

## BÖLGESEL KALKINMADA HAVALİMANI ROLLERİ: İŞLETİCİLER İÇİN ÖNERİLER

Dr. Öğr. Üyesi Meltem AKCA<sup>1</sup>

### Özet

Havacılık sektörü hızlı büyüme verileri ile ekonomiye yüksek katma değer sağlayan bir sektör olarak her geçen gün gelişimini arttırmaktadır. Bu gelişim uçak üreticilerinden, havalimanı işleticilerine kadar sektör içindeki birçok oyuncunun faaliyetlerini etkilemektedir. Sektörün yakın ve uzak çevresi ile olan ilişkisi de hava taşımacılık faaliyetlerinin etkilerinin daha geniş bir alana yayılmasına zemin hazırlamaktadır. Uçuş operasyonlarına yer ve hava arası aktarım olanağı tanyan havalimanları, havacılık sektörü için önemli bir stratejik birim olarak kabul edilmektedir. Havalimanlarının özelleştirilerek ticarileştirilmesi yaklaşımı da meydanların yönetimini daha kurumsal ve profesyonel hale getirmektedir. Diğer taraftan, havalimanları, buldukları bölgelerin ekonomisini canlandırarak kalkınmayı hızlandırmaktadır. Bu kapsamda, havalimanı ile ilişkili doğrudan ve dolaylı işlerde istihdam yaratılması, yeni iş alanlarının oluşturulması ve ilişkili sektörlerin gelişiminin desteklenmesi kalkınmanın itici gücünü oluşturmaktadır. Bu çalışmada havalimanlarının ekonomik rollerini belirlemek ve bölgesel kalkınmayı hızlandıracak öneriler sunulması amaçlanmıştır. Çalışma amacı doğrultusunda, kavramsal çerçeve incelenmiş ve havalimanı işleticileri için öneriler oluşturulmuştur.

**Anahtar Kelimeler:**Havacılık, Havalimanı, Bölgesel Kalkınma, Havalimanı Rolü, Havalimanı İşleticileri

## AIRPORT ROLES IN REGIONAL DEVELOPMENT, s. RECOMMENDATIONS FOR OPERATORS

### Abstract

The aviation sector increases its development day by day as a sector that provides high added value to the economy with its rapid growth data. This development affects the activities of many actors in the industry, from aircraft manufacturers to airport operators. The relationship of the sector with its close and distant environment also prepares the ground for the effects of air transportation activities to spread over a wider area. Airports that allow transfer between ground and air to flight operations are considered as an important strategic unit for the aviation industry. The privatization and commercialization of airports also makes the management of airports more institutional and professional. On the other hand, airports accelerate development by revitalizing the economy of their regions. In this context, creating employment in direct and indirect jobs related to the airport, creating new business areas, and supporting the progress of related sectors constitute the driving force of development. In this study, it is aimed to determine the economic roles of airports and to offer recommendations that will accelerate regional development. In line with the purpose of the study, the conceptual framework was examined, and suggestions were created for airport operators.

**Keywords:** Aviation, Airports, Regional Development, Airport Role, Airport Operator

<sup>1</sup> Dr. Öğretim Üyesi, Alanya Alaaddin Keykubat Üniversitesi, Gazipaşa Havacılık ve Uzay Bilimleri Fakültesi, Havacılık Yönetimi Bölümü, meltem.akca@alanya.edu.tr, ORCID: 0000-0001-5544-5929

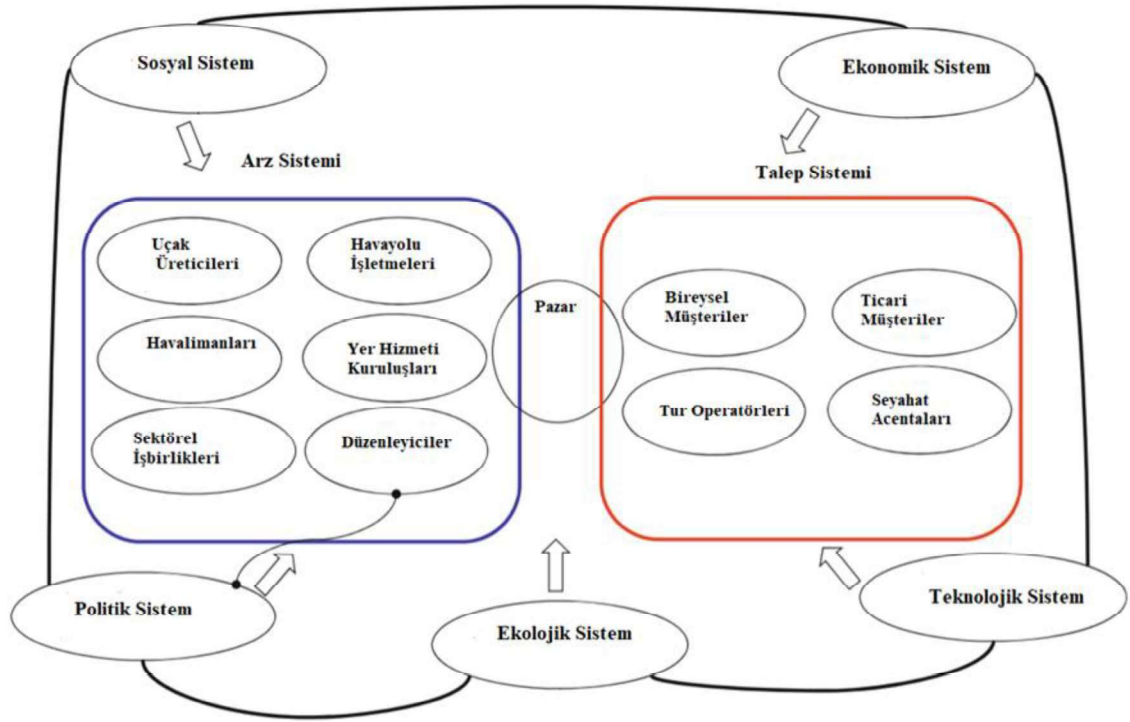
## GİRİŞ

Havalimanları bir bölgedeki ekonomik hareketliliğin sağlanmasında önem arz eden hava taşımacılığı temelli stratejik birimlerdir. Hava araçlarının gelişmesi ve teknolojik yenilikler, hız avantajı sağlayan havayolu taşımacılığına olan talebi arttırmış ve havalimanı yapılanmaları da değişim göstermiştir (Azzam, 2017). Böylece, hava taşımacılık operasyonlarına hizmet eden havalimanları günümüzde i) tamamen devlet kontrolünde, ii) terminali özelleştirilmiş, iii) havalimanı özelleştirilmiş şekilde yönetilmektedir. Terminal işletmeciliği ve havalimanı işletmeciliği ile özelleştirilen alanlar da ilgili otoritenin denetiminde faaliyetlerini yürütmektedir. Havalimanı özelleştirilmesi ile havalimanlarının sadece havacılık faaliyetlerinden değil havacılık harici faaliyetlerden de gelir elde etmesi amaçlanmıştır (Addie, 2014). Bu kapsamda havalimanları, değer yaratan ekonomik birimler olarak bölgesel gelişmişlik üzerinde etki etmektedir.

Havalimanı faaliyetleri ile ilgili ihtiyaçların sağlanması sürecinde birçok farklı işletme operasyonlarını yürütmekte ve karşılığında gelir elde etmektedir. Havacılık operasyonlarından elde edilen havacılık ve havacılık harici gelirlerin bölgeye kanalize olması da toplumsal kalkınmanın sağlanmasına zemin hazırlamaktadır. Havacılık sektörü ile ilişkili turizm, ticaret, ulaşım başta olmak üzere uyarılmış sektörlerin entegrasyonu da bölgesel gelişmişlik düzeyini arttırmaktadır (Williams, 2016).

Havacılık sektörünün ilk geliştiği zamanlardan günümüze havalimanları bölgesel cazibeyi arttıran bir unsur olarak kabul edilmiştir. Havalimanlarının günümüzdeki şeklini alması uzun bir gelişmişlik süreci sonunda gerçekleşmiştir. Havacılık sektöründeki serbestleşme faaliyetleri havayolu taşımacılık endüstrisini genişleterek güçlendirmiştir. Yeni iş modelleri ve şebeke oluşumları hava trafiğini arttırarak sektördeki ekonomik gelişim ve istihdamı etkilemiştir (Wittmer, Bieger ve Müller, 2011). Amerika'da başlayan Serbestleşme Hareketleri (1978) tüm dünyayı etkisi altına almış ve havacılık pazarını rekabetçi bir hale getirmiştir. Devlet destekli bayrak taşıyıcılarının yanı sıra özel havayolu işletmeleri kurulmuş ve havacılık sektörü yeni oyuncularını ile büyüyen bir pazar haline gelmiştir. İngiltere'de 1987 yılında havalimanı ticarileştirilmesi hususunda yapılan havalimanı özelleştirmesi de girişimci ve yenilikçi bir hareket olarak havalimanlarını da rekabete açmıştır (Tretheway ve Kincaid, 2016).

Havacılık sektörünün cazip bir pazar olması piyasadaki rekabeti arttırmaktadır. Günümüzde havayolu işletmelerinin varlıklarını devam ettirmek ve sürdürülebilir rekabet avantajı sağlamak için yürüttükleri politikaların başında temel yeteneklere odaklanma gelmektedir. Havayolu işletmeleri en iyi yaptıkları iş olan uçuş operasyonlarına odaklanmakta diğer destek faaliyetleri ise dış kaynaklardan temin etmektedirler. Havayolu işletmelerine destek hizmetleri sağlayan işletmeler de aslında kendi temel yeteneklerine odaklanan örgütlerdir (Karagülle, 2007; Kuyucak ve Şengür, 2009). Küreselleşen dünyada tek bir işletmenin tüm faaliyetlerini kendi çatısı altında yürütmesi oldukça zordur. Bu nedenle havacılık sektörü genişlemiş ve yeni işletmeleri bünyesine dahil etmiştir. Havacılık sektörü; havayolu işletmeleri, yer hizmetleri kuruluşları, terminal işletmecileri, güvenlik şirketleri, ikram işletmeleri, bakım-onarım işletmeleri, eğitim kuruluşları gibi farklı alanlara odaklanan örgütlerin bir arada yer aldığı bir sektör olarak gelişim göstermeye devam etmektedir.



Şekil-1, s. Havacılık Sektörü

Kaynak, s. (Bieger ve Wittmer, 2011)

Sektör içerisinde yer alan işletmeler rekabet avantajı elde etmek ve pazar paylarını arttırmak için yenilikçi uygulamalara yönelmekte, teknoloji kullanımına önem vermekte ve çeşitli stratejiler ile operasyonlarını yürütmektedirler. Bu kapsamda havalimanı faaliyetlerinin devamlılığında, bölgesel etkileşim ve iş birlikleri kaçınılmaz hale gelmektedir. Ayrıca havacılık işletmelerinin yakın çevreleri ile olan ilişkilerinin yanı sıra uzak çevreleri ile etkileşimde olmaları gerekmektedir. Bununla birlikte, sektör üzerinde belirleyici olan ekonomik, teknolojik, politik, sosyal ve ekolojik çevre özellikleri pazardaki arz ve talep üzerinde etkili olmaktadır. Havacılık sektörünün rekabetçi, yenilikçi, dinamik, çevreye duyarlı yapısı sektörün sürekli bir gelişim döngüsü içerisinde olmasını sağlamaktadır.

Bu çalışmada havacılık sektörü faaliyetlerinin bölgesel kalkınmadaki etkisi havalimanı üzerinden ele alınmıştır. Ayrıca bölgesel kalkınmada havalimanı rolünü ortaya koymak ve ekonomik katma değeri arttırmak amacıyla, havalimanı işletmecilerine öneriler sunulmuştur.

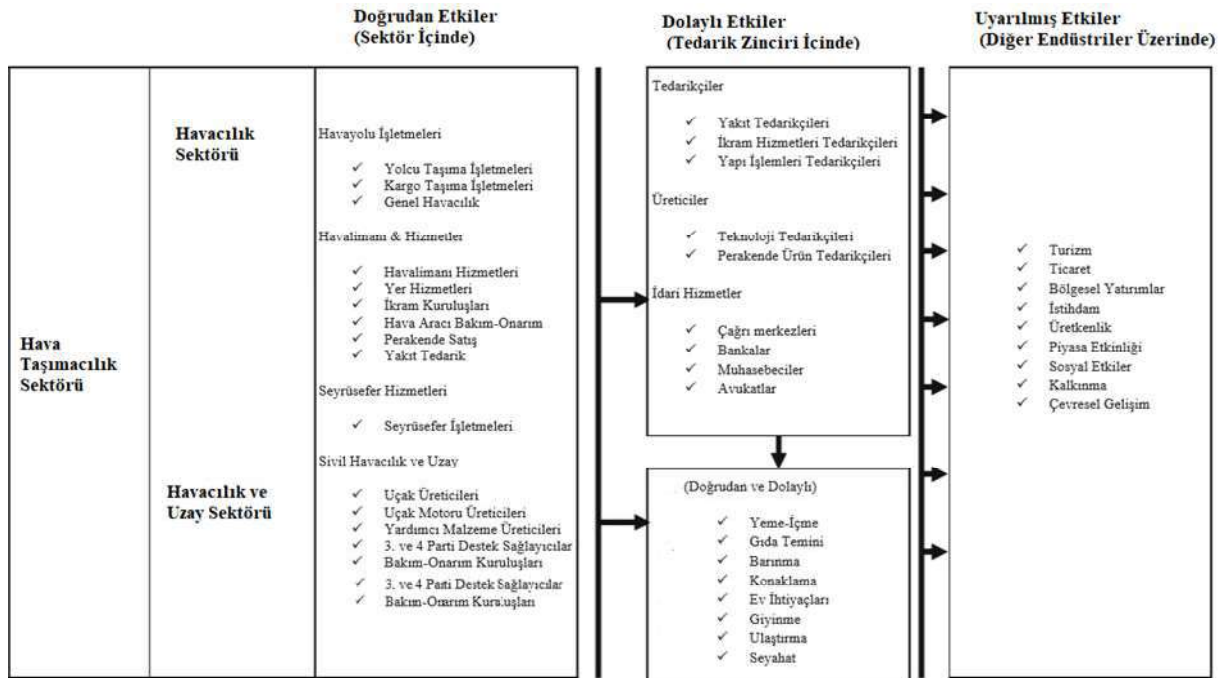
### Havacılık Faaliyetlerinin Bölgesel Etkileri

Toplum refahı, ekonomik gelişim ve havacılık gelişimi iç içedir. Havacılık faaliyetleri; gelir, istihdam, sermaye yatırımı, vergi gelirleri gibi değişkenler üzerinde etkili olabilmektedir. Ayrıca dolaylı etkiler de göz önüne alındığında havacılık sektörü ve ekonomi ilişkisinin önemi daha belirgin hale gelmektedir. Bir bölgedeki havalimanı varlığı ile bölgeye yönelik turizmin gelişmesi ve bölgesel yatırımların artması bu etkilere örnek gösterilmektedir. Bu kapsamda havacılık sektöründe ekonomik etkiler, kendi içerisinde doğrudan, dolaylı ve uyarılmış etkiler şeklinde sınıflandırılabilir (Graham, 2018), s.

Doğrudan (Birincil) Etkiler, s. Uçuş operasyonlarından doğrudan etkilenen pazar için ekonomik faaliyetlerin gelişimini sağlar. Uçuş faaliyetleri için gerekli olan istihdamın oluşumu, havalimanı direkt operasyonları sayesinde oluşturulan gelirler, havalimanı konaklama gelirleri, restoranlar, kafelerden elde edilen kira gelirleri buna örnektir. Bu gelirleri ölçmek diğer gelir türlerine göre daha kolaydır. Doğrudan etkiler ile havayolu-havalimanı istihdamı artmaktadır. (Wittmer, Bieger ve Müller, 2011). Yolcu ve kargo taşıma işletmeleri, genel havacılık işletmeleri, yer hizmetleri kuruluşları, bakım-onarım hizmeti veren işletmeler, seyrüsefer hizmetleri doğrudan havacılık sektörü içerisinde yer almaktadır.

Dolaylı (İkincil) Etkiler, s. Ürün ve hizmetlerin tedarik sürecindeki faaliyetlerden oluşan gelirlerdir. Örneğin, havalimanlarında perakende satış mağazalarına ürün tedariki sağlayan işletmeler, hava araçlarında sunulan ikramları hazırlayan sektör içi ikram şirketlerine mal satan tedarikçiler bu grup içerisinde yer almaktadır. Bu şekilde havayolu taşımacılığına hizmet eden işletmeler ve seyahat acenteleri de gelir ve istihdam yaratarak havayolu taşımacılık arzına katkı sunmaktadırlar (Sterzenbach ve Conrady, 2003). Ayrıca, bankalar ve işletmelerin kendi personelleri dışında çalıştığı muhasebeciler ve avukatlar da dolaylı etkiler ile oluşan faaliyetlere hizmet etmektedirler.

Uyarılmış Etkiler, s. Turizm, ticaret, sosyal gelişmişlik, çevresel ve bölgesel yatırımların artması uyarılmış etkilere örnektir. Havacılık faaliyetleri bölgedeki satış, yiyecek, ulaşım ve barınmaya yönelik yatırımları tetikleyebilmektedir (Air Transport Action Group, 2018). Havayolu taşımacılık sektörü ile ilgili personellerin alım gücü ile yaptıkları harcamalar da uyarılmış etkiler grubu içerisinde yer alabilmektedir. Havacılık sektöründe istihdam olan personelin bölgede barınması, yaşaması ve harcama yapması da özellikle butik havalimanı lokasyonlarının gelişimi üzerinde olumlu etkiler meydana getirmektedir (Urfer ve Weinert, 2011). Bu kapsamda doğrudan ve dolaylı etkilerin birleşimiyle oluşan yeme-içme, gıda temini, barınma, konaklama, ulaştırma gibi ihtiyaçlar uyarılmış etkilerin de oluşumunu hızlandırmaktadır.



Şekil 2. Hava Taşımacılık Sektörü Etkileri

Kaynak: (Wittmer ve Vespermann, 2011)

Havalimanları ekonomik bir mıknaş gibi görölmektedir. Bu rolü sayesinde bölgenin uluslararası erişimini ve ticari faaliyetlerini arttırmaktadır. İnsanların ve ürünlerin uluslararası hareketliliğini hızlandırmaktadır. Bölgedeki işletmeler havalimanı çevresine konumlanarak küresel erişilebilirlik imkânlarından yararlanmak istemektedir (Graham, 2018). Ayrıca havayolu taşımacılığı ile erişilemeyen noktalara ulaşılması imkânı, üreticilerin bölgesel ürünlerini dünya geneline aktarabilmesine olanak sağlayarak ekonomik hayatı da canlandırabilmektedir (Ashford, Mumayiz ve Wright, 2011; Daley, 2009).

İstihdamı genişleten havacılık faaliyetleri bölgesel ve ulusal olarak sosyal refahı arttırarak yaşam standart ve kalitesinin yükselmesine katkı sağlamaktadır (Janic,2007). Hareketlilik imkânı yaşam kalitesini arttıran ve farklı ülkelere ulaşım imkânı sağlayan bir faktördür. Havalimanı yatırımları bir bölgeye yönelik turist artışının yanı sıra o bölgedeki halkın da tatil ya da başka amaçlı havayolu ile seyahat edebilmesine olanak tanımaktadır. Havacılığın toplumların gelişmesi ve kaynaşmasına yönelik bir diğer etkisi ise ülkeler arası etnik ve kültürel bağların güçlendirilmesi ve seyahat-ticaret fırsatlarının genişletilmesine imkân tanınmasıdır. Havacılık sektörünün farklı milletlerin ve kültürlerin buluşmasına zemin hazırlayan bir sektör olduğunu söylemek mümkündür.

Havacılık sektörü ile turizm sektörü önemli etkileşime sahiptir (Cristureanu ve Bobircă, 2007). Her yıl yaklaşık 1,4 milyar insan ülkeler arası seyahat etmektedir. Bu rakamın yarısı hava taşımacılığını kullanmaktadır (ICAO, 2019). Bir bölgedeki havalimanı sisteminin güçlü olması turizm faaliyetlerini genişleterek hava taşıma operasyonlarında kapasite artışının yanı sıra otel, alışveriş merkezi gibi yatırımların da artmasını sağlar (Ergas ve Felsenstein, 2012). Turizmin, bölgesel gelişim açısından önemli bir kaynak olması havacılık sektörü etkilerinin daha geniş alanda hissedilmesine zemin hazırlamaktadır. Bu nedenle sektörler arası koordinasyonun iyi bir şekilde planlanması, ekonomik gelirlerden bölgesel istihdam durumuna kadar birçok göstergeyi etkilemektedir. Ayrıca, bir havalimanında 1 milyon yolcu artışının toplamda 1000 kişilik bir istihdam yarattığı belirtilmektedir (Graham, 2018). Bu göstergeden yola çıkarak turist sayısı artışının doğrudan etkiler haricinde istihdam kanalı ile de ekonomiye katkı sağladığı görölmektedir.

Diğer taraftan havalimanı erişimi olan şehirler kongre faaliyetlerinden de gelir elde etmektedir. Kongre organizasyonlarında bölgenin ulaşılabilirliği önem taşımaktadır. Bu organizasyonlar sayesinde; oteller, restoranlar, alışveriş merkezleri ve gezi yerleri gelişecek ve gelir elde edecektir. Bununla birlikte havalimanı çevresinde havacılık eğitimi veren kuruluşların olması, sektör ve akademi iş birliğini güçlendirerek hem bölgesel hem milli hedeflerin sağlanmasında faydalı olacaktır.

### **Havalimanı İşleticileri İçin Öneriler**

Uzun yıllar boyunca havalimanları devlet tarafından inşa edilmiş ve işletilmiştir. 1987 yılında İngiltere’de gerçekleşen ilk havalimanı özelleştirmesi dünya genelinde özelleştirme hareketlerinin hız kazanmasını sağlamıştır (Bilotkach vd., 2012). Havalimanı sahipliğine ya da işletmeciliğine özel sektörün ve yeteneklerinin dahil olması sektörün yapısını etkilemektedir. Teknik beceri, yetenek ve düzenlemeler havalimanı yatırımlarının değerini arttırmaktadır (Gillen, 2011). Havalimanlarının özelleştirilmesi ile bu yapıların kâr merkezli kurumlar olarak ele alınması ve havacılık harici gelirlerinin arttırılması amaçlanmıştır.

Havacılık ücretleri havayolu firmalarından tahsil edilmektedir. Apron kullanımı, iniş-kalkış ücretleri gibi uçağa sunulan hizmetlerin karşılığı olarak elde edilen gelirlerdir. Son yıllarda asıl üzerinde durulan ve kâr marjlarının daha yüksek olduğu gelir türü ise havacılık harici gelirlerdir. Özelleştirmelerin hız kazanması, terminallerin ticarileşmesinin ardından bu gelir kalemlerinin büyüme hızının arttığı görölmektedir. Havalimanı ekonomik döngüsünde artan havacılık harici gelirler, ticari faaliyetleri ve tesisleri genişletmekte, bu gelişme ise ticaret

yönetimi gücünü arttırmakta ve sonuç olarak havalimanında ticari aktivitelerin rolünün artan oranla önem kazanmasını sağlamaktadır (Freathy ve O'Connell, 1999).

Havacılık ile ilgili gelirler; uçak iniş-kalkış ücretleri, uçak park ücretleri, taksi yolu vb. ücretlerdir. Havacılık harici gelirler ise; otopark gelirleri, büro kiralama gelirleri, ticari faaliyet gelirleri şeklindedir. Havalimanlarının asıl müşterisi havayolu firmalarıdır. Günümüzde bazı havalimanının havacılık gelirleri havacılık harici gelirlerden düşük olsa da yolcu terminaline getiren havayolu firmasıdır (Fasone vd., 2016). Dünya geneli havalimanları ele alındığında havacılık harici gelirlerin toplam gelirler içindeki payı %40 olarak gerçekleşmektedir. Yakın çevresinde ikame ya da rakip havalimanı olmayan havalimanlarının faaliyetlerden elde ettikleri gelirlerin daha yüksek olduğu belirtilmektedir. Rakip tehdidinin olmaması bu gibi meydanların ücret tarifelerini ve gelirlerini yükseltmektedir. Bu nedenle hızlı büyüyen bir pazar olan havacılık sektöründe rekabet tüm oyuncuları ilgilendiren önemli bir konudur. Sektör içerisinde yer alan oyuncular rekabetin hâkim olduğu pazarda varlıklarını devam ettirmek ve ortalama üzeri getiri elde etmek amacıyla çeşitli stratejiler uygulamakta, iş birliği ve birleşmeler ile sürdürülebilir performansı yakalamaya çalışmaktadır (Oum ve Fu, 2009). Ayrıca işletmeler temel yeteneklerine odaklanıp bazı destek faaliyetleri, kendilerinden daha kaliteli ve uygun maliyetle sunan işletmelere devretmektedir. Sektörde değer zinciri analizini etkin şekilde oluşturabilmek işletmelere rekabet avantajı sağlayacak bir unsurdur (Oum, Yu ve Fu, 2003).

Bir havalimanına yönelik trafik sayısı gelir çeşitlendirmesi üzerinde belirleyicidir. Hava trafik sayısının az olması, daha az yolcu, çalışan ve ziyaretçi anlamına gelmektedir. Bu meydanlar geleneksel havalimanı modelini kullanırlar ve gelirleri sadece havacılık faaliyetleri odaklı olur. Ülkemizde, kamu hizmeti amacıyla hava trafiğine açık ancak trafik sayısı düşük olan meydanlarının çoğu devlet tarafından işletilmektedir. Bu meydanların gelirleri de oldukça düşüktür ve tamamen amme hizmeti amacıyla faaliyet yürütülmektedir. Diğer taraftan, bazı havalimanları da yeni modeller ile havacılık harici gelirlere ağırlık verir. Bu meydanlar ise trafik ve yolcu sayısı görece fazla olan meydanlardır. Havacılık harici gelirlerden kar elde etmek isteyen havalimanları ele alındığında ya da terminalinin ya da tamamının devlet denetimli özelleştirildiği görülmektedir.

Türkiye'de, sivil trafiğe hizmet veren 58 havalimanı bulunmaktadır. Bu havalimanlarının 5 tanesi sadece iç hat uçuşlara açıkken, 53 tanesi iç ve dış hat hizmet vermektedir (SHGM,2020). Ayrıca, ülkemizde 9 adet havalimanı işleticisi bulunmaktadır. Ülkemizdeki havacılık ile ilgili kurumlar (Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü, Devlet Hava Meydanları İşletmesi, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı) havalimanı işleticileri ve terminal işleticileri faaliyetlerini otorite olarak denetlemektedir.

**Tablo 1. Havalimanı İşleticileri**

HAVALİMANI	HAVALİMANI İŞLETİCİSİ
İstanbul Sabiha Gökçen Havalimanı	Havaalanı İşletme ve Havacılık Endüstrileri A.Ş
Eskişehir Hasan Polatkan Havaalanı	Eskişehir Teknik Üniversitesi Rektörlüğü
Hezarfen Havaalanı	Hezarfen Havacılık Ticaret A.Ş.
Gazipaşa Alanya Havaalanı	Tav Gazipaşa Alanya Havalimanı İşletmeciliği A.Ş.
Zonguldak Çaycuma Havaalanı	Zonguldak Özel Sivil Havacılık Sanayi ve Ticaret A.Ş.
Zafer Havalimanı	IC İçtaş Zafer Uluslararası Havalimanı Yatırım Ve İşletme A.Ş
İstanbul Havalimanı	İGA Havalimanı İşletmesi A.Ş.
İzmir Selçuk Efes Havalimanı	Türk Hava Kurumu
Aydın Çıldır Havalimanı	Türk Hava Yolları Uçuş Eğitim ve Havalimanı İşletme A.Ş.
Geri Kalan 49 Meydanın Havalimanı İşleticisi	DHMI

Kaynak: (SHGM,2020)

Bir bölgeye yönelik havayolu taşımacılığı ile bölgenin diğer lokasyonlara bağlanabilirliği ve ekonomik kalkınması artmaktadır. Bu bağlanabilirliğin mümkün olması bölgenin ulusal ve uluslararası ölçekte gelişimini hızlandırmaktadır. Bölgesel olarak sürdürülebilir kalkınma da havayolu taşımacılığının payını arttırmak için finansal ve operasyonel imtiyazlar sunulması havalimanı faaliyetleri kaynaklı gelişimi artırma etkisine sahiptir. Bu nedenle bölgesel kalkınmaya katkı sağlayacak öneriler aşağıda ele alınmaktadır (Halper ve Graham, 2015; Smyth vd., 2012):

- Butik bir meydan olarak değerlendirilen havalimanlarına yönelik seferlere ilişkin risk paylaşımı konusunda destek verilmesi, bölge ekonomisini ve hattın gelişimini destekleyecektir.
- Butik meydanlara sefer düzenleyen havayolu işletmelerine çeşitli vergi muafiyetleri getirmek, bölgeye yönelik talebin artması için havayolu işletmesini finansal anlamda güçlendirecektir. Aynı şekilde havalimanı işleticilerinin de vergi indirimleri ile teşvik edilmesi özellikle sabit maliyetlerin yüksek olduğu bir sektörü talep dalgalanmaları karşısında koruyacaktır.
- Yeni hat konulan bölgeye yönelik uçuş düzenleyen havayolu işletmesine belirli oranda koltuk üzerinden geçici gelir garantisi verilmesi işleticiyi teşvik edecektir. Bu yaklaşımlar sefer sayısı artacak havalimanı için gelirlerin yükselmesini sağlayacaktır.
- Havalimanı işleticileri havayolu gelirlerini garantiye alabilirler. Böylelikle havayolu riski havalimanı ile paylaşabilir.
- Bölgeye yönelik turizm faaliyetlerinin geliştirilmesi için kamu ve özel sektör iş birlikleri önem arz edecektir. Bölgede mevcut bir turizm yapısı varsa bunun geliştirilmesi ve bölgesel özellikler ile çeşitlendirilmesi amacıyla çalışmalar yürütülmelidir. Bölgede turizm faaliyetleri yok ise, geliştirilmesi için paydaşlar ile görüş alış-verişi yapılmalı ve ihtiyaçlar belirlenerek turizm faaliyetlerinin gelişimi desteklenmelidir.
- Havalimanı işleticilerinin bölgesel organizasyonlara katılımı ve desteklemesi marka algısını zenginleştirecektir.
- Bölgenin özellikleri ile ilgili uçak içerisinde yer alan dergilerde tanıtım yapılması hususunda havayolu işletmeleri ile anlaşma yapılmalıdır. Böylece diğer destinasyonlara uçan yolcular bölge hakkında bilgi sahibi olacaktır.
- Özellikle yakın bölgede farklı bir havalimanının olması durumunda mevcut meydanın rekabet edilebilirliğinin artırılması için çeşitli protokoller düzenlenmeli ve yolcunun mevcut meydanı tercih etmesi sağlanmalıdır. Örneğin, havalimanında sunulan hizmetlerde çeşitli indirimlerin ya da promosyonların (kamu personeline otopark ücretinin %20 indirimli olması gibi) uygulanması tercih edilebilirliği arttıracaktır.
- Bölgedeki eğitim-öğretim faaliyetlerinin desteklenerek havacılık sektörüne yönelik ilginin artırılması havalimanının da kurumsal imajını güçlendirecektir.
- Havayolu işletmeleri, diğer havacılık işletmeleri ve havacılık ile ilgili kamu otoriteleri ile güçlü iletişime sahip olunmalıdır.
- Havalimanı faaliyetlerinin ekonomik değer yaratması için sürekli iyileştirme çalışmaları planlanmalıdır.
- Yurt içi-yurt dışı destinasyon noktasının artırılmasına yönelik müzakereler yürütülmelidir.
- Bölgeye yönelik yolcu ya da kargo talep artışını sağlayacak öncelikli alanlar belirlenip geliştirilmelidir.
- Çevre korumasına yönelik etkin bir yönetim yapılandırılması ile toplumsal duyarlılık artırılmalıdır.
- Toplumsal beklentilere önem verilmeli ve göz ardı edilmemelidir.

## SONUÇ

Havacılık sektörü farklı oyuncularını bünyesinde barındıran büyük bir sektördür. Sektörün doğrudan, dolaylı ve uyarılmış olarak bağlı olduğu alanlar, havacılık faaliyetleri ile ilişkili ekonomik hareketliliğinin hacmini genişletmektedir. Havacılık sektörüne yönelik göstergeler de hava taşımacılık ve ilgili faaliyetlerinin ekonomik katma değer yaratmadaki gücünü ortaya çıkarır niteliktedir. 2018 yılında dünya genelinde 4.3 milyar yolcu ve 58 milyon ton yük havayolu ile taşınmıştır. Bu göstergelere göre günde yaklaşık olarak 100.000 uçuş gerçekleşmekte, 12 milyon yolcu ve yaklaşık 18 milyar ABD dolarındaki yükler taşınmaktadır. Ekonomik fayda olarak bakıldığında havacılık sektörü 2018 yılında GDP üzerinde 2,7 trilyon ABD dolarlık bir hacme sahiptir. Bu rakamın 704,4 milyar ABD doları doğrudan havacılık gelirlerine aittir. 637,8 milyar ABD doları dolaylı yünden havacılık ile ilgili elde edilen gelirlerdir. 454 milyar ABD doları ise uyarılmış sektörlerin oluşturduğu gelir kalemidir. (ICAO, 2019). Türkiye'nin havacılık sektörüne yönelik 2019 yılı cirosu ise yaklaşık 30 milyar ABD doları civarındadır.

Diğer taraftan istihdam açısından veriler incelendiğinde dünya genelinde 65,5 milyon insan havacılık sektörü ile ilişkili olarak istihdam edilmektedir. Bu rakamın 10,2 milyonu direkt havacılık sektörü içindedir. Havayolu işletmeleri, hava seyrüsefer hizmet sağlayıcıları ve havalimanı çalışan sayısı 3,5 milyon kişidir. Uçak üreticileri, sistem ve motor üreticilerinin çalışan sayısı 1,2 milyon ve havalimanı ile ilişkili işlerde çalışan sayısı ise 5,6 milyon kişidir. 55,6 milyon kişi ise havacılık ile ilgisi olan sektörlerde istihdam edilmektedir (uyarılmış sektörler: turizm, taşıma gibi). Türkiye'de havacılık sektöründe çalışan sayısının ise 225.000'in üzerinde olması muhtemeldir (SHGM, 2020).

Bu çalışmada havacılık faaliyetleri kaynaklı havalimanı operasyonlarının ekonomik etkileri ele alınmıştır. Havacılık sektörüne ilişkin veriler doğrultusunda gerek trafik-yolcu-yüke ilişkin gerekse istihdam sayılarına yönelik bilgiler havacılık sektörünün küresel, ulusal ve bölgesel kalkınma üzerinde önemli bir paya sahip olduğunu ortaya çıkarmaktadır. Bu kapsamda, havacılık sektörü ile ilişkili sektörlerin büyümeye duyarlı olduğunu söylemek mümkündür. Havalimanına sahip olan bölgelerin kalkınmasında da havacılık faaliyetlerinin etkisi önem arz etmektedir. Doğrudan, dolaylı ve uyarılmış etkiler ile havalimanları, buldukları bölgelerin ekonomik olarak canlanmasına katkı sağlamaktadır. Havacılık faaliyetleri ve havalimanı operasyonları ile ilgili iş birimlerinin fazla olması istihdam edilebilirlik alanını da genişletmektedir. Örneğin, bölgedeki havalimanı varlığı, turizm sektörünün gelişmesini ve bölgesel kalkınmanın hızlanmasını teşvik etmektedir. Turizm amaçlı bir ülkeden bir bölgeye seyahat eden yolcular havayolu işletmesi ile meydana gelecek, buradan taşıma faaliyetleri ile konaklayacakları tesislere geçecektir. Bu süreçte havalimanında yapılan harcamalar, ulaşım sağlayan araçların havalimanı otoparklarını kullanması havalimanı işleticileri için yolcu getiren havayolu işleticisinden elde ettiği havacılık gelirleri dışında kalan havacılık harici gelirleri arttırmaktadır. Bu bağlamda, ulaşım, perakende, konaklama, satış, yakıt, hediyelik eşya, giyim, yeme-içme, eğlence gibi turizm temelli iş alanlarının genişlediği görülmektedir. Bu işlerde istihdam edilecek kişilerin barınması, yaşamsal faaliyetlerini sürdürmesi için harcama yapması da bölge ekonomisini canlandıran bir unsurdur. Kısaca, havacılık sektörünün gelişimi ile havalimanı operasyonlarının etkin yönetilmesi tarımdan turizme kadar bölgedeki ekonomik faaliyetlerin değerini arttıracaktır.

Son olarak, 2019 yılında Çin'in Wuhan eyaletinde ortaya çıkan ve tüm dünyaya yayılan COVID-19 olarak tanıdığımız virüs kaynaklı salgın sonucunda havacılık operasyonları (yolcu taşımacılığı) belirli bir süre dünyanın büyük bir bölümünde durdurulmuştur. Normalleşme sürecinde yolcu trafiğine açılması beklenen havacılık faaliyetleri ile bu süreçte etkilenen havalimanı, turizm, konaklama, perakende, ulaşım alanlarında hizmet veren sektörlerdeki ekonomik durgunluğun da yavaş yavaş iyileşmeye başlayacağı tahmin edilmektedir. Bu örnek göstermektedir ki havacılık faaliyetlerinin durması, havalimanı operasyonlarını etkilemekte ve



özellikle turizm başta olmak üzere bölge ekonomisi üzerinde olumsuz etkiler yaratmaktadır. Bu nedenle havalimanı işleticileri beklenmedik koşullara ayak uydurabilmek amacıyla esnek ve girişimci stratejiler ile varlıklarını devam ettirmelidir. Havalimanı işleticileri paydaşları ile görüş-alışverişinde bulunmalı ve operasyonel ve finansal kayıpların hem işletmeye hem bölgeye olan etkilerini en aza indirgeyecek politikalar üretilmelidir.

İleriki araştırmalarda ekonometrik ve istatistiki analizler ile havacılık göstergeleri ve havalimanı faaliyetleri ile bölgesel kalkınma arasındaki ilişkilerin ortaya çıkarılması teorik araştırmaların genişletilmesine katkı sağlayacaktır. Ayrıca çok disiplinli çalışmalar ile havalimanları ve çevreleri/bölgeleri arasındaki etkileşimlerin ele alınması, havacılık sektörü açısından yerli literatürün zenginleştirilmesini sağlayacaktır.

## KAYNAKÇA

- Addie, J. P. D. (2014). Flying high (in the competitive sky): conceptualizing the role of airports in global city-regions through “aero-regionalism”. *Geoforum*, 55, 87-99.
- Air Transport Action Group,(2018) Aviation Benefits Beyond Borders, ATAG Press.
- Ashford, N. J., Mumayiz:, & Wright, P. H. (2011). *Airport engineering: planning, design, and development of 21st century airports*. John Wiley & Sons.
- Azzam, M. (2017). Evolution of airports from a network perspective—An analytical concept. *Chinese Journal of Aeronautics*, 30(2), 513-522.
- Bieger, T., & Wittmer, A. (2011). Airline strategy: From network management to business models. *Aviation Systems* içinde (ss. 77-102). Springer, Berlin.
- Bilotkach, V., Clougherty, J. A., Mueller, J., & Zhang, A. (2012). Regulation, privatization, and airport charges: panel data evidence from European airports. *Journal of Regulatory Economics*, 42(1), 73-94.
- Cidell, J. (2014). The role of major infrastructure in subregional economic development: an empirical study of airports and cities. *Journal of Economic Geography*, 15(6), 1125-1144.
- Cristureanu, C., & Bobircă, A. (2007). Airports driving economic and tourism development. *REJ*, 31.
- Daley, B. (2009). Is air transport an effective tool for sustainable development?. *Sustainable Development*, 17(4), 210-219.
- Ergas, Y., & Felsenstein, D. (2012). Airport relocation and expansion and the estimation of derived tourist demand: The case of Eilat, Israel. *Journal of Air Transport Management*, 24, 54-61.
- Fasone, V., Kofler, L., & Scuderi, R. (2016). Business performance of airports: Non-aviation revenues and their determinants. *Journal of Air Transport Management*, 53, 35-45.
- Florida, R., Mellander, C., & Holgersson, T. (2015). Up in the air: the role of airports for regional economic development. *The annals of regional science*, 54(1), 197-214.
- Freathy, P., & O’Connell, F. (1999). Planning for profit: The commercialization of European airports. *Long Range Planning*, 32(6), 587-597.
- Gillen, D. (2011). The evolution of airport ownership and governance. *Journal of Air Transport Management*, 17(1), 3-13.
- Graham, A.(2018). *Managing airports: An international perspective*. Routledge.
- Halpern, N., & Graham, A. (2015). Airport route development: A survey of current practice. *Tourism Management*, 46, 213-221.
- ICAO. (2019). Aviation Benefit Report, ICAO, 1-76.
- Karagülle, A. Ö. (2007). *Taşımacılık Sektöründe Havayolu ve Karayolu İşletmelerinin Karşılıklı Beklentileri ve Bir Entegre Yolcu Taşımacılığı Modeli Önerisi*. İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Doktora Tezi, İstanbul.
- Kuyucak, F., & Şengür, Y. (2009). Değer zinciri analizi: Havayolu işletmeleri için genel bir çerçeve. *KMU İİBF Dergisi*, 11(16), 132-147.
- Janić, M. (2007). *The sustainability of air transportation: a quantitative analysis and assessment*. Ashgate Publishing.
- Oum, T. H., Yu, C., & Fu, X. (2003). A comparative analysis of productivity performance of the world's major airports: summary report of the ATRS global airport benchmarking research report—2002. *Journal of Air Transport Management*, 9(5), 285-297.
- Oum, T. F. X., & Fu, X. (2009). Impacts of Airports on Airline Competition: Focus on Airport Performance and Airport-Airline Vertical Relations, ITF Round Tables. *In International Transport Forum*. OECD.
- SHGM (2020). *Faaliyet Raporu 2019*, Ankara.

- Smyth, A., Christodoulou, G., Dennis, N., Marwan, A. A., & Campbell, J. (2012). Is air transport a necessity for social inclusion and economic development?. *Journal of Air Transport Management*, 22, 53-59.
- Sterzenbach, R., & Conrady, R. (2003). *Luftverkehr: Betriebswirtschaftliches Lehr- und Handbuch*. Oldenbourg Verlag.
- Tretheway, M., & Kincaid, I. (2016). Competition between airports: occurrence and strategy. *Airport Competition* içinde (ss. 139-156). Routledge.
- Urfer, B., & Weinert, R. (2011). Managing airport infrastructure. *Aviation Systems* içinde (ss. 103-131). Springer: Berlin.
- Williams, A. (2016). *Developing strategies for the modern international airport: East Asia and beyond*. Routledge.
- Wittmer, A., Bieger, T., & Müller, R. (2011). *Aviation systems: management of the integrated aviation value chain*. Springer.
- Wittmer, A., & Vespermann, J. (2011). The environment of aviation. *Aviation Systems* içinde (ss. 39-57). Springer: Berlin.

## EXTENDED ABSTRACT

### Introduction

Airports are air transport based strategic units that are important in ensuring economic mobility in a region. The development of aircraft and technological innovations have increased the demand for airline transportation that changed the airport structures. Airport privatization is considered as one of the most significant change in this process. also changed. With the privatization of the airport, it is aimed to provide both aviation and non-aviation related revenues. The enhancement of aviation and non-aviation revenues also play a major role the development of environmental societies. In this context, airports affect regional development as economic units that create value. The channeling of aviation and non-aviation revenues from aviation operations to the region also provides a basis for social development. The integration of stimulated sectors, especially tourism, trade and transportation related to the aviation sector, also increases the level of regional development. In this study relationship between air transport connected airport impacts and regional development was mentioned. Moreover, advises to increase regional development in relation to airport activities are presented.

### Regional Effects of Aviation Activities

Community welfare, economic development and aviation development are intertwined. In this context, aviation activities have direct effects, indirect effects and induced effects on related sectors in the perspective of economic development (Graham, 2018), s.

Direct (Primary) Effects, s. Provides the development of economic activities for the market, which is directly affected by flight operations. The formation of employment required for flight activities, revenues generated through airport direct operations, airport accommodation revenues, restaurants, rental income from cafes are examples of this dimension.

Indirect (Secondary) Effects, s. These are revenues from activities in the supply process of products and services. For example, companies that supply products to retail stores at airports, suppliers selling goods to catering companies that prepare catering offered in aircraft are included in this group.

Induced Effects, s. Tourism, trade, social development, increased environmental and regional investments are examples of induced effects. In this context, the needs such as food and beverage, accommodation, and transportation, which are formed by the combination of direct and indirect effects, accelerate the formation of stimulated effects.

Aviation activities that expand employment contribute to increasing social welfare both regionally and nationally and increasing the quality of life (Janic, 2007). Mobility opportunity is a factor that improves the quality of life and provides access to different countries. Airport investments also allow the people in that region to travel by holiday or other purpose airline as well as the increase of tourists to a region.

The aviation industry and the tourism industry have also significant interactions. About 1.4 billion people travel between countries every year. Half of this figure uses air transport. In this perspective, strongness of the airport system in a region expands its tourism activities, as well as increasing the capacity of air transport operations, that leads development of investments such as hotels and shopping centers (Ergas and Felsenstein, 2012). The fact that tourism is an important resource in terms of regional development prepares the ground for the aviation sector effects to be felt in a wider area. Therefore, a good planning of cross-sectoral coordination affects many indicators from economic income to regional employment status.

### Recommendations for Airport Operators

Aviation fees are collected from airlines. These are the revenues obtained in return for the services provided to the aircraft such as apron usage, landing-take-off fees. On the other

side, the type of income that has been emphasized in recent years and has higher profit margins is non-aviation income. It is observed that the growth rate of these income items increased following the acceleration of privatizations and the commercialization of terminals. Increasing non-aviation revenues in the airport economic cycle enables the expansion of commercial activities and facilities that this development improving the power of trade management and as a result, the role of commercial activities in the airport becomes growingly important (Freathy ve O'Connell, 1999).

The airline transportation of one region raises the connectivity and economic development of the region to other locations. This connectivity is possible accelerates the development of the region on a national and international scale (Cidell, 2014). Providing financial and operational privileges to increase the share of airline transportation in regionally sustainable development has the effect of growing the development caused by airport activities. Therefore, recommendations that will contribute to both regional development and airport operations' progress are discussed below (Halper ve Graham, 2015; Smyth vd., 2012, Florida vd., 2015), s.

- Supporting the risk sharing regarding the flights to the airports, which are considered as a boutique airport, will support the regional economy and the development of the line.
- Public and private sector collaborations will be important for the development of tourism activities for the region. If there is an existing tourism structure in the region, studies should be carried out to develop it and to diversify it with regional characteristics. If there are no tourism activities in the region, the stakeholders should be exchanged ideas for the development of tourism activities.
- Strong communication should be established with airlines, other aviation enterprises and aviation-related public authorities.
- Continuous improvement studies should be planned for the airport activities to create economic value.

### **Conclusion**

The aviation industry is a large sector that includes different actors. The areas in which the sector is directly, indirectly and induced expands the volume of economic mobility associated with aviation activities. Indicators for the aviation sector also reveal the strength of air transport and related activities in creating economic added value.

In this study, the economic effects of airport operations originating from aviation activities are discussed. In line with the data related to the aviation sector, information regarding both traffic-passenger-load and employment numbers reveals that the aviation sector has an important share in global, national, and regional development. In this context, it is possible to say that the sectors related to the aviation sector are sensitive to growth. The effect of aviation activities is also important in the development of the regions that have the airport. With direct, indirect, and induced effects, airports contribute to the economic revival of the regions where they are located.

In future research, by the usage of econometric and statistical analysis, to reveal out the relationship between aviation indicators and airport activities and regional development will contribute to the expansion of the related literature. In addition, handling interactions between airports and their environments will enrich the development of the aviation industry