmaktadır.

Tüm ülkeler, ekonomik ve sosyal gereksinimlerini karşılarken, “Uluslararası İşbirliğinin Vazgeçilmezliğinin” bilincinde olarak, kendi ulaşım sistemlerini geliştirme yönünde önceliklerini ortaya koymaktadırlar.

Dünya yol istatistikleri incelendiğinde, diğer taşıma sistemleri çok gelişmiş olan ülkeler dahil birçok yerde yük ve yolcu taşımacılığında karayoluna olan talebin sürekli artan bir eğilim gösterdiği izlenmektedir. Zira karayolu zemine, topoğrafyaya, taşınacak yük miktarına ve zamana göre en esnek taşıma imkanını sağlamakta, bir anlamda insanın bağımsız olma tutkusunu yansıtmaktadır. Diğer taşıma sistemlerine gerek duymaksızın taşıma talebine cevap verebilecek tek sistem karayoludur. Motorlu kara taşıtlarının gelişmesi ve taşıt parkının büyümesi ile karayolunun önemi gittikçe artmaktadır. Gelişen ülkemizde de 1972-1998 yılları arasında yük taşımacılığında 8 kat, yine aynı dönemde yolcu taşımacılığında ise yaklaşık 4 kat artış olduğu gözlenmektedir (Özel İhtisas Komisyonu Raporu Karayolu Ulaştırması; 2001:1-2).

1.2.2.1. Karayollarının Tarihçesi

Karayolları hemen her ülkede ulusal ve uluslararası ekonomik ve ticari yaşamın gerektirdiği akışı duraklatamayacak ve diğer ulaştırma biçimleri ile bağlantıları sağlayacak bir biçimde düzenlenmektedir. Böylesine yaygın ve işlerlikli bir şebekenin gereği çok eski çağlardan beri bilinmektedir. Örneğin Anadolu'da eski "Kral Yolu" M.Ö. 7. yüzyılda Batı Anadolu'ya kadar uzanan İran gücünü temsil eder. Ancak bu güç bile o çağların olanakları çerçevesinde deniz bağlantıları gereğini göz ardı edememiştir. Roma yolları, Roma'nın siyasi ve ekonomik varlığını ve egemenliğini Anadolu üzerinde sürdürebilecek biçim ve düzeyde yapılmışlardır. Bu nedenle Güney Doğu Anadolu'ya kadar Anadolu'nun her yerini başkent Roma'ya bağlayacak bir düzen içinde ve doğu – batı güzergahları üzerinde yer alırlar. Bizans yolları ise yine Anadolu'nun her yerini başkent Constantinople'a bağlayacak biçimde kuzeybatıdan güneydoğuya kadar uzanan bir yelpaze düzeninde uzanmışlardır. Selçuklular ve Osmanlılar Anadolu'daki bu eski yolları bütünüyle kullanmışlardır. Ancak bu yolların gerçekten işlerlikli biçimde kullanılmasına ışık tutan en belirgin öge, Anadolu dışındaki ülkelerle uyumlu bir düzen içinde gelişmeleridir. Anadolu'da hangi ulus egemen olursa olsun, siyasi kaygılar yanında köklü bir geçmişi olan ünlü İpek Yolu ve Baharat Yolunun işlerliğini de dikkate almak zorunda kalmıştır. İpek Yolu ve Baharat Yolu; Amerika'nın keşfi, Ümit burnunun dolaşılması, Süveyş Kanalı'nın açılması yüzünden önemini yitirmiştir.

1. Dünya Savaşı ve Kurtuluş Savaşı ile özellikle yıkıma uğramış olan karayolları Cumhuriyet dönemi ile birlikte (özellikle 1950'den sonra demiryolu politikasının terk edilmesi ve karayollarına ağırlık verilmesi) geniş çapta onarılmış ve yenilenmiştir (Usal; 1984:118-119).

1.2.2.2. Günümüzde Karayolları

Karayolu Ulaşım sektörü kendi bünyesinde başlı başına bir ekonomik faaliyet alanı olduğu gibi diğer bütün sektörlerle de özellikle diğer ulaşım yöntemleriyle yakın ilişkisi olan önemli bir hizmet sektörüdür. Bu özelliğinin yanında, aktarmalı taşımanın sözkonusu olduğu durumlarda demiryolu, denizyolu, havayolu ulaşımını tamamlayıcı bir role sahiptir. Bu nedenle dünyada en fazla gelişen ulaşım modu karayolu ulaşımıdır. Karayolu taşımacılığının tüm dünyada olduğu gibi ülkemizde de gösterdiği hızlı değişim ile ekonomik, ticari, sosyal hayattaki gelişmeler sektörün yeni düzenlemelere ve daha sağlam yasal bir altyapıya kavuşturulması ihtiyacını doğurmuştur. Bu bağlamda yapılan çalışmalar:

Karayolu sektörünün geliştirilmesi

Bölünmüş yol ve otoyol yapımı çalışmaları

Kara ulaştırması sektörünü düzenleme ve geliştirme çalışmaları

Karayolu sektörüne yönelik AR-GE sektörünün tesisinin sağlanmasıdır (www.ubak.gov.tr/ubak/ubak_anasayfa 17.04.2009).

1.2.3. Denizyolları

Dünya’da hızla gelişen teknolojilere paralel olarak günümüzde denizcilik, yük ve yolcu taşımacılığı olmak üzere gemi inşa sanayi, liman hizmetleri, deniz turizmi, doğal kaynakların üretimi ile bir ticaret ve hizmet dalıdır. Denizyolu ulaştırmasının faaliyet alanı uluslararası bir özellik taşımaktadır. Siyasi, ekonomik gelişmeler ve koşullar deniz ulaştırmasının kural ve yöntemlerini saptamaktadır. Ülkemizde, ithalat ve ihracat

taşımacılığının %90’ı, denizyoluyla sağlanır. Ayrıca, sanayinin hammaddesini oluşturan büyük miktardaki yüklerin bir defada bir yerden diğer bir yere taşınması imkanını sağlar. Denizyolu taşımacılığının diğer taşıma türlerine göre avantajları fazladır. Demiryolu taşımacılığına oranla 3.5 kat, karayolu taşımacılığına oranla ise 7 kat ucuzdur. Diğer bir avantajı ise özellikle sanayi hammaddesini oluşturan çok büyük miktarlardaki yüklerin bir defada bir yerden diğer bir yere taşınması imkanını sağlamasıdır.

20. yüzyılın son çeyreğinde dünyadaki politik ve teknolojik gelişmeler dünya deniz ticaretini de etkilemiş ve yapısal değişimlere zorlamıştır. Teknolojik gelişmeye paralel olarak gemilerin süratlerinin ve boyutlarının artması dünyanın bir ucundaki pazarlara daha kolay ulaşılmasını sağlamıştır. Kara, deniz ve taşımacılığı bütünleşme eğilimi göstermiş ve yüklerin kapıdan

kapıya taşınmasına olanak sağlayan multi-model taşımacılık ve bunun yük birimi olan birim yük kavramı özellikle konteynerlerin ortaya çıkması ile giderek artan bir önem kazanmıştır.

Denizyolu ulaştırmasında ulaşım ağının sınırlılığ, deniz ve kara ulaşım ağının birbirlerine suretle bağlanmasıyla çözülmektedir. Türk denizcilik sektörünün dünyadaki yerini bu gelişmeleri yeterli düzeyde ve zamanında uyum sağlayabilmesi belirleyecektir. Limanlarla gerçekleştirilen denizyolu ulaştırmasında zaman, miktar, maliyet ve güvenlik unsurları önem taşır. Günümüz rekabet koşullarında hizmetlerdeki verimlilik ve kalitenin yükseltilmesi, limanların uluslararası standartlara getirilmesi gerekir (Özel İhtisas Komisyonu Raporu Denizyolu Ulaştırması; 2001:8).

1.2.3.1. Denizyollarının Tarihçesi

Üç tarafı denizlerle çevrili ve iki kıtayı birbirine bağlayan coğrafi bölgede bulunan ülkemiz, kara ve deniz ulaşımına aynı zamanda birbirine bağlantılı olarak kullanma gücüne sahiptir. Tarihte bir çok medeniyet su, deniz gibi coğrafi engellere dayalı olarak kurulmuştur. 1299'da Söğüt – Bursa bölgesinde küçük bir beylik olarak kurulan devlet, uzun bir süreyi Balkanlar, Karadeniz, Ege bölgesinde egemenlik kurma çabalarıyla geçirdi. Ancak, 154 yıl sonra İstanbul'un alınmasıyla üç kıtaya yayılan imparatorluk, bir dünya devleti olma gücünü sağladı. Bu güç siyasi olduğu kadar, ticari ve ekonomikti.

İstanbul, iki kıtayı birbirine bağlayan boğazın ayırdığı su yolu üzerinde kurulmuş, dünyanın en önemli ulaşım ve ticari merkezlerinden biridir. Marmara denizi, Haliç, Boğaziçi kıyılarına yayılmış olan şehrin kıyıları arasında ilk ulaşım kayıklarla sağlanıyordu. Kayık 18. yüzyılın ortalarında insan ve eşya taşımak amacıyla kullanıldı.

Osmanlı Devleti'nde ilk buharlı gemi donanma için 1827'de alındı. İngiltere'de alınan ve Sürat adı verilen buharlı gemiye halk arasında "Buğ Gemisi" denmişti. İki sene sonra yine İngiltere'den ikinci buharlı gemi satın alındı. Amerika ile imzalanan dostluk, ticaret ve Seyr-i Sefain Antlaşması'ndaki gizli bir protokol ile Amerikan tipi buharlı gemi yapılması kararlaştırıldı. Türk tersanelerinde yapılan ilk buharlı gemi 1848'de tamamlanarak denize indirildi. Sonuçta, buharlı geminin Türk sularına gelmesi ve buna bağlı olarak kısa zamanda ulaşımda önemli bir canlılık döneminin başlaması, hatta bugün kullandığımız deyimle yavaş yavaş "ulaşım sektörü" nün oluşması ihtiyacı başlamıştır (Duran; 2002:635-636).

1.2.3.2. Günümüzde Denizyolları

Geçmiş dönemlerde denizcilik sektörüne yeteri kadar ilgi gösterilmemiş olması nedeniyle bu sektör ülkemizde hak ettiği yeri alamamıştır. Bu sorunlu durumun üzerine ve denizcilik

sektöründe ülkemizin insanımızın hak ettiği seviyeye ulaşması için temel adımlar atılmaya başlanmıştır. Tersanelerimizden gemilerimize yeni hatlar açılmasında uluslararası uyum protokollerine kadar her alanda büyük bir hareketlilik içindeyiz. Türkiye coğrafi konum itibarıyla; Cebelitarık Boğazı ile Atlas Okyanusu'na, Süveyş Kanalı ile Arap Yarımadası ve Hint Okyanusu'na, Türk boğazlarının Karadeniz – Akdeniz bağlantılarıyla Avrasya ve Uzak Doğu'ya uzanan bir ulaşım ağının odak noktasıdır. Bu durum kabotaj, uluslararası ve transit taşımacılık yönünden ülkemizin önemini göstermektedir. Bu bağlamda yapılan çalışmalar:

Denizcilik sektörünün geliştirilmesi

Türkiye'nin deniz ulaşımındaki ve ticaretindeki payının artırılması

Uluslararası camiada Türk denizciliğinin hak ettiği yeri alabilmesi için kruvaziyer taşımacılığının geliştirilmesi

Yat turizminin geliştirilmesi ve yat limanı sayılarının artırılması

Türk tersaneciliğinin geliştirilmesi

Denizlerimizde ve boğazlarda güvenliğin artırılması

Denizcilik sektörünün geliştirilmesine yönelik Ar-Ge çalışmalarının yapılması

konularında kapsamlı çalışmalar yapılmaktadır (www.ubak.gov.tr/ubak/ubak_anasayfa 17.04.2009).

1.2.4. Havayolları

Havayolu endüstrisi; faaliyet konusu, faaliyetleri yürüten kurum ve kuruluşlar, kullanılan ileri teknoloji ürünü araçlar ve donanım, özel alt yapı ve haberleşme sistemleri, nitelikli insan gücü, hizmet verilen yolcular, ulusal ve uluslararası özelliğe sahip kurallar ve mevzuat konularının oluşturduğu önemli bir sistemdir. Havayolu endüstrisinde verilen hizmet sadece yolcu ve yük taşımacılığı değildir. Hava seyrüsefer hizmetleri, hava trafik kontrol hizmetleri, yer ve ikram hizmetleri, havayolu işletmeciliği hizmetleri, eğitim ve bakım gibi hizmetleri de kapsayan havayolu endüstrisi, dünyanın hızla gelişen endüstrilerinden biridir.

Bir yandan geniş kapasiteli, yakıt tasarrufu sağlayan, düşük gürültü ve emisyon seviyelerine sahip uçakların geliştirilmesinin; havayolu şirketlerinin faaliyetleri, yönetimi, hizmet kalitesi ve kapsamı üzerinde büyük ölçüde etkisi olurken, diğer yandan serbestleşme (deregulation / kuralsızlaşma), özelleştirme, sektörün daha ticari bir yapıya dönüştürülmesi ve işbirliklerinin

oluşması sektörün yapısını değiştirmiş ve sektörü tüketicilerin hakim olduğu bir pazara dönüştürmüştür.

Türkiye’de son yıllarda gelişen uluslararası hava taşımacılığında firmalar arasındaki rekabet ortamı ve diğer ülkelere olan turizm amaçlı gezintiler ve bu gezintiler için yapılan kampanyalı tatil promosyonları etkili olmuştur.

Turizm amaçlı yapılan balon seyahatleri ve ulaşım için yaygınlaşmaya başlayan helikopter uçuşları da ayrıca havayollarının başka bir alanı olarak göze çarpmaktadır (Ahipaşaoğlu; 2003:112)

Uçmak problemi ile ilgili bilimsel uğraşlar Ortaçağ’da başlamıştır. Havacılık tarihinde çalışmalarını belgesel olarak günümüze kadar izlediğimiz ilk bilgin Leonardo da Vinci’dir. Vinci’nin 1505 yılından kalan çizimlerinde planör ve helikopterlerin uçuş prensipleri vardır. 1519’da öldüğünde insanlığa havacılık hakkında beş bin sayfalık eser bırakmıştır. Montgolfier Kardeşler’in 1783’de sıcak hava dolu kağıt kaplı bir balonla Paris üzerinde uçmayı başarmalarından yaklaşık yüz yıl sonra, Alman Graf Zeppelin ilk defa motorla yönlendirilebilen hava gemilerini (zeplin) yapmış, ancak 1937’de Hindenburg, zeplininin New York’da patlayarak yanmasıyla bu çalışmalar sona ermiştir. Gerçek havacılık uğraşları 1890’lı yıllarda başlamıştır. 1891’de bir Alman mühendis kendi yaptığı planörle uçuş denemeleri yapmıştır. 17 Aralık 1903’de Wright Kardeşler, ilk defa motorlu bir uçakla uçuş gerçekleştirmişlerdir. İlk uçuşlarında 36 metre, aynı gün dördüncü denemede ise 248 metrelik bir mesafeyi kat etmeyi başarmışlardır. Bu uçuşun gerçekleştirilmesi ile modern havacılık tarihi de başlamıştır.

Ticari hava taşımacılığının başlangıcı 1920’lerde görülmüştür. 1. Dünya Savaşı’nın başlamasıyla uçakların önemi daha da artmış, savaşa katılan ülkeler uçak üretimine hız verirken yeni modeller geliştirmeye başlamışlardır. Savaşın sona ermesiyle ilk havayolu şirketleri kurulmaya başlanmıştır. 1913’de IATA (Uluslararası Hava Trafik Birliği – International Air Traffic Association) kurulmuştur (Ahipaşaoğlu; 2003:117-118).

1.3. TÜRKİYE’DE HAVAYOLU TARİHÇESİ

Türkler de çok eskiden beri uçmak meselesi ile ilgilenmişlerdir. 11. yüzyıl ortalarında Elgevehi adlı bir Türk bilim adamı yaptığı kanatları kollarına bağlayarak kendisini bir caminin şerefesinden aşağıya bıraktı. 17. yüzyıldan 4. Murat devrinde Hezarfen Ahmet Çelebi kartal kanatlarından yaptığı satırları vücuduna bağlayarak Galata kulesinin tepesinden aşağıya

atladı. Boğazı geçerek Üsküdar'dan Doğancılar meydanına indi. Evliya Çelebi Seyahatnamesi'ne göre 17. yüzyılda ve 4.Murat devrinde yapılan bir sünnet düğünü sırasında Lagari Hasan adlı bir gemici Sarayburnu'ndan 50 okkalık kara barut macunundan yapılmış 7 namlulu bir havai fişek demetine bindi. Talebe ve çıraklarının fitili ateşlemesi ile havaya fırladı. Bir hayli yükseldikten sonra barutu tükenince önceden hazırladığı kartal kanatlarından yapılmış kanatları açıp paraşüt gibi kullanarak Sinanpaşa Sarayı önünde denize indi ve yüzerek kıyıya çıktı.

Türkiye'de havacılık alanında ilk kesin adım 1911'de atıldı. 2. Meşrutiyet sırasında, ordu ve devlet düzeninde gerekli aşamalar yapılamadan, 1911'de İtalyanlar Trablusgarp'a saldırdılar. Oniki ada düşman eline geçti. Donanmanın yetersizliği sebebiyle gerekli keşiflerin yapılamaması dışında adalar ve Kuzey Afrika ile bağlantı sağlanamadı. Bu sebeple Avrupa'da askeri amaçlarla kullanılmaya başlanan yeni hava araçlarından yararlanmak Türkler için de gerekli oldu.

1.3.1 Balkan Savaşı

1912 – 1913 Balkan Savaşı sırasında cephe üzerinde uçacak yetenekte iki Türk pilotu vardı. 17 uçağa karşılık 2 pilottan başka uçacak kimse bulunmadığından seferberlikten 3 ay evvel yapılan bir anlaşmaya göre Türkiye'de hizmet görmeyi kabul etmiş olan bir Alman ve dört Fransız pilottan faydalanma yoluna gidildi ve savaşın başında ikişer uçaklı 2 müfreze yapılarak iki Alman pilotun emrinde Kırklareli'ne, diğeri bir Fransız pilotun emrinde Selanik'e gönderildi. Kırklareli'ne gönderilen müfreze, ordunun

hemen gerisine getirildiğinden uçaklar daha uçuşa hazırlanmadan düşman eline geçtiler. Selanik'teki müfreze, cephe üzerinde birkaç uçuş yapmayı başarmışsa da, Selanik'in düşman eline geçmesinden ötürü uçaklar pilotları tarafından tahrip edilmiştir.

Balkan Savaşı'ndan yenilmiş çıkan Osmanlı İmparatorluğu hükümeti, imparatorluk içinde bir İslam birliği kurmak ve prestijini kurtarmak amacıyla İstanbul – Kahire seferini planladı. 16 Ocak 1914'de iki uçak İstanbul'dan Kahire'ye doğru hareket etti. Uçuş yolunun üzerinde bulunan Toros dağlarının aşılması ile dünya havacılığında bir rekor kırıldı.

1.3.2. Birinci Dünya Savaşı

1914'de 1. Dünya Savaşının patlaması ve Osmanlı Devletinin zamansız harbe girişiyle zaten gelişmemiş olan hava teşkilatının yönetimi Almanlara devredildi. Savaş 1918'de sona erince o zamana kadar milli bir güç olarak geliştirilemeyen Türk Hava Teşkilatı, alman pilot ve

teknisyenlerinin gidiş i ile iyice çöktü. Elde az sayıda pilotla, harp döküntüsü birkaç uçaktan başka bir şey yoktu.

1.3.3. Kurtuluş Savaşı

Türkiye Büyük Millet Meclisi hükümetinin kurulmasından sonra 13 Haziran 1920'de 1. Dünya Savaşı'nda esir düşen Türk pilotlarının kaçıp gelenlerinden ve hurda uçaklardan yararlanmak amacıyla Kuvayı Havaiye şubesi teşkil edildi. Konya tamirhanesinde değişik parçalar birbirine uydurulmaya çalışılırken, kaput bezi kaplanan gövde ve kanatlar patates ve paça suyu gibi ilkel karışımlar ile gerginleştirildi. Bu şartlar altında hazırlanan uçaklar ile bir bölük teşkil edilerek cepheye gönderildi.

26 Ağustos Büyük Taarruz sabahından İzmir işgaline kadar düşmanın çekilmesi, çözülmesi vaktinde öğrenilerek tespit edildiğinden, gerekli tedbirlerin alınması sağlandı. Gelişen kara hareketinin muntazam planlanıp uygulanmasında, uçaklar görevini başarıyla yaptılar.

1.3.4. Cumhuriyet Dönemi

Pek kısa aralarla birbiri ardına gelen Trablusgarp ve Balkan Savaşları, 1.Dünya Savaşı ile Kurtuluş Savaşı'nda edinilen tecrübelerle uçağa olan ihtiyaç ve bunların gördükleri başarılı vazifeler bu sınıf silahın kıymet ve önemini iyice belirtmişti. Bundan dolayı savaşın bitiminden sonra İzmir'de toplanan Hava Müfettişlik Teşkilatı, çalışmalarına yeni bir hız ve yön verdi. Fransa, Almanya, Çekoslavakya'dan Smolik sistemi kara uçakları ile Almanya'dan Rorback sistemi gövdesi üzerine inen deniz uçakları satın alındı. Hava birlik ve müesseselerinin büyümesi sebebiyle 1928 yılında Hava Müsteşarlığı ile beraber Hava Bölükleri üç tabur halinde teşkilatlandı. Gelişimin devamı ile 1932'de Alay teşkilatı, 1939'da Tugay ve 1943'de Hava Tümeni kuruluşuna geçildi. Bütün birliklerin tek bir kumandanlıkta birleştirilmesi amacıyla 4 Şubat 1944'de Hava Kuvvetleri Kumandanlığı kuruldu. 1947'de Ordu Kumandanlığı seviyesine çıkarılan yeni kuruluş 1950 yılında Harp Akademisi hariç bütün birlik ve müesseseleri emrinde topladı. Hava Kuvvetleri Kumandanlığı 1951'de Hava Harp Okulu'na kavuştu ve tümenlerini jetler ile kuvvetlendirerek daha modern bir kuruluşa geçerken 1956 yılında Hava Eğitim Kumandanlığı kuruldu. 1963 yılında Eğitim ve Kuvvet Kumandanlık kadroları, kolordu seviyesine çıkarıldı (Meydan Larousse; 1992:492).

1.4. HAVACILIK ÇEŞİTLERİ

Havacılık endüstrisi kendi içinde de fonksiyonelliğine bağlı olarak çeşitli kısımlara ayrılmış ve ayrı ayrı bir özelliğe sahip olmuştur. Günümüzde daha çok taşımacılık ve askeri alanda kullanılan bu özellikler de ayrı bir uzmanlık alanı oluşturmaktadır.

1.4.1. Askeri Havacılık

Uçak, planör ya da helikopterlerin; saldırı, savunma, gözlem, destek gibi amaçlarla kullanılması askeri havacılığı oluşturur.

Askeri havacılığın başlıca görevleri: düşman saldırılarını saptamak ve engellemek, düşman topraklarındaki keşif görevlerini yerine getirmek, düşmana karşı görevlendirilen kuvvetlere taktik destek sağlamak, düşman toprağındaki yakın hedeflere saldırı düzenlemek, düşman hedeflerini bombalamak, hareket bölgesine malzeme ve personel taşımak, çarpışma birliklerinin ikmalini yapmak, yaralıları toplayıp yardım sağlamak, düşman denizaltılarını saptayıp yok etmek, uçak gemilerinden saldırılar yapmak, deniz kuvvetlerine karşı düşmanın hava saldırılarını saptamaktadır (Meydan Larousse; 1992:s.498)

1.4.2. Taktik Havacılık

Taktik havacılığın görevleri, apansız saldırılar düzenlemek, hava keşifleri gerçekleştirmek, yer birliklerine destek sağlamak, savaş alanlarına malzeme ve birlik ikmali yapmaktır. Bu görev hafif uçaklar ya da helikopterlerle gerçekleştirilir.

Taktik uçaklar, düşman uçaklarının radarlarından kaçmak için her zaman yere en yakın mesafeden uçabilmeli, saldırı anında bu radarların çalışmasını bozabilmeli, bu radarlar tarafından saptanıp saptanmadığını bilebilmelidir.

1.4.3. Stratejik Havacılık

Stratejik havacılığa düşen görevler özellikle keşif ve uzaktan bombardımandır. Keşif alanında uçak uyduya göre, düşmanın tahmin edemeyeceği yörüngeleri izleme ve daha az vurulabilir olma üstünlüğü taşır. Bombardıman alanındaysa uçaklar nükleer yüklerle donatılırlar. Uçak füzeye göre bazı sınırlar içinde kendi başına karar verme ve atışı en uygun zamanda yapabilme üstünlüğü taşır.

1.4.4 Taşıma Havacılığı

Taşıma havacılığı birlik ve donanımlarının hareketlilik sorununa bir çözüm getirir. Taşıma havacılığının çarpışma halindeki birliklerin ikmali, yaralıların taşınması, paraşütle insan ve

malzeme yollanması ya da hava köprüleri aracılığıyla birlikler taşınması gibi görevleri vardır. Kullanılan uçaklar çoğunlukla iktisadi nedenlerden dolayı türbopropülsörlerle donatılırlar ve gelişigüzel düzenlenmiş alanlara inebilirler.

1.4.5. Deniz Havacılığı

Deniz havacılığının görevleri arasında avcı uçakları ile avlama ve hava ordusuna destek sağlama gibi görevlerin yanı sıra düşman denizaltılarını saptama ve yok etme görevleri de vardır. Bu görevlerde kullanılan uçaklar için denizlerde büyük uçak gemilerinden yararlanılır. Bu tür uçakların özelliği, ikmal yapmadan uzun yol katetmeleri ve karmaşık deteksiyon aygıtlarıyla donanmış olmalarıdır.

1.4.6. Ticari Havacılık

Hava taşımacılığı sık kullanılan bir taşıma yoludur. Havayolu kuruluşları pazarlarını gerek taşıma fiyatlarını azaltarak gerek uçuşlardaki yolculuk koşullarını iyileştirerek (yemek, sinema, tv, dekorasyon, hosteslerin psikolojik etkisi) gerekse uçuş süresini azaltarak genişletmeye çalışırlar (Gelişim Hachette; 1993:1672-1673).

İlk ticari hava bağlantısı 8 Şubat 1919'da Bossoutrot tarafından, iki motorlu Farman tipi Goliath adında bir uçakla Paris – Londra arasında gerçekleştirildi. Bundan sonra Paris – Brüksel – Amsterdam – Köln – Berlin, Antibes – Tunus, Toulouse – Casablanca – Dakar gibi hatlar açıldı. Bu sonuncu bağlantı üzerinde bir çok pilotun ve özellikle Jean Mermoz'un ün kazandığı Güney Atlas okyanusu hattını hazırlıyordu.

Kuzey Atlas okyanus hattının kurulması ise daha uzun zaman aldı. Lintberg ile Jostes ve Bellonte'un başarılarından sonra Air France şirketi 1937'de bu hattın 1940 yılında açılmasını öngördü ve bu amaçla Fransız sanayine büyük deniz uçakları sipariş etti.

Gerek yolcu gerekse eşya bakımından ticari havacılık gitgide bir ulaştırma aracı olduğu için, hatlarda kullanılan uçakların kapasitesi büyük ölçüde arttı. 2. Dünya Savaşı sonunda uçaklar 40'tan fazla yolcu almazken halen sivil uçaklar kolaylıkla 100'den fazla yolcu taşımaktadır. Saatte 800 km.den fazla hız yapmaları sebebiyle uçuş süresini % 20 ile % 40 arasına düşüren ilk sivil tepkili uçakların ortaya çıkmasıyla sivil havacılık tarihinde yeni bir dönem açıldı.

Günümüzdeki ticari havacılık, yolcuların konforu için büyük bir güç harcamaktadır. İç kısımların donanımı özellikle koltukların şekli ve yerleştirilmesi çok iyi incelenmiştir. Bunlar uçağın sınıfına göre değişir. Yüksek irtifalarda uçan model uçaklar için basınç sağlanmış, sessizleştirilmiş ve klima tertibatı ile donatılmıştır. Bundan başka hava hostesleri yolculuğun

hoş geçmesi için yolcuya hizmet etmektedir. Yolcu uçuşlarındaki bu uçuş personeli havayolu uçaklarında gerçek olarak yemek verilmeye başlandığı tarih olan 30 Temmuz 1927 den beri kullanılmaktadır. Özel tarifelerin uygulanması sonunda her gün artış gösteren çeşitli kategoriden insanlar uçakla yolculuk yapmaya başladı.

Hava seferlerine yardım, yer altyapısı ile uçakların bakım ve revizyonu için sınıai araçlarla ilgili teknik meseleler çok büyüktür. Tepkili motorla donatılmış ticari uçakların ortaya çıkışı ve hava taşımasının devamlı şekilde genişlemesi, ortaya konulan meselelerin karışıklığını daha fazla arttırmaktadır. Bu tekniklerin ve havacılık alanındaki milletlerarası işbirliğinin önemi hakkında bir fikir verebilmek için, Kuzey Atlas okyanusunu geçen bir uçağın (dünyanın en yoğun hava trafiğinin bulunduğu bölge) güçlü bir yer altyapısıyla bağlantı halinde olduğunu bilmek gerekir. Bu uçak inişe geçmek için 33 muntazam havaalanından ve 42 yardımcı meydandan faydalanır.

Yolcu artışlarını karşılamak için, havalimanları da büyümekte ve değişmektedir. Pistlerin sayısı çoğalmakta, terminal binaları büyümekte, gümrük ve polisle ilgili işlemler basitleşmektedir. Büyük dünyada sesten hızlı uçaklara uygun gelen havalimanları yapılmaktadır. Milletlerarası yollarla beraber iç hatlar, özellikle Amerika'da ve Avrupa'da büyük bir önem kazanmaktadır. Uzun mesafe uçaklarınınkine eşit güvenliğe ve konforuna sahip iş havacılığı uçakları da sanayi müesseselerinin ilgisini çekmektedir.

1.4.7. Amatör ve Spor Havacılığı

Daha doğru deyimle hava sporları fikri ancak 1936'ya uzanır. Daha önceleri, kişiler yalnız turizm havacılığıyla uğraşırlardı. Herşeye rağmen bir çok amatör pilot ün kazandı ve daha 1922'de Fransa Havacılık Kulübü'nün tertiplemediği bir yarış, 34 uçağı ve 104 pilotu bir araya getirdi. Pilotluk yapmak isteyen fakat bir uçak satın alarak uçağın bakımını sağlamak için gereken kaynaklardan yoksun olan kişilerin araçlarını bir araya getirmek amacıyla havacılık kulüpleri, aynı şekilde havacılık propagandası yapmakta ve programlarına uçak modelciliğini de almaktadır. Güçlerin düzenleştirelmesi amacıyla havacılık kulüpleri milli hareketler içerisinde gruplanmaktadır (Meydan Larousse; 1992:500).

1.4.8. Sıhhiye Havacılığı

Her devirde yaralıların alınması ve çabuk nakli işine verilen, uçakların kullanılmasına yönelmeyi gerektirdi. 1910'da Hollandalı başhekim De Mooy, uçakların savaş alanından yaralıların taşınması için kullanılmasını teklif etti. 1912'de doktor Duchausoy yaralıların taşınmasına yarayacak bir uçak için yarışma tertipleledi; aynı yıl büyük manevralarda, doktor

Raymond yaralıları aramak amacıyla uçaktan faydalandı. Bugün artık uçak sayesinde “taşınmaz” yaralı kalmadı; ağır yaralıların durumları daha fazla ağırlaşmadan, en kısa zamanda, ateş hattından uzak bir birliğe ulaştırılmaları gerekmektedir. Yaralıların uzun mesafelerde toplu halde geri çekilmesi imkanlarını, Almanlar İspanya iç savaşları (1936 – 1938) sırasında gösterdi. 2. Dünya Savaşı sırasında sıhhiye havacılığı önemli gelişmeler kaydetti.

Bazı durumlarda yaralıların yanına cerrah ve yardımcıları taşınmaktadır; Nemirowski ve Tilmant bu gibi yaralılara acil bir ameliyat uygulamak için gerekli aletleri taşıyan bir uçağın (hava ambulansı) kullanılmasını teklif etti. Palmyreli doktor Martinet gibi bazıları da çöllük ülkelerdeki göçebe kabilelere ve ya teslim olmamış kabilelere ücretsiz sıhhi yardım yapmak için uçak kullandılar.

1.4.9. Ulaştırma Havacılığı

İhtiyaçlar çoğalmış ve havacılığın bu dalı büyük milletlerin çoğunda “büyük kumandanlık” halinde teşkilatlanmış, görevleri çeşitlenmiştir. Esas taşıma dışında (havadan taşınan kıtalar, hareket bölgelerinin ikmali) savaş uçaklarının havada ikmali, radarla ileri gözetleme, kumanda görevlilerinin havada taşınması (nükleer çatışmada daha emniyette olması gereken sivil ve ya askeri kurmay heyetlerinin havada sürekli kalışları) yeni birer görev olmuş ve ya son zamanlarda açıklığa kavuşmuştur. 1966’da kullanılan hava malzemesi küçük değiştirmelerle, diğer çeşitli görevlere kolaylıkla uygulanabilmektedir.

1.4.10. Destekleme Havacılığı

Havaya karşı savunma gücü, destekleme havacılığının uzun süre sadece zayıf malzemeye sahip bir düşmana karşı koymak için kullanılabileceği fikrini uyandırdı. Çin’de ve

Cezayir’deki bazı çalışmalar için destekleme havacılığı öyle bir önem gösterdi ki, eski malzemenin acele yeniden donatılması öngörüldü. Fakat 1963’den beri modern silahlarla donanmış bir düşmana karşı Vietnam’daki Amerikan müdahalesi, hava hareketliliğinin yeni anlamının genelleşmesi sebebiyle bu tip havacılıkta önemli değişimlere sebep oldu. Amerikan kumandanlığı ateş desteği, gözle ve ya fotoğrafla keşif ve bunlara eklenen topçu atışlarını düzeltme, hafif komandoların paraşütle indirilmesi, refakat gibi görevlerde kullanılan uçakların olmaması yüzünden helikoptere başvurdu. Bu gibi ihtiyaçları karşılamak için Amerikalılar 1965’te COIN adı verilen büyük bir programı ortaya koydular. Böylece yer kuvvetlerine mahsus hafif uçaklar büyük bir gelişme gösterdi.

Bu üç yeni ihtisaslaşma şeklinin ortak bir teknik yönelmesi vardır. Uzun ve beton pistlerin bulunduğu ağır askeri kuruluşları önlemek için, kısa veya dikey kalkış araştırması 1966'da, 1950 sonundan itibaren bu alanda elde olunan bazı başarılarla rağmen çözümlenemedi. Havacılığın devam eden bu gelişmesi, roketin bulunmasıyla uçağı hemen mahkum etmenin acele bir iş olduğunu gösterdi. Roket pratik olarak nükleer silah vektöründe öne geçmişse de uçak önemini kaybetmemiş, sadece savaşın yeni teknik şartlarına uymak zorunda kalmıştır. Uçak, lojistik destek olduğu kadar, taktik silah olarak da savaşın temel unsurlarından biri olarak kullanılmaktadır.

1.4.11. Savaş Havacılığı

Benzer silahları kullanan milletlerarası bir çatışmada, savaş halindeki bir havacılığın görevlerini yerine getirir. Yüzlerce ton klasik tipte bomba salan, dalga halindeki çok sayıda uçakla yapılan stratejik bombardıman yerine değişik vektörlü nükleer saldırı uygulanır. Burada da uçak her zaman yedek olarak kullanılabilir ve bu takdirde, hedefe iyi bir uzaklıktan (200 km.) havadan yere bırakabileceği roketleri de taşıyarak kolaylıkla değişik yüksekliklere çıkabilmelidir. Av uçağına, varılan çok büyük hızlar sebebiyle karşılama görevleri kalmıştır. Havadan havaya atılan roketler karşılayıcı üzerine yerleştirilmiş olarak, havadan yere atılan roketlerin yerine geçmektedir. Elektronik donanım uygulanmakta fakat uçak esas itibarıyla aynı kalmaktadır. Uzak keşif görevinde silahların yerine yakıt ve fotoğraf makineleri konulmaktadır (Meydan Larousse; 1992:498).

İKİNCİ BÖLÜM

HAVAYOLU ULAŞIMI VE TURİZM İLİŞKİSİ

2.1. HAVAYOLU ULAŞTIRMASI VE TURİZM

Turizmde ulaştırma birbiri ile iç içe girmiş ve ayrılması mümkün olmayan iki kavramdır. Bir yer değiştirme hareketi olan turizm kavramında turistlerin bu hareketi gerçekleştirebilmeleri için ulaşım araçlarına ihtiyaçları vardır. Teknolojinin sınır tanımayan hızlı gelişimi ulaşım sektöründe de kendini göstermiş ve en hızlı ulaşım aracı olan uçaklar turist taşımacılığında vazgeçilmez araçlar olarak yerlerini almışlardır.

Teknolojide yaşanan bu yeniliklerin dışında çalışma şartlarının iyileştirilmesi, izin günlerinin artırılması, seyahat acentalarının faaliyete geçmesi, turizm yatırımlarının artması gibi koşullar insanları seyahat etmeye yönlendirmiş ve turizm 1960 sonrasında büyük ilerleme göstermiştir. Turizmdeki bu talep artışını izleyen yıllarda , uluslararası hava taşımacılığında ulaştırmanın başka hiçbir dalında görülmeyen gelişmeler gerçekleşmiştir. Havayolu teknolojisindeki ilerlemeler ucuz petrol fiyatları, jet uçaklarının ve geniş gövdeli uçakların kullanımı, uluslararası hava trafiğini ve turizmini olumlu yönde etkilemiştir. Kitle turizmine paralel gelişme gösteren havayolu ulaşımı özellikle uzun mesafeli seyahat imkanı geliştiren bir taşıma türüdür. Paket tur olarak adlandırılan ve yer hizmetlerini de içeren organize seyahatleri, zaman faktörünü önemseyen insanların en çok tercih ettiği seyahat tarzı olma yönündedir. Turizm ve havayolu ilişkilerinin, ortaya çıktığı tarihten günümüze kadar kesintisiz gelişmesi, her iki sektörün de yenilik ve gelişmelere açık ve birbirleriyle bağlantılı olmasıyla açıklanabilir.

Uluslararası hava taşımacılığındaki ilerlemeler, turizm endüstrisindeki gelişmeler ve uluslararası ticaretin büyümesi turizmin gelişmesine katkıda bulunmuştur. Döviz ve dış seyahat kısıtlamaları ile vizelerin kalkması, gelir ve serbest zaman artışı ile ücretli izin turizm talebini artırmıştır. Bu nedenlerden dolayı sürekli büyüyen uluslararası turizm

birçok gelişmiş ve gelişmekte olan ülkenin turizm pazarından pay almak için rekabet etmesine neden olmuştur.

Havayolları, geliştirdikleri yeni teknolojilerle turizm endüstrisini ve talebini sürekli etkilemektedir. Kullandıkları bilgisayarlı rezervasyon sistemleri, rezervasyonların yapılmasında, hizmetlerin paketlenmesi, fiyatlanması ve satılmasında önemli rol oynamaktadır. Artık, ana bir bilgisayar terminali, dünyanın her yerindeki kullanıcıya seyahat hizmetlerini bir paket olarak sunulabilir hale getirmiştir.

Yeni data tekniklerinin kullanıldığı bilgisayarlı rezervasyon sistemleriyle düzenlenen seyahatlerle, yolcuları düzenleyen şekilde taşıyan, programında iptalleri azaltan ve tüm bu düzenlemelerle tasarruf sağlayabilen havayolu ulaştırması daha fazla yolcunun havayolu ile seyahat etmesine olanak vermektedir.

Günümüzde yolcuların hareket ve varış saatlerine uygunluk sağlayabilen, zamanında taşımayı gerçekleştirebilen, turistik seyahatlerin gerekli kıldığı kurallara uyum gösterebilen bilgisayar destekli havayolu ulaştırması, piyasadaki ticari avantajını arttırarak uluslararası seyahat pazarında daha etkin bir rol oynamaktadır. Havayollarının sahip olduğu bu üstünlüklerin ve ulaşım kolaylığının turizm talebini artırıcı bir etken olduğu gözlemlenmektedir.

Havayolu ulaşımındaki bu teknolojik ilerleme bilet ücretlerinin gerçek anlamda düşüşüne neden olmuştur. Aynı dönemde charter havayollarının piyasaya girişi havayolu ulaşımını ucuzlatmış, ve potansiyel turizm talebini gerçek talebe dönüştürmüştür. Havayolu ulaştırması diğer ulaşım araçlarına göre daha pahalıyken o dönemde uçak bilet ücretlerindeki düşüşler turizm talebini arttırmıştır. Charterların uçuşlara başlamasıyla kitle turizmi dolayısıyla paket turlar da gelişmeye başlamıştır. Charter havayolları sahip oldukları avantajlar sayesinde, tur operatörleri tarafından paket turlarında tercih edilen havayolu konumuna gelmişlerdir.

Bu gelişmeler tur operatörleri ile havayollarını bütünleşmelere yöneltmiştir. Charter havayolları paket tur hazırlayıp satan tur operatörleri ile yüksek doluluk sağlamak, pazar paylarını ve karlarını yükseltmek ve işletmelerini dönemsel talep dalgalarından korumak amaçları ile dikey bütünleşme yoluna gitmektedirler. Günümüzde artık büyük tur

operatörlerinin kendilerine ait charter şirketlere sahip olmaları, çok sık rastlanan bir durumdur.

Ülkeler için yurtdışından gelecek olan turistler havayollarının önemini arttırmaktadır. Çünkü uluslararası turizm havayolu ulaştırmasının en çok tercih edildiği turizmdir. Bunda ülkelerarası mesafenin rolü büyüktür.

2.1.1. Tarifeli Yolcu Taşımacılığı

Kişilerin ve eşyaların hava ulaşım araçları ile belirli güzergahlar üzerinde belli bir plan ve tarifeye bağlı olarak taşınmasıdır. Tarifeli havayolları, hizmet rekabeti esasına dayalı olarak çalışırlar. Kapasite ve pazarlama giderleri yüksek, yolcu yükleme faktörleri düşüktür. Tarifeleri önceden saptanmıştır. Havayolları işletmeleri tarifelerindeki uçuşları gerçekleştirmekle yükümlüdürler.

Tarifeli uçakların koltukları, ilke olarak münferit yolculara satılır. Tarifeli sefer yapan havayolları, belli bir tarifeye göre uçuş düzenler. Bu tarifeler belli periyotlarda hazırlanır ve tüm uçuşlar bu zaman dilimi içinde bu tarife üzerinden yapılır. Tarifeli seferler, uçakların doluluk oranları ne olursa olsun uçmak zorundadır. Bu yüzden yüksek doluluk oranlarına ulaşmaları risklidir. Bu nedenle de fiyatları yüksek olarak belirlenir. Zaten aralarından IATA gibi bir birlik kurmalarının temel nedeni de fiyat rekabeti nedeniyle zarar ve iflas riskini ortadan kaldırmaktır.

Havayolu yolcu taşımacılığı yapan işletmeler, yılın belirli dönemlerinde (genellikle yaz ve kış olmak üzere yılda iki defa) tarife ilan ederler. İlan edilen bu tarifelerde işletmeler, yılın hangi döneminde, ayın hangi günlerinde, hangi noktalar arasında ve hangi frekansla uçuş yapacaklarını kamuoyuna bildirirler. Havayolunun faaliyet gösterdiği coğrafyayı kapsayan uçuş ağı ve bu uçuş ağındaki uçuş noktalarına yapılan seferlerin yoğunluğu bir havayolunun değerlendirilmesinde önde gelen kriterlerden biridir. İşletme açısından bir uçuş noktasına düzenli bir şekilde uçuyor olmak demek o uçuş noktası için düzenli bir pazar payına sahip olmak anlamına gelmektedir. Bu nedenle ne kadar çok noktaya, ne kadar çok sayıda sefer yapılırsa, havayolunun pazarda o denli tercih edilen bir havayolu olduğu söylenebilir.

Havayolu taşımacılığının taşıma modu olarak tercih edilmesinin önde gelen faktörlerinden biri ulaşım süresince geçecek zamanın minimize edilmek istenmesidir. Bu nedenle ister yolcu, ister yük taşımacılığında olsun müşteriler normal taşıma bedelinin üzerinde bir ücret ödemeyi kabul edebilirler. Fiyat (gelir) bakımından havayolu taşıyıcıları açısından bir avantaj olarak

görülebilecek bir durum, taşıyıcı önemli bir sorumluluk altına sokmaktadır. Bu sorumluluk ulaşımında havayolunu tercih edenlerin, zaman faydası talebini karşılamak,

dolayısıyla zamanında kalkış yapmaktır. Bu noktada önemli olan tarifede ilan edilen saatlerde, gecikme ya da iptal olmaksızın uçabilmektir. Özellikle gecikmelerin önlenmesi ya da mümkün olan en alt seviyeye indirgenmesi, yalnızca havayolu taşıyıcısının operasyonel performansına bağlı değildir. Yer hizmetleri başta olmak üzere havalimanında uçuş hizmetinin verilmesinden sorumlu olan kişi ve kurumlarla koordineli bir çalışma yapmak, bu kişi ve kurumlarla ilişkileri yürütmek bir havayolu taşıyıcısının başarısının en temel kriteri olan tarifeye sadık kalarak zamanında kalkışı sağlamak adına oldukça önemlidir.

Uçuş tarifelerinin hazırlanmasında uçuş emniyeti, hizmet kalitesi, verimlilik ve ekonomik kriterleri göz önünde bulundurulmaktadır. Bu kriterlerden en öncelikli olanı şüphesiz uçuş emniyetidir. Uçuş emniyeti açısından ulusal ve uluslararası yasal düzenlemeler çerçevesinde uçaklara ilişkin bakımların yapılması, uçucu ekiplerin görev ve dinlenme süreleri ve güvenlik gibi pek çok konuda kısıtlama ve standartlar yer almaktadır. Özellikle uçaklarla ilgili uyulması zorunlu bakım kurallarının tarife oluşturulurken göz önünde bulundurulması gerekmektedir. Havayolu taşımacılığında bir hizmet üretimi söz konusu olduğundan, hizmetin kaliteli bir şekilde sunumunun sağlanması işletmenin amaçlarına ulaşması açısından önemlidir. Bütün bu zorunluluklar yerine getirilirken göz ardı edilmemesi gereken bir unsur ise işletmelerin temel amaçlarının başında gelen karlılığın sağlanabilmesi için verimlilik ve ekonomiklik ilkelerine bağlı kalınması gerekliliğidir.

2.1.2. Charter Yolcu Taşımacılığı

Kişilerin ve eşyaların hava ulaşım araçları ile tarifeli seferler dışında taşınmasıdır. Talep oluştuğunda sefer yapan ve daha çok turizm talep ve pazarına hizmet sunan charter işletmeleri fiyat rekabeti esasına göre çalışırlar. Pazarlama giderleri düşük yolcu yükleme faktörleri yüksektir.

Charter sefer yapan havayolları tarifersiz uçuşlar düzenler. Asıl kuruluş amaçları gruplar halinde seyahat eden insanlara daha ucuz fiyata uçuş sağlamaktır. Genellikle kısa mesafe uçuşlar için kullanılırlar. Tarifeli uçuşlar gibi konup kalkamaz, yolcu indirip bindiremezler. Daha ziyade yaz döneminde kullanılırlar. Charterlar uçak koltuklarını bu dönemde tur operatörlerine kiralarlar. Sezonda uçaklarını dolduramazlarsa, boş kalan koltuklarını boş kalan charter veya tarifeli sefer yapan hava yollarına da kiralayabilirler. Amaç uçaklarından en verimli şekilde faydalanarak boş uçuş riskini azaltmaktır (Ahipaşaoğlu; 2003:123-132).

Havayolu yolcu taşıyıcılarının kamuoyuna ilan ettikleri tarifelerinin haricinde belirli dönemlerde (turizm sezonu, hacı taşımacılığı gibi) artan talepleri karşılamak üzere ek seferler yapabilecekleri gibi, talebin yoğun olduğu noktalar arasında düzenli bir tarifeye bağlı olmaksızın seferler yapmaları söz konusu olabilir. Bazı havayolu taşıyıcıları tarifersiz seferleri, tarifeli seferlerinin yanında yürütebildikleri gibi bazı havayolu taşıyıcıları da yalnızca tarifersiz seferler yapma yoluyla havayolu yolcu taşımacılığı sektöründe faaliyet göstermektedir. Havayolu yolcu taşımacılığındaki pek çok terim gibi “charter” terimi de yabancı bir terimdir. Charter taşımacılıkla ifade edilen tarifersiz yolcu taşımacılığıdır.

Tarifersiz taşımalarda süreklilik olmayışı bir dezavantaj olmakla birlikte, seferin karşılanmayı bekleyen bir talep üzerine sunulmuş olması nedeniyle doluluk oranının oldukça yüksek olması bir avantaj olarak karşımıza çıkmaktadır. Tarifeli seferler, gerçekleşen talebe bakılmaksızın belirli gün ve saatte yapılmak zorunda olduğu için, talebin düşük olduğu gün ve saatlerde birim maliyetlerin karşılanamaması söz konusudur. Oysa tarifersiz seferler talebin yoğunluğu nedeniyle oluşan seferler oldukları için bu seferlerin yüksek doluluk oranları birim maliyetlerin karşılanmasına ve karlılığın artmasına yol açmaktadır. Bu durum da tarifersiz yolcu taşımacılığı için bir avantaj olarak kabul edilebilir.

Tarifeli yolcu taşımacılığında pazarlamaya ilişkin ticari faaliyet orta vadede düzenli talebin önceden doğru tespiti yoluyla doğru uçuş noktalarına ilişkin doğru uçuş sayılarının belirlenmesi iken tarifersiz yolcu taşımacılığında pazarlama faaliyeti kısa vadede optimizasyonu sağlamaya yöneliktir.

Tarifersiz yolcu taşımacılığı turistik ve işçi olmak üzere ikiye ayrılmaktadır. Turistik tarifersiz uçuşlar, otel, yemek, v.b. masrafların da dahil olduğu ve önceden düzenlenmiş, bir ya da birden fazla seyahat acentası ile uçağın tamamını kapsayan kira sözleşmesine dayanarak, gidiş-geliş esası çerçevesinde rezervasyon yapmış yolcuların taşındığı uçuşlardır. Bu uçuşlarda tek yönlü bilet ile yolcu taşınmamaktadır.

Avrupa`daki tarifersiz havayolu yolcu taşımacılığı faaliyetleri incelendiğinde son yirmi yılda pek çok tarifersiz havayolu taşımacılığı yapan işletmenin dikey entegrasyona giderek; tur operatörü, seyahat acentası, konaklama tesisi ve yer hizmetleri kuruluşlarını bünyelerine kattıkları görülmektedir. Böylelikle müşteriye sunulan hizmetlerin standart bir kalitede olmasının sağlanması ve hizmet organizasyonunun da daha kolaylaşması hedeflenmiştir.

Tarifersiz işçi uçuşları ise bir ya da birden fazla seyahat acentası ile uçağın tamamını kapsamak üzere yapılan bir kira sözleşmesine dayanarak Türk işçilerin yurtdışına gidiş-

gelişlerini sağlamak amacıyla yapılır. Bu uçuşlardan yararlanacak işçilerde konsolosluklar tarafından düzenlenmiş yabancı ülkede ikamet belgesine ihtiyaç duyulmaktadır. Bu tür uçuşlar iki ülke tarafından karşılıklılık esasına göre düzenlenir ve üçüncü bir ülkenin taşıyıcısına bu hak tanınmamaktadır (Karagülle; 2007:7-9).

2.1.3. Kargo Taşımacılığı

Taşımacılık, ekonomik ve sosyal alanda belli yer ve zamanda ihtiyaç duyulan canlı cansız her nevi varlığın, arz talep ekseninde ya da üretimden tüketime giden süreçte, müşteri taleplerine uygun olarak bir yerden başka bir yere taşınmasının sağlanmasına yönelik hizmetler bütünüdür. Bu hizmetlerin entegre bir biçimde yürütülmesini ve yönetilmesini sağlayan işletmelerin oluşturduğu sektör ise, lojistik sektörü olarak adlandırılır.

Hizmet sözleşmesi kapsamında uluslararası taşımacılık firmaları günümüzde, taşımacılık işlerinin yanı sıra depolama, dağıtım, gümrükleme, sigortalama dahil olmak üzere göndericiden alıcıya uzanan sürecin tamamını yürütmeye ve yönetmeye başlamışlardır.

Üç tarafının denizlerle çevrili olması Avrupa ve Asya bileşeninde Avrasya'yı temsil eden köprü ülke konumunda bulunması Orta Doğu ülkeleriyle olan coğrafi ve tarihsel yakınlık Türkiye'ye uluslararası taşımacılıkta ve bu ekseninde lojistik hizmetlerinde önemli avantajlar sağlamakta, buna bağlı olarak da ülke ekonomisi bakımından uluslararası taşımacılık sektörü gelişen ve gelişme potansiyeli taşıyan sektörler arasında ön sıralarda yer almaktadır. Şüphesiz bu avantajın kullanılabilmesi, sektörün teşvik edilmesine ve uluslararası reket gücünün arttırılmasına bağlıdır.

Uluslararası havayolu kargo taşımacılığında taşıma sözleşmesi freight forwarder (taşıma organizatörü) ile taşıyıcı havayolu şirketi arasında imzalanmaktadır. Alıcı taşıma işleminde pasif konumdadır. Havayolu konşimentosu (kargo taşıma senedi) (Airway Bill) taşıma sözleşmesi, aynı zamanda fatura ve sigorta poliçesi olarak kabul edilmektedir. Bu sözleşme bireysel taşımaları da kombine taşımaları da kapsayabilmekte ve tüm tarafların hakları bu sözleşme ile koruma altına alınmış olmaktadır. Burada freight forwardlar ithalatçı / ihracatçı firma arasında bir taşıma sözleşmesi yapılır. Bu sözleşmeye dayanılarak mallar, havayolu şirketine teslim edilir. Alıcı malları teslim alır. Tüm bu süreç taşıma organizatörü tarafından yönetilir ve nihayetlenir. Malın alıcıya teslim aşamasına kadar organizatörlerin sorumluluğu devam etmektedir. Şayet organizatör, havayolu kargo taşımaları yapan IATA acentası konumunda ise, IATA Kargo Acentalık Kuralları uyarınca taşıma şirketince yetki

verildiği takdirde, taşıma şirketinin yasal temsilcisi olarak anlaşması bulunan diğer havayolu şirketleri nezdinde havayolu şirketlerini temsil yetkisine sahip olurlar.

Türk Sivil Havacılık Kanunu, havayolu konşimentosunda yer alması gereken bilgileri aşağıdaki şekilde düzenlemiştir:

Aynı araçta çeşitli kargoların tek bir sevkiyatta gönderilmesi halinde kargonun tamamını temsil etmek üzere Ana Konşimento tanzim edilir ve gönderici hanesine organizatörün ismi yazılır. Konsolide kargolarda alıcı ve yükleyici adına düzenlenen Ara Konşimento ise tek başına bir sevk belgesi niteliği taşımaktadır (Demir; 2005:22).

2.3. HAVAYOLU ULAŞIMINDAKİ GELİŞMELER

Havayolu ulaştırması çalışan ve kısıtlı boş zamana sahip olan milyonlarca insan için tartışılmaz önemli bir rol oynar. Havayolu ulaştırması müşterileri dünya ekonomisinin hemen her sektöründen ve dünya nüfusunun her yaş ve gelir diliminden gelmektedirler.

Uluslararası hava ulaştırması, dünya ekonomisinin gelişmesinde, ülkelerarası değişimin teşvik edilmesinde ve uluslararası ekonomik ilişkilerin kolaylaştırılmasında anahtar rolü oynar. Dünyada hemen her ülke ekonomik büyüme ve finansal güçlerini teşvik etmek için havayolu endüstrisine bağlıdır. Ülkelerin ekonomik açıdan başarılı olmaları ve hava trafik düzeyleri arasında yakın ilişki vardır. Ekonomik açıdan başarılı olan ülkelerin hava taşımacılığı faaliyetleri, ekonomik açıdan az gelişmiş ülkelere oranla daha yüksektir. Havayolu ulaştırması ile ilgili geleceğe yönelik yapılan istatistiksel tahminler, yılda 1,6 milyarın üzerinde yolcunun iş ve tatil seyahatlerinde dünya havayollarını kullanmaları, havayollarının turizm açısından önemini vurgulamaya yeterlidir.

1960'lı yıllarda tüm dünyada turizm patlaması yaşanmıştır. Turizmdeki bu talep artışını izleyen yıllarda uluslararası hava taşımacılığında ulaştırmacılığın başka hiçbir dalında görülmeyen gelişmeler gerçekleşmiştir. Tarifeli uçuşlarda 1950 – 1960 arasında % 240 artan yolcu sayısı, 1960 – 1970' de % 190 artış göstermiştir. Uçakların koltuk kapasitesinin büyümesi ve yolcu sayısının artması, bilet fiyatlarının reel olarak düşmesine yol açmıştır. 1973'den sonra tüm ülkelerde baş gösteren yüksek enflasyon düzeyi ve ulusal gelirlerdeki azalma, yolcu trafiğinin artış hızını düşürmüştür. Hava ulaştırması 1974 petrol krizinden etkilenmişse de bir süre sonra yeniden eski canlılığına kavuşmuştur. 1980 yılı, sivil hava ulaştırma tarihinin en kötü yıllarından biri olmuştur. 1983'den itibaren tekrar canlanma gözlenirken 1983 – 1989 arasında yüksek bir karlılık oranına ulaşan endüstri, 1990'da Körfez

Savaşı ile birlikte bugüne kadar yaşadığı krizlerin en büyüğünü yaşadı. 1997 – 1998’de büyük gelişmeler kaydedildi. 2000 yılında ise büyük istatistik rakamlarına ulaşıldı (Ahipaşaoğlu; 2003:111-113).

Dünyada ve özellikle Akdeniz bölgesinde gelişme kaydeden turizmin, Türkiye’de de uzun dönemde ve hızlı bir şekilde gelişimini sürdüreceği tahmin edilmektedir. Talep artışındaki bu gelişmeyi kısmen havayolu taşımacılığındaki yeniliklerde aramak gerekir.

Bu nedenle Türkiye’ye yönelik turist talebinin yönlendirilmesinde, tarifeli ve tarifersiz havayollarının kullanımı Türkiye için bir çok bakımdan özel bir önem arz etmektedir.

Türkiye’de turizm endüstrisi yabancılara yönelik ve dışa açık bir endüstridir. Bu özellik ve endüstride modern teknoloji kullanımı genel ekonominin dışa açılmasını desteklemektedir.

Yabancı tur operatörlerinin faaliyetleri ve ülkede gerçekleştirilen konaklama yatırımları hız kazanmıştır.

Yerli ve yabancı hava yollarının Türkiye’ye yönelik seferlerinde son 15 yılda artma eğilimi gözlenmektedir.

Hükümet politikalarında sadece sanayide değil, turizmde de Türkiye’nin gelişmesinde bir araç olarak değerlendirilmiştir (Ahipaşaoğlu; 2003;151).

2.4. HAVAYOLU GÜVENLİĞİ AÇISINDAN HUKUKUN ÖNEMİ

Ülkemizde havayolu taşımacılığının, Türk Hukuk Sistemi içerisindeki yerine bakmamız, havayolu taşımacılığımızın yapılaşmasını anlayabilmemiz açısından önem taşımaktadır. Türkiye’ye ve Türkiye’den dışarıya sefer yapan her havayolunun tarife dönemlerinde hazırladıkları tarifeler, Ulaştırma Bakanlığı Sivil Havacılık Dairesi Başkanlığı’nca onaylanır. Söz konusu havayollarının trafik haklarına, ilgili daire tarafından sınırlamalar konur. Bu tarifeler Pazarlama Müdürlüğü’nce ‘Türkiye’ye sefer yapan havayollarının tarifeleri ve trafik yönünden durumları” başlığı altında bütün ilgili müdürlüklere duyurulur.

Gönderilen bir parçanın kaybolması, hasara uğraması ve ya gecikmesi durumunda, taşıyıcının sorumluluk sınırının saptanması için, yalnızca kaybolan, hasara uğrayan ya da geciken parça ve ya parçaların ağırlığı esas alınır.Sorumluluğun kaldırılmasına ve ya sınırlandırılmasına ilişkin olarak, taşıyıcıya uygulanabilecek tüm kurallar, taşıyıcının acentaları, personeli ve temsilcilerine ve taşıyıcı tarafından taşıma için uçağı kullanılan

herhangi bir kişiye ve onun acentaları, personeli ve temsilcilerine uygulanır. Bu kişilerde bu kurallardan yararlanılır. Bununla ilgili olarak taşıyıcı tüm bu kişilerin acentası olarak hareket eder. Hava taşıma senedinin ön yüzünde ‘taşıma için bildirilmiş değer’ olarak yazılan meblağ, buradaki taşıma şartlarında ve daha önce belirtilen sorumluluk sınırını aşıyorsa ve gönderen taşıyıcının tarifelerinde, taşıma şartlarında ve yönetmeliklerinde ön görülen ek ücreti ödemişse, bunun özel bir indirim değeri olduğu kabul edilir. Taşıyıcının sorumluluğu bu şekilde bildiri yapılan değerlerle sınırlıdır. Tazminat ödemesi uğranılan gerçek değer kanıtlanmasına bağlıdır (Öztermiyeci; 1993:30-31).

2.5. ULUSLARARASI SİVİL HAVACILIK OTORİTELERİ

Havacılık sektörü, ulusal ve uluslararası sıkı kurallara ve denetlemelere tabidir. Hava aracı kullanma sertifikalarının alınmasındaki zorlu süreç, periyodik bakım zorunlulukları, her uçuştan önce hava aracının tipinden, kullanılan teçhizatlara, uçulacak rota ve yüksekliğe kadar uçuş planlarında belirtme zorunluluğu, ülkelerin Sivil Havacılık Otoriteleri’nden uçuş öncesi alınacak izinler (permission), havacılık sektörünün daha emniyetli ve güvenli olmasındaki nedenlerden birkaçıdır (www.uted.org/dergi/2008/eylul/bakisacisi/nht.htm 15.04.2009).

Tüm havayollarının güvenli, düzenli bir şekilde yürütülmesi ve tüm halkın korunmasını sağlamak, kanun dışı müdahaleleri önlemek, plan geliştirme usulleri ve uygulamaları gibi düzenlemeleri yerine getirmek, hava ulaşım sisteminin gelişimini sürekli teşvik etmek, kokpit ve kabin ekibinin denetimini yapmak, hava araçlarının emniyeti ile ilgili bütün yönleri, tasarımı, üretimi, uçuşa elverişliliği, bakımı ve işletimi konusunda işbirliği yapmayı taahhüt eden ve SHGM’e bağlı bazı kuruluşları şöyle sıralayabiliriz:

ICAO, ECAC, IATA, JAA, JAR, SAFA, FAA, MSHGK, MSHGP, EUROCONTROL, EASA (Atlasjet International Airlines CCM, Kabin Ekibi El Kitabı; 2004:1-5).

2.5.1. Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü

Ülkemizde ilk havacılık çalışmaları, 1912 yılında, bugünkü Atatürk Havalimanı’nın hemen yakınındaki Sefaköy’de, tesis olarak iki hangar ve küçük bir meydana başladı. 1925 yılında daha sonra, ‘Türk Hava Kurumu’ adını alacak olan Türk Tayyare Cemiyeti’nin kurulması ile Türk havacılığının kurumsal temelleri atılmıştır. 1933 yılında 5 uçaklık küçük bir filo ile ‘Türk Hava Postaları’ adı ile ilk sivil hava taşımacılığımız başlatılmıştır. Cumhuriyetimizin 10. yılında, Milli Savunma Bakanlığı’na bağlı olarak kurulan

'Havayolları Devlet İşletme İdaresi' Türkiye'de sivil havayolları kurmak ve bu yolda taşıma yapmak üzere görevlendirilir (www.shgm.gov.tr/index2.html 20.03.2009).

Sivil havacılık kuruluşları hizmetlerini yerine getirirken, ulusal yasalar ile birlikte uluslararası kuralları dikkate almak durumundadırlar. Bu zorunluluk yapılan anlaşmalar gereği, Türkiye'de faaliyet gösteren kuruluşlar için de geçerlidir. ICAO, EUROCONTROL, IATA gibi sivil havacılık alanında söz sahibi uluslararası örgütlerin tavsiye niteliğindeki kararları, temelde ülkeleri bağlayıcı özellikler taşımaları da, bu kuralların bir ülkede uygulanması ile elde edilecek fayda, ülkeleri bu tavsiye kararlarını uygulamaya yöneltmektedir (Çiçek; 2004:26).

Genel Müdürlük 'ün görev ve yetkileri şunlardır:

- a) Sivil havacılık faaliyetinin kamu yararına, ekonomik ve sosyal gelişmelere ve milli güvenlik amaçlarına uygun olarak düzenlenmesi ve gelişmesini sağlamak amacıyla, bakanlık tarafından oluşturulacak politikaları uygulamak ve takip etmek,
- b) Sivil havacılık faaliyetlerinin uluslararası sivil havacılık kural ve standartlarında düzenlenmesini, sürdürülebilirliğini ve gelişmesini sağlayacak esasları tespit etmek ,
- c) Uluslararası sivil havacılık alanındaki gelişmeleri takip etmek, ilgili uluslararası kuruluşlara üye olmak, katkı ve ya katılma paylarını ödemek, bu kuruluşlarla iş birliğinde bulunmak, üyesi olduğumuz uluslararası kuruluşlarca kabul görmüş kural ve standartların güncel olarak uygulanması için gerekli düzenlemeleri yapmak ve uygulanmasını sağlamak,
- d) Sivil havacılık faaliyetlerine yönelik mevzuata aykırı eylemlerin önlenmesi amacıyla gerekli tedbirleri almak,
- e) Türk hava sahası ve uluslararası anlaşmalar gereğince hizmet sorumluluğu üstlenilen uluslararası hava sahalarının kullanımına ilişkin strateji ve politikalara esas teşkil edecek ilkelerin belirlenmesine yönelik çalışmalar yapmak, hava trafik yönetim hizmetleri konusunda 2920 sayılı Türk Sivil Havacılık Kanununa uygun olarak sivil-asker koordinasyonuna ilişkin esasları belirlemek ve uygulanmasını sağlamak,
- f) İlgili kuruluşların görüşlerini almak suretiyle, Türk hava sahasını kullanan sivil hava araçlarının uyması gereken hava trafik yönetim hizmetleriyle ilgili düzenlemeler yapmak,
- g) Türk hava sahasında hava arama ve kurtarma hizmetlerinin ilgili kuruluşlarla koordineli bir şekilde mevzuata ve uluslararası standartlara uygun olarak yapılmasını sağlamak,

- h)** Yurtiçinde ve yurtdışında hava ulaştırma faaliyetlerinde bulunmak isteyen Türk ve yabancı gerçek ve tüzel kişilere verilecek izinlerin esaslarını ve şartlarını hazırlamak, gerekli görölmesi halinde ilgili bakanlık ve kamu kurum ve kuruluşları ile koordinasyonu sağlamak,
- i)** Sivil hava ulaştırması konusunda ölke politikalarını belirlemek, ikili ve çok taraflı anlaşmaların çalışmalarına katılmak ve bunları sonuçlandırmak,
- j)** Sivil havacılığın yasadışı müdahaleler ile diğer tehlikelerden, yangın, sel, deprem gibi doğal afetlerden korunması için gerekli politikaları belirlemek, önlemleri almak, aldirtmak ve uygulamaları takip etmek,
- k)** Bakanlık tarafından verilen yetki kapsamında sivil havacılık kazalarının ve olaylarının soruşturmasını yapmak ve ya yaptırmak, sonuçlarına göre gerekli tedbirleri almak, bu konuda kamuoyunu bilgilendirmek,
- l)** Türk hava aracı siciline kaydedilecek sivil hava araçlarının tescil ve sicil işlemlerini uluslararası standartlara uygun olarak yapmak, ilgili uluslararası kurum ve kuruluşlarla iş birliğinde bulunmak, sicilleri bildirmek ve siciller üzerindeki hukuki düzenlemelere uygun kayıtları tutmak,
- m)** Sivil hava araçlarıyla emniyetli uçuş operasyonları yapmak için gerekli olan önlemleri almak, denetimler yapmak ve belge düzenlemek, onaylamak, yenilemek, iptal etmek ve kayıtları tutmak,
- n)** 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 yasal işlem yapmak,
- o)** Uçuş emniyetinin ve ya uluslararası standartlar ve kuralların ihlal edildiğinin tespit edilmesi halinde, uçuş operasyonlarını ve faaliyetlerini yasaklamak, gerektiğinde işletme ruhsatlarını askıya almak ve ya iptal etmek ve cezai yaptırım da dahil gereken her türlü önlemi almak,
- p)** Bu kanunda öngörölün görev ve yetkileri yerine getirmek üzere yönetmelik ve genelgeleri hazırlamak,
- r)** Sivil havacılıkla ilgili teknik alt yapıya ilişkin düzenlemeler yapmak ve uygulanmasını sağlamak,

s) Genel müdürlüğün hizmet alanı, görev ve yetkileriyle ilgili konularda bakanlıkça belirlenen esaslar dahilinde, diğer kamu kurum ve kuruluşları ve mahalli idarelerle gerekli işbirliği ve koordinasyonu sağlamak,

t) Sivil havacılık sektörünün gelişimini sağlayacak tedbirleri almak ve gerekli düzenlemelerin yapılması hususunda ilgili kuruluşlara önerilerde bulunmak,

u) Kurumun faaliyet alanları ile ilgili fiyat tarifelerini belirlemek ve bakan onayına sunmak,

v) 14.10.1983 tarihli ve 2920 sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu hükümleri ve uluslararası uygulamalar çerçevesinde, havaalanları, hava araçları, yolcu, yük ve üçüncü şahıslara yönelik sigorta sorumluluk limitlerinin belirlenmesi çalışmalarına katılmak, sigorta şartlarının sağlanmasını kontrol ve takip etmek,

y) Bakanlık döner sermaye imkanları ve kabiliyetleri kapsamında sivil havacılık eğitimi veren kişi ve kurumları desteklemek, teşvik etmek, sivil havacılıkla ilgili yurtiçi ve yurtdışı kurumlara müşavirlik hizmeti vermek, kurs, toplantı, konferans, seminer ve eğitim faaliyetleri düzenlemek,

z) Bakanlık tarafından verilecek benzeri görevleri yapmak (<https://rega.basbakanlik.gov.tr/eskiler/2005/11/20051118-2.htm> 17.04.2009).

2.5.2. Devlet Hava Meydanı İşletmeleri

Türkiye havaalanlarının işletilmesi ile Türkiye hava sahasındaki hava trafiğinin düzenlenmesi ve kontrolü görevi, DHMİ Genel Müdürlüğünce yerine getirilmektedir. Kuruluşun amaç ve faaliyetleri:

a) Sivil havacılık faaliyetinin gereği olan hava taşımacılığı, havaalanlarının işletilmesi, meydan yer hizmetlerinin yapılması, hava trafik kontrol hizmetlerinin ifası, seyrüsefer sistem ve kolaylıklarının kurulması, işletilmesi ve modern havacılık düzeyine çıkarılmasını sağlamaktır.

b) Bugün sayıları gün geçtikçe artmakta olan yerli havayolu şirketlerinin yanı sıra, 361'in üzerinde yabancı ticari havayolu şirketine hava trafik hizmet ve seyahatlerinde havayolunu tercih etmekte olan 35 milyon civarında iç ve dış hat yolcusuna gerekli terminal ve yolcu hizmeti vermektedir.

c) DHMİ Genel Müdürlüğünce hava seyrüsefer ve havaalanı işletmeleri hizmetleri çerçevesinde, hizmet verilen uçak ve yolcu trafiklerinde, son yıllarda önemli artış meydana

gelmiştir. Özellikle uluslararası havalimanlarımızın, dış hat uçak ve yolcu trafiklerinde önemli gelişmeler olup, İstanbul Atatürk ile Antalya havalimanı, yaşanmakta olan uluslararası trafik artışı nedeniyle, Avrupa'nın da önde gelen havalimanları arasında yer almaktadır (www.dhmi.gov.tr/dosyalar/dhmi_hakkinda.asp 18.04.2009).

DHMI'nin stratejileri arasında şunlar gösterilebilir:

- a) Gerektiği hallerde müesseseler, işletmeler, ortaklıklar kurmak ve kaldırmak ve ya kurulmuş bir ortaklığa iştirak edilmesi için gerekli teşebbüslerde bulunmak,
- b) Bağlı ortaklık ve müesseselerin bütçeleri ile fiyat, tarife ve yatırımların genel ekonomi ve Sivil Havacılık politikalarına uyumunu sağlamak,
- c) Sivil Havacılık ihtisas alanlarında, dünya standartlarında personel yetiştirmek üzere eğitim tesisleri kurmak, kurdurmak ve bu tesisleri işletmek ve ya işlettirmek,
- d) Faaliyet konuları ile ilgili, Bakanlar Kurulu tarafından verilen görevleri yapmak,
- e) İstihdamı geliştirme çalışmaları kapsamında düzenlenen, beceri kazandırma programlarının uygulanmasını sağlamak,
- f) Kurulmuş ve kurulacak küçük ve orta büyüklükteki özel kuruluşlara, idari ve teknik alanlarda rehberlik yapmaktır (www.dhmi.gov.tr/dosyalar/vizyon.asp 1704.2009).

2.6. HAVAYOLU ERİŞİLEBİLİRLİĞİ

Turistin evinden, gideceği havalimanına yolculuğu, havaalanında check-in süresi, hava yolculuğu, varış, havaalanında çıkış işlemleri ve konaklama yerine kadar yolculuk süresi olarak ele alabiliriz. Turist turla gelmişse, varışta havaalanından konaklama yerine kadar tur acentası tarafından taşınmaktadır. Yolculuk aktarmalı ise, beklemleri süreye katmak gerekmektedir.

Ülkeye gelmesi beklenen turist sayısı ve havaalanlarına iniş yapması gerektiği, talebi belirlemektedir. Havaalanının konaklama yerleriyle bağlantısının da güçlendirilmesi etki alanının genişlemesini ve çekim gücünün artmasını sağlayacaktır.

Bir havaalanına gelen turistin erişebileceği etkinlik sayısı ve konaklama kapasitesi, havaalanının erişilebilirlik potansiyelini belirleyecektir. Herhangi bir bölgenin olası etkileşim potansiyeli ekonomik duyarlılık ve erişilebilirlik potansiyeli ile belirlenebilir. Ekonomik ve

duyarlılık, bölgeler ve ülkeler arasında karşılıklı ticaret ve yatırım ilişkileri olarak da alınabilir. Havaalanına gelecek turist sayısı, incek uçağın kapasitesi ile de orantılıdır. Uçak kapasitesi ne kadar büyük olursa yolculuk maliyetleri o kadar düşük olabilmektedir. Uçağın doluluk oranına göre % 80'e kadar indirim yapılmaktadır (Kuntay;2004:31-35).

2.6.1. Ulaştırma Altyapısı

Bir turizm bölgesinin sahip olduğu ulaştırma altyapısı, onun ulusal ve uluslararası turizm hareketlerinde daha etkin bir şekilde görev alması ile yakından ilgili olacaktır. Özelliğine göre bölgenin sahip olduğu ulaştırma alt yapısı, o bölgenin turizm talebi üzerindeki ulaşılabilirliğini ve dolayısıyla cazibesini önemli ölçüde arttıracaktır. Turistlere daha iyi bir hizmet sunabilmek için ulaştırma sektöründe (gerek havayolunda gerekse bölgesel karayolu taşımacılığında) görev alanlar hem kendi aralarında, hem de turistlere karşı uyumlu bir çalışma sergilemeye özen göstermelidir. (Turistik Yerlerin (Destinasyonların) Pazarlanması,; 2004 :68-69).

2.6.2. Havaalanı Genişletilmesi, Doğrudan Uçuşlar

Doğrudan uçuşlar gezi süresini azaltmak, huzursuzlukları önlemek, fazladan uçak değiştirmek zorunluluğunu kaldırmak açılarından yolculara fayda sağlamaktadır.

Pist uzatmasının turizmin büyümesine yapabileceği etkinin gerek fikir çatışmaları yaratması, gerekse bu konuda kontatif verilerin eksikliği şaşırtıcı bir durumdur. Mevcut kısa pistler, geniş gövdeli jetlerin inmelerine uygunsu da, aynı uçakların tam yükü kalkmalarına olanak vermemektedir. Bu farkın nedeni geniş gövdeli jetlerin ağırlığının önemli bir bölümünün yakıttan oluşmasıdır. Geniş gövdeli jetler, (yakıtının çoğu harcanmış durumda) 6.500 feetlik kısa pistlere inebilmekteyseler de, aynı uçaklar tam yükü kalkış yapabilmek için 10.000 feet piste gereksinim duyarlar (Turizmde Seçme Makaleler; 1992:62-65).

2.6.3. Havayolu Ulaştırmasında Güçlükler

Havayolu ulaştırması, bütün çekiciliğine karşın sonuçta pazarlama faaliyetini etkileyecek aşağıda sıralayabileceğimiz güçlüklerle doludur:

- Hız ve kapasite olarak gelişmiş uçakların satın alınması ya da kiralanması gerekir.
- Bu uçakların bakım ve onarım işlerinin yapılması (güvenli uçuş) başlı başına önemli bir sorun oluşturur.

- Teknolojik yenilikler sürekli olarak izlenmelidir.
- Havaalanları, uçuş düzeni ve güvenliği açısından en son teknik yeniliklerle donatılmalıdır.
- İniş-kalkış işlemleri ile bagaj, pasaport ve güvenlik denetimini akıcı bir biçimde sağlayacak terminal binaları gereklidir.
- Terminallerde her türlü yolcu gereksiniminin karşılanacağı hizmetler geliştirilmelidir.
- Terminallerden yerleştirme alanlarına ya da turistik istasyonlara ulaşımı sağlayacak diğer ulaşım biçimleri geliştirilmelidir.
- Tüm bu hizmetleri gerçekleştirecek yetişmiş personel sağlanmalıdır (Usal; 1984:130)

2.6.4. Havayolu Endüstrisi

Konaklama, havayolu ulaşımı ve tur operatörlüğü yatırım düzeyinde büyük ölçekli ve sermaye yoğun girişimlerdir. Bu üç sektör yatırım, işletme ve yönetim aşamalarında hem kendi aralarında işbirliğine gider, hem de bankalar ve diğer finans kuruluşlarıyla işbirliği yapar. Yabancı firmaların konaklama tesislerini yönetmesi, yabancı havayollarının varlığı ve yabancı tur operatörlerinin ülkemiz turizm endüstrisini yönlendirme güçleri, turizmin genel ekonomiye etkisini azaltır (Yarcan;1993:25).

2.7. HAVAYOLU TAŞIMACILIĞINDAKİ GELİŞMENİN KONTROL ALTINA ALINMASI

Tüm farklı taşıma türleri arasında havayolu taşımacılığı, son yirmi yılda en büyük artışı kaydetmiştir. Yolcu / km cinsinden ifade edildiğinde, havayolu taşımaları 1980 yılından bu yana ortalama % 7,4 artmış ve onbeş Avrupa Birliği ülkesinin havaalanlarından geçen yük ve yolcu sayıları 1970 yılından bu yana beş kat artmıştır. Hergün Avrupa'nın göklerinde yirmibeş binden fazla uçak uçmakta olup, büyüme eğilimlerine bakıldığında, bu rakamın her 10-14 yılda bir iki katına çıkması tahmin edilebilir. Gökler geniş olsa da, bu trafik yoğunluğu bazı gerçek sorunlar yaratmaktadır. Gecikme sayılarındaki artış, doygunluğa ulaşmanın açık bir göstergesidir.

Yine de havayolları, havayolu taşımalarının 2010 yılına kadar iki katına çıkacağını tahmin etmektedir. Bu büyümenin sürekli kılınması amacıyla, bir hava trafiği yönetiminin yeniden oluşturulması ve genişleyen Avrupa Birliği'nde yeterli havaalanı kapasitesinin garanti edilmesine ihtiyaç duyulmaktadır.

2.7.1. Göklerdeki Doygunluğun Çözülmesi

Dairesel ağların ardında yatan temel fikir, bir dizi farklı uçuşun yaklaşık aynı zamanda havaalanına varmasını, böylelikle aktarmalarda meydana gelecek gecikmelerin minimum düzeyde kalmasını sağlamaktır. Merkezi havaalanları aracılığıyla, doğrudan uçuşların dolaylı uçuşlarla değiştirilmesi, havaalanlarının daha büyük uçak kullanarak daha sınırlı tarifeyle sahip olmak yerine, daha sık uçuşlar sunmayı tercih etmesinden dolayı ortalama uçak büyüklüğünde azalmaya yol açmıştır. Yol boyu (en route) trafiği (uçağın normal seyir hızına ulaştığı yerlerde üst hava sahası üzerinde yapılan uçuşlar) bazı sorunlara neden olmaktadır. Uçaklar, hava trafiğini denetleyenlere trafiğin durumu hakkında doğru bilgi sağlayan koridorları kullanmaktadır. Ancak koridorlar her zaman en makul yolları izlememektedir. Zira bunlar askeri bölgelerin sağlanması ya da ulusal hava sahasının farklı bölgelerinde hava sahasının dikey bölümlere ayrılmasına ilişkin koordinasyon eksikliği gibi sıkıntıları yansıtmaktadır.

2.7.2. Havaalanı Kapasitesi ve Kullanımı

Taşımalardaki artışa istinaden, mevcut kapasiteden en uygun şekilde faydalanmak üzere havaalanlarının nasıl işlediklerinin gözden geçirilmesinin zamanı gelmiştir. Ancak, bu yeterli olmayacaktır. Havayolu taşımacılığı sisteminin mevcut yapısı, havayolu şirketlerinin faaliyetleri topluluk içi ve uluslararası faaliyetler için birer üs haline getirdikleri havaalanlarında yoğunlaştırmaya itmektedir. Bu nedenle yoğunluk, üs konumundaki büyük havaalanlarında toplanmakta ve sonuçta hava kirliliği ve hava trafiği yönetiminde sorunlar ortaya çıkmaktadır. Gökyüzündeki yoğunluğa ilişkin özel bir eylem planı bulunmaktadır. Ancak, yer hizmetlerindeki yoğunluğa yeterince dikkat gösterilmemekte ve bunun çözümüne yönelik bir taahhüt bulunmamaktadır.

2.7.3. Hava Taşımacılığındaki Artış İle Çevre Dengesi

Havayolu taşımacılığı başta havaalanlarındaki gürültüden rahatsız olan yerleşim alanı sakinleri olmak üzere genel kabul görmeye başlayan ve sayıca artan sorunlarla karşı karşıyadır. Sektörün büyümeye devam etmesi için, hava trafiğinden kaynaklanan gürültü ve zehirli gaz emisyonlarının azaltılmasına yönelik tedbirlerin uygulamaya konması olmazsa olmaz bir koşuldur. Ancak bu tür bir uygulama, Avrupa Birliği'nin manevra kabiliyeti olması nedeniyle güçtür. Özellikle üye devletler tarafından, Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü (ICAO) bünyesinde verilen uluslararası taahhütlerin dikkate alınması gerekir.

2.7.4. Güvenlik Standartlarının Korunması

Havayolu taşımacılığı en güvenli taşıma türlerinden biridir. Ortak Havacılık Otoriteleri (JAA) bünyesinde Topluluk ile Avrupa devletlerindeki çok sayıdaki idare arasındaki mevcut işbirliği, gerçek gücün olmayışı nedeniyle, başta yasal cephede olmak üzere kendi sınırlarına ulaşmış bulunmaktadır. Komisyon bu nedenle uçaktan belgelendirmeye ve operasyonel kurallara kadar hava taşımacılığı faaliyetlerinin her yönü açısından büyük öneme sahip olan makineleri sağlayacak bir Avrupa Havacılık Güvenliği Teşkilatı'nın (EASA) kurulmasını önermiştir (Trafik Araştırma Merkezi Müdürlüğü; 2007: 43-51).

2.7.5. Havayoluyla Ulaşımı İyileştirmek

Seyahat ve turizmi geliştirmede en büyük sorun rekabetçi hava oluşum olanaklarını oluşturmaktır. Türkiye'ye gelen uluslararası iş adamları ve önemli sayıdaki tatilciler, özellikle büyük turizm kaynağı pazarlardan gelmektedir. Türkiye'nin seyahat ve turizm endüstrisindeki hava ulaşımının önemi, Türkiye mahalli ve uluslararası havacılık rejiminin serbestleştirilmesinde büyük adımlar atmıştır. Uluslararası turist charterlarının promosyonuna özel hava şirketlerinin büyük katılımı önemli bir faktör olmuştur. Ancak, hizmeti arttırmak, fiyat ürün seçeneklerini genişletmek ve taşımacılar arasında rekabeti teşvik etmek için daha çok şey yapılabilir. Ülkenin havayolunun ve havaalanlarının özelleştirilme planları, ileriye atılmış yapıcı bir adımdır ve bir an önce sonuçlandırılmalıdır. Yerli ve yabancı havayollarının faaliyetlerine olanak vermek üzere mevcut ve yeni havayolları için altyapı geliştirilmesine odaklanılmalıdır. Özellikle yeni havaalanları, havaalanı genişletmeleri ve hava trafik kontrol sistemlerinin modernizasyonu, seyahat ve turizmin büyümesi için önceliklidir. Seyahat ve turizmin yararlarını tüm yerel topluluklara eşit olarak yayabilmek için, Türkiye'nin kırsal bölgelerinin hızlı modernizasyonu ve niteliğinin iyileştirilmesini sağlayacak özel teşvikler de sağlanmalıdır (Dünya Seyahat ve Turizm Konseyi:56-59).

2.8. TÜRKİYE’DE TRAFİĞE AÇIK HAVALİMANLARI

Tablo : 2.1. İç ve Dış Hata Açık Olan Havalimanları ve Hizmete Giriş Yılları

Havalimanı Adı	Şehir	Hizmete Giriş Yılı
ATATÜRK*	İSTANBUL	1912
SABİHA GÖKÇEN*	İSTANBUL	2001
ADNAN MENDERES*	İZMİR	1987
MİLAS BODRUM*	MUĞLA	1997
DALAMAN**	MUĞLA	1981
ANTALYA*	ANTALYA	1960
ŞAKİRPAŞA*	ADANA	1956
OĞUZELİ*	GAZİANTEP	1976
KAPADOKYA*	NEVŞEHİR	1998
ANADOLU***	ESKİŞEHİR	2007
SÜLEYMAN DEMİREL*	ISPARTA	1997
ESENBOĞA*	ANKARA	1955
TRABZON*	TRABZON	1957
ERZURUM*	ERZURUM	1993

Kaynak: <http://www.shgm.gov.tr/doc2/havlist.xls> (29.04.2009)

* Sivil Kullanıma Açık Havalimanları

** Sivil ve Askeri (Protokollü) Serbest Kullanıma Açık Havalimanları

*** Sivil ve Askeri (Protokollü) Müsadelî Kullanıma Açık Havalimanları

Türkiye'nin en büyük havalimanı olan Atatürk Yeşilköy Havalimanı'ndan Türkiye ve dünyanın birçok yerine uçmak mümkündür. Atatürk havalimanı, 1912 yılında sivil hava ulaşımına, 1953 yılında ise uluslararası hava trafiğine açılmıştır. Ülkenin en büyük havalimanıdır. İç hatlar terminalinin yıllık yolcu kapasitesi 7.5 milyon yolcu / yıl, dış hatlar terminalinin yıllık yolcu kapasitesi ise 14 milyon yolcu / yıldır. Adını dünyanın ilk kadın pilotu olan Sabiha Gökçen'den alan havalimanı ise yıllık 3.5 milyon yolcu kapasitesine sahiptir (Best Of The İstanbul City; 2005 :400-402). Bu havalimanları, hem iç hatlara hem de dışarıdan gelen yabancı yolcu trafiğine açıktır. Bu yüzden, uçuş kuralları gereğince pistin uzunluğu, pist sayısı, park pozisyonları, körük sayıları, yolcu bekleme salonları gibi özellikleriyle değişiklik arz eder.

Tablo : 2.2. Sadece İç Hata Açık Havalimanları ve Hizmete Giriş Yılları

Havalimanı Adı	Şehir	Hizmete Giriş Yılı
TOKAT*	TOKAT	1995
ERZİNCAN**	ERZİNCAN	1988
ELAZIĞ**	ELAZIĞ	1940
ADİYAMAN*	ADİYAMAN	1998
MARDİN*	MARDİN	1999
SİİRT*	SİİRT	1998
BATMAN***	BATMAN	2007
MUŞ**	MUŞ	1992
AĞRI*	AĞRI	1997
DİYARBAKIR**	DİYARBAKIR	1952

Kaynak: <http://www.shgm.gov.tr/doc2/havlist.xls> (29.04.2009)

Bu havalimanları, sadece iç hatlara açık havalimanlarıdır. Sivil havacılıkta hava meydanları olarak adlandırılır .Askeri amaçla kullanılabilir. Bazıları çok eski dönemler de kurulmuş olsa da, tarifeli uçuşlara başlamaları günümüze yakındır. Diğer havalimanlarına göre, yolcu kapasiteleri, bekleme salonları, personel sayısı, yoğunluk daha azdır. Tarifeli uçuşlar, genellikle bu havalimanları için geçerlidir. Uçaklar belli saat ve planda kalkıp inerler.

Tablo : 2.3. İç Hat ve Tarifersiz Dış Hatlara Açık Havalimanları ve Hizmete Giriş Yılları

Havalimanı Adı	Şehir	Hizmete Giriş Yılı
ÇORLU**	TEKİRDAĞ	1988
ÇANAKKALE**	ÇANAKKALE	1995
YENİŞEHİR**	BURSA	2000
UŞAK**	UŞAK	1998
ÇARDAK***	DENİZLİ	1991
KONYA**	KONYA	2000
ÇARŞAMBA*	SAMSUN	1998
SİVAS*	SİVAS	1957
ERKİLET**	KAYSERİ	1998
ERHAÇ**	MALATYA	2007
KAHRAMANMARAŞ*	KAHRAMANMARAŞ	1996
GAP*	ŞANLIURFA	2007
FERİT MELEN*	VAN	1943
KARS*	KARS	1988
KÖRFEZ*	BALIKESİR	1999

Kaynak: <http://www.shgm.gov.tr/doc2/havlist.xls> (29.04.2009)

Bu havalimanları iç hatlara açık olup, dışarıdan gelen tarifersiz yolcu uçaklarına açıktır. Sivil ve askeri serbest olarak kullanılabilir. Bu havalimanlarına ek seferler yapılabilir, talebin yoğun olduğu noktalar arasında düzenli bir tarife olmadan da sefer düzenlenebilir. Uçağın konma zamanları süreklilik arz etmez. Son yıllarda ülkemizde yapılan tanıtımlar, promosyonlar, insanların değişik yerler keşfedip yeni kültürler tanımak istemeleri, uçakların önceden rezervasyon yapılarak daha indirimli hale getirilmeleri, kalite standartlarının artması, güvenliğin hat safhaya çıkması gibi nedenlerle insanlar sadece belli yerlere gitmeyip, bu yöre ve ya bölgeleri de tanıma arzusu içine girmişlerdir.

2.9. HAVAYOLU VE TURİZM İLİŞKİSİ

Her şeyden önce turizm faaliyetleri ile taşımacılık arasında sıkı bir ilişki olduğu bilinmektedir. Günümüzde taşımacılık şekillerinin hızlı bir gelişim ve değişim gösterdiği dikkate alındığında; turistik amaçla seyahat edenlerin, lüks tüketim olarak kabul edilen turizmde konfor, güvenlik ve hızlı erişimin öne çıktığı ifade edilmelidir. Bu açıdan bakıldığında, havayolu ulaşımı önem kazanmaktadır. Dünyadaki gelişmelerle karşılaştırıldığında, Türkiye’de son yıllarda havayolu işletmeciliği ve onun tamamlayıcısı olan yer hizmetleri ve havalimanı işletmecilikleri de önemli gelişmeler göstermiştir.

Turizm ile havayolu işletmeciliği arasındaki ilişkiyi, belirtilen önemi dışında aşağıdaki gibi sınıflandırmak mümkündür:

a) Yeryüzünü Tek Bir Coğrafi Mekan Olarak Bütünleştirir:

Havayolu, yeryüzü yuvarlağını bütünüyle kapsayan bir ulaşım ağıdır. İki nokta arasına sığan engebeler ne olursa olsun, havayolu kesintiye uğramaksızın amaçladığı mekana ulaşabilmektedir. Yeryüzünün coğrafi bir mekan olarak bütünleşmesi bu anlamdadır. Turizm bakımından önemi, akımın hiçbir kesintiye, duraklamaya uğramaksızın doğrudan turizm mekanına ulaşabilmesidir. Pazarlamada önde gelen tercihlerden birisi budur.

b) Yeryüzünü Tek Bir Siyasal Mekan Olarak Bütünleştirir:

Havayolu ulaşımında uçak, aradaki ülkelere inse bile akım kesin giriş yapmadığı için, havalimanını terk etmediği sürece söz konusu ülke ile ilgili herhangi bir toplumsal engebe ile karşılaşmaz. Ulaşım, en azından kesintiye uğramaz. Birçok ülkeden geçişin yukarıda belirtilen engebelere uğramadan olanaklaşmasına, yeryüzünün siyasal mekan olarak bütünleşmesi diyoruz.

c) Turizm Mevsimini Yeryüzü Ölçeğinde Oluşturur:

Uçağın 14.000 kilometreyi bulan hızı, yeryüzü iklim haritasındaki çeşitli değerlerden yılın herhangi bir gününde, turizm amacıyla yararlanabilme olanağını, insanoğlunun ayağına getirmiştir. Böylece turist akımının iklim verilerine göre ortaya çıkan mevsimlik özelliği, mevsimden bağımsız bir hale gelmiştir. Buna Turizm Mevsiminin Evrenselleşmesi diyoruz.

d) Kalış Süresini Uzatır:

Hava ulaşımında sağlanan hız, yolculuk süresini en aza indirmiştir. Bundan kalan tasarruf edilen zaman da, kendiliğinden kalış süresine eklenir. Bu olanağın ekonomik etkisi, turizm mekanındaki geceleme sayısını artırması ve harcamalar yolu ile parasal akımın hacmini genişletmesi biçiminde ortaya çıkar.

e) Araç Çeşitliliği Farklı İrakkırlararası Ulaşım Elverişlidir:

Kısa menzilli yani, 200-1500 km. arası uzaklıklar için hava otobüsü, yüksek hızdaki uçakların bıraktığı boşluğu dolduran bir taşıttır (Turizm Nedir Kitap Özetleri; 1987:80).

Havayolunun üstünlüklerini ele alırsak :

- En hızlı taşıma modu olması nedeniyle önemli bir zaman yararı sağlaması,
- 2003 yılı ve sonrasında gündeme gelen Özel Tüketim Vergisi (ÖTV) muafiyeti ile maliyetlerinin düşmesi,
- Talebe göre ve ya anlık olarak esnek yapılandırma yapılabilmesi,
- Yolculara yüksek hizmet kalitesi ve konfor sunulması,
- İleri teknoloji uygulamalarının operasyonun her aşamasından yerleşmiş ve kolaylıkla uygulanabiliyor olmasıdır.

Zayıf yönlerini ise;

- Her şehir ve ilçede havaalanı olmamasından kaynaklanan kısıtlı bir şebekeye hizmet götürülüyor olması,
- Mevcut havaalanlarında altyapı eksikliklerinin bulunması,
- Nitelikli işgücü arzının büyüyen sektörün talebini karşılayacak düzeyde olmaması,
- Fiyatların karayoluna göre yüksek olması,
- Kişisel tercihler (uçuş korkusu v.b.),
- Kapasite artırımının zorluğu,
- Kısıtlı sayıda ve tipte uçaktan oluşan filo yapıları olarak sıralayabiliriz (Karagülle; 2007:94).

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

HAVAYOLU VE TURİZM İLİŞKİSİNİN TÜRKİYE İÇİN BİR ANALİZİ

3.1. ÇALIŞMANIN AMACI

Çalışmada turizmdeki gelişmelerin ulaşılabilirlik, konfor, hız, güvenlik, çevre, turizme uygunluğu açısından ele alınması, bunların kendi aralarında değerlendirilmelerini içermektedir. Türkiye’de havayolu işletmeciliğinin gelişmesi daha fazla turistin gelmesine neden olduğu tezi amaç edinilmiştir. Burada havayolu işletmeciliğindeki gelişmelerle, turizmdeki gelişmenin paralellik gösterip göstermediği tespit edilmeye çalışılmaktadır. Bu nedenle çalışmada, bu paralellliği göstermeye yönelik tablo ve grafik analizlerine yer verilmiştir.

3.2. ÇALIŞMANIN YÖNTEMİ

Yukarıda bahsedilen paralellliği daha iyi belirlemenin en iyi yolu ekonometrik bir analiz yapmaktır. Ancak verilerin daha eski yıllara dayanmaması nedeniyle ekonometrik analiz yerine tablo ve grafik analizi tercih edilmiştir. Yıllara göre dağıtılmış iç ve dış hat yolcu sayıları, yabancı turist sayıları ve turizm gelirleri, yabancı turist sayıları ve dış hat yolcu sayıları tablolandırılarak, grafik yoluyla artış ve azalışları yorumlanmıştır. Yine yıllara göre grafik yöntemiyle oluşan değişimlerin nedenleri üzerinde durulmuştur.

3.3. ÇALIŞMANIN İÇERİĞİ

Havayolu işletmeciliğinin gelişiminin turizm üzerindeki etkisini ekonometrik bir analiz ile ele almamız daha doğru olur. Ancak gerek veri yetersizliği gerekse bu çalışmanın boyutunu

aşacağı düşüncesi şimdiye kadar bu konuda bir çalışmanın yapılmamış olması, tablo ve grafik analizleriyle çalışmanın sonuçlandırılması düşüncesine neden olmuştur. Dolayısıyla bu çalışma, tablo ve grafik analizleriyle bir sonuca varılması yöntemine dayanmaktadır. Burada yapılan analizde taşınan yolcu sayıları, iç ve dış hat yolcu sayıları ve toplamları alınarak tablo ve grafik yöntemiyle belli bir sistem oluşturulmaya çalışılmıştır. Yine turizm gelirlerinin taşınan yolcu sayılarıyla ne kadar ilişkili olduğu aynı yöntemlerle vurgulanmaya çalışılmıştır. Böylece ulaşımın ne kadar önemli olduğu belirtilmeye çalışılmıştır.

3.4. HAVAYOLUNUN İÇ VE DIŞ TURİZM İLE İLİŞKİSİ

Türkiye’de turizmin ekonomik, sosyal ve kültürel etkileri 1940’lardan sonra fark edilmiş, 1963 yılından 1980’li yıllara kadar, zamanla gelişme göstermiştir. Türkiye’ye yönelik yabancı turizm talebinin dünya ortalamasının üstünde olduğu 1980 sonrası ise Türk turizmi için bir dönüm noktası olmuştur. Turizm bu yıllardan sonra ekonomik, sosyal, çevresel yönleriyle birlikte ele alınmaya başlanmıştır. Çünkü Türkiye’de elde edilen sayısal büyüklüklerin sahip olduğumuz doğal ve tarihi zenginliklerin karşılığı olmadığı görülmüştür. Bunun için yasal düzenlemeler yapılarak turizm teşvik kanunları çıkartılmış, vergi ve gümrük muafiyetleri özel döviz tahsisleri verilmiştir. Bu önlemlerle büyük gelişmeler sağlanmış, 1984-1990 yılları arasında turizm ortalama % 12.1 büyüyen bir sektör olmuştur. (Turizm Bakanlığı; 1998:57).

Havayolu taşımacılığı, iç ve dış turizmi büyük oranda etkilemektedir. Çünkü; havayolları eskiye oranla gelişmiş, teknolojinin de büyümesiyle birlikte talep yoğunluğuna neden olmuştur. 1986’da 3 milyon olan dış hat yolcu sayısı 2008’de büyük bir gelişmeyle 40 milyona ulaşarak artış göstermiştir. Ekonomik kriz, hastalık, terör gibi olayların turizmi etkilemesi olağandır. Önemli olan bu sebeplerden kaynaklanan düşüşlerin etkisinin bir an önce giderilerek reklam ve tanıtım yoluyla tekrar canlandırılmasıdır.

Türkiye’de son yıllara gelinceye kadar devlet katkısıyla büyümesini sağlayan havayolu taşımacılığı, sivil havacılığın geliştirilmesini amaçlayan kanunların yürürlüğe girmesiyle, çağdaş anlamda bir rekabet ortamında büyüme şansını yakalamıştır. Mevcut destekleyici kanunların ve uygulamalarının etkisinin önümüzdeki yıllarda görülmesi beklenmektedir. Bu etkinin sadece havayolu ulaşımında değil, ihracat ve ekonomide yaşanması amaçlarımız arasındadır.

Küreselleşme ile birlikte tüm işletmelerin iş yapma olanağı artmıştır. İş adamları dünyanın diğer bir noktasında yaptıkları bir iş bağlantısını kaçırmamak için çok hızlı hareket etmeleri

gerekmektedir. Değişen bu koşullar karşısında, havayolu işletmeleri, müşterilerine küresel bir şekilde hizmet vermek için adeta birtakım çalışmalara girmek zorunda kalmışlardır. Diğer yandan, havayolu işletmelerinin kendi aralarında birleşmeleri ve diğer ülkelerin havayolu işletmelerine sahip olmaları da engellenmektedir. Müşterilerin değişen istek ve ihtiyaçlarını karşılamak zorunda olan havayolu işletmeleri, bu durumu aşmak için birbiriyle özel anlaşmalar yapmaktadırlar.

Tablo : 3.1. 1986 – 2008 Taşınan Yolcu Sayıları

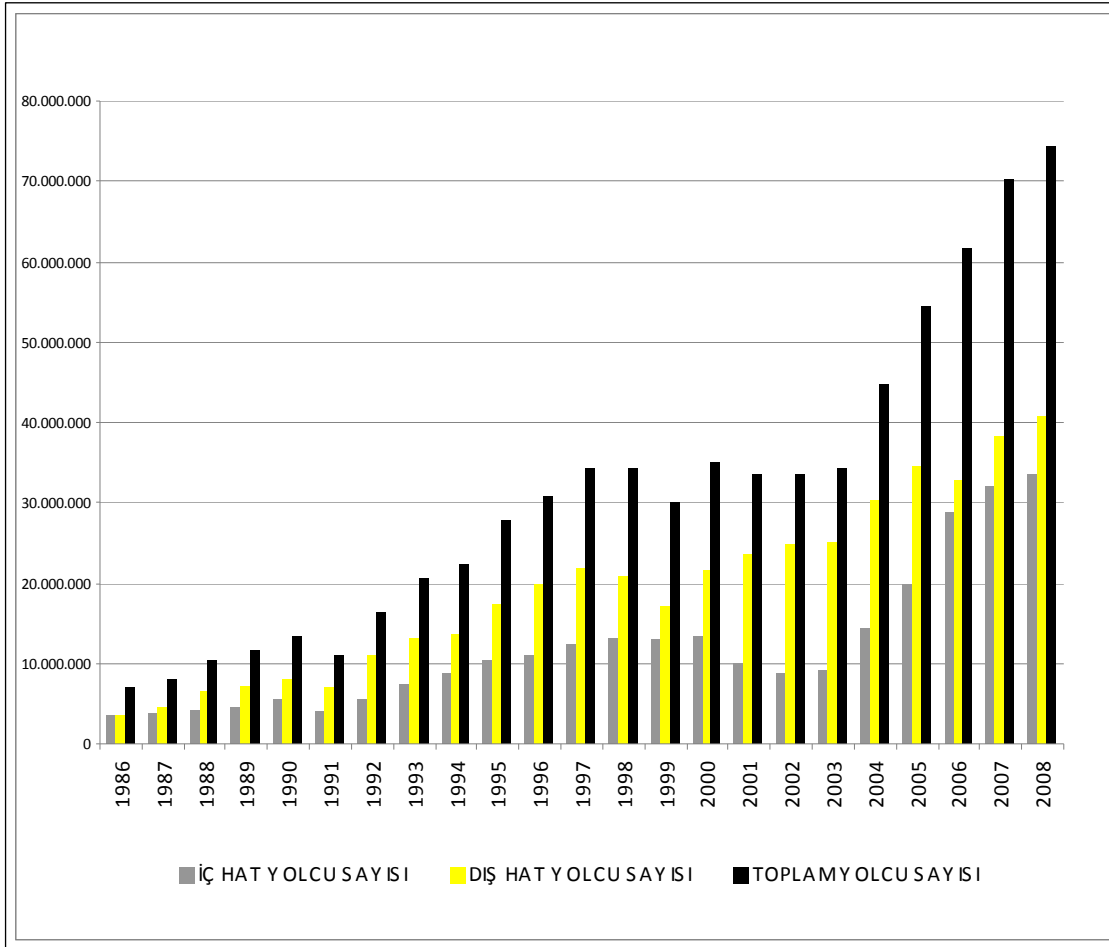
YIL	İÇ HAT YOLCU SAYISI	DIŞ HAT YOLCU SAYISI	TOPLAM YOLCU SAYISI
1986	3.399.087	3.586.331	6.985.418
1987	3.655.475	4.380.055	8.035.530
1988	4.115.460	6.433.025	10.548.485
1989	4.489.023	7.099.112	11.588.135
1990	5.440.224	8.026.914	13.467.138
1991	4.009.724	7.009.740	11.019.464
1992	5.445.081	11.050.037	16.495.118
1993	7.403.941	13.270.590	20.674.531
1994	8.784.310	13.549.976	22.334.286
1995	10.347.528	17.419.851	27.767.379
1996	10.862.539	19.918.123	30.780.662
1997	12.413.720	21.982.614	34.396.334
1998	13.238.832	20.960.847	34.199.679
1999	12.931.771	17.079.887	30.011.658
2000	13.339.039	21.663.495	34.972.534
2001	10.057.808	23.562.640	33.620.448
2002	8.697.864	24.927.311	33.625.175
2003	9.125.298	25.141.870	34.267.168
2004	14.427.969	30.361.171	44.789.140
2005	19.942.692	34.583.035	54.525.727
2006	28.799.878	32.884.325	61.684.203
2007	31.970.874	38.381.993	70.352.867
2008	33.546.000	40.841.000	74.387.000

Kaynak: DHMİ İstatistik Yıllığı 2008, Devlet Hava Meydanları Genel Müdürlüğü

Türkiye’de ki kişisel seyahat ve turizm 1988 yılından bu yana % 82 oranında büyüme göstermiştir. Türkiye, seyahat ve turizm endüstrisi 1999 yılının olumsuz sonuçlarından sonra güçlü bir iyileşme göstermiş ve 2000 yılında 10.4 milyon turist çekerek rekor bir rakama ulaşmıştır. Son yıllar içinde dünya standartlarının çok üzerindeki bir oranda

büyüme göstermiştir. Her ne kadar gelen turist sayısında ve turizm harcamalarında Körfez Savaşı nedeniyle 1990'ların başında bir azalma olmuşsa da, savaş sonrası dönemi 1999 depreminden sonra meydana gelen kısa bir duraksamanın dışında, yeniden büyüme göstermiştir. Ayrıca 2000-2001 gibi ekonomik daralma dönemlerinde de havayolu ile ulaşım talebinde düşüş gözlenmektedir. Böyle bir gelişmenin de gelir-talep ilişkisi yönünden anlaşılır olduğu söylenebilir.

Grafik: 3.1. 1986 – 2008 Taşınan Yolcu Sayıları



Kaynak: DHMİ İstatistik Yıllığı 2008, Devlet Hava Meydanları Genel Müdürlüğü

Turizmde uluslararası rekabet, 1980 ve 1990'lı yıllarda artış göstermiş, özellikle 1990'lı yıllar, dünya turizminin istikrarlı olarak büyümeye devam ettiği, ancak rekabet ortamının giderek yoğunlaştığı bir dönem olmuştur. Sektörün bu dönemdeki hızlı büyümesinde ve rekabetin giderek hız kazanmasında, uluslararası küreselleşmenin başlangıcı olan ve 1980

sonrasında yaşanan mali liberalleşme akımları, Doğu Avrupa ülkelerindeki siyasi rejimlerin hızla liberal yapılara dönüşerek, seyahat özgürlüğü önündeki kısıtlayıcı engellerin kalkması gibi siyasi ve ekonomik temel tercihlerdeki değişiklikler, belirleyici etkiye sahip olmuştur. 1990'lı yılların sonuna gelindiğinde, hizmetler sektörü içinde birinci sırayı alan turizm faaliyetlerinin, dünyadaki yıllık ortalama büyüme hızı, 1980-2005 döneminde % 6.8 olmuştur. Söz konusu artış ile toplam uluslararası ticaret hacmi içinde

turizmin payı, gelişme eğilimine bağlı olarak, belirtilen dönemin sonunda, % 15 gibi yüksek bir orana ulaşmıştır.

Turizmin geliştiği ülkelerde GSMH'nin belirleyici alt sektörlerinden birisi konumuna gelmiş olan turizm sektörüne ilişkin yeni eğilimler incelendiğinde tatilcilerin tercihlerinin, deniz-kum-güneş üçlüsünden, eğlence-eğitim-çevre üçlüsüne kaydığı gözlenmektedir. Bu durum ülkelerin turizm faaliyetlerini sezonluk olmaktan çıkarıp, tüm yıla yayma zorunluluğunu da beraberinde getirmiştir (DPT; 2007:22).

1990 yılının ilk yarısına kadar gelişme trendini sürdüren sektör, 2 Ağustos 1990'da ortaya çıkan Körfez Krizi ve bunu izleyen sıcak savaş nedeniyle olumsuz yönde etkilenmiştir. Özellikle sıcak savaşın çıkmasıyla birlikte sigorta primlerinin yükselmesi, rezervasyon ve sefer iptallerinin önemli ölçüde artması, 1991'de sektörün gerilemesine neden olmuştur. 1992 yılı havayolu sektörü açısından yeniden canlanma dönemi olmuş ve sektörün gelişimi 1997 yılına kadar sürmüştür (DPT; 2001:43).

1998 yılında Uzak Doğu ülkelerindeki ekonomik kriz Türkiye'deki hava taşımacılığı sektörünü de olumsuz yönde etkilemiştir. Sektörde yaşanan bu olumsuzlukları telafi etmek için havayolu işletmeleri faaliyetlerini yeniden düzenleyerek, personel çıkararak ve filolarını yeniden planlayarak kendilerini toparlamak zorunda kalmışlardır. Bu dönemde THY'nın özelleştirilmesi gündeme gelmiş, ancak özelleştirme çalışmaları bugüne kadar henüz bir sonuca ulaştırılamamıştır.

3.5. HAVAYOLU VE DIŞ TURİZMİN TÜRKİYE İÇİN ANALİZİ

Dış turizm en az iç turizm kadar önem arz etmektedir. Dış turizmin en önemli farkı, turistin memnun edilerek seneye tekrar gelme ihtimalinin artırılmasıdır. Bunda havayolu işletmeciliğinin öneminden bahsedecek olursak, havayolundaki gelişmelerin dış turizmdeki gelişmeleri olumlu yönde etkiliyor olmasıdır. Yani ne kadar çok talep olursa, aracı kurumlar ülkemizi iyi pazarlayıp satışa sunarsa sonucunda arz-talep dengesi ortaya çıkacak, dış turizm

dinamik bir yapıda ilerleyerek, uluslar arası finansmanda ülkeye gelir getirecektir. Bu da havayolu işletmeciliğinin gelişmesi ile paralellik göstermektedir.

Turizmin lokomotif görevi üstlenerek kalkınmada oynadığı rol, devlet politikalarının belirtilmesinde göz ardı edilmemiştir. Sektör 1985’den sonra ekonominin geneli içinde üstüne düşeni fazlasıyla yerine getirmiştir. Son yıllarda global olarak yaşanan mali kriz ve durgunluk turizm sektörünü de etkilemiş ve bu durum devletin kalkınma politikaları içinde ağırlıklı olarak yerini almıştır. Toplam ihracatın % 28.8’ine ulaşan turizm gelirleri daha da artırılmaya çalışılmaktadır. (Turizm Bakanlığı; 1998:1)

Tablo : 3.2. 1986 – 2008 Taşınan Dış Hat Yolcu Sayıları

YIL	DIŞ HAT YOLCU SAYISI	YIL	DIŞ HAT YOLCU SAYISI
1986	3.586.331	1998	20.960.847
1987	4.380.055	1999	17.079.887
1988	6.433.025	2000	21.663.495
1989	7.099.112	2001	23.562.640
1990	8.026.914	2002	24.927.311
1991	7.009.740	2003	25.141.870
1992	11.050.037	2004	30.361.171
1993	13.270.590	2005	34.583.035
1994	13.549.976	2006	32.884.325
1995	17.419.851	2007	38.381.993
1996	19.918.123	2008	40.841.000
1997	21.982.614		

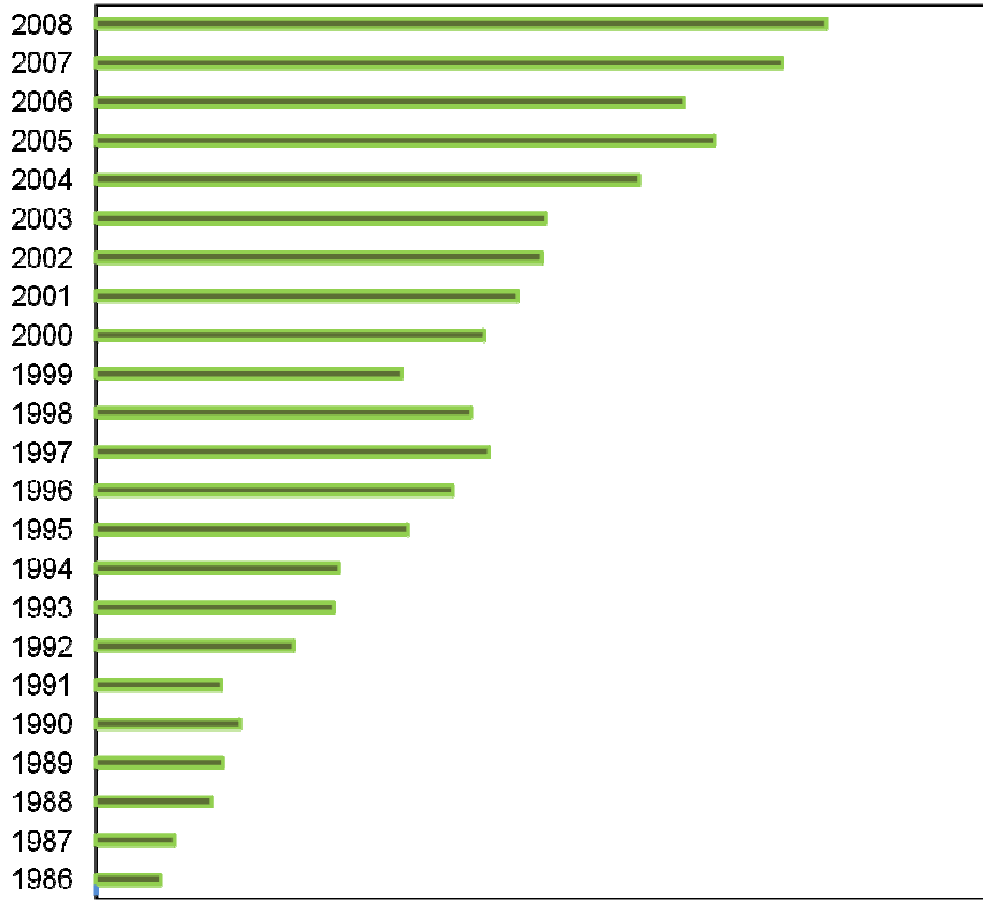
Kaynak: DHMİ İstatistik Yıllığı 2008, Devlet Hava Meydanları Genel Müdürlüğü

Türkiye’de turizm gelirlerinin ulusal gelir içindeki payı, planlı kalkınma dönemiyle birlikte çok küçük oranlarda artmış ve bu pay ancak 1984 yılından sonra % 1’in üstüne

çıkabilmiştir. Bunun nedeni de 1980’den sonra bu sektöre önem verilmiş olması ve yatırımların hızla artmış olmasıdır. 1980 sonrası turizm ile ilgili olarak alınan kararlar içerisinde en önemli olanı, 1983 yılında çıkarılan 2634 sayılı Turizmi Teşvik Kanunu’dur (Kozak vd;1997:88).

Bu kanun, Türkiye’de turizm sektörünü düzenleyip, geliştirecek dinamik bir yapı ve işleyişe kavuşturmuş, o zamana kadar yapılamayan pek çok konuyu teşvik kapsamına almıştır. Bundan sonra turizmde gözle görülür bir canlanma olmuş, turizm talebindeki artış yatırımları uyarmış ve teşvik etmiştir. 1980’de tesis sayısı 511 iken, 2000’de 1824, aynı dönemde yatak sayısının 56.044’den 325.168’e yükselmesi, çıkarılan teşvik yasalarının ve turizme verilen önemin bir sonucudur.

Grafik: 3.2. 1986 – 2008 Taşınan Dış Hat Yolcu Sayıları



Kaynak: DHMİ İstatistik Yıllığı 2007, Devlet Hava Meydanları Genel Müdürlüğü

2000’li yılların başlarında kendini yavaş yavaş toparlamaya başlayan hava taşımacılığı sektörü, 2001 yılında ülkede yaşanan ekonomik kriz ve 11 Eylül 2001 tarihinde ABD’de yaşanan terör eylemleri nedeniyle dar boğaza girmiş, yolcu ve uçak trafiğinde dramatik düşüslere neden olmuştur. Ülkedeki havayolu şirketleri bu krizden çıkabilmek için filo küçültmesine, personel çıkarımına, uçulan bazı hatların iptal edilmesi ve bazı hatlarda uçuş frekanslarının azaltılması yoluna gitmişlerdir. Irak Savaşı, Sars Virüsü, ekonomik kriz ve petrol fiyatlarında yaşanan artış tüm dünya havayolu sektörünü etkilemiş, 2001 yılı için yolcu

trafiğinde % 5.1'lik artış öngörülürken % 2.1'lik bir azalma, kargo trafiğinde ise % 5.4'lük bir artış beklenirken % 7.7'lik bir azalma gerçekleşmiştir. Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü'nün 2003 yılı raporuna göre, 2002 yılını 11.32 milyar dolar zararlar kapatan 188 tarifeli havayolu işletmesi, sektördeki canlanmanın başlangıcı olarak da yorumlanan 2003 yılında net 6.57 milyar dolar zarar etmiştir. 2003 yılını kısmen gelişme içinde tamamlayan tarifeli havayolu işletmelerinin taşıdıkları yolcu sayısında bir önceki yıla oranla % 1 dolayında artış yaşanırken, koltuk doluluk oranları da % 71 seviyesinde gerçekleşmiştir.

3.6. YABANCI TURİST SAYISI VE TURİZM GELİRLERİ İLİŞKİSİ

Havayolu ile gelen yabancı yolcu sayısı ile havayolu taşıma kapasitesi arasında paralellik bulunmaktadır. Gelen turist sayısı arttıkça, havayolu işletmeciliği de gelişmiş, havayolu işletmeciliği geliştikçe, bu yolla gelen turist sayısında da artış olmuştur. 1980'li yıllara bakıldığında, uçak sayısının az olduğu, teknolojinin gelişmediği, rekabetin henüz olmadığı dönemlerde dış hat yolcu sayısının da az olduğunu görüyoruz. Bu da direkt olarak turizm gelirini etkilemektedir. Günümüze bakıldığında, artık turist sayısının çok iyi rakamlara ulaştığı buna paralel olarak gelirlerde de artış yaşandığı gözlenmektedir. Yani dış hat yolcusunun ülkemize geliyor olması demek aynı zamanda uçak sayısı ve rekabetin artması, havayolu işletmeciliğinin gelişmesi ve turizm gelirinin aynı derecede artıyor olması anlamına gelmektedir.

Türkiye'nin sahip olduğu turistik potansiyele karşın, dünya genelinde ve özellikle Akdeniz bölgesindeki pazar payı küçüktür. Dünya turizminin odak noktalarından birini oluşturan Türkiye, dünya turizminde gelen turist sayısı ve turizm gelirleri açısından düşük bir paya sahiptir. Türkiye, kendisine yönelik turizm talebini artırabilmek ve ekonomik gelişmesini tamamlayabilmek için turizm talep koşullarını çok iyi analiz etmek zorundadır.

Gelecekte hem uçak trafiğinin hem de yolcu trafiğinin artacak olması havaalanlarında kapasite problemi yaratmaktadır. Pist terminal kapasitesinin ve kara tarafının ulaşım kolaylıklarının artırılması havaalanlarındaki kapasite problemini çözmek için yeterli değildir. Pik saatlerde mevcut hava trafik kontrol kapasitesi artan talebin karşılanmasına engel olmaktadır. Kötü hava şartlarında uçuş faaliyetlerinin sınırlanması da mevcut sistemin diğer bir olumsuz yönüdür.

Tablo: 3.3. 1986 – 2008 Yabancı Turist Sayısı ve Turizm Geliri

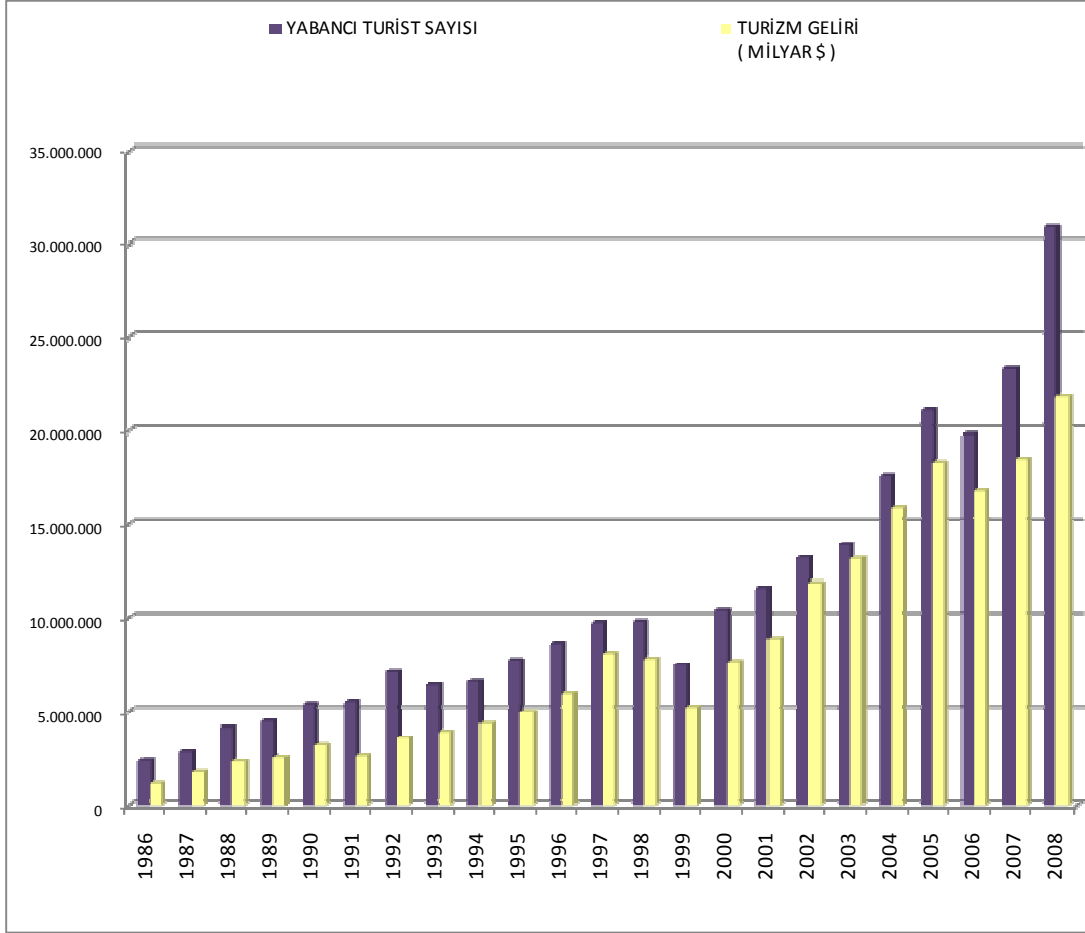
YIL	YABANCI TURİST SAYISI	TURİZM GELİRİ (MİLYAR \$)
1986	2.391.085	1.215.000
1987	2.855.546	1.721.717
1988	4.172.727	2.355.295
1989	4.459.151	2.556.529
1990	5.389.308	3.225.000
1991	5.517.897	2.654.000
1992	7.076.096	3.639.000
1993	6.500.638	3.959.000
1994	6.670.618	4.325.000
1995	7.726.886	4.957.000
1996	8.614.085	5.962.000
1997	9.689.004	8.088.549
1998	9.752.697	7.808.940
1999	7.485.308	5.203.000
2000	10.428.153	7.636.000
2001	11.618.969	8.932.000
2002	13.248.176	11.900.000
2003	13.956.405	13.203.000
2004	17.548.384	15.888.000
2005	21.124.886	18.302.000
2006	19.819.833	16.850.000
2007	23.340.911	18.500.000
2008	30.929.192	21.910.000

Kaynak: DHMİ İstatistik Yıllığı2008, Devlet Hava Meydanları Genel Müdürlüğü

Türkiye’de turizmin ekonomik, sosyal ve kültürel etkileri 1940’lardan sonra fark edilmiş, 1963 yılından 1980’li yıllara kadar, zamanla gelişme eğilimi göstermiştir. Türkiye’ye yönelik yabancı turizm talebinin dünya ortalamasının üstünde olduğu 1980 sonrası ise, Türk turizmi için bir dönüm noktası olmuştur. Turizm bu yıllardan sonra ekonomik, sosyal ve çevresel yönleri ile birlikte ele alınmaya başlanmıştır. Çünkü Türkiye’de elde edilen sayısal büyüklüklerin, sahip olduğumuz doğal ve tarihi zenginliklere karşılığı olmadığı görülmüştür. Bunun için yasal düzenlemeler yapılarak Turizm Teşvik Kanunları çıkartılmış, vergi ve

gümrük muafiyetleri özel döviz tahsisleri verilmiştir. Bu önlemlerle büyük gelişmeler sağlanmış, 1984-1990 yılları arası turizm büyüyen bir sektör olmuştur.

Grafik: 3.3. 1986 – 2008 Yabancı Turist Sayısı ve Turizm Geliri



Kaynak: DHMİ İstatistik Yıllığı 2008, Devlet Hava Meydanları Genel Müdürlüğü

Türkiye’de turizmin talep koşulları dünyadaki birçok turist için çekici gelmektedir. Bu nedenle turizm, ülke ekonomisinin küçümsenmeyecek bir payına sahiptir. Özellikle bu sektörün değerinin anlaşılacak önem verilmeye başlandığı 1980’den sonra, elde edilen turizm gelirlerinde artış olduğu gözlenmiştir. Son 30-35 yılda gerek turizm gelirleri gerekse ülkeye gelen turist sayısında % 40’ dan fazla artış olmuştur.

Dünyada turizm talebi, bunun sonucunda turist harcamaları hızla artmakta ve mal ihracına göre turizm daha kolay döviz akışı sağlayan bir ticaret biçimi olmaktadır. Turistik mal ve hizmetlere yapılan harcamalar, bir döviz akışını doğurarak döviz artışı ya da azalışı şeklinde

ödemeler dengesini olumlu ve ya olumsuz etkilemektedir. Türkiye açısından turizm, önemli döviz girdisi sağlayan bir pazarlama ve yatırım alanıdır. Turizm sayesinde ihracı mümkün olmayan birçok kaynak, ülke ekonomisine döviz girdisi sağlamaktadır. Aslında gelişmekte olan ülkelerin pek çoğu ciddi ödemeler dengesi açıkları ile karşı karşıyadır. Bu ülkelerin önemli bir bölümü, Türkiye’de dahil olmak üzere, turizmi söz konusu açıklarını kapatmak için bir araç olarak görmektedir.

3.7. YABANCI TURİST SAYISI VE DIŞ HAT YOLCU SAYILARININ ANALİZİ

Ülkemizde her geçen gün havayolu işletmeleri gelişmektedir. Buna paralel olarak filolarının artışıyla koltuk sayıları da artmaktadır. Turizmdeki tanıtım ve pazarlamalar turistlerin Türkiye’ye olan talebini daha da artırmaktadır. Böylece, yabancı turist sayısındaki artış dış hattaki yolcu sayısının artmasına neden olmuştur. Ancak 1998 yılındaki deprem turizmi olumsuz etkilemiş, yolcu sayısında bir düşüş yaşanmıştır. Golf sahaları, tarihi turlar, termal kaplıca tatilleri, sağlık turizmi, marinalar (yat turizmi), kış sporları, futbol müsabakaları, kongre turizmi, rafting, paraşüt sporları gibi aktivite turizmi ve bunların tanıtımlarının yapılması, Türkiye için bir gelir kaynağıdır. Ayrıca gidilen ülkenin ne kadar modern olduğu önemlidir. Check-in işlemlerinin hızlı yapılması, varsa kayıp eşyaların bulunup yolcuya ulaştırılması, turistlerle ilgilenilmesi bir o kadar önemlidir.

Sağlık açısından Türkiye’nin önümüzdeki yıllarda daha fazla turist çekeceği tahmin edilmektedir. Kaplıca ve çamur banyolarının da katkısını unutmamak gerekir. Turistlerin memnun kaldığı müddetçe gelme olasılıklarının artacağı unutulmamalıdır.

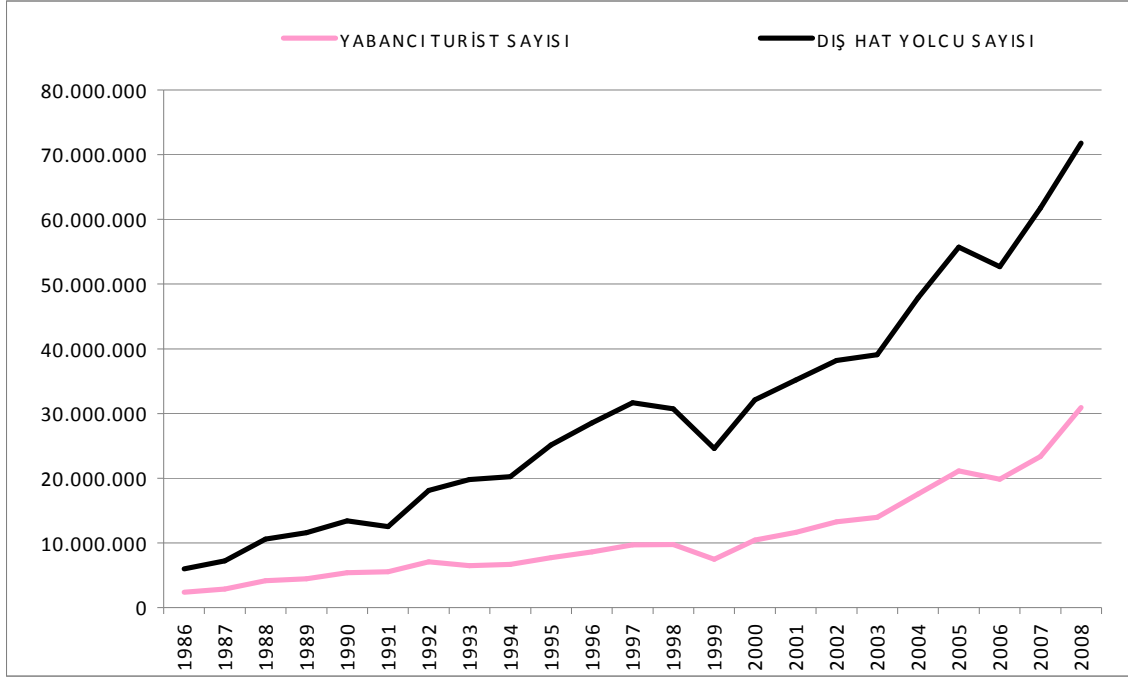
Tablo : 3.4. 1986-2008 Yabancı Turist Sayısı ve Dış Hat Yolcu Sayıları

	YABANCI TURİST SAYISI	DIŞ HAT YOLCU SAYISI
1986	2.391.085	3.586.331
1987	2.855.546	4.380.055
1988	4.172.727	6.433.025
1989	4.459.150	7.099.112
1990	5.389.308	8.026.914
1991	5.517.897	7.009.740
1992	7.076.096	11.050.037
1993	6.500.638	13.270.590
1994	6.670.618	13.549.976
1995	7.726.886	17.419.851
1996	8.614.085	19.918.123
1997	9.689.004	21.982.614
1998	9.752.697	20.960.847
1999	7.485.308	17.079.887
2000	10.428.153	21.663.495
2001	11.618.969	23.562.640
2002	13.248.176	24.927.311
2003	13.956.405	25.141.870
2004	17.548.384	30.361.171
2005	21.124.886	34.583.035
2006	19.819.833	32.884.325
2007	23.340.911	38.381.993
2008	30.929.192	40.841.000

Kaynak: DHMİ İstatistik Yıllığı 2008, Devlet Hava Meydanları Genel Müdürlüğü

Türkiye’de turizmin talep koşulları, dünyadaki birçok turist için çekici gelmektedir. Bu nedenle turizm ülke ekonomisinde küçümsenmeyecek paya sahiptir. Özellikle bu sektörün değerinin anlaşılacak önem verilmeye başlandığı 1980’den sonra elde edilen turizm gelirlerinde artış olduğu gözlenmiştir. Son 30-35 yılda gerek turizm gelirleri gerekse ülkeye gelen turist sayısında % 40’dan fazla artış olmuştur.1996 yılı turist geliş sayısındaki yıllık artış itibari ile Türkiye Avrupa sıralamasında İtalya’dan sonra ikinci sırada yer almıştır (DPT; 2001:15). 2008’de yapılan araştırmalara göre, ülkemize en çok gelen milletler: Almanya, Rusya, İngiltere, Hollanda, Bulgaristan, İran, Fransa, İtalya, Ukrayna, Belçika, İsviçre’dir (www.aktifhaber.com/news_detail 15.04.2009).

Grafik: 3.4. 1986 – 2008 Yabancı Turist Sayısı ve Dış Hat Yolcu Sayıları



Kaynak: DHMİ İstatistik Yıllığı 2008, Devlet Hava Meydanları Genel Müdürlüğü

1912-1913 yıllarında sivil havacılık faaliyetlerine başlayan ülkemiz, uzun yıllar uçak sayısı ve yolcu taşımacılığı ile uçak imalatında büyük gelişmeler içinde olmasına karşın, 2. Dünya Savaşı sonrasında 1980'li yıllara kadar süren uzun bir duraklama devresi içine girmiştir. Liberalleşme sürecine giren Türk Sivil Havacılık sektöründe THY'nın modernizasyon ve hizmet standartlarını geliştirmesinin yanı sıra, özel sektör havayollarının sayılarında filo kapasitelerinde ve sektörden aldıkları paylarda önemli artışlar olmuş ve 1990 'lı yıllardan itibaren THY ve özel sektör havayollarının gayretleriyle uluslararası pazardaki payımız % 50'lerin üzerine çıkmıştır. 2000 yılında Türkiye'de yaşanan ekonomik kriz ile 11 Eylül 2001 tarihinde Amerika Birleşik Devletleri'nde yaşanan terör eylemlerinin sivil hava taşımacılığı sisteminin hem küresel hem ulusal bazda olumsuz yönde etkilediği görülmüştür. Yaşanan bu olaylar nedeniyle Türk Sivil Havacılık sektörü üç önemli sorun ile karşı karşıya kalmıştır. Bunlar; şirket iflasları ve sektörde kalan şirketlerin küçülmeler nedeniyle pazar kaybına uğraması, pazar kaybı sebebiyle istihdamın azalması sonucu ulusal ekonomiye olumsuz etkileri olarak özetlenebilir. Küresel pazarda rekabet gücüne sahip olabilmek için sivil hava taşımacılığında yatırım, eğitim ve sürekli gelişime büyük önem verilmelidir. Ulusal sivil havacılık politikasının bu üç faktör dikkate alınarak belirlenmesinde yarar olduğu

düşünülmektedir. Diğer önemli bir konu da, devletin elini havacılıktan çekmesi ve sadece denetleyici, kural koyucu konumunda olmasıdır.

Yabancı turist sayısı açısından 1980’li yıllara bakıldığında bugüne oranla daha az turist gelmektedir. Yıllar geçtikçe, filo ve uçak koltuk sayılarının artışı, insanların dinlenmeye daha çok ihtiyaç duymaları, kişilerin bilinçlenip ülkelerini daha iyi tanıtmaya yollarına gitmeleri, havayolu işletmeciliğinin gelişmesiyle ulaşımın daha kolay ve ucuz olması, dış hat yolcu sayısının artmasında sadece birkaç nedendir. Bunun yanında dini turizm, yat turizmi, kongre turizmi, sağlık gibi çeşitlenen turizm gün geçtikçe ülkemizi turistlerin daha fazla tanınmasına olanak vermektedir. Günümüze gelindikçe sadece turistik yöreler değil, Karadeniz, Doğu Anadolu turizminin gelişmesi ve buralara yapılan havaalanları ulaşımı kolaylaştırmış, böylece tanıtımların da etkisiyle Türkiye’nin birçok yeri artık turist çekmektedir. Kısaca, turistin ülkesinden çıkışından, ülkesine girişine kadar sunulan hizmetler, alınan tedbirler, ülkemizin lehine olacaktır. Özellikle son yıllarda havayollarının gelişmesiyle ulaşımında büyük ve ciddi bir adım atılmış, en az diğer sektörlerde olduğu gibi iktisadi ve ekonomik açıdan büyük bir girişim gerçekleşmiştir ve gerçekleşmeye devam edecektir.

Taşımacılık günümüz dünyasının en önemli faktörlerinden biri olarak yaşamımızın her anında karşımıza çıkmaktadır. Ekonomik gelişmeden, sosyal ve kültürel etkileşime kadar pek çok alanda etkili olan bu sektör, her yönüyle önemle ele alınmalıdır. Taşımacılık en yaygın kullanılan ayrımla; karayolu, denizyolu, demiryolu ve havayolu taşımacılığı olarak sınıflandırılabilir. Bu sınıflamaya en son katılan havayolu taşımacılığı, teknolojik gelişmelerin de etkisiyle diğer ulaşım yollarıyla arasındaki fiyat dezavantajını günden güne kapatarak, en yaygın kullanıma sahip yöntem olma yolunda ilerlemektedir. Yüzyılımızın başında başlayan ve iki dünya savaşı arasında adından söz ettirerek günümüze kadar büyüyerek gelişen havayolu taşımacılığı, ülke içi uluslararası ve kıtalararası olarak sınıflandırılabilir. Hukuki açıdan dünya üzerinde kurulmuş çeşitli kuruluşlarla düzenlenen ve desteklenen sektör, potansiyel açıdan istenilen seviyeye ulaşmaktadır. Bu ilerleyiş, özel kuruluşların katılımıyla daha da hızlı olmaktadır. (<http://eab.ege.edu.tr/pdf/3/C1-S1-2-M4.pdf> 31.05.2009).

Ülkemizin coğrafi konumunun doğu ile batı arasında bir köprü konumunda olması yanında, sanayi, ticaret ve turizm konularında yakalamış olduğu ivme, yük ve yolcu taşımacılığı sektörlerinin gelişmesi sonucunu doğurmuştur. Faaliyet gösterilen sektörden bağımsız olarak taşımacılığa ihtiyaç duyulması, giderek artan rekabet ortamında hızın fark yaratacak bir faktör olarak öne çıkmasına neden olmuştur. Ulaştırma sektörünün büyüyüp, gelişmesi ile birlikte başta hava, kara, deniz ve demiryolu olmak üzere tüm alt sektörlerdeki işletmeler, yeni

yönetmel ve operasyonel uygulamalar arayışına girmişlerdir. Bölgesel havacılığın gelişmesi ve yeni uçuş noktalarının açılmasıyla, ülkemizin bazı şehirleri havayolu taşımacılığıyla tanışmış, pekçok şehir de havaalanına yakınlıkları nedeniyle bu gelişmeden pay almışlardır.

Her alanda gelişim ve ilerlemenin oluşmasına yardımcı olacak bu gelişim ve ilerlemenin hızını belirleyici bir faktör olmayı, bugüne kadar olduğu gibi bundan sonra da sürdürecektir olan ulaşım sektörü, çağımızın hızlı temposunu yakalayabilmek için üzerinde önemle durulması gerekir. Bu alanın içinde kullanım olarak en yeni, gelişim açısından geleceği en parlak olan ulaşım yolu havayolu ulaşımıdır. Türkiye'nin gelişmekte olan bir ülke olarak önem vermek zorunda olduğu havayolu taşımacılığındaki uygulamaların ve sorunların incelenmesinin en önemli sebebi de budur (www.aktifhaber.com/news-detail).

SONUÇ

Turizm, turistlerin bir yerden bir yere tatil amacıyla geldikleri, eğlenip dinlendikleri çok amaçlı bir endüstridir. Her ne kadar geçici olarak gelseler de, aldıkları kaliteli hizmetin karşılığında turistlerin bir dahaki yıllarda tekrar aynı yere gelme olasılıkları artırılmış olur. Öyleyse işin kaliteli hizmet tarafı, ev sahibi olan ülkeye aittir. Fiziksel ve hizmetsel altyapı, arıtma ve kullanım suları, enerji, ulaşım, iletişim, çevre ıslahı, teknolojik altyapı, kalifiye işgücü, tedarikçiler, otel malzemeleri, gıdasal ürünler, genel yapılaşma, çevre ile uyum, pazarlama ve tanıtıma kadar herşey bizim sorumluluğumuzdadır. Turizm bilincinin oluştuğu bölgelerde kitle turizmi, buna bağlı olarak artış gösterir.

Turizmin en önemli araçlarından olan erişilebilirlik; hızın, güvenliğin, rahatlığın, konforun turiste sunulduğu bir ulaşım biçimidir. Gidilecek olan ülke ne kadar önemliyse, oraya nasıl ulaşılacağı da önemlidir. Yabancı turistin % 95'i havayolunu tercih etmektedir. Bu da uçuş sayılarına, uçuş konforuna, rekabetin oluşmasıyla kalitenin artmasına, fiyatların düşmesine neden olmaktadır. Turistlerin havayolunu tercih etmelerinde; seyahatlerini daha kısa sürede daha ucuza mal etmeleri, karayolu ve demiryolundaki yorgunlukların ortadan kalkması, diğer ulaşım şekillerine göre daha güvenli oluşu, tur paketlerinin ekonomik açıdan uygun oluşu, tur programlarıyla her yerin kısa sürede gezilmesi gibi nedenler sayılabilir. Bunun dışında gelir, çevre, güvenlik, eğitim, sağlık koşullarının iyileştirilmesi, yabancıların ülkemize olan talebini artırmakta ve bu da havayollarının gelişmesine katkıda bulunmaktadır.

Havayolu ulaştırma sektöründe yaşanan gelişmeler, turizm sektöründeki gelişmelerin bir uzantısı olarak değerlendirilebilir. Havayolu işletmelerinde farklı alt sistemler tarafından yürütülen faaliyetlerin tamamı, birbirine karşılıklı olarak bağlıdır. Yoğun teknoloji kullanan havayolu işletmeleri, teknoloji ve pazardaki değişim hızının yüksek olduğu, dinamik ve karmaşık çevrede faaliyet göstermektedir. Bu çevresel özelliklere sektördeki yoğun rekabet unsuru da eklenince, havayolu işletmelerinin organik bir örgüt yapısı kullanarak çok çabuk karar alabilen ve değişen çevre koşullarına çok çabuk ayak uydurabilen esnek bir yapıda olmaları gerekmektedir. Ulaştırma sektörünün önemli bir alt sektörü olan havayolu ulaştırması sektörü; faaliyet konusu, faaliyeti yürüten kamu, özel kurum ve kuruluşlar, kullanılan ileri teknoloji ürünü araçlar ve donanım, özel alt yapı ve haberleşme sistemleri, nitelikli insan gücü, hizmet verilen insanlar, ulusal ve uluslararası özelliğe sahip kuralların ve konularının

oluşturduğu önemli bir sistemdir. Havayolunda taşıma kapasitesi, kurulan havayolu işletmeleri, artan uçak sayıları, uçuş noktalarındaki artış, THY’ye ilave olarak yeni özel şirket kuruluşlarına izin verilmesi, birbirleriyle rekabet sonucu düşen fiyatlar, yer hizmetlerinin gelişmesi ve niteliğinin artmasına paralel olarak Türkiye’de büyüyen havayolu taşımacılığı, turist sayısında artışlara neden olmuştur. Son yıllarda globalleşmenin de etkisiyle havayolu ulaşımında önemli gelişmeler yaşanmaktadır. Hava taşımacılığı, kısa sürede çok hızlı teknolojik ve yapısal değişiklikler gösteren bir sektör halini almıştır. Bütün bu özellikleri taşıması nedeniyle, havayolu ulaştırma sektörünün bir bütün olarak ele alınması kaçınılmazdır.

Ulaştırma sektörünü konu alan bu çalışmada başlangıç olarak, genel bir çerçevenin çizilmesi amacıyla, gelişim sürecinin ardından günümüz ulaştırma anlayışı incelendiğinde ve ulaştırmanın ülkemizdeki gelişimi karşısında değerlendirildiğinde, bazı sonuçlara ulaşılmıştır. Öte yandan, sahip olunan özelliklerden yola çıkılarak, ulaştırma şekilleri için önemli fırsat ve potansiyellerin var olduğu saptaması yapılmıştır. Ulaştırma alt modu olarak havayolu sektörü daha yakından analiz edilmiş, sektörün yaşadığı yarım yüzyıllık büyümenin temelleri üzerinde durulmuştur.

Çalışmamızın sonuçları genel olarak daha önce bu konuda yapılan ve çalışmanın giriş kısmında belirtilen çalışmaları destekler niteliktedir. Diğer taşıma türlerine göre daha fazla ilgi gören ve ilgi görmeye devam eden havayolu sektörü turizm geliştikçe daha iyi seviyeye gelmiştir. Değişen teknoloji, turistlerin beklenti, ihtiyaç ve tutumları, güvenlik, hız, konfor gibi etmenlerin ilk sırada yer alması, özelleşen havayolu şirketlerinin rekabette daha farklı seviyeye gelip filolarını genişletmeleri, buna paralel olarak uçak sayılarının artması ve tatil kavramının artık farklı bir model oluşturması, turizm sektörünü havayolu işletmeciliğine olan etkisi bakımından dinamik bir yapı ve işleyişe kavuşturmuştur. Havayoluyla yapılan seyahatler, turizm-havayolu ilişkisinin birbirine bağımlı olduğu ve aralarında doğrusal bir fonksiyonun bulunduğunu gösterir. Turizm ve havayolu ilişkisinde ulaşılan sonuçlar genelleştirilecek olursa; ulaştırma, amaç için bir araçtır. Ulaşım araçları da turistin istediği hedefe varmasını sağlayan hızlı, güvenli, düzenli, elverişli bir yoldur. Bu temel ilişki esasına göre, turizm hizmetleri satıldığında ulaştırma hizmetleri, ulaştırma hizmetleri satıldığında da turizm hizmetleri satılmış olacaktır. Günümüzde turizm hareketlerinin büyük bir bölümü için ulaştırma havayolunu ifade etmektedir. İşte bu gelişmeler karşısında turizm ile havayolu arasında doğrusal bir ilişki bulunduğu sonucuna varmak mümkündür.

KAYNAKLAR

- Ahipaşaoğlu, Suavi Arıkan, İRFAN (2003) Şubat, **Seyahat İşletmeleri Yönetimi ve Ulaştırma Sistemleri**, Detay Yayıncılık, Ankara.
- Akdeniz Üniversitesi İ.İ.B.F. Dergisi (6) (2003).
- Atlasjet Havayolları Atlasjet International Airlines CCM (2005), **Kabin Ekibi El Kitabı**, İşletme Kuralları, Bölüm 1.
- **Best Of The İstanbul City**, İn İstanbul City 2005, Sayı 1, Sonbahar-Kış 2005 Sayısı.
- **Büyük Larousse Sözlük ve Ansiklopedisi** (1993), Milliyet Gazetecilik, A.Ş., İstanbul, Cilt 14.
- **Boş Zamanda Yaşanan Değişimler: Turizme Etkisi**, (2004), 1. baskı, Apublication of The World Tourism Organization, Business Council (WTOBC), Nesa Basın Yayın, İstanbul.
- Çiçek, Gazali (2004), **Türkiye’de Sivil Havacılık’ın Yeniden Yapılanması:DHİMİ Örnek Olayı**, Atılım Üniversitesi, Sosyal Bilimler Üniversitesi, Yüksek Lisans Tezi.
- Demir, Şeref, (2005), **Uluslararası Taşımacılık/Lojistik KDV İstisnası ve İadesi**, Kurtiş Matbaacılık, İstanbul.
- Duran, Tülay (2002), **Türk Denizciliği ve Deniz Ticareti Kaynakları**, Tarihi Araştırmalar Vakfı İstanbul Araştırma Merkezi, Vapur Donatanları ve Acenteleri Derneği, İstanbul.
- Dünya Seyahat ve Turizm Konseyi, **Seyahat ve Turizmin İstihdam ve Ekonomi Üzerindeki Etkisi**, World Travel&Tourism Council, Türkiye Seyahat Acentaları Birliği, İstanbul.
- **Gelişim Hachette Genel Kültür Ansiklopedisi** (1993), Le Livre De Paris S.N.C., Biblio Club De France, Hachette Et Cie ve Interpres Basın ve Yayıncılık A.Ş. , Sabah Gazetecilik, Cilt 5.

- İstanbul Ticaret Odası (2006), **Türkiye Lojistik Sektörü Altyapısı Analizi**, Entegre Matbaacılık, İstanbul.
- İstanbullu, Dinçer Füsün (1991), **Turizm Üzerine**, Öznur Matbaacılık, İstanbul.
- Karagülle, Ali Özgür (2007), **Taşımacılık Sektöründe Havayolu ve Karayolu İşletmelerinin Karşılıklı Beklentileri ve Bir Entegre Yolcu Taşımacılığı Modeli Önerisi**, Doktora Tezi, İstanbul.
- Koç, Özlem ve Eriş Hayati (2008), **Turizm Kobilerinin Kaynak Seçenekleri ve Turizm Ekonomisinin Genel Dinamikleri**, Derin Yayınları, İstanbul.
- Kuntay, Orhan (2004), **Sürdürülebilir Turizm Planlaması**, Alp Yayınevi, Turizm Serisi 1, Ankara.
- Kuveloğlu, Dursun (2004), **Turizm@gelecek.tr**, 1. baskı, Elips Kitap, Kesit Tanıtım, Ankara.
- Kuveloğlu, Dursun Ve Diğerleri (2006), **Ekonomi, Pazarlama ve Sosyal Boyutlarıyla Anadolu Turizmi Araştırması**, Anadolu Turizm İşletmecileri Derneği, Seçil Ofset, 1. baskı, Ankara.
- Lök, Hasan (1995), **Avrupa Birliği'ne ve Entegrasyonda Türk Turizm Sektörünün Rekabet Şansını Arttırıcı Yeni Teşvik Politikaları, Sınai Yatırım ve Kredi Bankası A.O.**, İstanbul.
- **Meydan Larousse Büyük Lügat ve Ansiklopedi** (1992), Sabah Gazetesi Yayıncılık, Cilt 8.
- Olalı, Hasan (1993), **Otel İşletmeciliği**, Beta Yayın, İstanbul.
- Olalı, Hasan ve Diğerleri (1987), **Turizm Nedir Kitap Özetleri**, Araştırma ve Eğitim Başkanlığı İnceleme/ Araştırma Dizisi: 1.
- Özgüç, Nazmiye (1984), **Turizm Coğrafyası**, İstanbul Üniversitesi Yayınları, Güryay Matbaacılık, İstanbul.
- Öztermiyeci, Murat (1993), **Havayolu Taşımacılığı**, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul, Lebib Yayınları,ar.İhracat Mevzuatı, (1993), Ankara.
- Özyüksel, Murat (2000), **Hicaz Demiryolu**, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, Numune Matbaacılık, İstanbul.

- T.C. Başbakanlık Devlet Planlama Teşkilatı, **Dokuzuncu Kalkınma Planı 2007-2013**, (2007), Turizm Özel İhtisas Komisyonu Raporu, Ankara.
- Trafik Araştırma Merkezi Müdürlüğü (2007), **Beyaz Kitap**, Emniyet Genel Müdürlüğü, Trafik Hizmetleri Başkanlığı, 2010 Yılı İçin Avrupa Ulaştırma Politikası, Karar Verme Zamanı, Ankara.
- **Turistik Yerlerin (Destinasyonların) Pazarlanması**, (2004), Haftasonu Turizm Konferansı IX, Erciyes Üniversitesi Nevşehir Turizm İşletmeciliği ve Otelcilik Yüksek Okulu, Nevşehir.
- **Turizm Eğitimi, Konferans-Workshop**, (2002), Turizm Bakanlığı, Turizm Eğitimi Genel Müdürlüğü, Ankara.
- Stephen F. Witt ve Cristine A. Witt, **Turizmde Seçme Makaleler:14**, (1992), Turizm Geliştirme ve Eğitim Vakfı (TUGEV) pp 35, İstanbul.
- Rainer, Livable Enviroments, Verlag Für Architectur Artemis Zurich, 1972, pp.35 **Türkiye’de Son On Yılda Turizm Yapıları Uygulamaları Sempozyumu**, (1989), Yıldız Üniversitesi, Mimarlık Fakültesi, Bildiriler, İstanbul.
- **Ulaştırma Özel İhtisas Komisyonu Raporu Karayolu Ulaştırması Alt Komisyonu Raporu**, (2001), DPT Yayınları, Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planı, Ankara.
- **Ulaştırma Özel İhtisas Komisyonu Raporu Denizyolu Ulaştırması Alt Komisyon Raporu**, (2001), DPT Yayınları, Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planı, Ankara.
- Usal, Alparslan (1984), **Turizm Pazarlaması**, Kan Yayıncılık, İzmir.
- Usta, Özcan (2001), **Genel Turizm**, Anadolu Matbaacılık, İzmir.
- Yarcan, Şükrü (1993), **Turizm Endüstrisi**, Turizm Programı Meslek Yüksek Okulu Boğaziçi Üniversitesi.
- www.aktifhaber.com/news-detail (15.04.2009)
- www.uted.org/dergi/2008/eylul/bakisacisi/nht.htm (15.04.2009)
- www.dhmi.gov.tr/dosyalar/dhmi_hakkinda.asp (18.04.2009)
- www.dlh.gov.tr/dlh/dlh_anasayfa1 (20.04.2009)
- www.ubak.gov.tr/ubak/ubak_anasayfa (17.04.2009)

- www.dhmi.gov.tr/dosyalar/vizyon.asp (22.03.2009)
- www.shgm.gov.tr/index2.html (20.03.2009)
- http://tr.wikipedia.org/wiki/Dalaman_Havaalani (22.04.2009)
- <https://www.shgm.gov.tr/doc2/havlist.xls> (25.04.2009)
- www.dhmi.gov.tr/newenglish/annualreport/2007/Airports%20Provincial%20Organization.html (23.05.2009)
- www.dhmi.gov.tr/newenglish/annualreport/2007/traffic%20growth%20delays.html
(19.05.2009)
- <http://eab.ege.edu.tr/pdf/3/C1-S1-2-M4.pdf> (31.05.2009)