

T.C.

BALIKESİR ÜNİVERSİTESİ

SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ

TURİZM İŞLETMECİLİĞİ ve OTELCİLİK ANABİLİM DALI

**HAVAALANLARININ YÖRE TURİZMİNE
KATKILARINA YÖNELİK NİTEL BİR ARAŞTIRMA:
BALIKESİR EDREMİT KOCASEYİT HAVALİMANI ÖRNEĞİ**

YÜKSEK LİSANS TEZİ

Halil GÜNGÖR

Balıkesir, 2019

T.C.
BALIKESİR ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
TURİZM İŞLETMECİLİĞİ ve OTELCİLİK ANABİLİM DALI

HAVAALANLARININ YÖRE TURİZMİNE
KATKILARINA YÖNELİK NİTEL BİR ARAŞTIRMA:
BALIKESİR EDREMİT KOCASEYİT HAVALİMANI ÖRNEĞİ

YÜKSEK LİSANS TEZİ

Halil GÜNGÖR

Tez Danışmanı

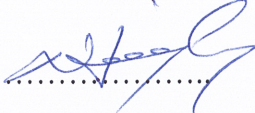
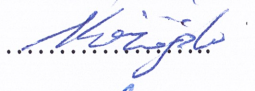

Doç. Dr. Ahmet KÖROĞLU

Balıkesir, 2019


T.C.
BALIKESİR ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ

TEZ ONAYI

Enstitümüzün Turizm İşletmeciliği ve Otelcilik Anabilim Dalı'nda 201412501023 numaralı Halil GÜNGÖR'ün hazırladığı “Havaalanlarının Yöre Turizmine Katkılarına Yönelik Nitel Bir Araştırma: Balıkesir Edremit Koca Seyit Havalimanı Örneği” konulu YÜKSEK LİSANS tezi ile ilgili TEZ SAVUNMA SINAVI, Lisansüstü Eğitim Öğretim ve Sınav Yönetmeliği uyarınca 27.05.2019 tarihinde yapılmış, sorulan sorulara alınan cevaplar sonunda tezin onayına OY BİRLİĞİ/OY ÇOKLUĞU ile karar verilmiştir.

Başkan	Prof.Dr. Necdet HACIOĞLU	İmza 
Üye	Doç.Dr. Ahmet KÖROĞLU (Danışman)	İmza 
Üye	Doç.Dr. Sebahattin KARAMAN	İmza 

Yukarıdaki imzaların adı geçen öğretim üyelerine ait olduklarını onaylıyorum.

21.05.2019

Enstitü Müdürü
Müd. Yrd.
Doç. Dr. R. K. Karaman

ÖNSÖZ

Yapılan bu çalışmada, son zamanlarda uçuş alanının oldukça genişleten Koca Seyit Havalimanı' nın bölgedeki seyahat işletmelerinin faaliyet alanlarına olan etkilerini saptanması amaçlanmıştır. Bu çerçevede seyahat acentalarının yanında otel işletmeleri ve yerel halk ile de anketler yapılarak veriler toplanmıştır.

Araştırmanın tamamında büyük bir sabır göstererek her daim yanımda olan ve beni yönlendiren danışman hocam Doç. Dr. Ahmet KÖROĞLU ve bütün öğrenim hayatım boyunca manevi ve maddi olarak desteklerini esirgemeyen aileme sonsuz teşekkürlerimi borç bilirim.

Balıkesir, 2019

Halil GÜNGÖR

ÖZET

HAVAALANLARININ YÖRE TURİZMİNE KATKILARINA YÖNELİK NİTEL BİR ARAŞTIRMA: BALIKESİR EDREMİT KOCASEYİT HAVALİMANI ÖRNEĞİ

GÜNGÖR, Halil

Yüksek Lisans, Turizm İşletmeciliği ve Otelcilik Anabilim Dalı

Tez Danışmanı: Doç. Dr. Ahmet KÖROĞLU

2019, 70 Sayfa

Turizmin sürekliliğinin sağlanması havayolu ulaşımı önemli bir rol oynamaktadır. Havayolu ulaşımı, turistleri gidecekleri turistik destinasyonlara gidiş-dönüş olarak hizmetler sunmaktadır. Bu çalışma içerisinde turizm sektörü ve ulaşım sektörü üzerinde durulmuştur. Ardından dünyada ve ülkemizde havayolu ulaştırmasının genel kavramları incelenmiştir. Genel kavramlardan sonra havayolu ulaştırmasının turizm sektörünün içerisindeki durum incelenmektedir.

Edremit Körfezi turizm sektörü içerisinde giderek artan bir talep ile karşı karşıya kalmaktadır. Edremit Koca Seyit Havalimanı'nın aktif hale gelmesi ile birlikte turistlerin bölgeye olan talepleri daha da artış göstermektedir. Bu yoğunluğun etkisi ile Edremit Körfezi'nde faaliyet gösteren seyahat acentaları, otel işletmeleri ile yerel halk arasında bir çalışma yapılmıştır. Havalimanının aktifliği ile birlikte bölgeye olan olumlu ve olumsuz etkilerinin üzerinde durulmuştur. Çalışmanın ana konusu Edremit Körfezi'nde faaliyet halinde olan Edremit Koca Seyit Havalimanı'nın gelişmesiyle beraber bölgedeki turistik işletmelerin faaliyet alanlarında meydana gelen gelişmeler ve havalimanının yerel halka olan etkileridir.

Anahtar Kelimeler: Havayolu ulaştırması, Turizm ve Ulaştırma, Havalimanları

ABSTRACT

A QUALITATIVE INVESTIGATION ON THE CONTRIBUTION OF AIRPORTS TO TOURISM IN REGION: BALIKESIR EDREMIT KOCA SEYIT AIRPORT EXAMPLE

GÜNGÖR, Halil

Master Thesis, Department of Tourism Management and Hospitality

Advisor: Assoc. Prof. Dr. Ahmet KÖROĞLU

2019, 70 Pages

Ensuring the continuity of tourism plays an important role in airtransportation. Air travel provides services as a touristicdestination for tourists. In this study, tourism sector and transportationsector are emphasized. Then, general concepts of airwaytransportationwereinvestigated in our country and in the World. After the general concepts, the situation in the tourism sector is examined.

The Gulf of Edremit is facing a growingdemandwithin the tourism sector. With the activation of Edremit Koca Seyit Airport, the demands of tourists to the region are increasing. With the influence of this intensity, a study wasconductedbetween travel agencies, hotel enterprises and local people operating in the Gulf of Edremit. As a result of the activity of the airport, the positive and negativeimpacts on the region have been emphasized. The main issue of the study is the development of the Edremit Koca Seyit Airportoperating in the Gulf of Edremit.

Keywords: Air Transportation, Tourism and Transportation, Airports

İÇİNDEKİLER

ÖNSÖZ	iii
ÖZET	iv
ABSTRACT	v
İÇİNDEKİLER	vi
TABLolar LİSTESİ	ix
1. GİRİŞ	1
1.1. Araştırmanın Amacı.....	1
1.2. Araştırmanın Önemi.....	1
1.3. Araştırmanın Kapsamı.....	2
1.4. Araştırmanın Sınırlılıkları.....	2
2. İLGİLİ ALANYAZIN	3
2.1. Turizm ve Ulaştırma.....	3
2.1.1. Turizm İle Ulaşımın İlişkisi.....	3
2.1.2. Turizm Ulaştırması.....	5
2.2. Turizm ve Ulaştırma Sistemleri.....	8
2.2.1. Karayolu Ulaştırması ve Turizm.....	8
2.2.2. Demiryolu Ulaştırması ve Turizm.....	10
2.2.3. Denizyolu Ulaştırması ve Turizm.....	11
2.2.4. Havayolu Ulaştırması ve Turizm.....	11
2.3. Havayolu Ulaştırması ve Genel Açıklamalar.....	12
2.3.1. Havayolu Ulaştırmasının Tanımı.....	12

2.3.2. Havayolu Ulaştırmasının Tarihçesi.....	13
2.3.3. Havayolu Ulaştırması ve Turizm.....	14
2.3.4. Havayolu Ulaştırmasının Ekonomik Rolü.....	15
2.3.5. Dünya’da Havayolu Ulaştırması.....	17
2.3.6. Türkiye’de Havayolu Ulaştırması.....	17
2.3.7. Havalimanlarının Bölgeye Etkileri.....	19
2.3.7.1. Ekonomik Etkiler.....	19
2.3.7.2. Sosyal Etkiler.....	21
2.3.7.3. Turizm Gelişimine Olan Etkileri.....	22
2.3.7.4. Havalimanlarının Çevresel ve Olumsuz Bölgesel Etkileri.....	22
2.4. İlgili Araştırmalar.....	23
3. YÖNTEM.....	26
3.1. Araştırma Yöntemi.....	26
3.2. Araştırma Evren ve Örneklemi.....	28
3.3. Veri Toplama Araçları.....	28
3.4. Veri Toplama Süreci.....	28
4. BULGULAR ve YORUMLAR.....	29
5. SONUÇ VE ÖNERİLER.....	53
5.1. Sonuçlar.....	53
5.2. Öneriler.....	57
KAYNAKÇA.....	60
EKLER.....	65

Ek 1. Seyahat Acentaları İle Yapılan Görüşme Formu.....	65
Ek 2. Otel İşletmeleri ile Yapılan Görüşme Formu.....	67
Ek 3. Yerel Halk İle Yapılan Görüşme Formu.....	69



TABLolar LİSTESİ

Tablo 1. Turist Taşımacılığının Yapısı

Tablo 2. Ocak- Aralık Ayında Ulaşım Yoluna Göre Ülkemize Giriş Yapan Ziyaretçiler

Tablo 3. Edremit Koca Seyit Havalimanının 2010-2017 Yılları Arası Uçak ve Yolcu Sayısı

Tablo 4. Havaalanları İle Bağlantılı Ekonomik Etkiler

Tablo 5. Görüşme Tekniğinin Olumlu ve Olumsuz Yönleri

Tablo 6. Seyahat Acentalarında Çalışmaya Katılan Katılımcıların Demografik Özellikleri

Tablo 7. Otel İşletmelerinde Çalışmaya Katılan Katılımcıların Demografik Özellikleri

Tablo 8. Edremit Körfezi'nde Yaşayan Katılımcıların Demografik Özellikleri

1. GİRİŞ

Dünya’da ve ülkemizde turizm giderek gelişme göstermektedir. Turizmin gelişmesiyle beraber ulaşım imkanları da gayet kolay hale gelmeye başladı. En hızlı gelişimi ise, ulaşım yolları arasında havayolu ulaştırması gerçekleştirmiştir. Havayolu ulaşımının gelişmesiyle beraber turizm destinasyonlarının yanında turist sayılarında da artış meydana gelmeye başlamıştır.

Havayolu ulaşımının insanlar tarafından tercih edilmesiyle beraber birçok yerde yeni havalimanları hizmete açılmıştır. Havalimanlarının da hizmet verdikleri noktalara bazı etkileri ortaya çıkmıştır. Bu etkileri, ekonomik, çevresel etkiler gibi başlıklar altında toplanmıştır.

Araştırma 3 ana bölümden meydana gelmiştir. İlk bölümde turizmin ulaşım ile olan bağlantısı incelenmiştir. İkinci bölümde de, havayolu ulaştırmasının üzerinde durulmuştur. Araştırmanın son bölümünde ise, araştırmanın bulgular, değerlendirme, sonuç ve önerileri yer almaktadır.

1.1.Araştırmanın Amacı

Bu çalışmanın amacı, Edremit Körfezi’nde faaliyet gösteren Koca Seyit Havalimanı’nın yerel halka, seyahat acentalarına ve otel işletmelerinin gelişimine, bunun yanında turizmin gelişimine olan tutumlarının ölçülmesi ve değerlendirilmesidir. Özellikle havayolu ulaştırmasının günümüze kadar geldiği son nokta ve turizm ile bağlantısı incelenmektedir.

Bir diğer amacı ise, Koca Seyit Havalimanı’nın yerel halk üzerindeki olumlu ve olumsuz etkilerinin tespit edilmesi amaçlanmıştır.

1.2.Araştırmanın Önemi

Günümüzde insanlar gidecekleri yerlere daha hızlı ve güvenli gidebilmek için havayolu ulaştırmasını tercih etmektedirler. Bundan dolayı da ülkemizde yeni havalimanları hizmete girmeye devam etmektedir.

Koca Seyit Havalimanı da Edremit Körfezi için turizm hareketliliği bakımından bir araç olarak görülmektedir. Bu gelişimden dolayı Koca Seyit

Havalimanı'nın bölgede faaliyet gösteren seyahat acentaları otel işletmelerinin bu durumdan hangi açıdan etkilendikleri değerlendirilecektir. İşletmeler dışında, yerel halkında bu durumdan olumlu ve olumsuz yönde etkilerinin üzerinde durulacaktır.

1.3. Araştırmanın Kapsamı

Araştırmanın ilk iki bölümünde, çalışmanın konusunda uygun literatür taraması yapılmıştır. Literatür taraması ve yazım çalışması tamamlandıktan sonra uygulama ve bulgular kısmına geçilmiştir.

Araştırmada, turizm bakımından gelişme gösteren Edremit Körfezi'nde bulunan yerel halk ile birlikte faaliyet gösteren seyahat acentaları ve otel işletmeleri ele alınmıştır.

1.4. Araştırmanın Sınırlılıklar

Araştırma Edremit Körfezi içerisinde faaliyet gösteren seyahat acentaları, otel işletmeleri ve bölgede yaşamlarını sürdüren yerel halk ile sınırlıdır.

2. İLGİLİ ALANYAZIN

Araştırmanın ikinci bölümünde çalışmaya ait temel kavramların açıklanmasıyla birlikte kavramlar arasındaki bağlantılara yer verilmiştir.

2.1. Turizm ve Ulaştırma

Ulaştırma, bir nakil aracı yardımıyla bir yerden başka bir yere gitme eylemi olarak tanımlanır. Bu tanımdan yola çıkarak bakıldığında, ilk çağ dönemlerinde avlanma amaçlı yer değiştirmelerinde at, daha sonra tekerliğin icadıyla beraber kağınının kullanılmaya başlandığı söylenebilir. Ticari faaliyetlerin gelişmesiyle beraber ulaştırma, mal taşımacılığı alanında ilerlemiştir. Buharlı makineler ortaya çıkana kadar bu taşımacılıklar deve ile gerçekleştirilmiştir. Devenin sırtında, turistik amaçlı seyahatler konforlu ve rahat olmayacağından dolayı, ana ulaşım aracı olarak gemilerin kullanıldığı görülmektedir. Sanayi devrimiyle beraber yüksek miktarda üretilen malların, üretim çevresinde satılması mümkün halde olmadığı için, daha uzak noktalara, tüketicilerin bulunduğu noktalara taşınmaları gerekmektedir. Bu durumda daha güçlü ve daha fazla kapasiteli araçlara ihtiyaç duyulmuştur. Demiryolunun yaygınlaşmasıyla beraber trenler bu gereksinimleri gidermeye başlamışlardır. Bu gelişmelerle beraber insanlar daha fazla yolculuk etmeye, meraklarını gidermeye ve akrabalarını görmek için seyahat etmeye başlamışlardır. Modern anlamda Thomas Cook' da ilk seyahat organizasyonlarını düzenlerken, insanların meraklarıyla beraber trenlerin sağladığı kolaylık, hız ve rahatlığı birleştirmiştir (Arıkan ve Ahipaşaoğlu, 2005, 7).

2.1.1. Turizm İle Ulaşımın İlişkisi

Bir turistik ürünü oluşturan unsurlar genel olarak üç temel başlık altında toplanabilir (Hacıoğlu, 2013, 41):

- *Turistleri çeken bir ülkenin veya bölgenin doğal, kültürel, tarihi, sanatsal varlıkları ve değerleri,*
- *Turiste hizmet veren işletmeler otel, motel, restaurant, eğlence ve spor tesisleri, seyahat acentaları,*

- *Turistin yer değiştirmesini, gidilecek yere ulaşmasını sağlayan taşımacılık işletmeleri.*

Yukarıda özelliklere bakıldığında, turizm ve ulaştırma bir bütün halinde bulunmaktadır.

Ulaştırma, turizmin; tatil, iş, eğitim ve sağlık amaçları gibi çeşitli amaçlarla seyahat edenlerin hareketlerini kolaylaştıran önemli bir parçadır. Ulaştırma, turizmde başlangıç ve bitiş noktaları arasında bir bağlantı kurmaktadır (Arıkan ve Ahipaşaoğlu, 2005, 10).

Turizm, uzaklık ve zamanla bir bütün içerisinde olduğundan dolayı, ulaşıma büyük lde bağımlıdır. Çünkü mesafeler arasında uzaklık arttığı sürece fiziksel erişilebilirliği azaltmakta ve bununla beraber turizmin maliyeti de yükselmektedir. Turizm ve ulaşımın ilişkisinde bir başka nokta ise; turistik yol güzergahlarında motel gibi yol boyu konaklama tesislerinin bulunmasıdır (Soykan, 1996, 72).

Ulaştırmanın turizm bakımından önemi aşağıdaki maddelerdeki gibi gruplandırılmıştır (Arıkan ve Ahipaşaoğlu, 2005, 11):

- *Ulaştırma, bir ülkenin turistik bölgelerinin kolayca ziyaret edilmesini sağlar. Çünkü bir bölge turistik zenginliklere sahip olsa bile buraları kolayca gezmeye imkanı sağlayacak bir ulaştırma ağı yoksa, bölgeyi değerlendirmek ve turistik zenginliklerden faydalanmak mümkün olmaz. Bu bakımdan turizmin gelişmesi, pek çok faktör yanında ulaştırmanın gelişmesine bağlıdır denebilir.*
- *Ulaştırma, turizm açısından döviz girdisi sağlayan bir kaynaktır.*
- *Ulaştırma endüstrisinin gelişimi ile gerek hızlı gerekse toplu ulaşım imkanı sağlayan araçların kullanılması sağlanmış, zaman ve yeterli mali gücü olmayan kişiler, turizm hareketlerine katılmışlardır.*

Turizmin gelişmesinde ulaştırmanın etkin bir rol oynaması için üç grubun dikkatle ele alınması gerekmektedir (Tan, 2008, 8-9):

- Turistler,

- Destinasyonlar,
- Ulaştırma endüstrisi.

Destinasyonlar turizm gelirlerini korumak ve arttırmak ile ilgilendirler. Bununla beraber destinasyonlarda hedef noktalara ulaşmak için, ulaştırma sektörleri içerisinde farklı hizmet sunmalarını isteyebilirler. Bunun sonucunda da ulaştırma ve destinasyonlar, kendileri için kaliteli bir hizmet bekleyen turistler, bu grubu oluşturmaktadırlar.

2.1.2. Turizm Ulaştırması

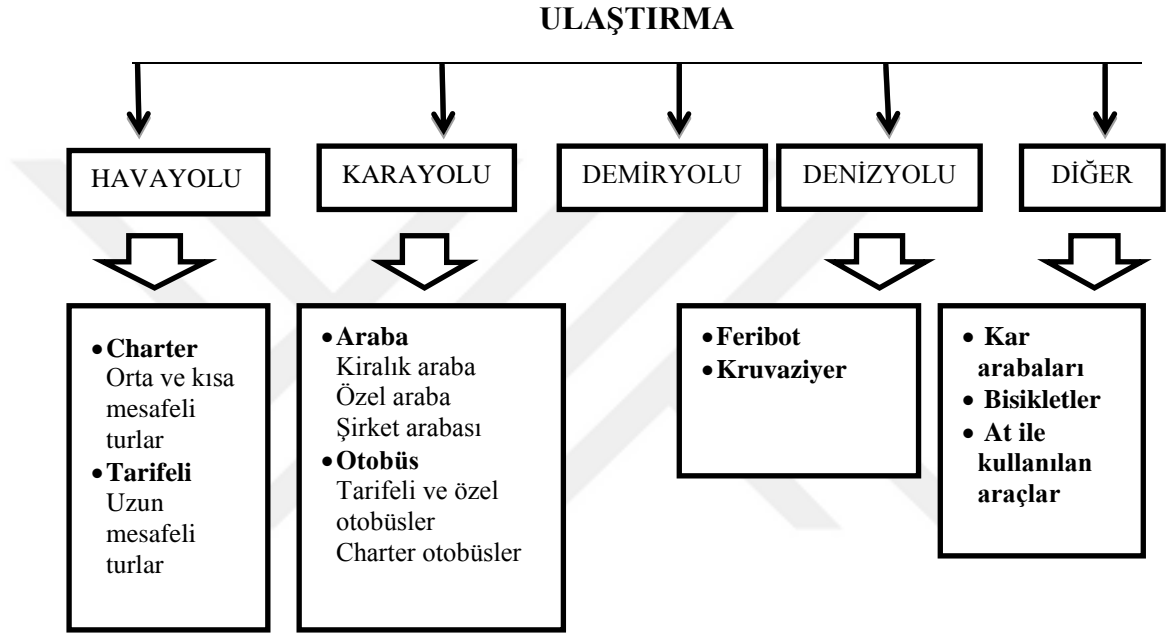
Turizm ulaştırması, insanların turistik amaçlarla gerçekleştirdikleri seyahatlerde ekonomik durumlarına uygun olarak turizm pazarlarından turist çekim noktalarına hızlı, güvenli ve düzenli bir şekilde transferlerini sağlayan bir hizmet şekli olarak tanımlanabilir (Gürdal, 2015, 9).

Mehmet Gürdal'a göre (2015); turizm ulaştırmasının yapısal özellikleri şu şekilde gösterilebilir:

1. *Turizm ulaştırması; insanların turistik amaçlarla yaptıkları seyahatlerde, turizm pazarlamasında turist çekim merkezlerine taşınması ile ilgili bir faaliyettir.*
2. *Turizmde ulaştırma sistemleri; ekonomik prensiplere uygun olarak, insanlara ucuz bir fiyatla zaman faydası sağlayan bir özelliğe sahiptir.*
3. *Turizm ulaştırması; hız, güven ve modern çağımızın şartlarını taşıyan rasyonel bir faaliyettir.*
4. *Turizm ulaştırması; özellikle çok merkezli paket tur düzenlemelerinde, ulaştırma sistemleri arasında koordinasyonu gerektiren bir faaliyettir.*
5. *Turizmde ulaştırma bir hizmettir. Ulaştırma yol ve araçları ile (denizyolu, demiryolu, karayolu, havayolu) gerçekleştirilen bu hizmet, gereksinime duyulduğu an ve yerde üretilen ve anında tüketilen bir özellik taşır.*

Yolcu taşımacılığında uzun, orta ve kısa mesafeli yolculuklardan söz edilir. Uzun ve orta mesafeli yolculuklarda hava ulaşımı, kısa mesafeli yolculuklarda kara ve demiryolu ulaşımı tercih edilirken, deniz ulaşımı ise her üç mesafede de kullanılabilir fakat yaygın olarak orta ve uzun yolculuklarda kullanılmaktadır (Arıkan ve Ahipaşaoğlu, 2005, 15).

Tablo 1. Turist Taşımacılığının Yapısı



Kaynak: Arıkan, İrfan ve Ahipaşaoğlu, Suavi Ulaştırma İşletmeleri, Gazi Kitapevi, 2. Baskı, 2005, s. 15.

Turizm ulaştırması kendi ulaştırma ağını kuruncaya kadar, genel ulaşım ağından yararlanır. Ancak katılımcı sayısı yeterince yüksek olduğu zaman gerek hava gerekse karada veya denizde yalnızca turistik amaçlı ulaşım organizasyonu hizmetine gidilebilir. Turizme, özel ulaşım aracı kullanımında en büyük kolaylığı sağlayan karayolu ulaşımıdır. Karayolu ulaşımında, binek araçtan büyük otobüse kadar, hatta kamyonlardan dönüştürülmüş panoramik macera araçlarına kadar geniş bir ulaşım aracı seçeneği vardır. Her birinin kiralama şartları da farklı olduğundan gereksinime ve bütçeye uygun çok sayıda seçenek üretmek mümkündür. Demiryolu, denizyolu ve havayolunda ise münferit gereksinimler için aracın tümünün kiralama mümkün ise de, ekonomik açıdan anlamlı değildir. Yeni bir yönelimin açılışı aşamasında veya kitle turizmi dışında özel istekler olması durumunda turizm, genel ulaşım ağından yararlanma yoluna gider (Arıkan ve Ahipaşaoğlu, 2005, 15).

Turizmi etkileyen durumlar arasında bulunan rota, fiyat, zaman çizelgesi ve ulaşım araçlarının belirlenmesi gibi konuların turizmi geliştirmeye çalışırken daha da kötüye götürebilir. Yerli ve yabancı turistlerin doğal olarak farklı isteklerinin olması ise bahsi geçen durumları daha da karışık hale getirebilir. Bu durumu engelleyip turizmin kötüye gitmesini engellemek için aşağıdaki durumlar dikkatle incelenmelidir (Tan, 2008, 10):

- *Ulaşım sektörü, planlarına turizmi dahil etmelidir:*

Turizm gün geçtikçe uluslar arası düzeyde artan bir öneme sahip olduğu için ulaşımın rolü güçlendirilmelidir. Gelişen teknoloji ve ileri mühendislik karayollarının, limanların, havalimanlarının kalitesini arttırmıştır. Bu noktada ulaşım sektörünün alacağı kararlara turizm alanında girdi sağlanması bütünleşik planların tasarlanmasını olanaklı kılacaktır.

- *Birden çok ulaşım türünün turizmde kullanılması için işbirliği sağlanmalıdır:*

Turizm talebi çok nadir olarak tek bir ulaşım türüne ihtiyaç duyar. Bir destinasyon içerisinde dolaşım için birçok ulaşım türünün bir arada bulunması gerekmektedir. Eğer ulaşım zinciri içerisindeki bir unsurun kalitesi beklentilerin altında kalırsa bütün bir seyahat bundan etkilenecektir. Bundan dolayı ulaşım zincirleri bütünleşik bir şekilde tasarlanmalı ve yönetilmelidir.

- *Ulaşım planları yapılırken insan faktörüne önem verilmelidir:*

Turizm ulaştırmasında hız ve konforun yanı sıra turistlerin takip edeceği rotanın kendisinin de mümkün olduğunca ilgi çekici olması gerekmektedir. Bunun yanında iyi bir işaretleme ve bilgilendirme turizm ulaştırmasının kalitesini arttıracaktır.

- *Ulaştırma altyapısı kurulurken çevreye ve doğaya saygılı olunması gerekmektedir:*

Her ne kadar ulaştırma teknolojisi son yıllarda gelişmiş olsa da ulaştırma altyapısı kurulurken turizmin gelişmesinin ana kaynaklarında olan doğal ve kültürel değerlere önem verilmemesi

turizmin gelişmesini engelleyecektir. Bundan dolayı çevreye ve doğaya saygılı ulaşım planları hazırlanmalıdır.

Turizm ulaştırması genel durumda, destinasyonların gelişmesinde önemli bir rol olsa da son zamanlarda gerçekleştirilen pazarlama faaliyetleri sonucunda ulaştırma faaliyetlerinin, kendileri bir turistik cazibe noktası haline gelmiştir. Bu bağlamda, buharlı trenlere bakıldığında, gelişmiş ülkelerde kültürel seyahatler bu ulaştırma sistemiyle gerçekleşmektedir. Fakat yeni ilerleme gösteren bu durum turizm işletmecileri tarafından henüz yeterli ilgiyi görmemektedir (Novelli ve Hall, 2005, 96).

2.2. Turizm ve Ulaştırma Sistemleri

Dünya’da ve Türkiye’de turizm olayı, ulaştırma sistemlerinden ayrı olarak düşünülemez. Turizm ile ulaşımın ilişkisini karayolu, denizyolu, demiryolu ve havayolu ulaştırma türleri açısından incelemek mümkündür (Gürdal, 2015,18).

2.2.1. Karayolu Ulaştırması ve Turizm

Türkiye’de karayolları 1879 yılında gerçekleşen Meşrutiyet Devri’nde, Hasan Fehmi Efendi tarafından hazırlanmış ulaşım projeleri ile devlet ve il yolları olarak gruplandırıp, yollara numara vererek planlamaya almıştır (Arıkan ve Ahipaşaoğlu, 2005, 64).

Karayolu taşımacılığı, kalkış noktasından varış noktasına, aktarmasız ve hızlı bir şekilde taşıma gerçekleştirdiğinden dolayı diğer taşıma çeşitlerine oranla daha fazla talep görmektedir. Ekonomik kalkınmanın yanında toplum refahının ilerlemesinde de büyük rol oynamaktadır. Kendi içerisinde önemli bir ekonomik faaliyet olduğu gibi diğer sektörlerle de yakın ilişki içerisinde. Bu yakınlık neticesinde de bu sektörleri olumlu ve olumsuz yönde etkileyebilmektedir. Sadece karayolu ulaşımına odaklanmış ulaştırma sektörü; kazalar, kirlenme ve trafik tıkanıklığı ile ekonominin gelişmesinde pozitif hareketliliği önemli bir ölçüde sınırlamaktadır (Tan, 2008, 13).

I. Dünya Savaşı'na kadar turizm noktası olarak, kaplıcalar, deniz kenarları turistik destinasyon olarak kabul edilmektedir. 1940 yılından itibaren turizmde insanların oldukları yerlerden farklı yerlere seyahat etme istekleri başlamıştır. Bu değişimin en önemli etkisi de, otomobillerin ortaya çıkışları olarak gösterilmektedir. Otobüslerle ilk gezi 1910 yılında İngiltere'de gerçekleştirilmiştir. 1918 yılında da Paris'te bu geziler yaygınlaşmıştır. 1925 yılından itibaren Avrupa'da da bu gezilere olan talepler artış göstermektedir (Hacıoğlu, 1996, 8).

Turizm açısından karayollarını önemli kılan faktörleri şu şekilde sıralayabiliriz (Arıkan ve Ahipaşaoğlu, 2005, 67):

- Rotanın ve molaların kontrol altında olması,
- Varış saatinin kontrolü,
- Bagaj ve diğer eşyaların rahat bir şekilde taşınabilmesi,
- Aracı, konaklama amacıyla kullanabilme,
- Mahremiyet duygusunun benimsenmesi,
- Gidilen yolda aracın rahat bir şekilde kullanılabilmesi,
- Daha ekonomik olması.

Karayolu taşımacılığının turizmin gelişmesindeki bir diğer katkısı da araç kiralama sektörünü beraberinde canlandırmasıyla ortaya çıkar. Araç kiralama sektörü üç alt grupta turizm ile ilişkilendirilebilir (Tan, 2008, 14):

1. Havalimanı merkezli kiralamalar: Bu sayede ziyaretçiler kesintisiz bir ulaşım ile konaklama vb. yerlere ulaşabilmektedir.
2. Şehir merkezli gezi amaçlı kiralamalar: bu kiralamalar ziyaretçilerin konaklama tesislerinden turistik bölgelere seyahatini olanaklı kılar.
3. Seyahat esnasından araçları arızalanan kişilere sunulan kiralama hizmetleri.

Bu hususların yanında, karayollarında grup halinde de seyahat edebilme olanağına sahip olduğu için, turizm sektörünün karayollarından uzaklaşması mümkün değildir. Tur operatörleri tarafından, otobüsler daha ekonomik olduğu için tercih edilmektedir.

2.2.2. Demiryolu Ulaştırması ve Turizm

18. yüzyılda, ilk olarak İngiltere ve daha sonra sırasıyla Almanya ve diğer Batı Avrupa ülkelerinde başlayan sanayileşme hareketlerinin sonucu olarak kara taşımacılığı çerçevesinde daha çok mal taşımaya olanak veren trenin icadı olmuştur. Bu çağa ayak uyduran, sanayileşen ülkeler yeni pazarlara demiryolları sayesinde girmiştir (Özdemir, 2012, 117-118).

Demiryolu ulaştırması buharlı makinenin icadından sonra ilk buharlı lokomotifin kullanılmasına başlanılan bir sistem olmuştur. Günümüzde hem yük hem de yolcu taşımacılığında kullanılan raylı sistemler çoğu ülkenin ulaştırma planlamasında birincil önceliğe sahiptir. Birincil önceliğe sahip olmasının nedeni sistemin günümüz sürdürülebilir ulaştırma politikalarının temel amaçlarına en iyi hizmet eden sistem olmasıdır (Kurt, 2010, 46).

Türkiye’de ilk demiryolu ise, 1856 yılından başlanıp İzmir-Aydın arasında inşa edilmiş, 130 km. uzunluğunda bulunan bu hattın yapımı 1866 yılında tamamlanmıştır (Arıkan ve Ahipaşaoğlu, 2005, 34).

Turizm amaçlı bakıldığında, kitle seyahatlerinin ulaştırma araçları ilk olarak trenlerdir. Thomas Cook tarafından düzenlenen ilk seyahatler de trenler aracılığıyla düzenlenmiştir (Hacıoğlu, 1996, 6).

Demiryollarının turizm açısından taşıdığı önemler, şu noktalar üzerinde durmaktadır (Gürdal, 2015, 23-24):

- Ulaştırma sistemlerinin arasında emniyet bakımından en güvenilir ulaştırma sistemidir.
- En ucuz ulaşım şeklidir.
- Toplu taşımından dolayı, demiryolları yönünden maliyet giderlerini düşürmüş, bu sayede gelir seviyesi daha az olan bireylerde bu ulaşımı kullanabilmektedirler.
- Demiryolları belirli bir hat üzerinde, maksimum sayıda yolcu ve yük taşımaktadır.

- Demiryolları seyahat boyunca yolcularına, fizyolojik ihtiyaçlarına karşılayabilmeleri için olanakları ve yol güzergahlarını rahatça izleyebilme vb. olanakları sağlamaktadır.

2.2.3. Denizyolu Ulaştırması ve Turizm

Denizyolları, turizmin başlamasından itibaren süregelen hem yolcu taşımacılığı hem de turizmde toplu taşımacılık da önemli bir noktada bulunmaktadır. Okyanus aşırı ulaşım için havayolu ulaşımı dışındaki tek ulaşım çeşitidir (Arıkan ve Ahipaşaoğlu, 2005, 75).

Denizyollarını turizmin hizmetine girmesi, İngiltere’de ilk tur organizasyonlarını gerçekleştiren Thomas Cook tarafından sağlanmıştır. Thomas Cook, 1866 yılında bir turist grubu oluşturarak, ilk olarak İngiltere’den Amerika’ya yandan çarklı bir gemiyle turistik amaçlı bir seyahat düzenlemiştir (Arıkan ve Ahipaşaoğlu, 2005, 80).

Turizmin bugünkü durumuna bakıldığında su ulaşımının iki rolü üstlendiği görülmektedir; bunlar ilki, bazı ülkelerde gemicilik işletmeleri için önemli bir iş alanı oluşturan boğazlar, nehirler, göllerde feribot-vapur-teknelerde yapılan turist turları ve “kurvaziyer” olarak adlandırılan yolcu gemiciliğidir. Kurvaziyer turizmi ise genellikle Akdeniz ve Karaiplerde yapılmaktadır (Nursapayeva, 2014, 11).

Yapılan araştırmalara göre; turistlerin kurvaziyer turizmi seçmeleri arasında “konfor” ve “dinlenme” unsurları ön planda bulunmaktadır. Bunun yanında karada yapılan tatilde farklı bir atmosfer içerisine girme isteği, sakin bir yolculuk, farklı limanlar ve yerler görme isteği, bu limanlarda alışveriş yapma istekleri, turistleri denizyolu aracılığıyla tatillerini geçirmelerine yönelten başlıca etmenlerdir (Gürdal, 2015, 19).

2.2.4. Havayolu Ulaştırması ve Turizm

Havayolu ulaştırması 1918 yılından itibaren ticari şekle dönüşmüştür. Otomobilin ortaya çıkışı ve I. Dünya Savaşı’ndan sonra uçakların kullanılmaya

başlanması demiryolu ve denizyolu ulaşımını olumsuz yönde etkilemiştir (Hacıoğlu, 1996, 8).

Tablo 2. Ocak- Aralık Ayında Ulaşım Yoluna Göre Ülkemize Giriş Yapan Ziyaretçiler

	Yabancılar			Vatandaşlar		
	2016	2017	2018*	2016	2017	2018*
Havayolu	17 783 437	23 440 277	30 069 776	9 112 966	9 465 579	9 969 012
Karayolu	6 653 555	8 184 185	8 414 461	3 752 415	4 313 789	4 432 112
Demiryolu	6 154	9 899	15 464	2 320	5 557	33 100
Denizyolu	909 067	775 673	988 700	578 674	661 782	573 400
Toplam	25 352 213	32 410 034	39 488 401	13 446 375	14 446 707	15 007 624

Kaynak: yigm.kulturturizm.gov.tr//sinir-istatistikleri

Tablo 2’yi incelediğimiz zaman Türkiye’ye giriş yapan yerli ve yabancı turistlerin çoğunluğu havayolunu kullanmaktadırlar. En az kullanılan ulaştırma türü de demiryolu ulaşımı olduğu görülmektedir.

2.3. Havayolu Ulaştırması ve Genel Açıklamalar

2.3.1. Havayolu Ulaştırmasının Tanımı

Ulaştırma sektörünün önemli bir alt sektörü olan havayolu ulaştırma sektörü; faaliyet konusu, faaliyetleri yürüten kurum ve kuruluşlar, kullanılan ileri teknoloji ürünü araçla ve donanım, özel alt yapı ve haberleşme sistemleri, nitelikli insan gücü, hizmet verilen insanlar, ulusal ve uluslar arası özelliğe sahip kurallar ve mevzuat konularının oluşturduğu önemli bir sistemdir (DPT, 2001,1).

Havayolu ulaştırması, çalışan ve sınırlı zamanı olan milyonlarca insan için tartışılmaz önemde rol oynamaktadır. Hava ulaştırmasını kullanan yolcular, dünya ekonomisinin hemen her sektöründe ve her yaş ve gelir diliminden gelmektedir. Bugün her yıl artmaya devam ederek 28 milyondan fazla insana iş olanağı sağlayan havayolu endüstrisinde yılda yaklaşık olarak 1.6 milyar yolcu ve 29 milyon tonun üzerinde yük taşınmaktadır (Arıkan ve Ahipaşaoğlu, 2005, 123).

“Yolcu ve yük taşımaya yönelik birbirine bağımlı faaliyetlerin ve birimlerin oluşturduğu sistem olan havayolu ulaştırması sektörü, havayolu işletmeciliği, hava seyri sefer ve hava trafik kontrol hizmetleri, yer ve ikram hizmetler, eğitim, bakım,

ilgili alt ve üst yapılar ve diğer havacılık faaliyetleri ile bütün bu faaliyetlerin kurallara göre koordinasyonu ve denetimini kapsamaktadır” (DPT, 2001,1).

2.3.2. Havayolu Ulaştırmasının Tarihçesi

İnsanlardaki uçma isteği, insanlığın tarihi kadar eskidir. Eski uygarlıklardan günümüze kadar ulaşan resimler bunun en güzel delilidir. Ancak, uçma yeteneği, eski uygarlıklarda sadece tanrılara özgü bir kavramdı (Arıkan ve Ahipaşaoğlu, 2005,127).

Havayolları, yakın geçmişe bakıldığı zaman en hızlı gelişme gösteren bir taşıma türü olarak görülmektedir (Gürdal, 67, 2015).

Havayolu; bugünkü durumuna ulaşmaya dek belirli aşamalardan geçmiştir. Havayolu teknolojisine bakıldığında 2 farklı ilkedan yola çıkıldığını görebiliriz. Bu ilkelerden birincisi; aracı havadan daha hafif hale getirerek uçuşunu sağlamaktır. Mongolfier kardeşler de bu ilkedan yola çıkarak 1783 yılında bir balonun içerisine sıcak hava doldurarak uçmuşlardır (Eralp, 1983, 126).

Balonun gelişimi, bu denemeden sonra 19. Yüzyılın akışı içinde başlıca şu aşamalardan geçmiştir (Eralp, 1983,126):

- ❖ *Taşıtı havadan daha hafif hale getirmek ilkesi uyarınca, hidrojen ve helyum gazları kullanılmıştır.*
- ❖ *Taşıtı, istenilen yöne götürmek için, gövdeye pervaneli motorlar eklenmiştir. Böylece güdümlü balon çeşidi ortaya çıkmıştır.*
- ❖ *Ferdinand VorrZeppelin (1838-1917) bunu daha da geliştirmiş ve 1887 de güdümlü hava gemisini yapmıştır.*
- ❖ *David Schwatz gövde yapımında ilk kez alüminyum kullanmış ve taşıt daha ileri bir düzeyde donatılmıştır.*

Fakat bu icatların hacimleri büyük olduklarından dolayı kuvvetli rüzgarlarda sık sık kazaya uğramışlardır. Bundan dolayı havayolları ulaşımındaki yerleri sona ermiştir.

Bundan sonra ikinci ilke için çalışmalara başlanmıştır. Bu ilke de, havadan daha ağır taşıtların yapılması amaçlanmıştır. 1903 yılında Whirght kardeşler, motor gücü ile yani havadan daha ağır bir araç ile uçmayı başarmışlardır.

Uçak teknolojisindeki bu değişimi, birbirine zıt gibi görünen iki temel noktada toplayabiliriz. Birisi, hız arttırıcı teknoloji, diğeri ise; daha ağır yük ya da çok sayıda yolcu taşıyıcı kapasite sağlayan teknolojidir.

1978 yılı itibariyle havayolu ulaşımında yeni bir dönem başlamıştır. ABD’ de havayolu işletmelerine yerel anlamda istedikleri uçuş rotasını kullanabilmeleri ve serbest fiyat belirleme izni veren Havayolu Serbestleştirme Yasası’ nın yürürlüğe girmesiyle birlikte bu değişim başlamıştır (Bahar, 2018,27).

Havacılık sektörünün 20. Yüzyıl ile birlikte hızlanmasının başlıca nedenleri ise şu şekildedir (Bahar, 2018, 17):

- Globalleşme
- İleri teknoloji üretimi
- Toplumun refah artışı
- Uluslar arası ticaretin gelişme göstermesi
- Havayolu endüstrisinin serbestleşmesi
- Pazar alanlarının büyümesi
- Hava trafik artışı
- Havayolu ulaşım noktalarının gelişmesi
- Uzun mesafeli yolculuklara olan talebin artması
- Artan turizm olanakları ve istekleri

2.3.3. Havayolu Ulaştırması ve Turizm

Uluslararası turizmin gelişmesiyle beraber bu olaya paralel olarak havayollarında da bir gelişme gözlenmiştir (Gartner, 2002, 25).

Havayolu ulaştırmasında turizm ile ilişkisine bakıldığında özellikle toplu gezi turizmin yapılmaya başlandığı 1950’li yıllarda ön plana çıkmış ve tur operatörleri

tarafından hazırlanan, havayolu ile yapılan paket turlar insanları seyahate teşvik etmelerini sağlamıştır.

Havayolu ile seyahat etmek ulaşım alanında son kayda geçen bir gelişmedir. 25 Ağustos 1919 tarihinde Londra ve Paris arasında gerçekleşen havayolu ulaşımı Avrupa'daki ilk havayolu ulaşımı olarak görülmektedir (Boniface ve Cooper, 2001,58).

Havayolu taşımacılığının beraberinde getirdiği önemli bir yenilik hız faktörü olmuştur. Ulaşımında meydana gelen bu gelişmeyle beraber turistler gittikleri noktalarda daha fazla vakit harcamaktadırlar. Havayolu taşımacılığının turizm gelişmesindeki yararlarını şu şekilde sıralayabiliriz (Boniface ve Cooper, 2001,58):

- ❖ *Güzergahlar üzerindeki doğal ve beşeri kısıtları (dağlık araziler, okyanuslar, savaşlar vb.) ortadan kaldırarak 2 nokta arasında doğrudan seyahati olanaklı kılmıştır.*
- ❖ *Yüksek hızlarda seyahati olanaklı kılarak süreleri ve mesafeleri azaltmıştır.*
- ❖ *Yüksek taşıma kapasiteleri ile kitle turizmi açısından vazgeçilmez bir araç konumuna gelmiştir.*

2.3.4. Havayolu Ulaştırmasının Ekonomik Rolü

Havayolu ulaştırmasının ekonomik yönden ciddi bir katkısı bulunmaktadır. Hava ulaştırması turizm sektörüne katalitik bir etkisi bulunmaktadır. Hava ulaşımı aracılığıyla seyahatlerini gerçekleştiren uluslar arası yolcuların yaptıkları harcamalarıyla 15.5 milyon doğrudan ve dolaylı istihdam olanağı sağlamaktadır (Gökdalay, 2008, 33).

Havayolu ulaştırması ile ekonomi arasında iyi bir ilişki olduğu kabul görmektedir. Havayolu ulaştırması, diğer ulaştırma şekillerinin sağladığı faydaları sağlamasının yanında, uzun mesafelere ulaşım imkanı kolaylığı sağlayan ulaşım şeklidir. Bununla birlikte küçük yerleşim yerlerindeki ticaret ve turizmde gelişmesine zemin hazırlamaktadır (Sarılğan, 2011, 72).

Havayolu ulaştırmasının ekonomik faydalarını şu şekilde sıralayabiliriz (Çelik, 2017, 83-87):

- *Havayolu ulaştırması istihdam ve refah olanağı sağlar:*
Havayolu ulaştırmasındaki hızlı gelişmeden dolayı dünya ekonomisi içerisinde meslek alanı haline gelmiştir. Bundan dolayı havacılık sektörü içerisinde yeterli bilgi, beceri ve kültüre sahip personel ihtiyacı ortaya çıkmıştır.
- *Hava taşımacılığı, daha geniş katalitik (spin-off) faydalar üretir:*
Diğer sanayi faaliyetlerinin verimliliklerini arttırırken büyümelerini de kolaylaştırmaktadır.
- *Hava taşımacılığı dünya ticaretine katkıda bulunur:*
İşletmeler karlarını arttırmak, büyümek gibi birçok nedenle pazarlarını genişletmek için çabalamaktadırlar. Dünya pazarı içerisinde bulunabilmek işletmeler için büyük avantajlar sağlamaktadır. Bundan dolayı havayolu ulaştırması hızlı ulaşım imkanlarından dolayı tercih edilen ulaşım şeklidir.
İşletmelerin yaklaşık %70' i iş seyahatleri için havayolu ulaştırmasını tercih etmektedirler.
- *Havayolu ulaşımı turizmi canlandırır:*
lkelere döviz girdi ve çıktısına bakıldığında; girdinin büyük olması turizmin demler bilançosuna pozitif yönde etki edecektir. Turizm sadece bireylerin gelirlerini arttırmakla kalmayıp ülke de bulunan ürün ve hizmetlerin üretimini, tüketimini de etkilemektedir.
- *Hava taşımacılığı önemli bir vergi mükellefidir:*
Havacılık sektöründen elde edilen vergi gelirleri devlet için önemli bir gelir kalemini oluştırmaktadır.

Havayolu ulaştırması, seyahat ve ulaşım maliyetlerini azaltarak bir destinasyonu dünyayla bağlayarak o nokta da ticaretin gelişmesini sağlar. İnsanların ve malların hızlı hareket edebilmesiyle yeni teknolojilerin gelişmesini ve dağılımını sağlamaktadır (Bushanova, 2012, 15).

Sonuç olarak; havacılık, havayolu ulaştırmasının getirdiği olanaklar sayesinde harita üzerindeki herhangi bir nokta, herhangi bir kent, tüm uygar dünya ile bağlantılı hale gelmesini; çok değerli, pahalı veya ulaşım sırasında bozulacak nitelikteki malların yerlerine hızlı ulaştırılmasını sağlayarak ticaretin gelişmesini; günümüzde insanların seyahat ihtiyaçlarının önemli bir kısmının karşılanmasını sağlamaktadır (Uslu, 2011, 30).

2.3.5. Dünya’da Havayolu Ulaştırması

Havayolu ulaştırmasındaki serbestleşme, dünyada hızlı bir şekilde yer almaktadır. Serbestleşme, küreselleşme ve ticarileşme eğilimlerinin sonucunda, havayolu ulaştırmasında yolcuların istek ve ihtiyaçlarını karşılayabilmek amacıyla ortaya çıkarılan arza yüksek derecede talep doğmuştur. Dünya, kişi başına düşen gelir miktarının artması, ticaretin ve turizmin gelişmesi sektöre olan talepteki büyüme oranını hızlandırmaktadır (Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planı, 11-17, 2001).

Havayollarında; 2013-2032 yılları arasında yolcu sayısında ortalama %4,7, uçak filosunda %3,7 oranında satış olması öngörülmektedir. 2013 yılında, dünyada havayollarını kullanan yolcu sayısı 3,1 milyar gösterirken, 2030 yılında bu yolcu sayısının 6,4 milyara kadar çıkabileceği öngörülmektedir (Gürdal, 228, 2012).

2.3.6. Türkiye’de Havayolu Ulaştırması

1912 yılında başlayan sivil havacılık çalışmaları, 1956 yılında kurulan Devlet Hava Meydanları ile bir ivme kazanmıştır. 1990’lı yıllarda, sektöre yeni işletmeler katıldı ve sektörde yeni bir rekabet ortamı ortaya çıkmıştır. Ardından, 2003 yılında bölgesel havacılık politikası ortaya çıkmış ve sektörde hızlı bir büyüme ortaya çıkmıştır (Çizmecioğlu, 16, 2013).

Türkiye sivil havacılıkta büyük atılımını 2. Dünya Savaşı’ndan sonra gerçekleştirmiştir. Savaş döneminden sonra, uçakların modernleştirilmesinin yanında yeni havalimanları da faaliyete girmiştir (Bahar, 2018, 29)

Onuncu Beş Yıllık Kalkınma Planı’nda öngörülen, havayolu yolcu taşımacılığının payı 2015 yılında %7.82 iken, 2023 yılında %14’e çıkarılması,

gelecekte hava yollarına daha çok ihtiyaç duyulacağını göstermektedir. Çünkü Türkiye'nin coğrafi yapısı; ekonomik, sosyal, kültürel ve turistik kaynaklarının değerlendirilmesi ve ülkeye hızlı, güvenli, düzenli ve ekonomik bir şekilde ulaşılabilirliğin sağlanması açısından havayolunu, diğer ulaştırma türlerine nazaran daha avantajlı kılmaktadır. Günümüzde uluslar arası ölçütlere göre, “havaalanı ile turist çekim merkezi arasındaki, 1 saatten fazla mesafenin makul bir ölçü olarak kabul edilmemesi” bu görüşümüzü haklı kılmaktadır (Gürdal, 234,2015).

Ülkemiz, sivil havacılık içerisinde son 16 yılda gösterdiği gelişim ile Dünya’da ve özellikle ülkemizde sivil havacılık sektörünün ilerlemesinde önemli rol üstlenmektedir. Birçok yayımlanan raporda ülkemizin son yıllardaki gelişimi ve dünya havacılık sektöründe üst sıralarda yer almaktadır (SGHM, 2018, 24).

Yolcuların hava ulaşım aracına ulaşılabilirliği konusunda dünya ortalaması %74,41’i gösterirken, bu oran ülkemizde %91,34’tür. Toplam yolcu sayısı, son 16 yıl içerisinde %510 artarak 210 milyona, uçak trafiği %281 artarak 2.017.763’e ve toplam yük miktarı %296 artarak 3.821.894 tona ulaşmıştır (SGHM, 2018,27).

Sonuç olarak, Türkiye’ de ulaştırma sektörünün sorunlarının çözülmesi; hem ekonominin sağlıklı bir yapıya kavuşturulması, hem de turizmin geliştirilmesi bakımından hayati bir önem taşımaktadır (Gürdal, 234, 2015).

Tablo 3. Edremit Koca Seyit Havalimanının 2010-2017 Yılları Arası Uçak ve Yolcu Sayısı

Uçak Trafiği (İniş- Kalkış)						Yolcu Sayısı				
Ticari Uçak										
		İç Hat		Dış Hat		İç Hat		Dış Hat		
Yıl	İniş- Kalkış Toplamı	Türk	Türk	Yabancı	Diğer	Yolcu Toplamı	Gelen	Giden	Gelen	Giden
2010	983	714	-	-	269	37 236	19 014	18 222	-	-
2011	2 532	1 022	-	20	1 490	59 656	28 544	28 389	1 292	1 431
2012	3 328	728	3	-	2 597	46 595	23 174	23 006	207	208
2013	5 314	1 379	5	-	3 930	91 578	45 602	44 979	394	603

Tablo 3. Devam

2014	6 059	2 628	18	42	3 371	206 388	99 925	99 355	3 341	3 767
2015	8 113	3 057	21	58	4 977	321 520	155 342	156 443	5 079	4 656
2016	20 455	3 171	96	26	17 162	364 748	177 740	175 827	5 556	5 625
2017	22 922	2 964	42	28	19 888	436 261	212 919	213 786	4 808	4 748

Kaynak: www.tuik.gov.tr

2.3.7. Havalimanlarının Bölgeye Etkileri

Havaalanlarının gelişmesi sadece turizm açısından gelişerek ulaşım ağını geliştirmenin yanında, gelişmekte olan ülkelerin ekonomik gelişimlerinde de önemli bir rol üstlenmektedir (ATAG, 2005, 2).

Havaalanlarının etkileri ticaret, turizm ve yatırımlar üzerinde daha çok bulunmaktadır. Bu etkileri aşağıdaki maddeler üzerinden incelenmektedir (Turan ve Turan, 2008, 162):

2.3.7.1. Ekonomik Etkiler

Ekonomik etki, ekonomik yapının içerisindeki diğer sektörlerle ilgili istihdam, harcama ve benzeri ekonomik hareketlerin genel ekonomi üzerinde oluşturduğu etkiyi ifade etmektedir (EDAM, 2016, 7).

Havaalanlarının ekonomik etkileri kendi arasında dört başlık altında toplanmaktadır. Bunlar; doğrudan ekonomik, dolaylı ekonomik, tetikleyici ekonomik ve hızlandırıcı ekonomik etkiler olarak bilinmektedir. Bu etkiler aşağıdaki tablo üzerinde gösterilmiştir (EDAM, 2016, 7-8):

Tablo 4. Havaalanları İle Bağlantılı Ekonomik Etkiler

Doğrudan Ekonomik Etkiler	<ul style="list-style-type: none"> Havalimanı ve Bağlantılı Faaliyetler 	<ul style="list-style-type: none"> Havalimanı Operatörü Kontrol Görevlileri Havalimanı Güvenliği Gümrük Makamları
Dolaylı Ekonomik Etkiler	<ul style="list-style-type: none"> Destekleyici İş Kolları ve Faaliyetler 	<ul style="list-style-type: none"> Yiyecek-İçecek İkramları İçin Gıda Sağlayan Toptancılar Petrol Arıtma Faaliyetleri

Tablo 4. Devam

Tetikleyici Ekonomik Etkiler	<ul style="list-style-type: none">• Çalışanların Ulusal Ekonomi İçerisindeki Tüketimleri	<ul style="list-style-type: none">• Havalimanı Çalışanının Elde Ettiği Gelirin Başka Bir Sektör İçerisinde Harcaması
Hızlandırıcı Ekonomik Etkiler	<ul style="list-style-type: none">• Turizm• Yatırımlar• Dış Ticaret• Verimlilik Arttıran ve Kolaylaştıran Havayolu Bağlantıları	<ul style="list-style-type: none">• Yatırımcılar• İhracat Yapan Firmalar• Turizm

Kaynak: Ekonomik ve Dış Politika Araştırma Merkezi (EDAM). (2016). İstanbul'da Yeni Havalimanı Ekonomik Etki Analizi, 7-8.

Havalimanları bölgesel ve ulusal anlamda büyümeyi kolaylaştırmasının yanında geniş kapsamda ekonomik etkileri içinde bir çekim noktası olarak yer almaktadır. Havalimanları müşterilere hızlı bir şekilde ulaşarak iş verimliliği ve üretkenliği üst seviyeye çıkarmayı hedeflemektedir. Etkileri ise; havalimanlarının aşağıda belirtilen özellikleri ile ilişkilidir (York Aviation, 2004, 12):

- Firmaları yer seçimi ve rekabetçilik konularında etkilemek. Uluslar arası havalimanlarının varlığı bu konuda aşağıdaki nedenlerden dolayı önem teşkil etmektedir:
 - Dışarıdan, özellikler denizaşırı firmalardan yeni dahili yatırımların ilgisini çekmek
 - Halen bölgede yer alan firmaları kaybetmemek
 - Diğer bölgelerle olan rekabet açısından halihazırdaki firmaların büyümelerini güvende tutmak
 - Kilit önem arz eden pazarlara olan yolcu ve kargo bağlantılarını sağlayarak firmaların ihracatını ilerletmek
 - Hızlı ve etkili yolcu ve kargo hizmetleri sağlayarak ekonominin ve firmaların rekabetçiliğinin arttırılması

- Yerel çevresel sorunlara rağmen vatandaşların yaşam kalitelerine seyahat imkanı sunarak katkıda bulunmak
- İş ve turizm amaçlı gelen misafirleri çekerek turizmi arttırmak, bu anlamda gelir ve istihdam arttırmak

2.3.7.2. Sosyal Etkiler

Sosyal etki, bir aktivite neticesinde oluşan değişimi ifade etmektedir. Farklı bir deyişle; eylem, aktivite, proje ya da program sonucu farklı insanlar üzerinde oluşan etkileri içermektedir (Kenanoğlu ve Aydın, 2017, 289).

Herhangi bir sosyal etki farklı altı boyutta incelenebilir (Turan ve Turan, 2008, 162):

- ❖ Olasılık
- ❖ Büyüklük
- ❖ Yer ve zaman
- ❖ Potansiyel
- ❖ Zararları azaltma hassasiyeti
- ❖ Etkinin sosyal dağılımı

Etkinin sonuçları, içerisinde bulunduğu zamana, büyüklüğe, yere ve potansiyele göre farklılık oluşturmaktadır.

Havalimanlarının konumlandığı noktalara bakıldığında nüfus yoğunluğunun az olduğu noktalarda ya da ulaşımın kısıtlı olduğu alanlara erişim açısından önemli bir rol oynamaktadır. Bu seçimlerin yerel ekonomilere katkı sağlamasının dışında eğitim ve sağlık hizmetlerinin o bölgeye ulaşım açısından da önem teşkil etmektedir (Kurbak, 2010, 50).

Havalimanlarının en önemli etkileri genellikle ticaret, turizm ve yatırımlar üzerinde görülmektedir. Bu etkileri ise (Turan ve Turan, 2008, 162);

- Turizm sektörünün gelişmesine katkıda bulunması
- Gelecekteki ekonomik gelişme stratejilerinin gelişmesine katkıda bulunması

- Ülke ve ülke dışına kolayca ulaşımın sağlanması
- İş olanaklarının sağlanması
- Seyahat olanaklarının artması
- Nüfus artışı ve nüfus hareketliliği
- Hizmetlere olan talebin artması
- Ekonomik faaliyetlerde ve iş olanaklarında farklılaşma/ değişme

2.3.7.3. Turizm Gelişimine Olan Etkileri

Dünyada turizm yaklaşık 195 milyon insan açısından iş istihdamı sunmakta ve bu toplam istihdam yaklaşık %7.6'sını oluşturmaktadır. Turizm bölgesel gelişimi için dış gelirleri arttırıcı olarak istenen bir gelişmedir. Bu hareketlilik içerisinde havalimanı önemli bir yer tutmaktadır. Örneğin; turizm açısından önde gelen ülke olan Portekiz'e gelen turistlerin %30'u Lizbon Havalimanını kullanmaktadır. Geçmişe bakıldığında havayolu ulaşımı charter olarak yapılırken günümüzde, düşük maliyetli havayollarının turizm taşımacılığındaki oranı gün geçtikçe artmaktadır (Kurbak, 2010,50).

2.3.7.4. Havalimanlarının Çevresel ve Olumsuz Bölgesel Etkileri

ABD'de Ulaştırma Araştırma Kürsüsü' nün incelemelerine göre, sivil havacılıkta başlıca çevresel etkiler; küresel iklim değişikliği, hava kirliliği, salımlar, ekoloji ve doğal habitat, gürültü, arazi ve malzeme kullanımı, enerji tüketimi, su tüketimi, su kirliliği ve atıklar olarak sıralanmaktadır (Oto ve Çobanoğlu, 2011,113).

Havaalanlarındaki yolcu sayısındaki artış ile havayolları sefer sayılarını arttırarak hava kirliliğinin de artmasına neden olmaktadır. Havada meydana gelen kirlilik sadece insan sağlığını tehdit etmekte kalmayıp bitki ve hayvanların yaşamını da olumsuz etkilemektedir. (Korul, 2003, 99). Bunlar; uçak motor egzozu, uçak yakıt ikmal sistemleri, yer hizmeti sunan araçlar, havaalanı ısıtma ve soğutma sistemleri, inşaat çalışmaları, yolcuların, çalışanların ve ziyaretçilerin kullandığı motorlu araçların yaygınlaşmasından dolayı kaynaklanmaktadır (ATAG, 2005, 3). Fakat günümüze bakıldığında hava taşıma işlemleri %75 daha sessiz ve %70 daha fazla yakıt verimi bulunmaktadır (Oto ve Çobanoğlu, 2011, 113).

Üzerinde durulması gereken diğler bir sorun ise; havalimanları ve çevresinde bulunan çekim bölgelerine yönelen farklı profildeki insan yoğunluğunun aşırı olması ile ortaya çıkan çevresel sorunlardır.

Her gün havalimanına araçları ile gelen yolcu ve aileleri bunun yanında alanda çalışanlar havalimanının çevresindeki genişlemeyle beraber yük getiren kamyonlar çeşitli sorunların çıkmasına neden olmaktadır. Diğler yandan kalabalığın harcadığı enerji ve meydana getirdikleri çevre kirliliği sorunları yöre halkı tarafından sorun teşkil etmektedir (Kurbak, 2010, 51).

2.4. İlgili Araştırmalar

Havayolu ulaştırmasının turizm ile ilişkisi ve havalimanlarının gelişimi önceki bölümlerde belirtilmiştir. Çalışmanın bu bölümünde, havaalanlarının ve turizmin ulusal literatürde araştırma konusu olarak bir kısmı bu bölüm içerisinde özetlenmiştir.

Korul (2003) tarafından yapılan çalışmada havaalanlarının çevreye duyarlılığı konusunda literatür taraması yapılmıştır. Araştırmanın örneklem grubunu aktif havaalanları ve çevreleri oluşturmaktadır. Araştırma sonucunda, havaalanları ve çevrelerinin büyümesi çevre kirliliğine yol açmaktadır. Bu olumsuz sonuçtan dolayı yeni çevre yönetim sistemleri oluşturularak kontrol altına alınması zorunlu hale getirilmiştir.

Turan ve Turan (2008) İstanbul Sabiha Gökçen Havalimanı'nın yerel halk üzerine etkilerini araştırmışlardır. Araştırmanın örneklem grubunu Tuzla ve Pendik Belediye Başkanlıkları ile yerel halk ve esnaf oluşturmaktadır. Araştırmanın sonucunda Sabiha Gökçen Havalimanı'nın yerel halk için iş olanağı sağladığı sonucuna ulaşılmıştır.

Yaylalı ve Dilek (2009) Erzurum ilinde yolcuların havayolu ulaşım tercihlerini etkileyen faktörler tespit etmeye çalışmışlardır. Örneklem grubu olarak Erzurum il merkezinde yaşayan 81 kişiden oluşmaktadır. Araştırma sonucunda yolcuların yaşları arttıkça havayolu ulaşımını tercih etme olasılıklarının azaldığı sonucuna ulaşılmıştır.

Özdemir ve Kervankıran (2010) Afyonkarahisar’da turizm ve turizmin etkileri konusunda yerel halkın yaklaşımlarını belirlemeyi amaçlamışlardır. Örneklem grubunu Afyonkarahisar’da yaşayan 1025 kişiden oluşmaktadır. Araştırma sonucunda yerel halkın turizm faaliyetleri içerisinde aktif rol aldığı ve kültürel turizm varlıklarının turizme kazandırılması gerektiği sonucuna ulaşılmıştır.

Pehlivan (2010) tarafından yapılan çalışmada ulaşım faaliyetlerinin turizm faaliyetlerine olan etkileri belirlemeyi amaçlamıştır. Görüşme yöntemi ile 4 uzman kişi ile yapılan görüşme sonucunda turistlerin kullandığı ulaşım sistemleri ile turizm gelişiminin birbiri ile bağlantılı olduğu sonucuna ulaşılmıştır.

Sarılgan (2011) tarafından yapılan çalışmada Türkiye’deki bölgesel havayolu taşımacılığı incelenmiştir. Ankara, İstanbul, İzmir, kamu ve özel sektör yöneticileri ile yapılan görüşme sonucunda bölgesel havayolu taşımacılığının bölge ekonomik-turizm faaliyetlerine olumlu yönde etkilediği sonucuna ulaşılmıştır.

Bakırcı (2012) tarafından yapılan çalışmada ulaşım coğrafyası açısından Türkiye’de havayolu ulaşımı incelenmiştir. Çalışmanın örneklem grubunu Türkiye’de bulunan havaalanları oluşturmaktadır. Araştırmanın sonucunda havayolu ulaşımının sağladığı ulaşım kolaylığı ve konfor yapısından dolayı gelecekte önemini ve rolünü daha arttıracacağı sonucuna ulaşılmıştır.

Avcı ve Aktaş (2015) Türkiye’de faaliyet gösteren havalimanlarının performanslarını değerlendirmişlerdir. 26 havalimanı üzerine veri zarflama yöntemi kullanılmıştır. Araştırmanın sonucunda havalimanlarının performanslarının yaz dönemine göre kış döneminde daha yüksek olduğu sonucuna ulaşılmıştır.

Karaca (2015) tarafından yapılan çalışmada havaalanlarının yeri ve çevresel etkilerini tespit etmek amaçlanmıştır. Araştırmanın örneklem grubunu Sabiha Gökçen Havalimanı ve çevresi oluşturmaktadır. Araştırmanın sonucunda havalimanlarının, buldukları bölgenin kalkınmasına yardımcı olduğu sonucuna ulaşılmaktadır.

Kenanoğlu ve Aydın (2017) havaalanlarının ekonomik ve sosyal etkilerini belirlemeye çalışmışlardır. Çalışmanın örneklem grubunu Türkiye ve Dünya’ da

bulunan havalimanları üzerine genel bir çalışma yapılmıştır. Araştırmanın sonucunda havalimanlarının genel olarak çevresel kirliliğe sebep olduğu sonucuna ulaşılmıştır.

Çelik (2017) tarafından yapılan çalışmada havayolu taşımacılığı endüstrisi ve ekonomik etkileri belirlenmeye çalışılmıştır. Havalimanlarına genel olarak yapılan araştırmada, gelişmekte olan ülkelerde ekonomik büyümeyi kolaylaştırdığı sonucuna ulaşılmıştır. Olumlu sonucun yanında, fazla vergilendirmeden dolayı ekonomik büyümeyi olumsuz etkilediği sonucuna ulaşılmıştır.



3. YÖNTEM

3.1. Araştırmanın Yöntemi

Nitel araştırma sosyal bir olayı, doğal ortam ve oluşumu içinde tasvir eden bir araştırma türüdür. Nicel araştırmalarda olduğu gibi olayın değişkenleri ile oynanmaz. Bir olaya etkisi olan değişkenleri kendisi ortaya çıkartır. Nitel araştırmalar zaman alıcı olmasından dolayı küçük örneklemeler üzerinde çalışılır. Nitel araştırma kişilerin kanaatleri, tecrübeleri, algıları ve duyguları gibi nesnel verilerle meşgul olur ve yorumlayıcı paradigmayı esas alır (İlgar ve İlgar, 2013, 199).

Nitel araştırmalarda üç farklı veri toplama yaklaşımı vardır. Bu veri toplama yaklaşımları; bireysel görüşme-mülakat, grup görüşmesi ve gözlemden oluşmaktadır. Mülakat veri toplama yaklaşımı da kendi içerisinde üç başlık altında toplanır. Bunlar (Altındağ, 2005, 8-9):

1. Sıkı Yapılandırılmış

Mülakatta sorulacak sorular daha önceden belirlenmiştir ve herkese aynı sorular sorulmaktadır. Anket çalışmasına da benzetilmektedir.

2. Yarı (Gevşek) Yapılandırılmış

Mülakatta açık uçlu sorular yer almaktadır. Araştırmacı ve katılımcı soruları derinlemesine inceleyerek bilgi verebilirler.

3. Yapılandırılmamış

Yapılandırılmamış mülakatlarda sorular serbesttir. Katılımcı, istenilen konuda derinlemesine gidebilir. Verilen cevaplar yönlendirici olur.

Görüşme tekniğinin kendi içerisinde bazı olumlu ve olumsuz yönleri bulunmaktadır. Bu olumlu ve olumsuz yönler aşağıdaki tabloda verilmiştir.

Tablo 5. Görüşme Tekniğinin Olumlu ve Olumsuz Yönleri

Olumlu Yönler	Olumsuz Yönler
<ul style="list-style-type: none">• Esneklik• Yüksek yanıt oranı• Sözel olmayan davranış• Ortam üzerindeki kontrol• Soruların sırası• Anlık tepki• Veri kaynağının doğrulanması ile artan geçerlilik• Tamlık• Derinlemesine bilgi	<ul style="list-style-type: none">• Zaman alıcı ve maliyetli oluşu• Olası yanlılık• Kayıtlı ya da yazılı bilgileri kullanamama• Zaman ayırma güçlüğü• Gizliliğin ortadan kalkması• Soru standardının olmayışı• Bireylere ulaşma zorluğu

Kaynak: Yıldırım, Ali ve Şimşek Hasan. Sosyal Bilimlerde Nitel Araştırma Yöntemleri, 11. Baskı, Ankara, Seçkin Yayıncılık 2018, s. 133- 136.

Görüşme tekniği ile ilgili gerekli bilgiler ışığında bu çalışmada görüşme tekniğinin tercih edilmesinin başlıca nedenlerini şu şekilde sıralayabiliriz:

- Çalışmaya dahil edilen otel işletmeleri, seyahat işletmeleri ve yerel halk ile derinlemesine bilgi elde edilmek istenmesi,
- Araştırmada, çalışma örneklemini oluşturan sınırlı ve ulaşılabilir olan otel işletmeleri, seyahat işletmeleri personelleri ile yerel halkın görüşlerine yönelik olması,
- Görüşme esnasında, katılımcının yanıt oranının yüksek olması ve daha sonradan aklına gelen bilgileri ekleme imkanının olması,
- Çalışma konusu ile ilgili görüşme sürecinde önceden belirlenip sorulan sorular haricinde konuya farklı ve yeni bilgi sunma açısından verilen cevaplara göre görüşmecinin katılımcıya başka sorular sorma imkanının olması,
- Görüşme sürecinde sözlü olmayan davranış ve tepkilerin gözlemlenebilmesi ve veri kaynağının onaylanmasının kolaylığı açısından görüşme tekniği tercih edilmiştir.

3.2. Araştırmanın Evren ve Örneklemi

Evren, inceleme alanına giren bireylerin oluşturduğu topluluklardan meydana gelmektedir. Örneklem; araştırma evreni içerisinde amaca uygun belirli bir yöntem ile seçilen ve evreni temsil eden birimler veya elemanlar kümesidir (Toy ve Tosunoğlu, 2007,7).

Edremit Körfezi'nde toplam, 39 seyahat acentası ve 49 otel işletmesi bulunmaktadır. Bununla birlikte Edremit Körfezi'nde yaşayan toplam nüfus ise; 300.243 kişidir.

Bu çalışmanın örneklemini Edremit Körfezi'ni içerisinde faaliyet gösteren seyahat acentaları, otel işletmeleri ve bölgede yaşayan yerel halktan oluşmaktadır. Bu örneklem içerisinde 7 seyahat acentası, 9 otel işletmesi ve 20 yerel halk ile görüşme yapılmıştır.

3.3. Veri Toplama Aracı

Nitel araştırmalar bir hipotezi ispat etmek ya da hipotezi çürütmek için değil, ön yargılı bir fikri çürütmek veya yeni bir fikri ortaya çıkarmak için yapılır (Broom, 2005, 72).

Bu araştırmada, veri toplama yaklaşımlarından bireysel görüşme-mülakat yaklaşımı kullanılmıştır. Nitel araştırma yöntemi kapsamında otel işletmeleri, seyahat acentaları ve yerel halkın, çalışma konusuna yönelik görüşlerini almak için yarı yapılandırılmış görüşme tekniği tercih edilmiştir.

3.4. Veri Toplama Süreci

Çalışma ile ilgili literatür taraması yapıldıktan sonra çalışmanın konusu ile ilgili veri toplama aracı olarak anket formu düzenlenmiştir. Anket formu Edremit Körfezi'nde yaşayan yerel halk, seyahat işletmeleri ve otel işletmeler ile bireysel görüşme- mülakat yaklaşımı ile gerçekleştirilmiştir. Anket 2018 yılı Ocak ve Haziran ayları içerisinde tamamlanmıştır. Araştırmada kullanılan anket formları Ek' 1, Ek'2 ve Ek'3 de yer almaktadır.

4. BULGULAR ve YORUMLAR

Araştırmanın bu bölümünde Edremit Körfezi'nde bulunan yerel halk, otel ve seyahat işletmeleri ile yapılan görüşmeler üzerinde durulmuştur. Elde edilen bulgular üç başlık altında toplanmıştır. Araştırmacıya ve okuyucu ya kolaylık sağlanması amacıyla mülakat soru formundaki sorular sırasıyla verilmiştir. Yapılan görüşmeler neticesinde öne çıkan konular belli kodlamalar ile verilmiştir. Bulgular kısmında verilen kodlamalar cümlede tırnak içinde ve italik yazı tipiyle verilmektedir. Araştırmada elde edilen bulgular ve değerlendirmeler aşağıdaki gibidir.

4.1. Edremit Körfezi'nde Faaliyet Gösteren Seyahat Acentaları İle İlgili Bulgular ve Değerlendirmeler

Bu çalışmaya katılan acentalar Edremit Körfezi içerisinde 8 ile 13 yıl arasında faaliyet göstermektedirler. Personel sayıları ise; 10 kişi ile 40 kişi arasında değişmektedir. Katılımcıların tamamı üst düzey yöneticilerden oluşmaktadır. Acentaların tamamı A Grubu Seyahat Acentalarıdır.

Tablo 6. Seyahat Acentalarında Çalışmaya Katılan Katılımcıların Demografik Özellikleri

Katılımcılar	Cinsiyet	Acentadaki Görevi	Yaş
Katılımcı 1	Erkek	Acenta Müdürü	54
Katılımcı 2	Bayan	Acenta Şube Müdürü	49
Katılımcı 3	Erkek	Acenta Sahibi	60
Katılımcı 4	Erkek	Acenta Sahibi	42
Katılımcı 5	Erkek	Acenta Sahibi	48
Katılımcı 6	Bayan	Acenta Müdürü	33
Katılımcı 7	Erkek	Acenta Sahibi	51

1. Edremit Koca Seyit Havalimanı ile beraber, seyahat acentaları arasındaki rekabet düzeyi hangi derecede etkilenmiştir?

Edremit Körfezi'nde bulunan seyahat acentaları ile yapılan görüşmelerde genel kanı rekabet ortamlarının arttığı görüşü ağırlıkta bulunmaktadır. Elde edilen ilk bulgu “ hizmet kalitesi artışı” olmuştur. Bazı katılımcıların cevapları ise şu şekildedir:

K 1'e göre; *“Daha iyi ve kalitesi yüksek turistik ürün sunumları konusunda rekabet düzeyleri artmıştır.”*

K 2' ye göre; *“Aramızdaki rekabet düzeyi en üst seviyeye çıktı. Çünkü havalimanına olan transferlerimizde büyük bir artış meydana geldi. Hizmet verdiğimiz kitle genişledi.”*

K6' ya göre; *“Acentalar arası rekabet arttığından dolayı farklılık yaratmak zorundayız. Çünkü diğer acentaların önüne geçmek için bu gerekmektedir.”*

K 7' ye göre; *“Rekabet düzeyimiz arttı. Havalimanı ile birlikte bölgemize olan ulaşım kolaylığından dolayı hizmet verdiğimiz kitle daha da genişledi.”*

Edremit Körfezi'nde bulunan acentaların büyük bir çoğunluğu rekabet düzeylerinin arttığını savunmaktadırlar. Hepsinin ortak görüşüne göre, Edremit Koca Seyit Havalimanı'nın körfez içerisinde etkin bir rol kullanarak gelen turist sayılarında artışın olduğunu söylemektedirler. Hizmet kalitelerini ve havalimanındaki transfer hizmetlerini genişleterek ön plana çıkmayı amaçlamaktadırlar.

2. Havalimanı ile seyahat acentalarının işleyişinde ne tür değişiklik meydana gelmiştir?

2.1. Gelirler açısından

2.2. Turlar açısından

2.3. Transfer hizmetleri açısından

2.4. Uçak biletleri satışları açısından

2.5. Turist profilleri açısından

Görüşme yapılan seyahat acentalarının tamamının ortak görüşüne göre, acentaların işleyişleri olumlu yönde etkilenmiştir. Yapılan görüşmelerde elde edilen ilk bulgular “ acentaların gelirlerinin artması” , “tur alanlarının genişlemesi”, “transfer hizmetleri ve uçak bilet satışlarının artması” ve “hizmet verilen turistlerin turizm bilincine sahip olması” olmuştur. Bazı katılımcıların cevapları şu şekildedir:

K 1' e göre; *“Bölgedeki acentaların çokluğundan dolayı çok fazla fiyat artışı yapılmadığı için gelirler açısından çok fazla olmasa da bir artış meydana geldi.”*

“Yakın çevreye gerçekleştirdiğimiz turlar zaten yoğun bir şekilde devam etmekte, turist profilindeki gelişmeden dolayı Yunan Adalarına olan tur taleplerinde artış meydana geldi.”

“Havalimanından bölgeye, bölgeden havalimanına küçük araçlar ve VIP araçlarla yapılan transfer taleplerimizin sayısı arttı.”

“Bilet satışlarında iyi düzeyde artış oldu ve kış sezonunda acentanın en önemli gelir kalemini oluşturdu.”

“Yabancı turist sayısında az miktarda artış gözlemlendi. Yerli turist olarak gelişmiş sanayi şehirlerinden bölgemize ziyaret talepleri artmıştır.”

K 2' ye göre; *“Gelirlerimizde artış oldu. Fakat çok büyük bir artış göstermedi. Maliyetlerdeki artış ve bunun yanında rekabetten dolayı hizmet ücretlerinin yerinde durmasından kaynaklandığını söyleyebilirim.”*

“Tur satışlarımız gelişme gösterdi. Tur satışlarında %80-90 oranında bir artış oldu.”

“Havalimanına gerçekleştirdiğimiz özel transfer taleplerinde bir artış oldu. Bunun için öz mal olarak VIP araçlar temin ettik ve misafirlerimizin hizmetine sunduk.”

“Edremit Koca Seyit Havalimanı’nın tam olarak faaliyet geçmesinden dolayı uçak bileti satışlarında artış oldu. İzmir’e yakınlığımızın etkisi ile birlikte de uçak bileti satışlarımız iyi bir gelir getirici unsur haline geldi.”

“Ulaşımın kolaylaşmasıyla birlikte artık sadece yazlıkları olan kişilerden hariç olarak tatil bilincine sahip, bölgeyi gezmeyi, eğlenmeyi tercih eden bir profil yapısına dönüştü.”

K 4’ e göre; *“Sezonun uzamasından dolayı gelirlerimizde düzenli bir artış oldu.”*

“Günlük tur satışlarında maksimum noktaya geldik.”

“Havalimanına özel VIP transferlerimizin sayısında artış oldu.”

“Havalimanının etkin hale gelmesiyle uçak bileti satışlarımız arttı. Buna en büyük etkiyi THY’nin Atatürk Havalimanı’na olan uçuşlarını kış aylarında da devam etmesi oldu.”

“Gelir seviyesi yüksek olan turistlere hizmet vermeye başladık.”

Seyahat acentaları ile yapılan görüşmelerde katılımcıların şu anki durumdan gayet memnun olduklarını görüşme esnasında jest ve mimiklerinden rahatça anlayabiliyoruz. Bu memnuniyeti de verdikleri cevapların içerisinde görebilmemiz mümkündür. Acentalar giderek faaliyet alanlarını genişletmeye başlamışlar ve bu şekilde de bir farklılık yaratma çabası içerisinde bulunmaktadır.

3. Sizce, Edremit Koca Seyit Havalimanı’nın bölgenin gelişmesine yönelik ne gibi etkileri bulunmaktadır?

Edremit Körfezi’ndeki seyahat acentaları Koca Seyit Havalimanı’nın bölgenin gelişmesine yönelik etkilerini, yeni iş olanakları, yeni yabancı yatırımlar ve bölgenin daha çok tanınması olarak algılamaktadırlar.

Yapılan görüşmelere göre elden edilen ilk bulgu” bölgenin yeni yatırımlara açılması” olmuştur. Katılımcıların cevapları aşağıdaki gibidir:

K 3' e göre; *“Bölgemizi daha çekici hale getirerek, diğer turistik destinasyonlar ile yarışmamız için ortam sağladı.”*

K 4' e göre; *“Bölgenin arsa değeri açısından yükselmesine sebep oldu diyebilirim. Yabancı yatırımcılar özellikler, Araplar bölgeyi keşfetmeye başladı.”*

K 6' ya göre; *“Bölgenin da çok tanınmasına neden oldu. Yabancı ve yerli yeni yatırımların yapılmasına zemin hazırladı”*

K 7' ye göre; *“Bölgemiz turizm açısından gelişmeye başladı. Yabancı yatırımcıların ilgisini çekmeye başladı. Yerel halkta imkanları doğrultusunda turizmin gereklerini göz önüne alarak yerel işletmeler kurmaya başladı.”*

Diğer öne çıkan bulgu ise; *“ikinci konutların artması”* olmuştur. Katılımcının verdiği cevap aşağıda verilmiştir:

K 1' e göre; *“Koca Seyit Havalimanı gelişmiş sanayi şehirlerinden İstanbul-Ankara ve bunlardan bağlantılı iç hat seferleri ile bölgede sürekli kalıcı konut isteği nedeniyle şehrin nüfusunun %0,12 (yıllık) oranda artışına katkı sağlamaktadır. Turizm tesislerinden ziyade ikinci konutlar bölgede hızla artmaktadır. Bu durumda inşaat ve buna bağlı sektörlerin büyümesini sağlamaktadır.”*

Verilen cevaplar doğrultusunda, seyahat acentaları Koca Seyit Havalimanı'nın bölge için bir kazanç olduğunu düşünmektedirler. Acentaların çoğu yeni yatırımlardan memnun oldukları gözlemlenmektedir. Acentalar bu gelişim ile birlikte kendileri içinde bir kazanç olacağını düşünüyor ve havalimanını destekliyorlar.

4. Havalimanının bölgeye katkısıyla birlikte, yoğun sezon dışında işletmeniz hangi dönemlerde yoğunluktadır?

Katılımcılar yaklaşık olarak %85'lik bir kısmı sezonlarının uzadığını ve kış aylarında da yoğun olduklarını bildirmektedirler.

Elde edilen ilk bulgu ise; *“turizm sezonunun uzaması”* olmuştur. Katılımcılardan alınan cevaplar ise aşağıdaki gibidir:

K 11' e göre; *“İlkbahar ve sonbahar aylarında yoğunlaşmamız olmaktadır.”*

K 2' ye göre; *“Kazdağlarına sahip olmamızdan dolayı, kış sezonu boyunca bu yoğunluğu yaşıyoruz.”*

K 3' e göre; *“Turizm sezonunu en azından 10 aya kadar uzatabildiğimizi söyleyebilirim.”*

K 7' ye göre; *“Kış aylarında da yoğunluğumuz devam ediyor. Aralık-Mart aylarını örnek olarak verebilirim.”*

Elde edilen diğer bulgu ise; “mevsimsellik olgusu” olmuştur. Bu bulguyu destekleyen cevap ise şu şekildedir:

K 5' e göre; *“Kış aylarında bizim için bir etkisi olmadı. Çünkü, kış aylarında acenta olarak öğrenci servislerine yoğunlaşıyoruz. Turizm faaliyetleri içerisinde yer almıyoruz.”*

Katılımcıların cevaplarına göre havalimanı ile birlikte körfezdeki turizm sezonunun uzadığını görüyoruz. Yaklaşık olarak yıl içerisinde on ay kadar acentalar yüksek verimlilik ile çalışmaktalar.

Yapılan çalışmada bu sonuçtan farklı olarak sadece 1 acenta cevap vermiştir. Olumsuz cevabın sebebini acentalar arasındaki faaliyet alanındaki farklılıktan dolayı gerçekleştiği görülüyor.

5. Havalimanının bölge tanıtımında körfez imajına nasıl bir etkisi bulunmaktadır? Eğer etkisi var ise; siz acenta olarak nasıl bir rol üstlenmektediresiniz.

Edremit Körfezi'nde faaliyet gösteren seyahat acentalarının tamamı havalimanının olumlu bir etkisi olduğu görüşü üzerinde toplanmaktadır. Acentaların hepsi çeşitli çalışmalar ile rol üstlendiklerini söylemektedirler.

Yapılan görüşmeler neticesinde çıkan ilk bulgu “bölgenin tanınırlığı” olmuştur. Bazı katılımcıların verdikleri cevaplar aşağıdaki gibidir:

K 1' e göre; *“Körfez imajına havalimanının etkisi ulaşılabilirlikteki kolaylıktan dolayı bölgenin imajını cazibeli bir hale getirdi. Bu ulaşım zincirinin bir halkası olarak gezi, etkinlik, doğa gezileri yapmaktayız”*

K 2' ye göre; *“Bölgenin diğer şehirlerden ulaşımı kolaylaştırdı ve turistler için bunu çekici bir hale getirdi. Bizde acenta olarak THY yönetim ekibini bu bölgede gezdirerek bölgeyi daha iyi tanıtmaya çalıştık ve bölgenin imkanlarını gösterdik. Onlarda potansiyele bağlı olarak uçuşlarını sıklaştırdılar”*

K 4' e göre; *“Bölgenin ulaşımını kolaylaştırdı. Bizde çeşitli fuarlara katılarak bölge tanıtımına yardımcı olmaya çalışıyoruz”*

K 7' ye göre; *“Körfez turizm imajımızı geliştirdi. Doğamızı ve denizimizi bulunması ön planda bulunuyor. Türkiye'deki turizm fuarlarına katılarak ve bunun yanında çeşitli kampanyalar oluşturarak körfez tanınırlığına yardımcı olmaya çalışıyoruz”*

Yapılan görüşmeler neticesinde havalimanının etkisi ile birlikte, Edremit Körfezi'nin turistik imajının olumlu yönde etkilendiğini görülüyor. Havalimanının bölgedeki aktifliği ile birlikte bölgedeki ulaşım sorununun en aza indirildiği saptanmıştır. Seyahat acentaları da çeşitli etkinlikler ile birlikte bu gelişmeye katkı sağladıklarını savunuyorlar.

6. Havalimanının gelişmesi ile bölgeye gelen turist sayısının artışından dolayı personel sayınızda bir artış oldu mu?

Yapılan görüşmelerde seyahat acentalarının büyük bir çoğunluğu artışa gittiklerini söylemektedirler. Gösterdikleri çeşitli faaliyet alanları için ayrı departmanlar kurarak bu durumu desteklemektedirler. Sadece görüşme yapılan acentaların bir tanesinde artışın olmadığı gözüküyor. Bu, katılımcıların aşağıdaki cevaplarından anlaşılmaktadır:

K 1' e göre; *“Havalimanı transferleri ve uçak bilet satışları için ayrı bir ofis açtık. 2 kalifiyeli personelimizi de sadece bu işlemler için ayırdık. Bu durumdan dolayı personel sayısında artışa gittik”*

K 3' e göre; “Evet oldu. Yüzde olarak bakıldığında %20 civarı diyebilirim”

K 7' ye göre; “Artışımız oldu. Yaz aylarında bu oran %80’lik bir oranı bulmakta”

Havalimanının etkisi ile birlikte bölgeye gelen yerli ve yabancı turist sayılarındaki artışın yansımaları olarak seyahat acentalarının personel sayılarındaki gelişmelerde görülmektedir. Bu durumda doğrudan yerel halk için iş istihdamı oluşturmaktadır.

4.2. Edremit Körfezi’nde Faaliyet Gösteren Otel İşletmeleri İle İlgili Bulgular ve Değerlendirmeler

Bu çalışmaya katılan otel işletmeleri en 8 yıl ile 20 yıl arasında bölgede faaliyet göstermektedirler. Personel sayıları da 25 kişi ile 100 kişi arasında değişmektedir. Otellerin tamamı özel işletme belgeli tesislerdir.

Tablo 7. Otel İşletmelerinde Çalışmaya Katılan Katılımcıların Demografik Özellikleri

Katılımcılar	Cinsiyet	Oteldeki Görevi	Yaş
Katılımcı 1	Bayan	Front Office Supervisor	27
Katılımcı 2	Erkek	Ön Büro Müdürü	31
Katılımcı 3	Erkek	Otel Müdürü	38
Katılımcı 4	Bayan	Otel Müdürü	43
Katılımcı 5	Erkek	İşletme Sahibi	57
Katılımcı 6	Bayan	Otel Müdürü	41
Katılımcı 7	Erkek	Otel Müdürü	57
Katılımcı 8	Erkek	Otel Müdürü	35
Katılımcı 9	Erkek	İşletme Sahibi	63

1. Sizce, Edremit Koca Seyit Havalimanının, bölgenin gelişmesine yönelik ne gibi etkileri bulunmaktadır?

Edremit Körfezi'nde faaliyet gösteren otel işletmeleriyle yapılan görüşmelerde Edremit Koca Seyit Havalimanının olumlu etkileri üzerine durulmaktadır. Yapılan görüşmelerde “istihdamın artması” ve “ulaşımın kolaylaşması” bulguları ön plana çıkmaktadır. Bazı katılımcıların verdikleri cevaplar şu şekildedir:

K 2' ye göre; *“Ulaşım araçlarının her geçen gün gelişim göstermesi şüphesiz ki turizm tabanlı çalışan bölgelerin her daim destekçisi olmuştur. Gelişim gösteren bu araçlar her zaman turizm faaliyetlerinin destekçisi olmuştur. Bu araçlar içerisinde toplu ulaşımı kolaylaştırır, hızlı ve güvenli ulaşım her daim sağlayan havayolu taşımacılığı şüphesiz ki en başta yer alıyor. 2008 yılından bu yana çalışmakta olduğum Körfez Bölgesi'nde ki en önemli gelişmelerinden biri olan Koca Seyit Havalimanı, bölgemiz gelişimi için ilk yapılan seferden şüana kadar hiç hız kesmeden artan bir ivme göstermiştir. İstanbul ve Ankara gibi iki büyük kente doğrudan ve diğer kentlerden de aktarmalı olarak ulaşımın sağlanabiliyor olması bölge ulaşımına en önemli katkıyı sağlamıştır. Ayrıca büyük zincir otellerin bölgeyi keşfetmesine mevcut iş gücünün ve istihdam gibi birçok gözle görülür faktör üzerinde etki sağlamıştır.”*

K 6' ya göre; *“Bölgenin çekiciliğini arttırdı. Ülkemizdeki diğer büyük şehirlere olan ulaşımı kolaylaştırdı.”*

K 7' ye göre; *“Bölgemizin genellikle 3. yaş grubu diyebileceğimiz kişiler tarafından tercih ediliyordu. Ancak havalimanının ulaşımı kolaylaştırması ile genç nüfusunda ilgisini çekmeye başladı. Bundan dolayı da çeşitli eğlence mekanları hizmete girerek genç nüfus daha da memnun kalmaya başladı.”*

K 8' e göre; *“Bence bölgedeki turizm sezonunun uzamasına sebep oldu. Çünkü havalimanının etkinliği ile birlikte Edremit Körfezi'ne olan ulaşım zorluğu biterek, insanlar daha kolay ve hızlı bir şekilde buraya gelmeye başladılar.”*

Yapılan görüşmelerde otellerin şuan ki durumlarından memnun oldukları görülebiliyor. Genellikle ulaşımın kolaylaşmasının bölge için pozitif bir etkisinin olduğu savunulmaktadır.

2. Edremit Koca Seyit Havalimanının gelişmesiyle birlikte otelinizin doluluk oranında bir değişiklik meydana geldi mi?

Otellerin tamamı doluluk oranlarının arttığını söylemektedirler. Gelirler açısından da bakıldığında ortalama gelirlerinin arttığı görülüyor. Aşağıda bazı katılımcıların cevapları bulunmaktadır. Bunlar:

K 1' e göre; *“Tabi ki. Dönemsel satışlar kontrol edildiğinde revenue (gelir) ve toplam konaklamada bir artış söz konusu oldu.”*

K 2' ye göre; *“Havalimanının açılmasıyla birlikte gözle görülür bir artış olmuştur. En yoğun olan yaz aylarında %70 doluluk oranlarından, %87-90 gibi doluluk oranlarına yaklaşıldı.”*

K 4' e göre; *“Yaz aylarında otelimiz zaten %100'e yakın oranla çalışmakta. Havalimanının aktifliğini kazanmasıyla birlikte kış aylarında da otelimizin doluluk oranı %50'lik bir oran içerisinde seyretmektedir. Bu oranlara bağlı olarak da gelirlerimizde düzenli bir artış seyretmektedir.”*

K 7' ye göre; *“Doluluk oranlarımızda önemli derecede artış ortaya çıktı. Termal turizm açısından da hizmet verdiğimiz için kış ayları içerisinde de yüksek doluluk ile çalışıyoruz.”*

Otel işletmeleri ile yapılan görüşmeler sonucunda otellerin doluluk oranlarında artış olduğu gözükmektedir. Katılımcılar bu gelişmenin havalimanının etkin bir şekilde Edremit Körfezi'nde yer almasından kaynaklandığını savunmaktadırlar. Bölge termal turizm açısından da elverişli bir nokta olduğu için kış aylarında da yüksek doluluk ile çalışmaktalar.

3. Havalimanının bölgeye katkısıyla birlikte, yoğun sezon dışında oteliniz hangi dönemlerde yoğunluktadır?

Yapılan görüşmelerde; bir otel işletmesi dönemsel hizmet verirken, sekiz işletme on iki ay hizmet vermektedir. On iki ay hizmet veren işletmeler, sezon uzunluklarının ve yoğunluklarının arttığını söylemektedirler. Bu, katılımcıların aşağıdaki cevaplarından anlaşılmaktadır:

K 1' e göre; *“Otelimiz dönemsel olarak hizmet vermektedir (Mayıs-Ekim).”*

K 2' ye göre; *“Kaplıca alanlarına yakınlığımızdan dolayı hem yarıyıl tatillerinde hem de Aralık-Şubat aylarında yoğunluğa ulaşmaktayız.”*

K 4' e göre; *“Eylül ayında okulların açılmasıyla birlikte doluluk oranımızda bir azalma meydana geliyor. Ancak Kasım ayı ile birlikte Mart ayına kadar yüksek doluluk oranıyla çalışıyoruz.”*

K 6' ya göre; *“Sezon yoğunluğumuzu on iki aya kadar çıkardı.”*

Bölgenin termal bölge olmasından dolayı ve ulaşımının eskiye nazaran daha kolay olması körfez sezonunun uzamasına etki ettiği gözükmektedir. Katılımcılar ile görüşmeler gerçekleştirirken katılımcıların bu durumdan memnun oldukları gösterdikleri jest ve mimiklerden rahatça anlaşılmaktadır.

4. Havalimanının sektöre getirdiği hareketlilikten dolayı satış, teknik ve yöntemlerinizde gelişmeye gittiniz mi? (Evet ise; lütfen açıklayınız)

Görüşme yapılan otel işletmelerinden altı otel işletmesi hayır cevabı verirken; üç otel işletmesi farklı yöntemler gerçekleştirdiklerini söylemektedirler. Katılımcılardan alınan bazı cevaplar aşağıdaki gibidir:

K 2' ye göre; *“Satış olarak herhangi bir farklılığa gidilmedi ancak dönem bazlı olarak müşteri profilimizi yönetmeye yönelik hamleler söz konusu olmaktadır. Oda özelliklerinde ve sürekli değişen misafir isteklerine hem personel olarak hem de çevresel olarak gelişmeleri değerlendirmekteyiz.”*

K 3' e göre; *“Evet. Otelde oda satışlarımızda misafirlerimize havalimanından transfer imkanı sağladık. Bunun yanında otel içerisinde verdiğimiz hizmetleri de en üst düzeye çıkardık.”*

K 4' e göre; *“Misafirlerimize oda satış esnasında farklı alternatifler sunmaya başladık. Örneğin, üç gece konaklayan misafirlerimize bölgeyi daha iyi tanınmaları için anlaştığımız bir seyahat acentası ile jeep safari turlarını hediye ediyoruz. Bunun yanında kalifiyeli personel sayımızı arttırdık.”*

K 6' ya göre; *“Hayır. Zaten misafirlerimize, hizmetimizi maksimum düzeyde sunuyoruz.”*

Evet, cevabını aldığımız katılımcılar çeşitli alternatifleri misafirlerine sunarak satış yöntemlerinde yeniliğe gittiklerini söylemektedirler. Bunun yanında kalifiyeli personel ile hizmet vererek hizmet kalitelerini yükseltmeye çalışmaktadırlar. Havalimanının etkinliğini kullanmak için de otelde konaklayacak misafirleri için özel transfer hizmetleri sunmaktadırlar.

Otel işletmeleri bu şekilde alternatifler yaratarak hem bölgemizin en büyük zenginliklerinden biri olan Kaz Dağları'nın tanıtımını sağlamakta hem de havalimanının etkin bir şekilde kullanılarak bölgemize daha fazla yerli ve yabancı turist gelmesine zemin hazırlamaktadırlar.

5. Otelinizde gerçekleştirdiğiniz ürün ve hizmet alanlarında yeniliklere gittiniz mi?

İki otel işletmesi herhangi bir değişikliğe gitmemişken yedi işletme yenilik gerçekleştirdikleri söylemektedirler. Hayır, cevabını veren iki işletmeye bakıldığında 8 yıl önce faaliyete geçmiş oldukları gözüküyor. Daha eski olan otel işletmeleri kendi içlerinde yeniliğe gitmeye ihtiyaç duymaktadırlar.

K 1' e göre; *“Menü kalemleri yenilendi, daha çok steak ağırlıklı ürünlere yer verildi. Konaklamada ve menüde fiyatlar revize edildi. Özellikle konaklamada sabit kur belirlenip döviz üzerinden satış yapılmaya başlandı.”*

K 2' ye göre; *“Sürekli gelişen ve değişen isteklere kolayca reaksiyonlar gösterebilmek için dönemsel olarak farklılık eklemeye çalışıyoruz. Otelimizin bünyesinde hizmet anlamında her daim gelen konukları memnun edecek yöntemler tercih etmeye çalışıyoruz.”*

K 7' ye göre; *“Ürün kalitemizde şüphe kalmayacak noktaya geldik. Hizmet kalitemiz zaten en üst düzeyde bulunuyor.”*

K 8' e göre; *“Hizmet kalitemizi yükselttik. Kalifiyeli personelimiz ile birlikte on iki ay boyunca misafirlerimize hizmet veriyoruz.”*

6. Havalimanının etkileri içerisinde, otelinizde kalan turist profillerinde bir değişiklik meydana geldi mi?

Dokuz katılımcıdan oluşan çalışmada sadece bir otel işletmesi değişikliğin olmadığını savunurken diğer sekiz otel işletmesi değişikliğin olduğunu söylemektedir.

Yapılan görüşmelere göre, yabancı turist sayısında az da olsa bir artış olduğu gözüküyor. Ayrıca yerli turist profillerindeki değişiminden bahsedilmektedir. Yerli turistlerin gelir getirici bir turist profiline dönüştüğü otel işletmeleri tarafından söylenmektedir. Bu, katılımcıların aşağıdaki cevaplarından anlaşılmaktadır:

K 1' e göre; *“Yabancı turistlerin bölgeye gelişinde bir artış meydana geldi. Özellikler THY'nin Edremit Koca Seyit Havalimanı'na iniyor olması yabancı turistlerin bölgeye gelmesinde önem teşkil etmektedir.”*

K 2' ye göre; *“Önceleri sadece sahil bandından güney bölgesine inerken uğrayan ya da şirket bazlı iş amaçlı uğrayan bir misafir grubu varken şuan da Türkiye'nin birçok noktası ile gurbetçi vatandaşlarımız sayesinde yurtdışından da birçok noktadan farklı turist profillerini ağırlamaktayız.”*

K 3' e göre; *“Daha bilgili ve kaliteyi önemseyen misafirlerimiz otelimizi tercih etmeye başladı.”*

K 7' ye göre; *“Tatil yapmayı seven ve ek gelir getirici turist profiline sahip olmaya başladık son yıllarda.”*

7. Havalimanının gelişmesiyle bölgeye gelen turist sayısının artışından dolayı personel sayınızda bir artış oldu mu?

İki otel işletmesi personel sayılarında artışa gitmediklerini belirtirken, yedi otel işletmesi personel sayılarında artışa gittiklerini söylemektedirler. Bu artışlarında en büyük sebebinin bölgeye olan ulaşımın kolaylaşması ile birlikte, bölgedeki turist sayısındaki artıştan kaynaklandığını söylemek yanlış olmayacaktır. Aşağıda bazı katılımcıların cevapları yer almaktadır. Bunlar:

K 1' e göre; *“Evet. Hemen hemen %15 oranında bir artış yapmak durumunda kaldık. Bu artışı gerçekleştirirken üniversite mezunu ve kalifiyeli personele yöneldik.”*

K 2' ye göre; *“Özellikle yaz aylarında personel sayımızda önemli artışlar yapmaktayız. Geçen sezon bu artış %70 oranında gözükmektedir.”*

K 5' e göre; *“%40 oranında bir artışa gittik.”*

8. Havalimanının gelişmesiyle otelinizdeki yatak kapasitesinde bir artış oldu mu?

Görüşmenin yapıldığı otel işletmelerinin büyük bir çoğunluğu artışa gitmediklerini söylerken sadece iki otel işletmesinin bu değişime gittiği gözükmektedir. Aşağıda bazı katılımcıların cevapları yer almaktadır. Bunlar:

K 3' e göre; *“İmkanlarımız doğrultusunda yatak kapasitemizi arttırdık.”*

K 5' e göre; *“Yaklaşık 100 kişiye konaklama sağlayabilecek düzeyde yatak kapasitemizi arttırdık.”*

Katılımcılardan alınan cevaplara göre turizm sezonunun artmasına, gelen turist sayısındaki artışa rağmen çok az sayıda otel işletmesi yatak kapasitelerinde artışa gidebilmişlerdir.

4.3. Edremit Körfezi'ndeki Yerel Halkın Tutumları İle İlgili Bulgular ve Değerlendirmeler

Tablo 8. Edremit Körfezi'nde Yaşayan Katılımcıların Demografik Özellikleri

Katılımcılar	Cinsiyet	Meslek	Yaş
Katılımcı 1	Erkek	Emekli	57
Katılımcı 2	Erkek	Esnaf	43
Katılımcı 3	Bayan	Aşçı	29
Katılımcı 4	Erkek	Avukat	26
Katılımcı 5	Bayan	Turizmci	24
Katılımcı 6	Erkek	Emekli	63
Katılımcı 7	Bayan	Emekli	67
Katılımcı 8	Erkek	Besici	33
Katılımcı 9	Erkek	Teknisyen	28
Katılımcı 10	Erkek	Çiftçi	57
Katılımcı 11	Bayan	Esnaf	30
Katılımcı 12	Bayan	Emekli	58
Katılımcı 13	Erkek	Emekli	62
Katılımcı 14	Erkek	Çiftçi	65
Katılımcı 15	Bayan	Emlak Danışmanı	32
Katılımcı 16	Bayan	Kafeterya İşletmecisi	29
Katılımcı 17	Erkek	Garson	27
Katılımcı 18	Erkek	İşletmeci	32
Katılımcı 19	Erkek	Mali Müşavir	32
Katılımcı 20	Bayan	Öğretmen	29

1. Edremit Koca Seyit Havalimanı'nın bölgede aktif hale gelmesiyle beraber, bölgede yaşayan genç nüfus için iş istihdamı açısından nasıl bir gelişme ortaya çıkmıştır?

Edremit Körfezi'nde yaşayan katılımcıların iş istihdamına yönelik algıları genelde olumlu yöndedir.

Görüşme yapılan 19 katılımcı işsizliğin azaldığını düşünürken, 1 katılımcı işsizliğin azaldığını düşünmemektedir.

Yapılan görüşmeler sonucunda öne çıkan ilk bulgu “işsizliğin azalması” olmuştur. Bazı katılımcıların verdikleri cevaplar aşağıdaki gibidir:

K 2'nin görüşüne göre; *“Havalimanı açısından baktığımızda, kış sezonunda yoğun uçuş trafiği olmadığından dolayı part-time, yaz ayları için full-time olarak iş olanağı sağlamaktadır. Bunun yanında turistik ve yerel işletmeler için de istihdam açısından gelişme görülmektedir.”*

K 4' e göre; *“Havalimanı yakınında bulunan Bostancı Köyü'nde yaşıyorum. Köyümüzde yaşayan genç nüfusun çoğunun havalimanı idaresi tarafından iş istihdamı sağlanmıştır. Bu durum, genç nüfusun işsiz kalmamasını sağlamıştır. Bunun yanı sıra havalimanı, köyde yaşayan genç nüfusun takdirini almıştır.”*

K 9' a göre; *“En başta benim için bir iş imkanı sağladı. Havalimanı bünyesinde teknisyen olarak görev almaya başladım.”*

K 15' e göre; *“İşsizlikte bir azalma söz konusu. İleriki zamanlarda havalimanının daha da gelişmesiyle birlikte işsizlik oranı kesinlikle daha alt sınırlara inecektir.”*

K 19 ise; *“Diğer şehirlerdeki havalimanları kadar yoğun olmadığı için, çok fazla bir etkisi yoktur diye düşünüyorum.”*

Yukarıda verilen bazı cevaplar doğrultusunda yöre halkının havalimanının gelişmesi ile birlikte Edremit Körfezi'ndeki işsizliğin azaldığı görüşü ağır basmaktadır. Havalimanının yanı sıra diğer iş kollarında da genç nüfusun istihdam edildiği yöre halkı tarafından vurgulanmaktadır.

2. Havalimanının gelişmesi bölge halkın yaşamını hangi yönde etkilemiştir?

Edremit Körfezi'ndeki katılımcıların, havalimanının bölge yaşamına olan etkilerine bakış açıları olumlu olarak seyretmektedir. Katılımcıların hiç biri olumsuz etkileri açısından bahsetmemiştir.

Yapıla görüşmelerde öne çıkan ilk bulgular “ulaşımın kolaylaşması” ve “turizm gelirlerinin artışı” olmuştur. Bazı katılımcıların verdikleri cevaplar aşağıdaki gibidir:

K 4' e göre; *“Bölge halkının yaşamını kesinlikle olumlu yönde etkilemiştir. Hem ekonomik açıdan hem de ulaşım açısından önemli bir şekilde etkilemiştir. Bölge halkı, uçak seferlerinin devam etmesiyle hızlı ve güvenli şekilde gidecekleri yere daha kısa bir sürede gidebilmektedirler. Sosyal açıda da önemli bir gelişme sağlamıştır.”*

K 8' e göre; *“Bölge halkı işletmelerini daha turistik hale getirdi. Gelirlerini arttırmaya başladılar”*

K 10' a göre; *“Kuşkusuz öncelikle ulaşım kolaylığı daha sonrada bölgeye olumlu finans kaynağı olmuştur.”*

K 11' e göre; *“Uzun yıllardır bölgede yaşayan bir sakin olarak söylemem gerekir ki en çok akraba ziyaretlerinde ve onların bizleri ziyaret etmesinde kolaylık sağlamıştır. Ankara ve İstanbul'da bulunan eşi dost ve akrabalar ile bağlarımız kuvvetlenmiştir.”*

K 13' e göre; *“İşsiz olan kesim için iş imkanı sağladı. Bunun yanında bölgeye gelen kişi sayısının artışından dolayı insanlar bu durumdan faydalanarak yeni işletmeler açarak kendilerine gelir getirmeye başladılar. Yerel halkta havayolu ulaşımını kullanarak ülkemizdeki birçok yere daha güvenli ve hızlı bir şekilde ulaşımını sağlamaya başladı.”*

Katılımcılar ile yapılan görüşmeler neticesinde bölge halkının yaşamı olumlu yönde etkilenmiştir. Havalimanının gelişmesiyle birlikte insanlar büyük şehirlere daha kolay ve hızlı bir şekilde ulaşabildiklerini söylemektedirler. Bunun yanında bölgedeki işsizliği azalttığını ve yeni işletmeler ile birlikte yerel halk kendilerine yeni finans kaynakları oluşturmaktadır.

3. Havalimanının faaliyetiyle beraber günlük işinizden farklı olarak yeni iş kolları bulmanızda yardımcı oldu mu? Açıklayınız.

Katılımcıların 11 kişisi olumsuz olarak yanıt verirken geriye kalan katılımcılar olumlu yönde yanıt vermişlerdir. Olumlu olarak cevap veren kesim doğrudan olarak kendileri etkilenmese bile çevrelerinin olumlu yönde etkilendiklerini söylemektedirler. Bazı katılımcılar verdikleri cevaplar aşağıdaki gibidir:

K 1' e göre; *“İnsanlara yeni iş sahaları oluşmaktadır. Tabi ki yeni iş bulma konusunda yardımcı oldular fakat okulum olduğu için devam edemedim.”*

K 2' ye göre; *“Kış sezonlarında havalimanında part-time çalışarak daha sonrasında da farklı iş kollarında çalışanlar bulunuyor. Bunun yanında, turizm sektöründe faaliyet gösteren birçok tesiste iş imkanı bulunuyor.”*

K 4' e göre; *“Şahsım açısından olmadı. Fakat birçok arkadaşım günlük yaptıkları işlerin dışında part-time olarak havalimanında faaliyet göstermektedirler.”*

K 11' e göre; *“Bir esnaf olarak baktığımda farklılaşan müşteri taleplerimiz için ürünlerimizin geliştirilmesi anlamında bir farklılık olmuştur. Farklı iş kolları bulmak için bir girişimde bulunmadım.”*

K 12' ye göre; *“Benim için bir etkisi olmadı.”*

K 18' e göre; *“Zaten kendi yerimi işlettiğim için benim açımdan bir etki olmadı.”*

Katılımcılar ile yapılan görüşmelerde, olumsuz düşünceler ağır basmaktadır. Ancak, olumlu düşünen ufak bir kesimde bulunuyor. Bu kesimin verdikleri cevaplara bakıldığında havalimanının part-time olarak insanlara iş imkanı sağladıkları görülüyor. Çalışmaya katılan kişiler bu durumdan olumlu yönde etkilenmese de çevresindeki kişilerin bu şekilde olumlu olarak etkilendiklerini söylemektedirler.

4. Havalimanı ile birlikte yakın çevredeki gürültü ve çevresel kirlilik açısından düşünceleriniz nelerdir?

Edremit Körfezi'nde yaşayan halk ile yapılan görüşmelerde, katılımcılardan 2 kişi fikrinin olmadığını, 14 kişi olumsuzluğun olmadığını, 4 kişi ise kısmi olarak olumsuz bir etkisinin olduğunu söylemektedirler. Katılımcıların düşünceleri aşağıdaki gibidir:

K 4' e göre; *“Havalimanının yanında oturduğum için gürültü biraz olmaktadır. Yoğun uçak seferleri olmadığı için bu durum bizi çok etkilememektedir. Çevresel kirlilik ise; havalimanı ve çevresinde çok yoktur. Hatta tarafımda hiç yoktur.”*

K 16' ya göre; *“Gürültü kirliliği olmuyor. Çünkü çok yoğun bir havalimanı değiliz. Yaz aylarında bile maksimum 5-6 uçuş olmaktadır. Havalimanında teknik donanım iyi olduğu için çevreye de bir kirlilik söz konusu değil.”*

K 18' e göre; *“İstanbul, Ankara ve İzmir'de bulunan havalimanları gibi çok yoğun bir havalimanı olmadığı için olumsuz yönde etki olduğunu düşünmüyorum.”*

K 11' e göre; *“Havalimanı şehre oldukça uzak mesafede olduğu için eskiden daha gürültülü diyemem. Ancak havalimanının gelişmesi uçak seferlerinin artması nedeniyle göç alması düşünüldüğünde nüfus artışı bir yoğunluk kazandırmaktadır. Çevresel kirlilik bu şekilde artmaktadır.”*

K 13' e göre; *“Çok yoğun bir havalimanı olmadığı için gürültü kirliliği bulunmuyor. Sadece bölgenin değerlendirilmesi ile birlikte bölgeye yerleşen kişi sayısında bir artış oldu. Körfezdeki bu kalabalıktan dolayı çevresel kirlilik olumsuz olarak etkilendi.”*

Katılımcıların verdikleri cevaplara göre, havalimanının gürültü ve çevresel kirlilik açısından bölgeye olumsuz bir etkisinin bulunmadığı söylenmektedir.

Olumsuz cevap veren katılımcıların, çevresel kirliliğin nedeni olarak bölgedeki nüfus artışından kaynaklandığını söylemektedirler.

5. Sizece, havalimanının yakınındaki arazi değerleri nasıl bir değişim göstermektedir?

Katılımcıların tamamı havalimanının yakınındaki arazi değerlerinin arttığını söylemektedirler. Bazı katılımcıların cevapları aşağıdaki gibidir:

K 4' e göre; *“Havalimanının yakınında bulunan araziler piyasa değerinin üstüne çıkmıştır. Normal değerinin yaklaşık 5-6 katı değerinde değer kazanmıştır. Tarla sahiplerinin ekonomik ve sosyal durumları pozitif yönde artış göstermiştir.”*

K 9' a göre; *“Havalimanına yakın bir noktada arazim bulunuyor. Arazimin değeri 5 katına kadar değerlendirildiğini söyleyebilirim.”*

K 10' a göre; *“Havalimanının aktif hale gelmesi ile birlikte insanlar körfeze daha rahat ulaşabiliyorlar. Burada konut olarak yerleşmeye başladılar. Bundan dolayı da arazi değerlerinde artış gözlemleniyor.”*

K 13' e göre; *“Ben 50 yıldır burada yaşamaktayım. Az çok bu bölgedeki arazi değerlerini bilirim. Şu anki değerlerdeki yükseliş maksimum seviyede seyretmektedir.”*

6. Havalimanının yakın çevresindeki hayvancılık ve tarım faaliyetleri olumlu/olumsuz yönde nasıl etkilenmektedir? Açıklayınız.

Görüşmeye katılan katılımcıların büyük bir çoğunluğu hayvancılık ve tarımsal faaliyetlerin olumsuz yönde etkilendiğini söylemektedirler. Yapılan görüşmeler neticesinde elde edilen ilk bulgu “ tarımsal alanların azalması” olmuştur. Bazı katılımcıların cevapları aşağıdaki gibidir:

K 3' e göre; *“Tarımsal faaliyetleri olumsuz yönde etkiledi. Çünkü, çiftçi elindeki arazinin değerlendirildiğini fark ederek şehir dışından gelen iş adamlarına bu arazileri satıyorlar. Hayvancılık faaliyetleri de en alt seviyeye kadar düştü .”*

K 4' e göre; *“Havalimanının bulunduğu nokta tel örgü içinde köy merasıydı. Köyün küçükbaş ve büyükbaş hayvanları bu bölgede otlanıyordu. Havalimanı faaliyete girince, köy merası olan yer havalimanı topraklarında ve sınırının içinde kalmıştır. Bu şekilde hayvanlar otlatılamamıştır. Hayvancılık ve tarım faaliyetlerini olumsuz etkilemiştir.”*

K 7' ye göre; *“Hayvancılık artık köy kesimlerinde yapılmaya başlandı. İnsanlar arazilerini sattığından dolayı tarımsal faaliyetlerde azalma oldu. Bu durumda bölge için olumsuz bir gelişme olarak gözükiyor.”*

K 9' a göre; *“Hayvancılık faaliyetleri bitecek noktaya geldi. Tarımsal alanlar ise; birçok kişi arazilerini satarak o noktaları yerleşime açtı. Bundan dolayı da tarımsal faaliyetler yok olmaya başladı.”*

Katılımcıların verdikleri cevaplara göre, bölgedeki tarımsal ve hayvancılık faaliyetlerinin olumsuz yönde ilerlediğini görüyoruz. Katılımcılara göre, hayvancılık faaliyetleri daha çok kırsal, köy kesiminde yapılmaya başlandığı bildirilmektedir. Tarımsal açıdan da yerel halk topraklarını satarak, tarımın gerilemesine neden olukları söyleniyor. Tarımsal alanlarda şu an için giderek inşaat girişimlerinin arttığını söyleyebiliriz.

7. Havalimanının varlığı yerleşim alanlarını ne şekilde etkilemektedir?

Edremit Körfezi'ndeki katılımcıların genel görüşüne göre; yerleşim alanlarının giderek arttığı yönündedir.

Yapılan görüşmelere göre elde edilen ilk bulgu “nüfus artışı” ve “ulaşım kolaylığı” olmuştur. Bu durumda bazı katılımcıların aşağıdaki cevaplarından anlaşılmaktadır:

K 4' e göre; *“Ulaşım kolay olduğun için insanlar gidecekleri yerlere daha çabuk gitmektedir. Yerleşim alanlarına, ücretli olarak havayolu yolcularına servis bulunmaktadır. Uçak saatine göre ayarlanmış araçlarla havalimanına transferlerini gerçekleştirmektedirler. Bunun sayesinde uçak yolcuları, ikametgâh adreslerinden rahat bir şekilde havalimanına yolculuk etmek isteyen insanlar hiç zorluk yaşamadan havalimanına gelmektedirler.”*

K 5' e göre; *“Yerleşim alanlarına olan ulaşım kolaylaştı. Olumsuz yönünde bakıldığında ise; bölgeye gelen kişi sayısındaki artıştan dolayı yerleşim alanları daha da genişledi.”*

K 8' e göre; *“Yerleşim alanları genişledi. Talep artışından dolayı kira bedelleri hiç olmadığı kadar artış gösterdi.”*

K 11' e göre; *“Şehir büyüyor, ev fiyatları ve nüfus artıyor. Bunun yanında belediye ile ilgili masraflarda artıyor. Yer altı kaynakları maalesef yeterli gelememektedir. Her yeni insan artışı bu tip konularda kaliteyi düşürmektedir.”*

K 18' e göre; *“Bölgeye ulaşımın kolaylaşması ve bölgedeki yaşam koşullarının daha uygun olmasından dolayı büyük şehirlerden yüksek oranda göç almaya başladı. Bundan dolayı da yerleşim alanlarımız genişlemeye başladı.”*

Edremit Körfezi'ndeki yerel halkın verdikleri cevaplara göre, ulaşımın kolaylaşmasından dolayı halkın gayet memnun durumda oldukları görülmektedir. Fakat ulaşımın kolaylaşması ile birlikte bölgenin aşırı şekilde göç aldığını söylemekte. Bu nüfus yoğunluğundan dolayı yerleşim alanlarının giderek arttığından, yerleşim alanlarının atması ile birlikte yeşilliklerin yok olmasından dolayı şikayetçi durumda bulunmaktalar. Doğal kaynaklarının zenginliği ile bilinen Körfez Bölgesi'nin nüfus artışından dolayı da yer altı kaynaklarının da azaldığını söylemektedirler.

8. Havalimanının varlığı, gelecekte yerleşim alanlarının artmasına sebep olur mu?

Katılımcıların tamamı, gelecekte yerleşim alanlarının daha da artacağını savunuyorlar.

Elde edilen ilk bulgu “ yeşilliklerin azalması” olmuştur. Katılımcıların verdikleri cevaplar aşağıdaki gibidir:

K 3' e göre; *“Bu şekilde devam ederse yeşil alanları göremeyecek hale gelebileceğimizi düşünüyorum.”*

K 4' e göre; *“Havalimanının varlığı gelecekte yerleşim alanlarının artmasına sebep olacaktır. Metropol şehirlerden, bu bölgeye göç edenlerin sayısı artacaktır. Bunun dolaylı etkileri ise; ekonomik kalkınma, iş istihdamı, sosyal aktiviteler vb. olumlu gelişmeler biraz daha artacaktır. Ancak bu olumlu gelişmelerin yanında,*

nüfus ve yerleşim alanlarının artışından dolayı bölgedeki yeşillik alanlarında büyük bir azalma olacaktır.”

K 9' a göre; *“Yerel halk sahip olduğu yerleri satmaya devam ettiği sürece yerleşim alanları daha da genişleyecektir.”*

K 19' a göre; *“Bölgenin çekiciliğinden dolayı yerleşim alanları daha da artacaktır.”*

9. Havalimanının faaliyet gösterdiği alan açısından ulaşım imkanı durumunda bir değişiklik meydana geldi mi?

Edremit Körfezi'ndeki katılımcılara göre, bölge içerisindeki ulaşımın kolaylaştığı görülmektedir.

Elde edilen ilk bulgu “transfer hizmetlerinin ve sıklıklarının artması” olmuştur. Bazı katılımcıların verdikleri cevaplar aşağıdaki gibidir:

K 1' e göre; *“Evet. Bazı acentalar havalimanında faaliyet gösteren havayolu işletmeleriyle anlaşmalı olarak uçuş saatlerine göre servis hizmetlerine başladılar. Bu gelişmede, insanların havalimanına daha kolay ulaşmasını sağladı.”*

K 4' e göre; *“Ulaşımimkanı açısından değişiklik oldu. Havalimanına ücretli servis araçları, dolmuş taksiler gibi ulaşım araçları daha sık gelmeye başladı. Seferlerini sıklaştırdılar. Bu şekilde uçak yolculuğuna olan talep arttı. Belli bir süre önce uçak bileti alındığı zaman çok ucuz uçak bileti alma imkanı sağladı. Her kesimden insana hitap ettiği için uçak yolculuğuna olan talep arttı.”*

K 13' e göre; *“Havalimanı sayesinde ülkemizdeki bazı noktalara direk, diğer noktalara da bağlantılı olarak ulaşmamız kolaylaştı. Şehir içinde de havalimanının bulunduğu bölgeye, eskiye nazaran ulaşmamız kolaylaştı. Toplu taşıma hizmetlerinde artış oldu.”*

K 14' e göre; *“En önemli gelişme ulaşım açısından oldu diyebilirim. Havayolu ulaşımı, ülkemizin diğer şehirlerine olan ulaşımı kolaylaştırdı. Bostancı Köyü çevresine olan ulaşım sıkıntısı da bitme noktasına geldi. Çeşitli toplu ulaşım araçları ile bu sıkıntı giderildi.”*

K 18' e göre; *“Havalimanı aktif hale gelmeden önce, Bostancı Köyü şehir dışında kalıyordu. Bundan dolayı da çok fazla vasıta bulamıyorduk. Ancak bölgenin gelişmesi ve havalimanının aktif hale gelmesinden sonra sıklıkla araç bulabiliyoruz.”*

Yerel halk, ulaşım imkanlarının geliştiğinden bahsetmektedir. Halk, Edremit'ten diğer şehirlere havayolu ulaşımını kullanarak daha rahat bir şekilde ulaştıkları görülmektedir. Bunun yanında, havalimanının bölgeye getirdiği hareketlilikten dolayı, şehir içinde de insanlar daha hızlı ve rahat bir şekilde Bostancı Köyü tarafına ulaşımını sağlayabiliyorlar.



5.SONUÇ ve ÖNERİLER

5.1. Sonuç

Bu bölümde, nitel araştırma sistemiyle elde edilen bulgular değerlendirilmiştir. Bu değerlendirmelere bağlı olarak elde edilen sonuçlara yer verilmiştir.

Edremit Körfezi'nde faaliyet halinde olan seyahat acentaları, otel işletmeleri ve bölgede yaşayan yerel halk için üç farklı görüşme formu bulunmaktadır. Bundan dolayı, çalışmanın bu bölümü 3 farklı başlık altında oluşmaktadır.

1. Seyahat Acentaları İle İlgili Sonuçlar

Seyahat acentaları ile yapılan görüşmeler, üst düzey yöneticileri ve acenta sahipleri ile yapılmıştır. Görüşme esnasında kazanılan izlenimlere göre hemen hepsi Edremit Koca Seyit Havalimanı'nın bölgede etkin bir rol oynamasından gayet memnun halde bulunmaktadır. Görüşme katılan acentalar ortalama olarak 10 yıldır bu bölgede faaliyet göstermektedirler. En eski acenta ise; 13 yıldır turizme hizmet vermektedir.

Yapılan görüşmeler neticesinde bölgede faaliyet halinde olan seyahat acentalarının aralarındaki rekabet ortamının arttığı gözükmektedir. Seyahat acentalarının bu durumdan olumlu yönde etkilendikleri görülmektedir. Acentalar rekabet ortamında birbirlerinin önüne geçebilmek için farklı hizmet ortamları oluşturmaya başlamış durumda gözüküyorlar ve bu hizmetleri verirken de kalifiyeli personelleri ile bu işlemi yapmaya çalışıyorlar. Bu durumda da körfezdeki turizm kalitesi giderek yükselmeye başladığı göz ardı edilemez.

Acentalar genel itibari ile bakıldığında tur hizmetlerinde, havalimanı transfer hizmetlerinde, uçak bileti satışlarında pozitif yönde etkilendikleri gözlemlenmiştir. Ancak rekabet ortamının üst düzey olması ve her geçen gün araç maliyetlerinin artış göstermesinden dolayı gelirlerindeki artış oranının, acenta hizmetlerine olan talepler ile orantılı olmadığı görülmektedir. Havalimanı ile birlikte bölgedeki turist sayısının iyi bir noktaya geldiği gözüküyor. Fakat turist profillerinin büyük bir çoğunluğunu yerli turistlerin oluşturmaya devam ettikleri görülüyor.

Edremit Koca Seyit Havalimanı'nın gelişmesiyle birlikte bölgedeki işsizlik oranının azalmaya başlamıştır. Bu işsiz nüfus havalimanı bünyesinde kendilerine iş imkanları bulmalarının yanında turizmin gelişiminden dolayı çeşitli turistik işletmelerde de iş imkanları bulmaktadırlar. Seyahat acentalarında bu oluşumun içerisinde yer almaktadır. Acentalar havalimanının önemli etkisi olarak, bölgenin tanınırlığının artması, yabancı ve yerli yeni yatırımların oluşmasına katkısı olarak görmektedirler.

Bu etkilerle beraber Edremit Körfezi'ndeki turizm sezonunun uzaması gibi olumlu bir etki meydana gelmektedir. Acentaların çoğu sonbahar ve kış aylarını boş geçirirken, havalimanı ile bölgeye olan ulaşım kolaylığından dolayı seyahat acentaları ölü sezon olarak adlandırılan bu sezonda da yoğun bir şekilde işlerine devam etmektedirler. Havalimanının yanında bölgedeki termal turizmin etkinliğinin ön plana çıkması da bu yoğunluğun artmasına sebep olmuş olarak gözüküyor.

Edremit Koca Seyit Havalimanı; bölgeye olan ulaşımı kolaylaştırmasının yanında bölge imajına da olumlu bir etki yapmaktadır. Havalimanının bu etkisinin yanında seyahat acentaları da Edremit Körfezi'nin daha iyi bir şekilde tanınması ve daha çok turiste ev sahipliği yapması için çeşitli aktivitelere ile yardımcı oldukları görülmektedir.

2. Otel İşletmeleri İle İlgili Sonuçlar

Görüşmeye katılan otel işletmelerinin tamamı özel işletme belgeli tesislerdir. Bu tesislerin üst düzey yöneticileri ile bu görüşmeler gerçekleştirilmiştir. En eski işletme 20 yıl önce faaliyete geçmişken en yeni işletme ise 8 yıl önce Edremit Körfezi'nde faaliyete geçmiştir.

Edremit Koca Seyit Havalimanı'nın bölge ekonomisine, iş istihdamının genişlemesine ve bölgeye gelen turist sayısı ile turist profillerindeki gelişmeye olan etkisini otel işletmelerinde yapılan görüşmelerde katılımcılarda vurgulamaktadır. Bu gelişmeler ile birlikte yöre halkı, bölge turizmin hareketlenmesinden dolayı gelirlerinin arttığını gözlemleyebiliyoruz. Bunların yanında Edremit Koca Seyit Havalimanı insanların ulaşım sorununu en alt düzeye indirdiği yapılan görüşmeler neticesinde anlayabiliyoruz.

Bu gelişmelerin etkisinde, turizm sezonunun yoğunluğunun artmasıyla birlikte otel işletmelerin de turizm sezonları uzamıştır. Kış ayları içerisinde de havalimanının uçuşlarına devam etmesiyle birlikte, bölgenin önemli değeri olan termal turizmine olan talep artış göstermeye başlamıştır. Bütün bu olumlu etkilerin ışığında otel işletmelerinin doluluk oranlarının artmasıyla birlikte gelir düzeyleri de artış göstermiştir.

Olumlu gelişmeler daha iyi tepki verebilmek için otel işletmelerinin de kendi içlerinde değişime gittiklerini görüyoruz. İşletmeler personel sayılarını arttırırken bu personel artışlarını kalifiyeli personellerden oluşturmaya başladıkları gözükmektedir. Kalifiyeli personelleri ile birlikte işletmeler hizmet düzeylerini de revize etmişlerdir. Bu yenilik işlemlerine ürün çeşitliliği ile başladıkları bilinmektedir. Bölge turizmine de katkıda bulunabilmek ve kendi satışlarını arttırabilmek için işletmelere yapılan rezervasyonlara ekstra hizmetler sunarak misafirlerinin memnuniyetini yükseltmeye çalışmaktadırlar. Bu şekilde de hem kendi işletmeleri hem de bölge turizmi olumlu olarak bu tepkiden yararlanmaktadırlar.

3. Yerel Halkı İlgili Sonuçlar

Yerel halkın belli konularda Edremit Koca Seyit Havalimanı'nın aktifliğinden memnun oldukları görülmektedir. Öncelikle yöre halkı işsizlik oranlarının düşmesinden dolayı gayet memnun halde bulunuyorlar. Özellikle yaz aylarında gençlerin havalimanı bünyesinde istihdam edilmesi bölge halkı tarafından hoş karşılanmaktadır. Bölgenin turizm bölgesi olmasından dolayı havalimanının yanı sıra gençlerin farklı iş kolları bünyesinde de iş bulmalarının kolaylaştığı gözden kaçmamalıdır.

Edremit Koca Seyit Havalimanı'nın yaşamı kolaylaştırdığı ve olumlu yönde etkilediği görüşü ağırlık basmaktadır. Havalimanı sayesinde bireylerin şehir dışına havayolu ulaşımını kullanarak daha rahat bir şekilde ulaştıkları görülüyor. Şehir dışına olan ulaşımın kolaylığının yanında bölgenin hareketliliğinden dolayı insanlar şehir içi ulaşımının da kolaylaştığı söylenmektedir. Ulaşım kolaylığı ile birlikte bölgenin turizm cazibesinden faydalanmak isteyen yerel halk yeni turistik işletmeler

açarak kendilerine ek kazançlar elde etmeye başladılar. Havalimanı dolaylı olarak bu şekilde yöre halkına katkı vermeye devam etmektedir.

İnsanlar kendi yaptıkları işlerin dışında da boş zamanlarında havalimanı içerisinde çalışarak kendilerine ek gelir kaynakları oluşturmaktadırlar.

Edremit Koca Seyit Havalimanı, diğer büyük şehirlerdeki havalimanları kadar yoğun olmadığı için yöre halkı gürültü kirliliğinden şikayetçi halde bulunmamaktadır. Bu durumu da iyi bir gösterge olarak yorumlayabiliriz. Birçok vatandaş havalimanının gürültüsünden şikayetçi olurken Edremit Körfezi'nde bu şekilde bir şikayet unsurunun olmaması bölge için ekstra bir kazançtır. Havalimanı ile birlikte bölgedeki ulaşımı sorununun bitmesinden dolayı eskiye nazaran bölge daha fazla göç almaya başlamıştır. Bu aşırı nüfus yoğunluğundan dolayı çevresel kirlilik ön plana çıkmaya başlıyor. Yerel halk çevresel kirliliği havalimanından ziyade nüfus yoğunluğundan kaynaklandığını savunmaktadırlar.

Edremit Körfezi, Ege Bölgesi'nde oksijen cenneti olarak adlandırılan Kaz Dağları'na sahip olması, yaz aylarında kıyı turizmine, kış aylarında da termal turizme sahip olması ve doğasını korumasıyla isminden söz ettirmiş bir yer olarak geçmektedir. Havalimanının son dönemlerde aktif hale gelmesiyle beraber körfeze gelen turist sayısında son derece artış gözlemlenmektedir. Gelen turistlerinde çoğu bölgeye yerleşmeye karar vererek konut satın almaya başlamışlardır. Son verilere göre; 2018 Ocak ayından itibaren Balıkesir ilinde en çok konut satışlarının olduğu yer Edremit Körfezi olarak ön plana çıkmaktadır. Bu durumlardan da görüleceği üzere taleplerdeki artıştan dolayı bölgedeki arazi değerlerinin eskiye göre çok üstüne çıkmasına sebep oldu. Yöre halkının büyük bir çoğunluğunun bu durumdan hoşnut olmadığı gözükmektedir. Çünkü Edremit Körfezi dendiği zaman insanlar aklına ilk olarak yeşillik, zeytinlikler ve doğal kaynakları görmektedir. Bu kentleşmeden dolayı yeşilliklerin, geçim kaynağı olan zeytin bahçelerinin yok olduğu gözükmektedir. Doğaya duyarlı kişilerin yakın gelecekte yeşilliklerin tamamen yok olmasından korktukları görülmektedir. Şehirleşmenin bu denli fazla olmasından dolayı diğer geçim kaynakları olan hayvancılık ve tarımın da olumsuz etkinin içerisine girdiği gözükmektedir. Hayvancılık faaliyetleri artık daha çok kırsal kesimlerde yapılmaya başlandığı yöre halkı tarafından söylenmektedir. Tarımsal faaliyetlerde de gider

kalemlerinin fazla olmasından dolayı bireyler kendi tarıma elverişli yerlerini satarak yapılaşmanın önünü açmaktadırlar. Bu durum, havalimanının dolaylı yoldan da olsa olumsuz sonuçları olarak görülmektedir.

Bütün bu olgular çerçevesinde bakıldığında Edremit Körfezi turizm açısından gelişerek yoluna devam etmektedir. Edremit Koca Seyit Havalimanı ile birlikte bölgede son derece bir hareketliliğin meydana geldiğini görebilmemiz gayet mümkündür. Ancak, havalimanı tek başına tabi ki de yeterli olmayacaktır. Acentalar, oteller ve en önemlisi bölgenin dinamiğini iyi bilen yerel halkında bazı şeyler yapması gerektir. Yerel halk en başta doğal kaynaklarını, yeşil alanlarına korumaya başlamalıdır.

5.2. Öneriler

Bu çalışma Edremit Körfezi'nde ticari faaliyet gösteren seyahat acentaları, otel işletmeleri ve körfezde yaşayan yerel halkın katılımıyla gerçekleştirilmiştir. Yapılan görüşmelere göre ortaya çıkan sonuçlara yönelik bazı öneriler ise şöyledir:

- Yerel halk doğal kaynakların, yeşil alanlarının korunması hakkında bilgilendirilmeli,
- Kaz dağları doğa turizmi kapsamında etkinliği artırılmalı,
- Otellerin yatak kapasiteleri artırılmalı,
- Acentalar, sivil kuruluşlar ile birlikte olarak yurtdışından uçuşların direkt Edremit'e gelebilmesi için gerekli çalışmaları yapmalı,
- Bölgedeki konut inşasına bir sınır getirilmeli,
- Turizm bilinci yerel yöneticiler ve sivil toplum kuruluşları aracılığıyla yerel halka doğru bir şekilde aktarılmalı,
- Edremit Körfezi'nde sadece kıyı turizmüne ağırlık verilmemelidir. Diğer turizm çeşitlerinin daha aktif hale gelebilmesi için seyahat acentaları ve otel işletmeleri kendilerine görev üstlenmelidirler,
- Turist profilinin her geçen gün yenilik göstermesinden dolayı, turizm sektöründe istihdam edilen personellerin turizm konusunda uzman kişiler tarafından eğitilmeli,

- Bölgenin aşırı göç almasından dolayı yerel yönetim tarafından yer altı ve üstyapı açısından belirli planlar yapılmalı,
- Sivil havacılık ve turizm sektörleri için birbirini destekleyen ortak vizyon-misyon geliştirilmesi, havacılık ve turizm sektörleri oyuncuları arasında eşgüdüm sağlanmalıdır,
- Sektöre ilişkin verilerin uluslararası standartlara uygun, farklı amaçlara hizmet edebilecek, detaylı ve karşılaştırılabilir bir şekilde tutulması ile kolay erişilebilir hale getirilmesi;
- İç hatlarda daha uygun fiyatların sağlanması,
- Konaklama açısından gerek kamu ve gerekse özel sektör tarafından gerekli yardım ve teşvikler sağlanması,
- Körfezdeki farklı turizm imkanlarına yönelik gerek ulusal ve gerekse uluslararası alandaki tutundurma cabalarına ağırlık verilmesi.
- Dünya’da bir marka haline gelen Türk Hava Yolları’nın uçuşlarını arttırmalı ve Türkiye’nin doğusuna olan bağlantılı uçuşların sayısında artışa gidilmeli,
- Almanya, Belçika’nın ağırlıkta olduğu yurtdışında yaşayan ve Edremit Körfezi’nde ikinci konutlara sahip olan vatandaşların taleplerini karşılayacak turistik aktivitelerin oluşturulması,
- Edremit Körfezi’ne ait kültürel aktiviteler oluşturularak, bölge turizmin gelişmesine olanak sağlanmalı,

Araştırmacılara Yönelik Öneriler: Bu araştırma Edremit Koca Seyit Havalimanının yöre turizmine katkılarına yönelik bilgi vermektedir. Havalimanı her geçen gün bölge turizmi üzerine olan etkisini arttırmaktadır. Kış ayları içerisinde havalimanındaki uçuş sayısındaki düşüştan dolayı eğitim uçuşları için elverişli bir noktada olduğu gözükmektedir. Bundan dolayı, eğitim uçuşları kapsamında Edremit Koca Seyit Havalimanı’nın incelenmesi bundan sonraki çalışmalar için fayda sağlayacağı düşünülmektedir.

Çanakkale Boğazı’nda faaliyete geçecek köprü ve yeni yapılan tüneller ile Edremit Körfezi’ne olan ulaşım zorluğunun en aza indirilmesi öngörülmektedir. Bu gelişmeler ışığında bundan sonraki araştırmalarda, bu gelişmelerin Körfez turizmine

olacak katkılarını incelemek ilgili araştırmalar için alanyazına katkı sağlayacağı düşünölmektedir.



KAYNAKÇA

- Air Transport Action Group (ATAG). (2005). The Economic and Social Benefits of Air Transport, 2-28.
- Aksu, Y. (2010). Ortadoğu Kökenli Sivil Havacılık Sektörünün 2000-2008 Yılları Arasında Türkiye'ye Yönelik Yolcu ve Yük Taşımacılığının Türkiye Ekonomisindeki Yeri, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Marmara Üniversitesi, Ortadoğu Araştırmalar Enstitüsü, İstanbul.
- Altındağ, M. (2005). Nitel Araştırma Teknikleri, Eğitim Bilimleri Anabilim Dalı Eğitim Yönetimi ve Teftişi Yüksek Lisans Programı, Ankara Üniversitesi, Eğitim Bilimleri Enstitüsü, Ankara. (www.eytepe.com/egitimde-arastirma-yontemleri-nitelarastirma-teknikleri)
- Arıkan, İ. ve Ahipaşaoğlu, S. (2005). *Ulaştırma İşletmeleri*, 2. Baskı, Ankara: Gazi Kitabevi.
- Avcı, T. ve Aktaş, M. (2015). *Türkiye'de Faaliyet Gösteren Havalimanlarının Performanslarının Değerlendirilmesi*, Uluslararası Alanya İşletme Fakültesi Dergisi, Cilt: 7, Sayı: 3, 67-77.
- Bahar, E. (2018). *Türkiye'de Havayolu İşletmeciliğinin Gelişimi*, İktisadi-İdari Bilimler Fakültesi, Ekonomi, Yönetim ve Sosyal Araştırmalar Dergisi, Cilt: 3 No: 1, 17-29.
- Bakırcı, M. (2012). *Ulaşım Coğrafyası Açısından Türkiye'de Havayolu Ulaşımının Tarihsel Gelişimi ve Mevcut Yapısı*, Marmara Coğrafya Dergisi, Sayı: 25, 340-377.
- Boniface, G. ve Cooper, B.C. (2001). *World Wide Destinations: The Geography of Travel and Tourism*, England.
- Broom, A. (2005). *Using Qualitative Interviews In Cam Resarch: A Guide To Study Design, Datacollection and Data Analysis*, School of Helatcare, University of Leeds, Leeds, 66-73.

- Bushanova, G. (2012). Kazakistan Turizmi Açısından Havayolu Ulaştırmasının Önemi: Astana Havayolları Örneği, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.
- Çelik, D, S. (2017). *Havayolu Taşımacılığı Endüstri ve Ekonomik Etkileri*, Uluslar Arası Bilimsel Araştırmalar Dergisi, Cilt: 2, Sayı: 8, 82-89.
- Çizmecioğlu, M. (2013). Türkiye’de Sivil Havacılık ve Havayolu Ulaşımı Üzerine Bir Araştırma, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Bahçeşehir Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Demir, A. Z. (2016). *Hava Taşımacılık Sektörü, İstanbul Yeni Havalimanı ve İnsan Kaynağı Planlama İhtiyacı*, Akademik Sosyal Araştırmalar Dergisi, Yıl: 4, Sayı: 25, 79-94.
- Devlet Planlama Teşkilatı (2001). 8. Beş Yıllık Kalkınma Planı, Ulaştırma Özel İhtisas Komisyonu Raporu Hava Yolu Ulaştırması Alt Komisyonu Raporu, Ankara.
- Dursun, O. Ö. ve Aksoy, C. (2017). *Havaalanlarının Çevresel Etkileri*, Akademik Sosyal Araştırmalar Dergisi, Yıl: 5, Sayı: 53, 361-371.
- Ekonomik ve Dış Politika Araştırma Merkezi (EDAM). (2016). İstanbul’da Yeni Havalimanı Ekonomik Etki Analizi, 7-8.
- Eralp, Z. (1983). *Genel Turizm*, Ankara: Ankara Üniversitesi Basın-Yayın Yüksekokulu Yayınları: 3.
- Gökdalay, H. M. (2008). Havaalanları Performans Analizinde Bulanık Çok Ölçütlü Karar Verme Yaklaşımı, Yayınlanmamış Doktora Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Gürdal, M. (2015). *Turizm Ulaştırması “Paket Tur Organizasyonu ve Yönetimi”*, Genişletilmiş 5. Basım, Ankara: Nobel Akademik Yayıncılık.
- Hacıoğlu, N. (1996). *Seyahat Acentacılığı ve Tur Operatörlüğü*, 4. Baskı, Ankara: Detay Yayıncılık.

- Hacıoğlu, N. (2013). *Turizm Pazarlaması*, 8. Basım, Ankara: Nobel Akademik Yayıncılık.
- İlgar, M. Z. ve İlgar, S. Ç. (2013). *Nitel Bir Araştırma Deseni Olarak Gömülı Teori (Temellendirilmiş Kuram)*, İstanbul Sebahattin Zaim Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi Cilt: 1 Sayı: 2, 199-202.
- Karaca, A. D. (2015). Türkiye’de Havayolu Ulaşımında Havaalanlarının Yeri ve Çevresel Etkileri: Sabiha Gökçen Havalimanı Örneği, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.
- Kenanoğlu, M. E. ve Aydın, M. (2007). *Havaalanlarının Ekonomik ve Sosyal Etkileri: Türkiye Değerlendirilmesi*, Institutions, National Identity, Power and Governance in the 21st Century, 281-304.
- Korul, V. (2003). *Havaalanı Çevre Yönetim Sistemi*, Anadolu Üniversitesi, Sivil Havacılık Yüksek Okulu, Sosyal Bilimler Dergisi, 99-120.
- Kurbak, A. (2010). Havalimanı Odaklı Kentleşmeler, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Kurt, C. (2010). Türkiye’de Ulaştırma Sektörü İçerisinde Lojistiğin Yeri ve Önemi, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.
- Novelli, M. ve Hall, D. (2005). *Niche Tourism: Contemporary Issues, Trends and Cases*, Londra.
- Nursapayeva, S. (2014). Kazakistan’ da Havayolu Ulaşımı ve Turizm, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.
- Oto, N. ve Çobanoğlu, N. (2011). *Çevresel Biyoetik Açısından Sürdürülebilir Havaalanları*, Mülkiye, Cilt: XXXV, Sayı: 273, 109-141.

- Özdemir, M. (2012). *Türk Turizm Tarihi*, Anatolia: Turizm Araştırmaları Dergisi, Cilt: 23, Sayı: 1, 117-118.
- Özdemir, M. A. ve Kervankıran, İ. (2010). *Turizm ve Turizmin Etkileri Konusunda Yerel Halkın Yaklaşımlarının Belirlenmesi: Afyonkarahisar Örneği*, Marmara Coğrafya Dergisi Sayı: 24, 1-25.
- Pehlivan, E. (2010). Ulaşım Faaliyetlerinin Turizm Faaliyetlerine Etkisi: İstanbul Örneği, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Sarılgan, A. E. (2011). *Türkiye’de Bölgesel Havayolu Taşımacılığının Geliştirilmesi İçin Yapılması Gerekenler*, Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi, Cilt: 11, Sayı: 1, 69-88.
- SGHM Faaliyet Raporu 2018, <http://web.shgm.gov.tr/documents/sivilhavacilik/files/pdf/kurumsal/faaliyet/2018.pdf>, Erişim Tarihi: 02.05.2019
- Soykan, F. (1996). *Ege Bölgesinde Turizm Ulaştırması*, Ege Coğrafya Dergisi, Sayı: 9, 71-88.
- Tan, H. (2008). Havaalanlarının Turizmdeki Etkinliği ve Verimliliği: Veri Zarflama Analizi (DEA) Kullanılarak Türkiye Cumhuriyetinin Havalimanlarında Ölçümü, T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı Dış İlişkiler ve AB Koordinasyon Dairesi Başkanlığı, Yayınlanmamış Uzmanlık Tezi, Ankara.
- Toy, B.Y. ve Tosunoğlu, N., G. (2007). *Sosyal Bilimler Alanındaki Araştırmalarda Bilimsel Araştırma Süreci, İstatistiksel Teknikler ve Yapılan Hatalar*, Gazi Üniversitesi Ticaret ve Turizm Eğitim Fakültesi Dergisi, Sayı: 1, 1-21.
- Turan, F. ve Turan, S. K. (2008). *Havaalanlarının Sosyal Etkileri: Sabiha Gökçen Havaalanı Örneği*, V. Ulusal Coğrafya Sempozyumu, Ankara, 161-166.
- Uslu, S. (2011). *Havacılık ve Hava Trafik Kontrol*, Eskişehir: Sivil Havacılık Yüksekokulu Yayınları.

Yaylı, M. ve Dilek, Ö. (2009). *Erzurum’da Yolcuların Havayolu Ulaşım Tercihlerini Etkileyen Faktörlerin Tespiti*, Marmara Üniversitesi, İ.İ.B.F. Dergisi Cilt: XXVI, Sayı: 1, 1-21.

Yıldırım, A. ve Şimşek H. (2018). *Sosyal Bilimlerde Nitel Araştırma Yöntemleri*, 11. Baskı, Ankara: Seçkin Yayıncılık.

York Aviation. (2004). *The Social and Economic Impact of Airports In Europe* Airports Council International Genevo.

Gartner, W., C. (2002). *Air Transport and Tourism AEST*, Switzerland, St-Gall.

<http://yigm.kulturturizm.gov.tr> “T.C Kültür ve Turizm Bakanlığı, Yatırım ve İşletmeler Genel Müdürlüğü, Sınır Geçiş-Çıkış İstatistikleri” (Erişim Tarihi: 01.02.2019).

www.tuik.com.tr “Ulaştırma İstatistikleri” (Erişim Tarihi: 10.01.2019)

Ek 1. Seyahat Acentaları İle Yapılan Görüşme Formu

Sayın Katılımcı,

Balıkesir Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsünde yüksek lisans eğitimimi sürdürmekteyim. Bu görüşme yüksek lisans tezimin verilerini oluşturma amacıyla yapılacaktır.

Bu çalışmanın amacı, Edremit Körfezi'nde faaliyet halinde olan Edremit Koca Seyit Havalimanı'nın gelişmesiyle beraber bölgedeki turistik işletmelerin faaliyet alanlarında meydana gelen gelişmeler ve havalimanının yerel halka olan etkileri ile ilgili görüş ve düşüncelerinizi ortaya koymaktır.

Anket sonucu elde edilen veriler tamamıyla bilimsel amaçlı değerlendirilip, hiçbir şekilde adınız ve kimlik bilgileriniz istenmeyecek, duygu ve düşünceleriniz saklı tutulacaktır. Anket sonuçlarının sağlıklı olabilmesi için soruları samimi ve doğru olarak yanıtlamanız gerekmektedir.

İlgi ve yardımlarınız için şimdiden teşekkür ederiz.

Görüşme Soruları

1. Edremit Koca Seyit Havalimanı ile beraber, seyahat acentaları arasındaki rekabet düzeyi hangi derecede etkilenmiştir?

2. Havalimanı ile seyahat acentalarının işleyişinde ne tür değişiklik meydana gelmiştir?

3.1. Gelirler Açısından

3.2. Turlar Açısından

3.3. Transfer Hizmetleri Açısından

3.4. Uçak Biletleri satışları Açısından

3.5. Turist Profilleri Açısından

4. Sizce, Edremit Koca Seyit Havalimanının, bölgenin gelişmesine yönelik ne gibi etkileri bulunmaktadır?

5. Havalimanın bölgeye katkısıyla birlikte, yoğun sezon dışında işletmeniz hangi dönemlerde yoğunluktadır?

6. Havalimanının, bölge tanıtımında körfez imajına nasıl bir etkisi bulunmaktadır? Eğer etkisi var ise; siz acenta olarak nasıl bir rol üstlenmektedirsiniz.

7. Havalimanının gelişmesi ile bölgeye gelen turist sayısının artışından dolayı personel sayınızda bir artış oldu mu?

8. Kaç yıldır faaliyettesiniz?

9. Çalışan personel sayınız nedir?

10. İşletme türünüz nedir?

Katılımcının Cinsiyeti:

Katılımcının Yaşı:

Görüşülen Kişinin İşletmedeki Ünvanı:

Ek 2. Otel İşletmeleri İle Yapılan Görüşme Formu

Sayın Katılımcı,

Balıkesir Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsünde yüksek lisans eğitimimi sürdürmekteyim. Bu görüşme yüksek lisans tezimin verilerini oluşturma amacıyla yapılacaktır.

Bu çalışmanın amacı, Edremit Körfezi'nde faaliyet halinde olan Edremit Koca Seyit Havalimanı'nın gelişmesiyle beraber bölgedeki turistik işletmelerin faaliyet alanlarında meydana gelen gelişmeler ve havalimanının yerel halka olan etkileri ile ilgili görüş ve düşüncelerinizi ortaya koymaktır.

Anket sonucu elde edilen veriler tamamıyla bilimsel amaçlı değerlendirilip, hiçbir şekilde adınız ve kimlik bilgileriniz istenmeyecek, duygu ve düşünceleriniz saklı tutulacaktır. Anket sonuçlarının sağlıklı olabilmesi için soruları samimi ve doğru olarak yanıtlamanız gerekmektedir.

İlgi ve yardımlarınız için şimdiden teşekkür ederiz.

Görüşme Soruları

- 1.** Sizce, Edremit Koca Seyit Havalimanının, bölgenin gelişmesine yönelik ne gibi etkileri bulunmaktadır?
- 2.** Edremit Koca Seyit Havalimanı'nın gelişmesiyle birlikte otelinizin doluluk oranında bir değişiklik meydana geldi mi?
- 3.** Havalimanın bölgeye katkısıyla birlikte, yoğun sezon dışında oteliniz hangi dönemlerde yoğunluktadır?
- 4.** Havalimanının sektöre getirdiği hareketlilikten dolayı satış, teknik ve yöntemlerinizde gelişmeye gittiniz mi? (Evet ise; lütfen açıklayınız.)
- 5.** Otelinizde gerçekleştirdiğiniz ürün ve hizmet alanlarında yeniliklere gittiniz mi?

6. Havalimanının etkileri içerisinde, otelinizde kalan turist profillerinde bir değişiklik meydana geldi mi?

7. Havalimanının gelişmesi ile bölgeye gelen turist sayısının artışından dolayı personel sayınızda bir artış oldu mu?

8. Havalimanının gelişmesiyle otelinizdeki yatak kapasitesinde bir artış oldu mu?

9. Kaç yıldır faaliyettesiniz?

10. Çalışan personel sayınız nedir?

11. İşletme türünüz nedir?

Katılımcının Cinsiyeti:

Katılımcının Yaşı:

Görüşülen Kişinin İşletmedeki Unvanı:

Ek 3. Yerel Halk İle Yapılan Görüşme Formu

Sayın Katılımcı,

Balıkesir Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsünde yüksek lisans eğitimimi sürdürmekteyim. Bu görüşme yüksek lisans tezimin verilerini oluşturma amacıyla yapılacaktır.

Bu çalışmanın amacı, Edremit Körfezi'nde faaliyet halinde olan Edremit Koca Seyit Havalimanı'nın gelişmesiyle beraber bölgedeki turistik işletmelerin faaliyet alanlarında meydana gelen gelişmeler ve havalimanının yerel halka olan etkileri ile ilgili görüş ve düşüncelerinizi ortaya koymaktır.

Anket sonucu elde edilen veriler tamamıyla bilimsel amaçlı değerlendirilip, hiçbir şekilde adınız ve kimlik bilgileriniz istenmeyecek, duygu ve düşünceleriniz saklı tutulacaktır. Anket sonuçlarının sağlıklı olabilmesi için soruları samimi ve doğru olarak yanıtlamanız gerekmektedir.

İlgi ve yardımlarınız için şimdiden teşekkür ederiz.

Görüşme Soruları

1. Edremit Koca Seyit Havalimanı'nın bölgede aktif hale gelmesiyle beraber, bölgede yaşayan genç nüfus için iş istihdamı açısından nasıl bir gelişme ortaya çıkmıştır?

2. Havalimanının gelişmesi bölge halkın yaşamını hangi yönde etkilemiştir?

3. Havalimanının faaliyetiyle beraber günlük işinizden farklı olarak yeni iş kolları bulmanızda yardımcı oldu mu? Açıklayınız.

4. Havalimanı ile birlikte yakın çevredeki gürültü ve çevresel kirlilik açısından düşünceleriniz nelerdir?

5. Sizce, havalimanının yakınındaki arazi değerleri nasıl bir değişim göstermektedir?

6. Havalimanının yakın çevresindeki hayvancılık ve tarım faaliyetleri olumlu/olumsuz yönde nasıl etkilenmektedir? Açıklayınız.

7. Havalimanının varlığı yerleşim alanlarını ne şekilde etkilemektedir?

8. Havalimanının varlığı gelecekte yerleşim alanlarının artmasına sebep olur mu?

9. Havalimanının faaliyet gösterdiği alan açısından incelendiğinde, ulaşım imkanı bakımından bir değişiklik meydana geldi mi?

Katılımcının Cinsiyeti:

Katılımcının Yaşı:

Katılımcının Mesleği: