

Sivil Havayolu Taşımacılığının Türk Tur Operatörlüğünün Gelişimine Etkisi

Gönül AKIN¹

¹Dr.Öğr.Üyesi, Beykent Üniversitesi, Beykent Üniversitesi Meslek Yüksekokulu Sivil Hava Ulaştırma İşletmeciliği
Programı gonulakin@beykent.edu.tr

Geliş Tarihi/Received:06.05.2021

Kabul Tarihi/Accepted: 11.06.2021

Yayım/e Printed:31.08.2021

ORCID: 0000-0002-7279-4511

ÖZET

Turizm ve seyahat sektörünün gelişiminde ulaştırmanın her zaman için önemli bir payı bulunmaktadır. Kişinin bulunduğu mekândan ayrılarak yer değiştirmesi ancak bir ulaşım biçimini kullanmakla mümkündür. Havayolu taşımacılığı da, kitlesel turizm hareketlerinin ivme kazanmasında önemli bir etkiye sahiptir. Bu çalışmanın amacı, Türkiye özelinde havayolu taşımacılığı ve tur operatörlüğü faaliyetlerinin kısa bir analizini yaparak ardından ikisi arasındaki doğrusal ilişkiyi ortaya koymaktır. Bu kapsamda, basılı ve dijital ortamlardan elde edilen ikincil veriler ışığında havayolu taşımacılığı bağlamında Türk tur operatörlüğünün gelişimi üzerinde durularak yaşanan olumlu ve olumsuz gelişmeler bazı örneklerle anlatılmaktadır. Yapılan derleme ışığında, 1960'lı yıllardan başlayarak Almanya'da çalışan Türk işçilerine dönük sefer düzenlemekle işe başlayan bazı firmaların ilerleyen yıllarda paket tur düzenleyen tur operatörleri sınıfına geçerek özellikle Almanya-Türkiye arasındaki turist akışının hızlanmasında önemli katkıda buldukları görülmektedir. Çalışma, bu yönüyle, ulusal turizm literatüründe eksikliği hissedilen Türk kökenli tur operatörlüğünün ulusal turizm sektörüne paralel olarak gelişimi üzerindeki doğrudan etkisini de göstermektedir.

Anahtar Kelimeler: Havayolu Taşımacılığı, Sivil Havacılık, Tur Operatörlüğü, Ulusal Turizm, Uluslararası Turizm.

The Effect Of Civil Aviation Industry On The Development Of Turkish Tour Operators

ABSTRACT

Transportation has always played an important role in the development of the tourism and travel industry. It is only possible for a person to leave the place where they are located and shift by using a mode of transportation. Together with the civil aviation industry, air transport also has an important effect on the acceleration of mass tourism. This study aims to provide a brief analysis of the development of civil aviation industry and tour operators and demonstrate a linear relationship between the two in a specific reference to Turkey. Through the elaboration secondary data obtained from print and Internet sources, the study emphasizes the development of Turkish tour operators in the context of air transport, and explains both the positive and negative developments with some examples. It appears that the Turkish origin businessmen in Germany began carrying the Turkish workers back to Turkey, then moved to organizing package tours under the name of tour operators, leading to a significant contribution in speeding up the flow of tourists between Germany and Turkey. The study also shows the direct impacts of the Turkish origin tour operators on the development of the national tourism industry in Turkey, which is lacking in the tourism literature.

Keywords: Air Transport, Civil Aviation, Tour Operators, Domestic Tourism, International Tourism.

1. GİRİŞ

İnsanlar, var oldukları yüzyıllar boyunca değişik nedenler için yer değiştirme ihtiyacı duymaktadırlar (Harari, 2017). Gezme, görme, eğlenme, macera arama, yeni ve farklı kültürler tanıma veya para kazanma amacıyla tarih boyunca bireysel olarak ya da toplu halde seyahatlere katılmaktadırlar (Demir, 2015). Önce yürüyerek başlayan bu yer değiştirme faaliyeti, sonraki yüzyıllarda at başta olmak üzere çeşitli hayvanların desteğiyle devam etmiştir. Sanayileşme dönemiyle birlikte motorlu araçların icadını ortaya çıkarırken modern anlamda seyahat kavramı kullanılmaya başlanmıştır (Kozak, Kozak ve Kozak 2020). Önce karayolu, sonrasında demiryolu, ardından da denizyolu ile yapılan toplu seyahatler ulusal ve uluslararası bir ekonomik faaliyet olarak sistemdeki yerini almıştır (Sarı Çallı, 2015). Bütün bunları, özellikle İkinci Dünya Savaşı'nın sonrasında tekrar canlanan sanayileşme çabalarıyla ve askeri uçakların sivil hava taşımacılığında kullanılmaya başlamasıyla dördüncü ve son bir ulaşım aracı olarak, havayolu taşımacılığının tamamladığı görülmektedir (Theobald, 2005).

Bugünün toplu turizm hareketleri 1811 yılında lokomotifin icadı ile başlarken, uzak mesafelerin hızlı ulaşım araçları ile kısılması, ülkeler ya da kıtalar arası seyahatleri çekici hale getirmeye başlamıştır (Baykal, 2015). Ayrıca, yine İkinci Dünya Savaşı'ndan sonra düzenlenen toplu geziler ile uygun fiyata seyahat etme olanağının yaratılmış olması, kitlesel turizm hareketlerinin ciddi oranda artmasında önemli bir etkidir. Yine, önceki yüzyıllarda olduğu

gibi, günümüzün önemli unsurlarından olan seyahat ve turizm sektörünü ulusal sınırların dışına çıkararak diğer bir önemli gelişme, tur operatörleri ve havayolu taşımacılığıdır (Kozak, Evren ve Çakır, 2013). Hem iç hem de dış turizm faaliyetlerinde ülkeler açısından tur operatörlüğü ve havayolu taşımacılığı, turizm destinasyonlarına olan uluslararası turizm hareketliliğini sağlamaktadır.

Bu çalışmanın amacı, havayolu taşımacılığı ve tur operatörlüğü faaliyetlerinin kısa bir analizini yaparak ardından ikisi arasındaki doğrusal ilişkiyi ortaya koymaktır. Bu kapsamda, havayolu taşımacılığı bağlamında Türk tur operatörlüğünün gelişimi üzerinde durularak yaşanan olumlu ve olumsuz gelişmeler bazı örnekler yardımıyla ele alınmaktadır. Çalışmanın, bu yönüyle, ulusal turizm literatüründe eksikliği hissedilen Türk kökenli tur operatörlüğünün ulusal turizm sektörüne paralel olarak gelişimi üzerinde doğrudan etkisi hakkındaki boşluğu da dolduracağı düşünülmektedir.

Çalışmanın tamamlanmasında, nitel araştırma yöntemlerinin bir türü olarak doküman tarama tekniği kullanılmıştır (Yıldırım ve Şimşek, 2016). Nitel yöntemler, bir konuyu ya da olguyu belirli bir silsile dahilinde derinlemesine anlamaya dönük olarak “nasıl ve niçin” gibi sorulara yanıt olarak daha somut sonuçlara ulaşılmasını amaçlamaktadır (Denzin ve Lincoln, 1998). Bu nedenle, elde edilen her türlü bilgi parçacığı, büyüklüğüne bakılmaksızın, amaca ulaşmada önemli bir delili oluşturmaktadır. Bu kapsamda, doküman inceleme, basılı ya da dijital ortamda yer alan her türlü yazılı, sözlü, görsel vb. bilgi, belgenin ve kayıtların sistematik bir şekilde analiz edilerek raporlaştırılmasını içermektedir (Geray, 2006). Doküman analizi, özellikle tarih, edebiyat, sanat ve sinema alanlarında sıklıkla başvurulan bir araç niteliğindedir.

Bu çalışma kapsamında, öncelikle elektronik ortamda geniş kapsamlı bir araştırma yaparak özellikle havayolu taşımacılığı konusundaki temel bilgiye ulaşmaya çalışılmıştır. Türkiye kökenli tur operatörlüğü faaliyetlerinin incelenmesi için ise, *Türk Turizmine Kanat Gerenler* kitap serisinin üçüncü ve altıncı ciltlerinde kapsamlı bir şekilde yer verilen portre çalışmalarından yararlanılmıştır (Kozak ve Kozak, 2020). Bu portre çalışmaları, hem ikincil kaynak hem de kişilerin kendileriyle ya da yakın çalışma arkadaşlarıyla yapılan görüşmelerden elde edilen ilk elden bilgileri kapsadığından birincil kaynak olarak dikkate alınmaktadır. Bu kitap serisinden alınan yaşam öyküleri, soy isim sırasıyla Cankut Bagana, Atilla Çelebi, Nuri Demirağ, Ridvan Edebal, Vecihi Hürkuş, Yücel Meydan, Vural Öger, Hamdi Öztürk, Müfit Tarhan, Kadir Uğur, Haluk Semiz ve Selahattin Yetmişbir şeklinde sıralanmaktadır. Tablo 1,

yapılan derleme sonucunda Türkiye’de sivil havacılığın ve Türkiye kökenli tur operatörlerinin kronolojik gelişimini göstermekte ve çalışmanın izleyen kısımları da bu sraya göre ilerlemektedir.

Tablo 1. Türk Tur Operatörlüğünün Ve Sivil Havacılığının Gelişim Süreci

| (Türk) Tur Operatörlüğünün Gelişim | Türkiye’deki Sivil Havacılık Kurum ve Kuruluşlarının Gelişimi | Türkiye’deki Sivil Havayolu Firmalarının Gelişimi |
|------------------------------------|---|---|
| 1811 Lokomotifin İcadı | | |
| 1841 Düzenlenen İlk Tur | | |
| 1860 Thomas Cook'un Kuruluşu | | 1903 İlk Uçuş Denemesi |
| | 1925 Türk Teyyare Cemiyeti'nin Kuruluşu | |
| | | 1933 Devlet Hava Yolları'nın Kuruluşu |
| | | 1946 İlk Uluslararası Uçuş |
| | 1954 Sivil Havacılık Daire Başkanlığı'nın Kuruluşu | 1954 Hürkuş Havayolları'nın Kuruluşu |
| | | 1956 Türk Hava Yolları'nın Kuruluşu |
| 1969 Avrupa-Turkei Kuruluşu | | |
| 1971 Öztürk Reisen'in Kuruluşu | | |
| 1972 Öger Türk Tur'un Kuruluşu | | |
| 1980 Ten Tour'un Kuruluşu | | |
| | | 1985 İstanbul Hava Yolları'nın Kuruluşu |
| 1987 Toros Air'in Kuruluşu | 1987 Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü'nün Kuruluşu | |

Kaynak: (Coltman, 1989; Hacıoğlu, 1995; Yazgan ve Yiğit, 2013; Bocutoğlu ve Dinçaslan, 2014; Baykal, 2015; Yalçın, 2016; Koçer-Grcn, 2020; Güçlü-Nergiz, 2020; Bulutoğlu, 2020; Doğantan, 2020; Güler, 2020; Soyalp, 2020; Sel, 2020; Golcheshmeh, 2020; Akar, 2020; Yarcan, 2020; Akın, 2020; Shgm, 2021).

2. DÜNYADA HAVACILIK SEKTÖRÜ VE TUR OPERATÖRLÜĞÜ

Dünya havacılık tarihi, öncelikle ilkel nitelikteki uçuş denemeleri ile başlamaktadır (Yalçın, 2016). Ardından, Wright Kardeşlerin ilk havadan ağır motorlu uçuşu gerçekleştirmeleriyle birlikte günümüzün hava taşımacılığına adım atılmıştır (1903). Birinci dünya Savaşı'ndaki kısıtlı kullanımına karşın, İkinci Dünya Savaşı'nda havacılık etkin rol oynamıştır. Savaşın ardından ortaya çıkan ekonomik yıkımın ortadan kaldırılması için sivil havayolu taşımacılığına büyük önem verilmiştir. Uluslararası havayolu trafiğini kontrol etmek amacıyla Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatı, Uluslararası Hava Taşıyıcıları Birliği, Uluslararası Havaalanları Konseyi, Avrupa Seyrüsefer Emniyeti Teşkilatı gibi sivil kuruluşlar faaliyete başlamıştır (Bocutoğlu ve Dinçaslan, 2014).

Sanayileşme, çalışanların ücretli izin kullanmaları gibi uygulamaları beraberinde getirmiştir (Kozak, Kozak ve Kozak, 2020). 1960'lı yıllarla birlikte, kitle turizminde canlanma başlarken, özellikle Kuzey Avrupa ülkelerinden İspanya başta olmak üzere Akdeniz ülkelerine yönelik turizm hareketleri ilgi görmeye başlamıştır. Devlet, vatandaşlarını ve çalışanları uluslararası seyahate teşvik ederken, Akdeniz ülkeleri artan talebi karşılamak için özellikle deniz kıyısı alanları turizm bölgesi ilan ederek büyük ölçekli konaklama tesislerine yatırım yapmışlardır. Zaman, fiyat ve içerik bakımından turistlere kolaylık sağlamak amacıyla tur operatörleri yaygınlaşmaya başlamıştır.

Nihai tüketiciler için bir tatil paketi oluşturarak, ulaşım ve konaklama gibi temel turizm hizmetleri araç kiralama ve rekreatif faaliyetler gibi yan hizmetler ile birleştirerek turistin hizmetine sunan işletmeler olan tur operatörlerinin gelişiminde iki önemli unsur görülmektedir (İçöz, 2009). Birincisi, seyahat acentelerinin mali yapılarında ve işletme kapasitelerinde meydana gelen artış ile faaliyet alanlarını genişleterek büyümeleri sonucu tur operatörü konumuna gelmeleridir. Diğer ise; turizm sektörünün göstermiş olduğu büyük gelişmeler karşısında farklı faaliyet kolundaki işletmelerin tur operatörlüğü işine girmeleridir. Bir kısmı bilet kesen seyahat acenteciliği, diğer bir kısmı da Türk işçileri için havayolu taşımacılığı yaparken tur operatörlüğü alanına giriş yapmaları nedeniyle bu çalışma kapsamında ele alınan Türk kökenli tur operatörleri her iki unsur için de örnek verilebilir.

Yabancı firmalardan birinci unsura örnek olarak Thomas Cook verilebilir. Dünyanın ilk seyahat acentesi olan Thomas Cook, her geçen gün büyüyüp gelişerek tur operatörü haline gelmiş bir firmadır. Dünyada pek çok tur operatörü bu şekilde ortaya çıkarak günümüze

ulaşmış durumdadır. Bunlardan bazıları; Cartan, Maupintour, Mc Kenzie Travel, Unitours, Trade Wind Tours ve TUP'dir. İkinci unsura örnek olarak İngiliz kökenli Thomson şirketi verilebilir. Thomson aslında bir elektronik firması olarak faaliyette bulunduğu halde, tur operatörlüğünün gelişimi karşısında kayıtsız kalamayarak sektör değiştirmiş bir firmadır. Zamanla ismi Thomson Holidays olarak değişerek İngiltere'nin lider markalarından biri haline gelmiştir (Coltman, 1989). Halen, otobüsler ile düzenlediği turlar ve ülkenin ikinci konut pazarında söz sahibidir.

Havayolu taşımacılığı ile düzenlenen paket turlar dünyada ilk kez Amerika Birleşik Devletleri'nden Güney Amerika'ya götürülen gruplar ile başladığı bilinmektedir. 1841 yılında düzenlenen bu ilk turlar, genellikle dinî kurumların, spor kulüplerinin ve iş adamlarının kurmuş oldukları derneklerin gezilerini içermektedir (Hacıoğlu, 1995). İkinci Dünya Savaşı'nın ardından da Batı Avrupa ülkelerinde paket tur gelişimi devam etmektedir.

2.1. Türk Havacılık Sektörü

Paris'te düzenlenen Uluslararası Hava Konferansı'na Osmanlı İmparatorluğunu temsilen Ali Fethi Okyar ve Mustafa Kemal görevlendirilir (1910). Konferans kapsamında ilk kez uçaklar kullanılır. Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü'nden alınan bilgiye göre¹, Türk havacılık tarihi, bugünkü Atatürk Havalimanı'nın hemen yakınındaki Sefaköy'de küçük bir alanda iki hangar ve küçük bir meydana başlar (1912). Araya dünya savaşı ve en başta Çanakkale olmak üzere birçok bağımsızlık savaşı girer. Osmanlı yok olur, yerine Türkiye Cumhuriyeti kurulur (1923).

Cumhuriyetin kurulmasıyla birlikte, her alanda olduğu gibi, havacılık konusundaki çalışmalar yeniden başlar (Koçer-Gürcün, 2020). Uçak üretiminde ilk olan Vecihi Hürkuş ve arkadaşları, Halkapınar Tayyare Atölyesi'nde Vecihi K-VI uçağını tamamlar (1923). Atatürk, kısa bir süre sonra kurduğu Türk Tayyare Cemiyeti'nin açılış töreninde "İstikbal Göklerdedir" sözüne vurgu yapar (1925). Sonradan Türk Hava Kurumu adını alır. Atatürk, havacılık sektörüne vermiş olduğu önemi, Kayseri Tayyare Fabrikası'nı kurarak devam ettirir (1926). Kapandığı tarihe kadar çok sayıda uçak üretimi gerçekteştirilir (1939). Sonrasında Etimesgut Tayyare Fabrikası kurulur (1941). Milli havacılık sektörünün geliştirilmesi için THK Gazi Uçak Motor Fabrikası kurulur (1948).

¹ <http://web.shgm.gov.tr/tr/kurumsal/1--tarihce>. 20 Mart 2021 tarihinde erişildi.

Hürkuş, Türk gençliğini havacılığa özendirmek amacıyla 1932 yılında Türk Sivil Havacılık Okulu'nu kurar (Koçer-Grcn, 2020). Tasarımı kendisine ait olan VECİHİ-14, VECİHİ-15 ve VECİHİ-16 tipindeki uçakları öğrencileri ile birlikte imal eder (1933). Ardından Nuri Demirağ devreye girer (Güçlü-Nergiz, 2020). Girişimci ruhu oldukça yüksek olan Demirağ, açtığı fabrikalardan ve tamamladığı demiryolu inşaatlarından sonra havacılığa merak salar ve Beşiktaş Etüt Merkezi'ni açar (1936). Türk Hava Kurumu için uçak ve planör üretir. NuD-36, NuD -38 ve NuD ismini verdiği uçaklarını tamamlayarak deneme uçuşlarını yapar. Ancak yaşanan bir kaza sonucu çıkan hukuki bir anlaşmazlık nedeniyle havacılık konusundaki heyecanını kaybederek faaliyetlerine son verir (1944).

Yazgan ve Yiğit (2013) tarafından verilen bilgiye göre, Türkiye'deki ilk sivil hava taşımacılığı, Cumhuriyetin onuncu yıl kutlamalarına denk gelmektedir (1933). Beş uçaktan oluşan küçük bir filo ile Türk Hava Postaları isimli firma kurulur. Aynı yıl, Milli Savunma Bakanlığı'na bağlı olarak kurulan Havayolları Devlet İşletme İdaresi, Türkiye'de sivil hava yolları kurmak ve taşıma yapmak üzere görevlendirilir. Beş yolcu taşıma kapasiteli uçak ilk seferini İstanbul-Eskişehir arasında gerçekleştirir (1933). İlk uluslararası uçuş ise, Atina'ya gerçekleştirilir (1946). Bu kuruluş, sonraki yıllarda Türk Hava Yolları ismini alacak (1956) ve dünya ile rekabet eder duruma gelecektir. Ulaştırma alanındaki teknolojik gelişmeler uluslararası havacılık sektörünü de doğrudan etkiler. Birçok ülkede olduğu gibi, Türkiye de bu gelişmeye uyum sağlayabilmek için Ulaştırma Bakanlığı bünyesinde Sivil Havacılık Dairesi Başkanlığı kurulur (1954). Sonrasında Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü adını alır (1987).

Türkiye'nin ilk özel havayolu şirketi Hürkuş Havayolları'dır (Koçer-Grcn, 2020). Vecihi Hürkuş, 53 yıl askerî ve sivil alanda Türk havacılığına hizmet etmiş olan Türk havacılık tarihinin önemli isimleri arasında yer almaktadır. 29 Kasım 1954 yılında Türk Hava Yolları'na ait eski uçakları satın alarak kurduğu şirket kurulduğu yıllarda önce İstanbul-Bursa, İzmir-Aydın, İzmir-Milas hatlarında hizmet verir. Sonraki yıllarda yolcuların farklı noktalara uçuş taleplerinin artmasıyla hatlarını genişleten şirketin ömrü çeşitli sebeplerden ötürü uzun olmaz ve kısa sürede faaliyetleri son bulur.

Resmî olarak 25 Aralık 1985 tarihinde Ltf Renda tarafından kurulan İstanbul Hava Yolları, Türkiye'nin ikinci özel havayolu şirkettir (Bulutoğlu, 2020a). İlk uçuşunu 14 Mart 1986 tarihinde Düsseldorf-İstanbul-Kıbrıs hattında yapar. 1990'lı yıllarda şirket filosunu genişleterek büyüme kaydeder ve ülkenin en büyük havayolu şirketi haline gelir. Uzun yıllar

başarılı bir hava taşımacılığı hizmeti sunan şirket, 1997 yılında kurucusu olan Lütfü Renda'nın şirketten ayrılması ile küçülmeye başlar. 2000 yılında yaşanan krizin de etkisiyle şirketin cirosu önemli oranda düşerken, seferleri de aksamaya başlar. Faaliyetlerini zorlanarak sürdüren şirket personelin büyük çoğunluğunu da işten çıkarır ve 30 Ağustos 2000 yılında uçuş faaliyetlerini tamamen durdurur.

1984 yılında başlayan ve 2001 yılında sona eren İstanbul Hava Yolları döneminin her ne kadar sonu iyi bitmese de bir başarı hikâyesi olduğunu söyleyen, o dönem İstanbul Hava Yollarının Genel Müdürlüğü görevini üstlenen Safi Ergin, Türk Hava Yolları'nın bugünkü başarısında yabancı havayolu şirketleri ile olduğu kadar içeride ve dışarıda Türk bandrollü özel hava yolu şirketleri ile (İstanbul Hava Yolları gibi) yürütmüş olduğu rekabetin önemli rol oynadığını ileri sürmektedir (Bulutoglu, 2020a).

Sivil havacılık tarihindeki diğer bir isim ise Atıla Çelebi'dir (Doğantan, 2020). Çelebi, Singapur Hava Yolları (1978), Suudi Arabistan Hava Yolları (1981), Libya Hava Yolları (1986), Boğaziçi Hava Yolları (1987) gibi firmalarda kaptan pilot olarak çalışır. Mesleki kariyeri boyunca pilotluk dışında eğitmenlik, havayolu şirketi kuruculuğu, havayolu genel müdür yardımcılığı, havayolu yönetim kurulu başkanlığı gibi önemli görevler de üstlenir. Sonrasında Türk Hava Yolları ailesine 1965 yılında katılır. 1950'li yılların başlarında pilotluk kariyerine başlayan Atıla Çelebi, Türk Hava Kuvvetlerinden ayrılıp Türk Hava Yolları'na geçiş yaptığı yıllarda hem bu firmayı hak ettiği değere kavuşturur hem de turizm sektörünün gelişimi açısından ilklere imza atar. Türk Hava Yolları'nın jet uçaklarında uçan ilk pilotlardan olan Çelebi, 1964 yılında günümüzün en önemli destinasyonu olan Antalya'ya 26 kişilik DC-3 uçağı ile Amerikalı askerlerin eşlerini götürür. Çelebi'nin liderliğinde bir grup havacı Avrupa'dan 346 kişilik DC-10 tipi uçaklar ile tarifeli ve tarifersiz (charter) uçuşlar gerçekleştirme kararı alır. Böylelikle başta Almanya'nın olduğu diğer ülkelerden Türk işçilerin Türkiye'ye taşınması ve daha sonra İngiltere ve Fransa'dan önemli sayıda turist Türkiye'ye getirilmesi ile ilk kitle turizm hareketleri başlatılmış olur.

2.2. Türk Tur Operatörlüğünün Gelişimi ve Havayolu Taşımacılığı İlişkisi

Türk tur operatörlüğünün gelişimini incelemek ve daha iyi anlayabilmek için 1960'lı yıllara gitmek gerekmektedir. O dönem, İkinci Dünya Savaşı sonrası sanayileşmeye önem veren Almanya, İngiltere, Fransa ve Belçika gibi ülkelerin kalkınma hamlelerinin başladığı

yıllardır. Ancak özellikle demir-elik sanayiinde çalışacak işgücüne ihtiyaç vardır. Fransa için Kuzey Afrika, İngiltere için Hindistan ve Pakistan gibi ülkeler potansiyel bir işgücü havuzu iken Almanya ve Belçika için en cazip lke Türkiye olur. Hem ekonomik gücü, hem nüfus yoğunluğunun fazla olması ve hem de Birinci Dünya Savaşı yıllarından gelen olumlu ilişkiler nedeniyle, Almanya-Türkiye ilişkileri 1960'lı yılların başlarında tekrar sıkılaşmaya başlar. 1961 yılında imzalanan İşgücü Alımı Anlaşması ile Almanya, o dönem oldukça yoksul olan Anadolu köylerinden genç ve orta yaşlı kim varsa gerekli sağlık testlerinden geçirerek işçi olarak ülkesine davet eder.

Büyük çoğunluğunun ilkokul mezunu olduğu ya da olmadığı bu kitlenin yanında okumak amacıyla gelmek isteyen bir kesime de hayır demez, Almanya. İşte Vural ger de bu ikinci gruptandır (Ergüven ve Yılmaz 2020). Yükseköğrenim amacıyla Almanya'ya gider, önce Almanca öğrenir, 1968 yılında yüksek mühendis olarak mezun olur. Öğrenciliği döneminde kısa zamanlı olarak Macar Havayollarında çalışır. lkesine geri dönmek istemez, bulduğu farklı işlerde çalışır, Türk işçileri için çevirmenlik yapar. 1969 yılında, Türk işçileri için Hamburg-İstanbul arası ilk uçuşu başlatır. İşini büyüterek 1972 yılında ger Türk-Tur adlı firmasını kurar. 1985 yılında ger Tours adıyla yeni bir firma daha kurarak Alman turistler için turlar düzenlemeye başlar. Sadece Türkiye'ye değil, dünyanın birçok ülkesine tur düzenler. Diğer başka firmaları da satın alarak daha da büyür ama 2010 yılında ger Tours, Thomas Cook firmasına satılır. 2015 yılında da Türkiye'deki faaliyetleri son bulur.

Yükseköğrenim amacıyla Almanya'ya gönderilen ve okul hayatının sonlarında turizm sektörüyle tanışan Rıdvan Edebal'ın da, niversite okuduğu yıllarda havayolu sektri ilgisini çekmeye başlar ve pilot olmayı hedef edinir (Güler 2020a). Ancak gözündeki bozukluk sebebiyle pilot olma hayali gerçekleşemez. 1972 yılında LTU Havayolları'nda kabin memurluğu ile başlayan kariyerine sonraki yıllarda kabin amiri olarak devam eder. Daha sonra buradan ayrılarak Almanya'da *UFO Sonnen Reisen* adındaki turizm Őirketinde Türkiye satış müdürü olarak işe başlar. İlk zamanlar Türkiye'ye charter olarak işçi taşımacılığı faaliyetinde bulunan Şirket, bir süre sonra Edebal sayesinde Türkiye'ye ilk paket tur düzenleyen tur operatörü olur. Askerliğini yapmak için Türkiye'ye dönen Edebal, vatanı görevinin ardından tekrar Almanya'ya döndükten kısa bir süre sonra *UFO Sonnen Reisen*'deki görevinden ayrılır. Vural ger'in kendisine iş teklif etmesi üzerine *ger Tours* kariyeri başlar ve emekliliğine kadar tam 27 yıl boyunca devam eder. ger Tours, çoğunlukla İstanbul Havayolları ile tur düzenlese de Condor Havayolları ve LTU Havayolları ile de işbirliği yapar. Edebal, Őirkete

çok önemli katkılar sağlar. Bunlardan en önemlisi, dünya çapında tur operatörlerinin kullandığı çeşitli yazılımlar ile şirketi tanıştırmasıdır.

Hamdi Öztürk için de yine 1960'li yılların başında yükseköğrenim amacıyla Almanya yolu görünür (Akin, 2020). Dil kursu için gerekli parayı biriktirmek üzere bir tarım aletleri fabrikasında işe başlar. Yine 1970'li yıllarında başında yükseköğrenim amacıyla Almanya yolunu tutan bir genç daha vardır: Hüseyin Adalı. Türkiye'de farklı bölümler okumak ister ama siyasi koşullar buna izin vermediği için şansını Almanya'da denemek ister. Gider gitmez de bir Türk acente ofisinde Türk işçiler için uçak ve tren biletleri satmak üzere iş bulur. 1971 yılında Hamdi Öztürk ile Öztürk Uçak Şirketini kurarlar. Frankfurt'tan İstanbul'a charter uçuşlar başlatırlar. Sonrasında Condor Havayolları ile uçuş ortaklığı yapılıır. İşler daha da büyüyünce İstanbul Havayolları'na ortak olurlar. Ancak bir süre sonra Öztürk Uçak Şirketi ile yollarını ayırarak Türkiye'ye kendi işinin başına döner (1990). Dört yıl sonra gelen davet üzerine yeni bir havayolu firması kurmak üzere tekrar Almanya'ya döner. Bu kez, Frankfurt-Antalya arası charter uçuşlara başlanır. Onur Air ile de ortak uçuş anlaşmaları yaparlar. 1999 yılında da bu alandan ayrılır. Hamdi Öztürk ise, 1989 yılında Öztürk Reisen ismiyle devam etme kararı alır. Türkiye'ye hem işçi hem de charter seferleri düzenler. Farklı zamanlarda ciddi finans sıkıntısı yaşar ama başarıyla yoluna devam eder. Bugüne kadar Türkiye'ye 2.5 milyon civarı yolcu taşımayı başarır ve Almanya'daki ilk 10 Türk firması arasında yer alır.

Diğer bir "Alamancı", Aydın Erönel'dir (Güler, 2020b). Staj için gittiği Almanya'da yükseköğrenime başlar ama ticaret ağır basınca tamamlayamaz. Türkiye'ye dönerek askerlik hizmetini tamamlar, tekrar Almanya'ya gider. Öğrenciliği yıllarında Türk işçileri için çevirmenlik ve danışmanlık yapar. Türk işçilerinin memlekete yönelik olan yıllık izin talebiyle birlikte 1969 yılında acente işine girer. Önce Türk Hava Yolları adına koltuk satar, 1987 yılında da Toros Air adıyla kendi firmasını kurarak charter uçuşlarına başlar. Türkiye'yi sadece bir ana vatan olarak değil, bir turizm merkezi olarak da Türk işçilerine tanıtmayı başarır. FTI isimli Alman tur operatörü ile işbirliği yaparak Türkiye'ye paket turlar düzenler.

Kadir Uğur, İstanbul'da yükseköğrenim görürken staj amacıyla Almanya'ya giden diğer bir isimdir (Soyalp, 2020). Bankacılık mesleği sıkıcı geldiği için bir acentede işe başlar. Türkiye'ye döner, kendi seyahat acentesini açar ama o dönemli yaşam şartlarından dolayı tekrar Almanya'ya giderek Selahattin Yetmişbir ile ATT isimli firmasını kurar (1983). Bir süre sonra Selahattin Yetmişbir bu ortaklıktan ayrılır. 1990'lı yıllarda Almanya'da Türkiye'ye en fazla turist getiren tur operatörü unvanına sahip olur ama yaşanan Körfez Savaşı nedeniyle el

değiştirir. 2004 yılında MNG Holding ile Bentour firmasını kurarak Almanya, Avusturya ve Hollanda gibi ülkelerden Türkiye'ye turist getirmeye başlar.

Selahattin Yetmişbir, Türk Hava Yolları'nın Almanya temsilciliğini yapmak üzere 1961 yılında Almanya'ya gider (Bulutoğlu, 2020b). 1969 yılında kendi firmasını (Avrupa-Turkei) kurarak German Air firmasından kiraladığı uçakla Stuttgart-İstanbul seferlerine başlar. Sonrasında Condor ile işbirliği yaparak İzmir, Ankara ve Antalya'ya charter seferler düzenlemeye başlar. 1974-1980 yılları arasında Almanya'nın Türk kökenli firmaları arasında hep liste başı olur. Ancak charter taşımacılığındaki durgunluk nedeniyle 1984 yılında Kadir Uğur ile olan ortaklığından ayrılarak tekrar havayolu taşımacılığı işine döner. Otuz yılda 3,5 milyon yolcu taşıma başarısı gösterir. 1974 yılında kiraladığı 494 koltuklu bir uçakla 522 yolcu (28 kucakta bebek) taşıyarak o dönemin havayolu taşımacılığında da bir ilki başarır.

Yücel Meydan ise, diğer Türklerin aksine, 1960'lı yıllarda yükseköğrenimini Türkiye'de tamamladıktan sonra dil öğrenimi görmek amacıyla Almanya'ya gider (Sel, 2020). Sonrasında evirmenlik yapar ve bir seyahat acentesinde çalışır. Yine Türk işçileri için havayolu açığının farkında vararak bir işçi charter firmasına ortak olur. Sonrasında Tam Türk isimli kendi firmasını kurarak Hapag-Lloyd firması ile Türkiye'ye ortak uçuşlar düzenler. Aynı dönemlerde Almanya yolcusu olan Vural ğer, Selahattin Yetmişbir, Hamdi ztrk ve Yücel Meydan, hem iyi arkadaş olurlar hem de mesleki dayanışma gösterirler.

Müfit Tarhan, 12 Eylül İhtilali sonrası hakkında tutuklama kararı alınmasıyla birlikte önce Paris'e, oradan da Almanya'ya gider (Golcheshmeh, 2020). Yıldız Teknik niversitesi kimya mühendisliği mezunudur ama temizlik içi yaparak dil öğrenir. nce, Türk işçilerin Türkiye'deki yazlıklarını kiralama işiyle turizm sektörüne girer. Sonrasında Hazar Holidays firmasını kurarak kültür turları satmaya başlar. Almanya'nın en büyük beşinci tur operatörü unvanını alır. Bu firmayı First Choice firmasına satarak Holiday Express firmasını kurar. Bir süre sonra bu firma da bir başka Alman firmasına devredilir. 1990'lı yılların sonunda kendisine Devlet stn Hizmet Madalyası verilmesine karar verilir ancak siyasi nedenlerden dolayı Türkiye'ye girişi yasak olduğu için bu dl alamaz.

Yukarıda sayılan isimler, 1960'lı yıllarda kapısını Türk işçilerine aan Almanya'ya yükseköğrenim amacıyla giden ama sonrasında havayolu satış temsilciliği ve taşımacılığı yaparak turizm işine giren birkaç ismin başarı öyküsüdür. Bu nedenle, kendilerine, o dönem

Türk işçilerin verilen ‘‘Alamancı’’ sıfatından esinlenerek ‘‘Alamancı turizmciler’’ denilmektedir (Akin, 2020). O dönem, Türkiye’den işçi akımı olmasaydı, belki de bugün, Türkiye Alman turistler için bu derece başarılı bir destinasyon olmayacak ya da olacaksa bile başrolde yabancı firmalar olacaktı. Belki de, iki ülke arasında havayolu trafiği de bu kadar yoğun olmayacaktı. Dolayısıyla, bu başarı öykülerinden hiçbirinden bahsetmek mümkün olmayacaktı.

Haluk Semiz ise, Türkiye’yi Finlandiya pazarı ile taşıstıran bir grubun başını eker (Akar, 2020). İstanbul niversitesi’nde öğrenim gördüğü 1975 yılında staj için Finlandiya’ya gider. Dönüşte MilTur’da çalışmaya başlar, genel müdür olur. 1985 yılında, o dönemin ünlü tur operatörlerinden olan TURSEM markasını yaratacaktır. İskandinav ülkelerinden özellikle Antalya bölgesine paket tur satışına başlar. Diğer ülkelere de satışları olur. Fin pazarında güçlü bir konuma geldiği 1997 yılında iflasını verir.

1990’lı yıllar, Türkiye’nin hedef pazarlarında değişimin başladığı bir dönemdir. Sovyetler Birliği dağılmaya başlamış, iki ülke birleşerek tek Almanya olmuş, diğer demir perde ülkeleri de dünyaya açılmaya başlamışlardır. Bu dönemde Almanya’dan Türkiye’ye turist getiren Sky Tur firmasının Antalya sorumlusu olarak turizm işine giren Ayhan Bektaş, Körfez Krizi nedeniyle olumsuz etkilenen piyasada yara alır (Bulutoğlu, 2020c). nce konaklama işletmeciliği işine girer, sonrasında da Rusya pazarına yönelir (1995). Kurduğu OTİ Holding ile Rusya’dan yılda ortalama 1,5 milyon turist getirme başarısı gösterir. Bu nedenle, Antalya Sanayici ve İş Adamları Derneği tarafından farklı seferlerde ülkeye en çok paket tur getiren tur operatörü olarak ödül alır.

Cankut Bagana, Hayri İli ve nsal Tülbentçi işbirliğiyle 1980 yılında kurulan Ten Tour, uzun yıllar incoming acente olarak faaliyetini sürdürür (Yarcan, 2020). 2000 yılında First Choice firmasına devredilir. Aynı grup, 1993 yılında da Onur Air firmasını satın alarak düşük maliyetli (low-cost) havayolu firması olarak uluslararası hatlarda tarifeli yolcu ve charter taşımacılığı yapılır, uçakları başka firmalara kiralanır. lke içi uçuşların sivil havayolu firmalarına açılmasıyla birlikte 2003 yılından itibaren de iç hatlarda uçmaya başlar.

3.SONUÇ

Sivil havayolu taşımacılığı ile tur operatörlüğü faaliyetlerinin başlangıç ve gelişim süreçlerini inceleyen bu çalışma kapsamında iki dönemden bahsetmek mümkündür. Birincisi,

Birinci Dünya Savaşı'nın hemen ardından kurulan Cumhuriyet ile birlikte başlayan yatırım hamleleri sonucunda sivil havayolu taşımacılığına ayrı bir önem verilmesidir. Bu kapsamda Vecihi Hürkuş ve Nuri Demirağ gibi isimler öncü olurken sonrasında kamu yatırımları ağırlık kazanmış durumdadır. İkinci Dünya Savaşı'nın bitmesiyle birlikte bir başka yeni dönem başlamış olmaktadır. Daha önce kurulan Türk Hava Yolları, ilk uluslararası seferlerini düzenlemeye başlarken, Sivil Havacılık Dairesi Başkanlığı adı altında resmi bir örgütlemenin de başladığı görülmektedir. Atila Çelebi ve Cankut Bagana gibi isimlerin de, yakın dönemin sivil havacılığının öncüleri olarak yer aldıkları görülmektedir.

Sivil havacılık tarafında bu tür gelişmeler yaşanırken, diğer yandan da Almanya gibi sanayileşmeye önem veren ülkeler Türkiye gibi dönemin yoksul ülkelerinden işgücü transfer etmek istemektedir. 1960'lı yıllarından başlarından itibaren Almanya'ya on binlerce Türk işçi gider, yine bu ve sonraki dönemlerde öğrenim amacıyla bu ülkeye giden diğer bazı Türk gençleri de girişimci yeteneklerini keşfederek Almanya'da çalışan Türk işçilerine dönük sefer düzenlemekle işe başlarlar. Zamanla faaliyet alanlarını genişleterek havayolu üzerinden paket tur düzenleyen tur operatörleri sınıfına geçerek özellikle Almanya-Türkiye arasındaki turist akışının hızlanmasında önemli katkıda bulunurlar.

Günümüzde uluslararası seyahatlerin büyük oranda havayolu ile gerçekleştirildiği bir ortamda (DHMI'nin 2020 yılı Aralık ayı verilerine göre, küresel salgına rağmen Türkiye'de 82 milyon yolcunun uçakla seyahat ettiği düşünülürse), havayolu taşımacılığının gelişiminde tur operatörlerinin mi etkili olduğu yoksa havayolu taşımacılığının mı tur operatörlerini geliştirdiği tartışılması gereken bir konudur. Almanya'ya yükseköğrenim görmek ya da dil öğrenmek amacıyla giden Vural Öger, Rıdvan Edebal, Selahattin Yetmişbir, Hamdi Öztürk, Kadir Uğur, Yücel Meydan, Müfit Tarhan, Haluk Semiz gibi isimler önce Almanya-Türkiye hattında charter işçi taşımacılığı işine giren isimlerin başında gelmektedir. Daha sonra Türkiye'nin turizm potansiyelini dışarıya tanıtmaya ve pazarlama düşüncesinden hareketle düzensiz işçi taşımacılığı seferlerinin yerini düzenli paket turlar alır. Bazı girişimciler tek başına, bazıları ortaklık kurarak Türk tur operatörleri kurarlar.

Bütün bu veriler ışığında, havayolu taşımacılığının Türk tur operatörlüğünün gelişiminde etkin rol oynadığı açıkça ortadadır. Ancak tur operatörlerinin de paket tur organizasyonlarını yerine getirebilmeleri için güçlü havayolu firmalarına ihtiyaçları vardır ve hep olacaktır. Havayolu firmaları da, 1980'li yılların ortalarında başlayan özel sektörü

güçlendirme çabaları kapsamında İstanbul Hava Yolları ile ortaya çıkarak giderek güçlenmeye başlamış durumdadırlar. Turizm faaliyetlerinin uluslararası alanda gerçekleştirilmesinde önemli role sahip olan Türk kökenli tur operatörlerinin ve havayolu taşımacılığının büyüüp gelişmesi ve yaygınlaşması Türkiye gibi turist kabul eden ülkeler için önemli unsurlardır. Yurt dışındaki başarılı tur operatörlerinin Türkiye'deki önemli destinasyonlara yabancı turistleri yönlendirmeleri ve paket turların kaliteli, güvenilir, konforlu bir havayolu seyahati ile gerçekleşmesini sağlamaları ulusal turizm pazarındaki turizm hareketliliğine katkı sağlayacağı düşünüldüğünde önemi daha da iyi anlaşılmaktadır.

Avrupa'daki önemli Türk nüfusunun varlığı ve Avrupa halklarının da turizme olan yoğun ilgisi nedeniyle bu pazarın tarihten bugüne var olduğu ve gelişerek var olmaya devam edeceği bir gerçektir. Bu durum, hem havayolu taşımacılığının hem tur operatörlüğünün hem de turizmin geleceği açısından göz ardı edilemeyecek derecede önemlidir. Ancak gerek sivil havayolu taşımacılığında ve gerekse Türk tur operatörlüğü alanında oldukça zor koşullarda işe başlayarak Türk turizm sektörünün gelişimi açısından önemli başarı hikâyeleri yazan bu kuruluşların ömürlerinin uzun soluklu olamaması, araştırılması gereken diğer bir konudur.

KAYNAKÇA

- Akar, M. (2020). Haluk Semiz: Türk Turizmine Altın Çağını Yaşatan İsimlerden Biri. M. Kozak ve N. Kozak (Editörler). *Türk Turizmine Kanat Gerenler: Seyahat İşletmeleri*. (3. Cilt), içinde (ss. 143-150). Ankara: Detay Yayıncılık.
- Akın, G. (2020). Hamdi Öztürk: Alamancı Turizmcisi. M. Kozak ve N. Kozak (Editörler), *Türk Turizmine Kanat Gerenler: Seyahat İşletmeleri*. (3. Cilt), içinde (ss. 151-162). Ankara: Detay Yayıncılık.
- Akoğlan-Kozak, M., Evren, S. & Çakır, O. (2013). Tarihsel Süreç İçinde Turizm Paradigması, *Anatolia: Turizm Araştırmaları Dergisi*, 24(1): 7 – 22. <http://www.anatoliajournal.com/atad>
- Baykal, F. (2015). Uluslararası Turizm Ulaştırmasının Akış Yönü ve Dağılımı Dokusu, *Ege Coğrafya Dergisi*, 24 (2): 57-68. <https://dergipark.org.tr/tr/pub/ecd>
- Bucutoğlu, E. & Dinçaslan, M. (2014). 1925- 1950 Döneminde Türk Havacılık Endüstrisi ve İkinci Dünya Savaşı Sonrası Konjonktürün Türk Havacılık Endüstrisine Etkileri, *Sosyal Bilimler Dergisi*, no 7: 157-173. <https://sobider.com/>
- Bulutoğlu, H. (2020a). Safi Ergin: Sivil Havacılıkta Geçen Bir Yaşam. N. Kozak ve M. Kozak (Editörler). *Türk Turizmine Kanat Gerenler: Kamu ve Meslek Kuruluşları Yöneticileri, Turist Rehberleri, Ulaştırma İşletmecileri ve Diğerleri*. (6. Cilt), içinde (ss. 345-355). Ankara: Detay Yayıncılık.
- Bulutoğlu, H. (2020b). Selahattin Yetmişbir: Sivil Havayolu İşletmeciliğinin Öncüsü. Kozak ve M. Kozak (Editörler). *Türk Turizmine Kanat Gerenler: Kamu ve Meslek Kuruluşları Yöneticileri, Turist Rehberleri, Ulaştırma İşletmecileri ve Diğerleri*. (6. Cilt), içinde (ss. 355-364). Ankara: Detay Yayıncılık.

- Bulutoglu, H. (2020c). Ayhan Bektaş: Rus Pazarının Lideri. M. Kozak ve N. Kozak (Editörler). *Türk Turizmine Kanat Gerenler: Seyahat İşletmeleri*. (3. Cilt), içinde (ss. 49-60). Ankara: Detay Yayıncılık.
- Coltman, M.M. (1989). *Tourism Marketing*. New York: Van Nostrand Reinhold.
- Demir, S. (2015). Yerli Turistlerin Turizm Pazarlamasına Yönelik Talep Düzeylerini Etkileyen Faktörlerin Yeniden Satın Alma Davranışlarına Etkisi: Sinop İli Örneği, *Basılmamış Yüksek Lisans Tezi*, Hitit Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Çorum.
- Denzin, N. K. & Lincoln, Y. S. (1998). *The Lanscape of Qualitative Research: Theories and Issues*. Thousand Oaks: Sage.
- Doğantan, E. (2020). Atila Çelebi: Havacılıkta Önemli Bir Şahsiyet. N. Kozak ve M. Kozak (Editörler). *Türk Turizmine Kanat Gerenler: Kamu ve Meslek Kuruluşları Yöneticileri, Turist Rehberleri, Ulaştırma İşletmecileri ve Diğerleri*. (6. Cilt), içinde (ss. 33-41). Ankara: Detay Yayıncılık.
- Ergüven, M.H. & Yılmaz, A. (2020). Vural Öger: Boğaziçi ve Elbe Nehri Arasında Bir Başarı Öyküsü. M. Kozak ve N. Kozak (Editörler). *Türk Turizmine Kanat Gerenler: Seyahat İşletmeleri*. (3. Cilt), içinde (ss. 399-406). Ankara: Detay Yayıncılık.
- Geray, H. (2006). *Toplumsal Araştırmalarda Nicel ve Nitel Yöntemlere Giriş: İletişim Alanından Örneklerle*. Ankara: Siyasal.
- Golcheshmeh, S. (2020). Müfit Tarhan: Ülkeye En Fazla Döviz Kazandıran Bir Dev-Gençli. M. Kozak ve N. Kozak (Editörler). *Türk Turizmine Kanat Gerenler: Seyahat İşletmeleri*. (3. Cilt), içinde (ss. 283-292). Ankara: Detay Yayıncılık.
- Güçlü-Nergiz, H. (2020). Nuri Demirağ: Demiryolu ve Havayolu Girişimciliğinde Öncü İsim. Kozak ve M. Kozak (Editörler). *Türk Turizmine Kanat Gerenler: Kamu ve Meslek Kuruluşları Yöneticileri, Turist Rehberleri, Ulaştırma İşletmecileri ve Diğerleri*. (6. Cilt), içinde (ss. 287-296). Ankara: Detay Yayıncılık.
- Güler, Y. (2020a). Rıdvan Edebal: Vefalı, İleri Görüşlü, Gönülden Bağlı. M. Kozak ve N. Kozak (Editörler). *Türk Turizmine Kanat Gerenler: Seyahat İşletmeleri*. (3. Cilt), içinde (ss. 337-344). Ankara: Detay Yayıncılık.
- Güler, Y. (2020b). Aydın Erönel: Öngörülü ve Cesur. M. Kozak ve N. Kozak (Editörler). *Türk Turizmine Kanat Gerenler: Seyahat İşletmeleri*. (3. Cilt), içinde (ss. 43-48), Ankara: Detay Yayıncılık.
- Hacıoğlu, N. (1995). *Seyahat Acentaları ve Tur Operatörlüğü*. Bursa: Uludağ Üniversitesi Basımevi.
- Harari, Y.N. (2017). *Hayvanlardan Tanrulara – Sapiens: İnsan Türünün Kısa Bir Tarihi* (Çev. E. Genç). İstanbul: Kolektif Kitap.
- Koçer-Gürçün, D. (2020). *Vecibi Hürkaş: Baştayyareci*. Kozak ve M. Kozak (Editörler). *Türk Turizmine Kanat Gerenler: Kamu ve Meslek Kuruluşları Yöneticileri, Turist Rehberleri, Ulaştırma İşletmecileri ve Diğerleri*. (6. Cilt), içinde (ss. 423-435). Ankara: Detay Yayıncılık.
- Kozak, N., Kozak, M.A. & Kozak, M. (2020). *Genel Turizm: İlkeler-Kavramlar*. 21. Baskı. Ankara: Detay Yayıncılık.
- Nergiz, A. (2021). İstanbul Hava Yolları, (13 Haziran 2011) <https://www.havayolu101.com/2011/07/13/istanbul-hava-yollari/> adresinden 20.03.2021 tarihinde alındı.

Sarı alı, D. (2015). Uluslararası Seyahatlerin Tarihi Gelişimi ve Son Seyahat Trendleri Doğrultusunda Türkiye'nin Konumu, *Turizm ve Araştırma Dergisi*, 4(1): 4-28. <http://www.turar.org/>

Sel, Z.G. (2020). Yücel Meydan: İlk İşçi Charter Seferlerinin Düzenleyicisi. M. Kozak ve N. Kozak (Editörler), *Türk Turizmine Kanat Gerenler: Seyahat İşletmeleri*. (3. Cilt), içinde (ss. 433-438). Ankara: Detay Yayıncılık.

Soyalp, L. (2020). Kadir Uğur: Türk Turizminin Avrupa'daki Yüzü. M. Kozak ve N. Kozak (Editörler), *Türk Turizmine Kanat Gerenler: Seyahat İşletmeleri*. (3. Cilt), içinde (ss. 247-256). Ankara: Detay Yayıncılık.

Theobald, F. W. (2005). The Meaning, Scope and Measurement of Travel and Tourism. F.W. Theobald (ed.). *Global Tourism* (ss.5-25). Almanya: Elsevier Butterworth-Heinemann.

Yalçın, O. (2016). Havacılık, Hava Gücünün Doğuşu ve Birinci Dünya Savaşına Etkisi, *Ankara Üniversitesi Türk İnkulp Tarihi Enstitüsü Atatürk Yolu Dergisi*, 59: 181-236. <https://dergipark.org.tr/tr/pub/ankuayd/issue/42497/511919>

Yarcan, ř. (2020). Cankut Bagana: Bütünleşmiş Turizmin Yapısını Kuran Profesyonel. Kozak ve M. Kozak (Editörler). *Türk Turizmine Kanat Gerenler: Kamu ve Meslek Kuruluşları Yöneticileri, Turist Rehberleri, Ulaştırma İşletmecileri ve Diğerleri*. (6. Cilt), içinde (ss. 111-120). Ankara: Detay Yayıncılık.

Yazgan, A.E. & Yiğit, S. (2013). Türk Havacılık Sektörünün Uluslararası Rekabetçilik Düzeyinin Analizi, Selçuk Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Sosyal ve Ekonomik Araştırmalar Dergisi, 13(25): 421-445. <https://dergipark.org.tr/tr/pub/susead/issue/28409/302294>

Yıldırım, A. & şimşek, H. (2016). *Sosyal Bilimlerde Nitel Araştırma Yöntemleri*. Ankara: Seçkin.