

Havayolu Ulaşımı ile Turizm İlişkisi ve Havaalanları

Dr. İrfan Arıkan

Boğaziçi Üniversitesi Uygulamalı Bilimler Yüksekokulu

ÖZ

Havayolları geliştirdikleri yeni teknolojilerle turizm endüstrisini ve talebini sürekli olarak etkilemektedir. Havayolu ulaşımı ile turizm ilişkisi ve havaalanlarını konu alan bu çalışmanın amacı, genelde havayollarının turizm endüstrisindeki rolünü inceleyerek havayolu ulaştırmasını gelişmesini değerlendirmek ve havayolu ulaştırmasını yakından ilgilendiren havaalanları hakkında bilgi vermektir. Dünya havayolu seyahat pazarının gelişim ile birlikte tarifeli ve tarifersiz (charter) havayollarının işlevinden bahsedilerek sivil havacılık alanında görülen önemli gelişmeler incelenmiştir. Havaalanları sistemleri ele incelenerek, Türkiye'deki havaalanlarının yolcu trafiği ile ilgili öneriler üzerinde durulmuştur. Sürdürülebilir turizmin sağlanması için havayolu taşımacılığı, havaalanları ve yatak kapasitesi turizm sektöründe birbirlerini tamamlaması dolayısıyla bütünlük arz etmektedir.

Anahtar sözcükler: Havayolu ulaşımı, havaalanları, havaalanı sistemleri, Türkiye'deki havaalanları

GİRİŞ

Uluslararası turizm 1960 sonrası dönemde büyük bir gelişme göstermiştir. Turizmdeki bu talep artışını izleyen yıllarda, uluslararası hava taşımacılığında, ulaştırmanın başka hiçbir dalında görülmeyen gelişmeler gerçekleşmiştir. Havayolu teknolojisindeki ilerlemeler, ucuz petrol fiyatları, jet uçaklarının ve geniş gövdeli uçakların kullanımı, uluslararası hava trafiğini olumlu yönde etkilemiştir.

Kitle turizmine paralel gelişme gösteren havayolu ulaşımı, özellikle uzun mesafeli seyahat imkânını geliştiren bir taşımacılık türüdür. Paket tur olarak adlandırılan ve yer hizmetlerini de içeren organize seyahatler, zaman faktörünü önemseyen insanların en çok tercih ettiği seyahat tarzı olmuştur. Turizm ve havayolu ilişkilerinin, ortaya çıktığı tarihten günümüze kadar kesintisiz gelişmesi, her iki sektörün de yenilik ve gelişmelere açık ve birbirleriyle bağlantılı olmasıyla ilgilidir.

Uluslararası hava taşımacılığındaki ilerlemeler, turizm endüstrisindeki gelişmeler ve uluslararası ticaretin büyümesi, turizmin gelişmesine katkıda bulunmuştur. Döviz ve dış seyahat

kısıtlamaları ile vizelerin kalkması, gelir ve serbest zaman artışı ile ücretli izin, turizm talebini artırmıştır. Bu nedenlerden dolayı sürekli büyüyen uluslararası turizm pazarı, birçok gelişmiş ve gelişmekte olan ülkenin bu pazardan pay almak için rekabet etmesine neden olmuştur.

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

Dünyada ve özellikle Akdeniz bölgesinde git-tikçe gelişme kaydeden turizmin, Türkiye'de de uzun dönemde ve hızlı bir şekilde gelişimini sürdüreceği tahmin edilmektedir. Talep artışındaki bu gelişmeyi, kısmen havayolu taşımacılığındaki yeniliklerde aramak gerekir. Bu çalışmada esas olarak havayolu ulaşımının tarihi gelişimi incelenerek, turizm ile yakın bağlantısı belirtilecektir.

DÜNYA HAVAYOLU SEYAHAT PAZARI

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.

Uçmak problemi ile ilgili bilimsel uğraşlar Ortaçağ'da başlamıştır. Leonardo da Vinci'nin 1505 yılından kalan çizimlerinde planör ve helikopterlerin uçuş prensipleri vardır (Bruneder 1984: 2-3). Mongolfier Kardeşler' in 1783 yılında sıcak hava dolu bir balon ile Paris üzerinde uçmayı başarmalarından yaklaşık yüz yıl sonra, Alman Graf Zeppelin ilk defa motor ile yönlendirilebilen hava gemilerini (zeplin) yapmış, ancak 1937 yılında "Hindenburg" zeplininin New York'da patlayarak yanması ile bu çalışmalar sona ermiştir.

Birbirlerinden habersiz olarak birçok bilim adamı, Amerika Birleşik Devletleri ve Avrupa'da hava ulaşım araçlarının geliştirilmesi ve bunlarla ilgili fizik kuralları üzerinde çalışmışlardır. Bu çalışmalarda model ve çizimlerde, daha çok kuş gövdesinin veya balon prensibine yakın araçların örnek alındığı görülmektedir.

17 Aralık 1903'de Wright Kardeşler, ilk defa motorlu bir uçakla uçuş gerçekleştirmişlerdir. İlk uçuşlarında 36 metrelik, aynı gün dördüncü denemelerinde ise 248 metrelik bir mesafeyi katetmeyi başarmışlardır (Demir 1977: 37). Bu uçuşun gerçekleştirilmesiyle birlikte modern havacılık tarihi de başlamıştır. Zeplin olarak adlandırılan hava gemileri bir süre daha kullanılmış, ancak tüm bilim adamları geleceğin hava ulaşım araçlarının uçaklar olacağı konusunda birleşmişlerdir. 1909 yılında ise, Fransız Lois Bleriot ilk kez uçak ile Manş'ı geçme başarısını göstermiştir (Dories 1964: 3).

Birinci Dünya Savaşı'nın başlaması ile birlikte uçakların önemi daha da artmıştır. Savaşa katılan devletler bir yandan uçak üretimine hız verirken, diğer yandan yeni modeller geliştirmeye çalışmışlardır.

Savaşın sona ermesi ile birlikte, ilk sivil havayolu şirketleri kurulmaya başlamıştır. 1919 yılında ise IATA International Air Traffic Association (Uluslararası Hava Trafik Birliği) kurulmuştur. Bu kurum daha sonra 1945 yılında International Air Transport Association (Uluslararası Hava Taşımacılığı Birliği) adını almıştır. 20 Mayıs 1927 yılında Amerikalı Charles Lind-

bergh, Atlantik, i tek başına uçak ile başarıyla geçmiştir (Büyük Larousse 1993: 74-94).

İkinci Dünya Savaşı'nın başlaması ile birlikte Avrupa sivil havacılığı duraklama devresine girerken, askeri alanda büyük bir yarışma başlamıştır. Alman Messerschmitt şirketi ilk roketli uçakları, İngilizler ise radarı geliştirmişlerdir. 1939-1945 yılları arasında yapılan bu buluşlar, günümüz havayolu teknolojisinde de kullanılmaktadır. İkinci Dünya Savaşı'nın sona ermesi ile birlikte uluslararası sivil hava ulaştırması çok kısa süre içinde kıtalararası uçuşlara başlamıştır. Bilhassa hız ve zaman faktörü, deniz ve kara ulaşım araçlarının hava ulaşım araçlarının gerisinde kalmasına neden olmuştur. Kısa ve orta mesafeli yolculuklarda bile tercih edilen uçaklar, ulaştırma sektörünün vazgeçilmez seyahat aracı olmuşlardır.

Turizm Amaçlı Havayolu Ulaşımı

1960'lı yıllarda tüm dünya turizm hareketlerinde önemli bir gelişme yaşanmıştır. Turizmdeki bu talep artışını izleyen yıllarda, uluslararası hava taşımacılığında, ulaştırmanın başka hiçbir dalında görülmeyen gelişmeler gerçekleşmiştir. Havayolu teknolojisindeki ilerlemeler, jet uçaklarının, geniş gövdeli uçakların kullanımı ve ucuz petrol uluslararası hava trafiğini olumlu yönde etkilemiştir (Yarcan 1994: 78). Aynı dönemde charter, yani tarifesiz havayollarının ulaştırma sektöründe kullanılmaya başlanmasıyla birlikte havayolu ulaşımı ucuzlayarak kitlesel turizmi yaratmış ve havayolu taşımacılığı mesafeleri kısaltarak dünyayı birbirine yaklaştırmıştır. Pan Am şirketinin ilk Boeing 747 ile New York-Londra arasında uçuşa başladığı 1970 yılında, tarifeli seferler ile 307 milyon yolcu taşınmıştır. 25 yıl sonra, 1995 yılında ise bu sayı 1,15 milyara ulaşmıştır (Economist 1998: 4).

Uçakların koltuk kapasitesinin ve yolcu sayısının artması, bilet fiyatlarının reel olarak düşmesine yol açmıştır (Hanlon 1982: 1-3). Havayolu ulaştırması, 1974 yılındaki birinci petrol krizinden etkilenmiş, tüm ülkelerde baş gösteren yüksek enflasyon düzeyi ve ulusal gelirlerdeki azalma, yolcu trafiğinin artış hızını düşürmüştür (Witt ve Moutinho 1989: 573-597). Bir kaç yıl sonra yeniden eski canlılığına kavuşan havayolu taşımacılığı ile taşınan yolcu sayısı 1979 yılında 283 milyona yükselmiştir (World Air Travel 1985: 23).

1980 yılından itibaren ise hemen hemen bütün ülkelerin ekonomilerini etkileyen durgunluk

dönemi ve petrol fiyatlarındaki sürekli artışlar, uluslararası seyahatlerin artışında yavaşlamaya neden olmuş, tarifeli uçuşlardaki yolcu sayısında ilk defa olarak azalma görülmüştür (WTO 1980: 177-180).

Şirketler arasındaki rekabet sonucu oluşan koltuk kapasitesi fazlalığı ve ikinci petrol krizi havayolu ulaşımının gelişimini etkilemiştir. Petrol fiyatlarının aşırı artışları yüzünden giderleri çok yükselen birçok havayolu şirketi, uçaklarını doldurmalarına rağmen zarar etmiştir.

1990 yılının sonunda ve 1991 yılının ilk aylarında yaşanan Körfez Savaşı, 1990 yılının yaz ve sonbahar rezervasyonlarını etkilemiş, havayolu taşımacılığı sektörünün en kötü yılı olan 1990 yılında, IATA üyesi havayolu şirketlerinin toplam zararı 8 milyar ABD Doları olmuştur. Savaşın bitiminden sonra seyahat pazarı yeniden canlanmış ve uluslararası seyahatlere katılanların sayısı en son istatistiklere göre 600 milyona ulaşmıştır (Witt ve Moutinho 1989: 599). 1996 yılında ise IATA üyesi havayolu şirketlerinin net karı 5 milyar ABD Doları'nı bulmuştur (Economist 1998: 5).

20.yüzyıla adını veren havacılık sektörü teknik açıdan artık daha hızlı olmak yerine, optimal bir süratle fakat daha ekonomik olmak yolunu tercih etmiştir. Ayrıca yeni yapılan uçaklarda aksesuarların (koltuklar, servis birimleri, vb.) asgari ağırlıkla yapılması suretiyle, azami kapasitenin en ekonomik olarak taşınması çabaları önem kazanmıştır.

Bu arada havayolu taşımacılığı ile yapılan ulaşım, nüfusun artması ile birlikte gelişirken, turizm endüstrisi havayolu ulaşımı ile bütünleşmeye başlamış, mevsimlik havayolu taşımacılığı da artmıştır. Bunun doğal sonucu olarak da turizme dayalı, tarifersiz havayolları (charter) çok hızlı bir gelişim içine girmişlerdir.

Tarifeli ve Tarifersiz Havayolları (Charter)

Sivil havacılığın iki önemli unsurunu tarifeli ve tarifersiz seferler (charter) oluşturur (Mill 1990: 68-69).

1. Tarifeli Seferler

Ulusal havayolları olan, bayrak taşıyıcı olarak da adlandırılan ve hemen her ülkenin sahip olduğu tarifeli havayolları, öncelikle hizmet rekabeti ve ayrıca fiyat rekabeti esasına dayalı olarak çalışırlar. Tarifeli havayollarının kapasitesi ve pazar-

lama giderleri yüksek, yolcu yükleme faktörleri ise düşüktür; tarifeleri önceden saptanmıştır. Tarifeli havayolu işletmeleri tarifelerindeki uçuşları gerçekleştirmekle yükümlüdürler.

2. Tarifersiz Seferler (Charter)

Talep oluştuğunda sefer yapan ve daha çok turizm talebine ve pazarına hizmet sunan charter işletmeleri fiyat rekabeti esasına göre çalışırlar. Pazarlama giderleri düşük, yolcu yükleme faktörleri ise yüksektir.

Charter hava taşımacılığı aşağıdaki gruplara ayrılır:

Hava taksiciliği (Air taxi): Düşük koltuk kapasitesi olan hava ulaşım araçları ile yapılır.

Özel amaçlı tarifersiz seferler (Own use charter flights): Uçuş ücretini uçağı kiralayan şahıs veya kuruluş öder. Bu ücret yolculardan tahsil edilmez.

Ortak ilişkili gruplara yönelik tarifersiz seferler (Affinity group charter flights): Ortak ilişkili bir grup (belirli bir kuruluş üyesi, kulüp, dernek) için kiralanır.

Öğrenci seferleri (Student charter flights)

Kapsamlı tur tarifersiz seferleri (Inclusive tour charter flights): Uçak, bir veya birkaç seyahat işletmesi tarafından kiralanır. Yolcuların ödediği ücret, seyahat süresince ulaştırma, konaklama ve havaalanı-otel-havaalanı transferleri ile diğer yerel hizmetleri kapsar.

ABC önceden rezervasyonlu tarifersiz seferleri (Advance booking charter flights): Bir veya bir kaç seyahat acentası belli bir uçuş için önceden belirli sayıda yer satın alırlar.

Özel seferler (Special event charter flights): Olimpiyatlar, Dünya Futbol şampiyonası gibi özel etkinlikler için düzenlenen tarifersiz seferlerdir.

Sivil Havacılık Alanında Son Yıllarda Görülen Önemli Gelişmeler

Günümüzde tarifeli ve tarifersiz seferler (charter) ile yolcu ve kargo taşımacılığı yapan 1200'ün üzerinde havayolu şirketi vardır. Bu işletmeler personel sayıları (200-6000 kişi), sahip oldukları uçak filolarının büyüklüğü (4-200 uçak) ve taşıdıkları yolcu miktarı (10.000-16 milyon yolcu) ile farklı büyüklükte dirler (IATA 1991: 4-5). Son 25 yılda havayolu taşımacılığı aşağıda belirtilen faktörlerin sonucu olarak büyük bir gelişme göstermiştir:a) Pek çok ülkede gelişen ticaret ve

iş hacmi ile birlikte ekonominin gelişmesi ve istikrarın sağlanması ile harcama gücünün artması,b) Hükümetlerin iç politikalarındaki değişiklikler ve bu değişikliklerin diğer ülkelerle yapılan ikili anlaşmalar üzerindeki etkileri,c) Düşük ücretli seferlerin ortaya çıkması ve tarifeli sefer düzenleyen havayolları şirketlerinin de fiyatlarında indirimde gitmeleri.

Sivil havacılığın gelişmesi, seyahat süresinin kısalması ve aktarmasız uçuşların sayısının ve sıklığının artması, uzak ülkeler arasındaki seyahatlerin artmasında etkili olmuştur. Bununla beraber, gelişmiş ülkelerdeki diğer ürün ve hizmetlerin fiyatları ile kıyaslandığında, havayolu ücretlerinin fazla artış göstermediği görülmektedir. IATA kurallarından arınma (kualsızlaşma-deregulation) ile birlikte son yıllarda tarifeli havayolları arasındaki rekabet artmış ve özellikle Atlantik üzerindeki uçuşlarda bilet ücretleri sürekli düşürülmüştür (Elements of Tourism Policy 1973: 9). Bilindiği gibi uzak mesafeli seyahatlerde, seyahatin toplam maliyeti içinde havayolu ulaştırmasına ödenen ücret, seyahat kararını etkileyen en önemli faktördür.

Havayolu ulaştırmasında yaşanan hızlı büyüme, tarifeli seferlerin yanında, tarifersiz seferler (charter) ile yapılan taşımacılıkta da hızlı bir gelişmeye neden olmuştur. Turizm endüstrisinde de yaşanan küreselleşmenin doğal bir sonucu olarak havayolu şirketleri de işbirliğine ve bütünleşmeye gitmektedirler. Eğitim ve yolcu hizmetleri için yapılan harcamalarını bölüşülmesi, catering giderlerinin azalması, rezervasyon sistemlerinde ve frequent-flier (çok sık uçan yolcu) programlarında birliktelik, bu işbirliğinden beklenen faydaların bazılarıdır. Havayolu ulaştırması olmadan, ülkeler arası turizmin gerçekleşmesini düşünmek hemen hemen olanaksızdır. Turizm yatırımları içinde, havayolu ulaştırmasına yapılan yatırımlar büyük yer tutmakta, hava taşımacılığı yatak kapasitesi ve havaalanları ile bir bütünlük arz etmektedir. Böyle bir ortamda, havayolu şirketleri birbirleri ile rekabet edebilmek için yeni buluşlara da yönelmek zorundadır. Lufthansa Avrupa'da, United Airlines ise ABD'de biletsiz seyahatlere başlamışlardır. Yolcular kredi kartları ile havaalanlarında bulunan özel yapılmış otomatik bilet aygıtlarından (Automated ticket machine) biletlerini ve biniş kartlarını alabilmektedirler.

Havayolu taşımacılığı, gelişmekte olan birçok ülke için, turist girişleri açısından her geçen gün daha çok önem kazanmaktadır. Büyük kapasiteli

uçakların devreye girmesi ile paket tur düzenlemelerinin artışı devam etmektedir. Bunun doğal sonucu olarak, yolcu ve bagaj işlemlerinin daha çabuk yapılabilmesi için, havaalanı terminallerinin, pistlerin bina ve tesis olarak büyütülmeleri ve modernize edilmeleri gerekmektedir (D.P.T. 1990: 105-106).

HAVAALANLARI

Dünyada, çoğu uluslararası olmak üzere, yaklaşık 40.000 sivil havaalanı vardır (Infokit 1994) ülkeler hakkında ilk izlenimlerin alındığı ve ülkelerin "dünyaya açılan kapıları" konumunda bulunan bu havaalanlarının işletilmesi ve hava trafiğinin güven içinde sağlanmasından sorumlu olan yöneticiler, hava ulaştırma sektöründe yolcu ve kargo taşımacılığı için gerekli hizmetleri sunmakla yükümlüdürler.

Hava taşımacılığının ilk yıllarında havaalanları, sadece iniş ve kalkışı sağlayabilen teknik donanıma sahip meydanlardan ibaretti. Uluslararası havaalanları kısa zamanda çok işlevli sahalarla dönüştüler. Hava ulaştırmasındaki gelişmeye paralel olarak, havaalanlarında da yapılan değişiklikler ve yenilikler ile, elektronik ve işletme alt yapısının en ileri teknolojiye uygun modernizasyon çalışmaları sonucunda, gerekli teşkilatlanmayı tamamlamak zorunda kaldılar. Böylece günümüzdeki "havaalanı" (airport) kavramı ortaya çıkmış oldu (Fitzgerald, Aneurya ve Evans 1973: 1-4).

Sivil havacılık faaliyetlerinin gereği olan hava taşımacılığı, hava trafik hizmetlerinin sağlanması, seyrüsefer sistemlerinin kurulması ve işletilmesi, bu faaliyetler ile ilgili diğer tesis ve sistemlerin kurulması, havaalanı işletmesini yüklenen yöneticilerin başlıca görevleridir (Bauml 1974: 365-391). Sayılanların büyük çoğunluğu devletin sorumluluk sınırları içinde olduğu ve çok büyük miktarda sermaye gerektirdiği için hemen hemen bütün havaalanları kamu sektörünün malıdır. Havaalanı yöneticileri, bu kuruluşları kar getiren ticari işletmeler olarak yönetmeye çalışırlar. Bu da iniş kalkış, yer hizmetleri ve uluslararası hava trafik hizmetlerinin belli bir ücret karşılığında verilmesi ile sağlanır.

Havaalanları ve havayollarının görev ve sorumluluk alanlarında bir birliktelik yoktur. Örneğin, bir ülkede havaalanı işletmesinin başındaki yöneticiler, havaalanı hizmetlerinin büyük bir bölümünü havayollarına belli bir ücret karşılığında sunarlar. Başka bir havaalanı yöne-

timi ise, ülkelerin bayrak taşıyıcı havayolunun yolcu ve yer hizmetlerinin büyük bir bölümünü kendisi ve diğer havayolları için yüklenir (Mayer ve Ostçer 1984: 174-177).

Çoğu havaalanı, problemlerinin çözümü için, ICAA International Civil Airports Association (Uluslararası Sivil Havaalanları Birliği) ile işbirliği yaparlar. Ayrıca, IATA International Air Transport Association (Uluslararası Hava Taşımacılığı Birliği) ve ICAO International Civil Aviation Organization (Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatı) ile işbirliği içine de girerler. Havaalanı işletmesinin sorumlu olduğu konular şunlardır (Bruneder 1984: 84).

- Uçakların kalkış, iniş ve yer hareketlerini yapabilecekleri pistlerin yapılması ve bakımı,
- Uçakların bakım ve onarımlarının yapılması veya muhafaza edilmesi amacıyla kullanılan hangarların yapımı ve korunması,
- Uçakların bakımlarının sağlanması,
- Yer hizmetlerinin verilmesini sağlayan ünitelerin kurulması ve personelin temini,
- Yiyecek ve içecek satılan kafeteryalar, döviz büroları, gümrük vergisi alınmadan alışveriş yapılan dükkanlar (duty-free) gibi kiraya verilen mekanların oluşturulması,
- Terminallerde yolculara hizmet veren salon ve tam donanımlı alanların kurulması,
- Otopark, pistler, uçakların yerde pist ve apron gibi bölümler arasında gidip gelmeleri için düzenlenmiş standart ölçüde yollar ve sahalarnın yapılması,
- Tehlike anında kullanılacak, itfaiye, ambulans ve diğer kaza ve kurtarma araç gerecinin sağlanması.

Havaalanı işletmeleri, bütün bu hizmetlerin bakım ve korunması için gerekli gelirlerinin büyük bölümünü aşağıdaki hizmetlerden kazanırlar:

- Havayollarından elde edilen gelirler (Havaalanlarına sefer yapan uçaklara ve yolcuları ile ülke hava sahasından geçen uçaklara verilen hizmetler çerçevesinde, uçaklardan tahsil edilen iniş kalkış ücretleri, park ücretleri, hangar kiralari, yer hizmetleri ve yer hizmetleri araç gereç kullanım kiralari).
- Büro ve dükkan kiralari (Rent-a-car, kafeterya, döviz bürosu, gümrüksüz satış yapan dükkanlar (duty free), havayolu işletmelerinin ofisleri.)

- Isıtma, haberleşme, klima, elektrik, su gibi alt-yapı hizmetlerinden elde edilen gelirler.

Bunlara ek olarak, hemen her havaalanı işletmesi, yolcularından bir ayak bastı vergisi (passenger fee) alır. Bu ücret ya bilet ücretinin içindedir, ya da giden yolcular tarafından ayrıca ödenir.

Ülke üzerinden geçiş yapan uçaklardan tahsil edilen ücretler ise, ATCC-Air Traffic Control Center (Hava Trafik Kontrol Merkezi) tarafından belirlenir ve havaalanı tarafından tahsil edilir.

Havaalanlarında, aşağıdaki konularda bilgisayar kullanımına ağırlık verilmektedir (Leite 1982: 3-5):

- Havaalanına iniş ve kalkış yapan uçakların tarife hizmetleri,
- Planlama (biniş kapılarının yönetimi, bilet ve bagaj işlemleri ile ilgili hizmetler),
- Giden yolcular (biniş kartı basılması, yolcu isim listesi),
- Gümrük hizmetleri,
- Havaalanı satış imtiyazı (duty-free stok kontrolü, satış raporları),
- Haberleşme (uluslararası telefon, teleks. faks hizmetleri),
- Yönetim,
- Mekanik ve elektrik donanımların kontrolü.

Havaalanlarının Sınıflandırılması

Uluslararası havaalanları yapılarına ve özelliklerine göre ICAO International Civil Aviation Organization (Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatı) tarafından sınıflandırılmış ve çeşitli kategorilere ayrılmıştır. Bu sınıflandırmada iniş kalkış pistlerinin uzunluğu, seyrüsefer yardımcı cihazları, MLS Micro wave landing system (mikro dalga iniş sistemleri), güvenlik sistemleri ve uçak kapasiteleri gibi kriterler gözönüne alınmıştır.

Havaalanı Sistemleri

Hava taşımacılığında patlama düzeyinde gerçekleşen büyüme, uçakların da büyümesi ile birlikte artan yolcu sayısına ve kargo kapasitesine cevap verebilmek için, havaalanlarını sistemlerini düzeltmeye ve geliştirmeye zorlamıştır. Günümüzde, havaalanlarında dört ana sistem ya da bunların birleşik şekilleri kullanılmaktadır (De-Neufville 1976: 98-100).

İskele (Pier) sistemi: Ana binada bir elin parmaklarına benzeyen çıkıntılar uzanmakta, uçaklar iki yanlı olarak yanaşabilmektedirler. Yolcular ana binadan çıktuktan sonra, çıkış kapılarına giden koridorlardan uçaklara ulaşmaktadırlar. Örneğin: İstanbul, Londra ve Frankfurt havaalanları.

Doğrusal (Linear) sistem: Uçaklar terminal binasına paralel olarak park etmektedirler. Örneğin: Paris Orly ve Roma havaalanları.

Uydu (Satelite) sistem: Ana terminal binasına yeraltı yolları ile bağlanmış "uydu" binalar yapılmıştır. Yolcular yürüyen bantlarla ana binadan bu uydulara taşınırlar ve bilet ve bagaj işlemleri burada yapılır. Örneğin: Cenevre havaalanı.

Taşıyıcı (Transporter) sistem: Uçaklar pistin çeşitli yerlerine park edebilirler. Yolcular otobüslerle terminal binasına taşınırlar. Örneğin: Viyana havaalanı.

İskele ve doğrusal sistemlerde, uçağın giriş kapısı ile terminal çıkış kapısını aynı hizaya getiren hidrolik ayarlı ara köprüler bulunur. Bunlar zamandan tasarruf sağladığı gibi, yolcu birikimini de önler.

Bilet ve Bagaj İşlemleri

Merkezi bilet ve bagaj işlemleri (Central check-in): Her uçuş için bir veya birkaç bankoda yapılabilen çoklu (multiple) ya da ortak (common) check-in sistemi uygulanır.

Kapı bilet ve bagaj işlemleri (Gate check-in): Kapıda yapılan bilet veya bagaj işlemi, bilhassa büyük havaalanlarında işleri kolaylaştırdığından en fazla kullanılan sistemdir. Pasaport işlemlerini bitiren yolcular yol gösterici işaret ve sistemler vasıtası ile ilgili çıkış kapısına yöneltilirler. Her biri ayrı bir numara taşıyan bu kapılarda, yolcuların bilet ve bagaj işlemleri tamamlanır.

Giden yolcular

Bilet ve bagaj işlemleri (check-in)nin yapılması, uçuş kuponlarının ayrılması ve yolcuya uçuş kartının verilmesi işlemi yapıldıktan sonra yolcu pasaport ve gümrük kontrolü işlemine tabii tutulur.

Bu kontrolden sonra, her yolcu transit salonuna alınır. Uçağa binmeden önce el bagajları ve her yolcu güvenlik kontrolünden geçer.

Her uçuş için, o uçuşta belirtilen çıkış kapısı kullanılır. Eğer bilet ve bagaj işlemlerini yaptırmış bir yolcunun habersiz olarak uçağa binmediği tespit edilirse, güvenlik açısından tüm bagajların yolcular tarafından ilgililere gösterildikten sonra uçağa alınması sağlanır.

Gelen yolcular

Uçaktan inen yolcular, geliş terminaline alınırlar. Transit yolcular ayrı bir transit salonuna geçerler. Diğer yolcular, pasaport işlemlerini tamamlayıp bagajlarını alırlar ve gümrük kontrolünü de tamamladıktan sonra terminalden çıkarlar.

TÜRKİYE'NİN HAVALİMANLARI VE HAVAALANLARI

Türkiye'ye gelen yaklaşık 10 milyon turistin %70'ü havayolu ulaştırmasını tercih etmektedir. % 55'i özel şirketlere ait olan toplam 21.900 kol-tuk iç ve dış hat seferlerinde hizmete sunulmaktadır (Gürel 1998).

Türkiye'de tarifeli ve tarifersiz uçuşlar ile iç hat trafiğine açık uluslararası standartlarda ve hemen her tipte uçağın inebileceği 14 adet, sadece iç hat uçuşlarına açık 10 adet, ve 14 adet de sivil hava ulaşımına açık askeri havaalanı olmak üzere toplam 38 adet havaalanı bulunmaktadır.

DHMI (Devlet Hava Meydanları İşletmesi) tarafından uluslararası tarifeli ve tarifersiz seferlere açık Atatürk, Esenboğa, Adnan Menderes, Antalya ve Dalaman "alanları", "Havalimanı" olarak, Adana, Trabzon, Gaziantep, Erzurum, Van, Kars gibi illerimizdeki "alanlar" ise "Havaalanı" olarak adlandırılmaktadır.

Türkiye Hava Sahası'nda hava seyrüsefer hizmetlerinin yürütülmesinden sorumlu tek kuruluş oluşu nedeni ile; hava trafik kontrol hizmetleri, enformasyon hizmetleri ve hava iletişim hizmetleri sivil havaalanlarının işletmeciliğini üstlenen DHMI (Devlet Hava Meydanları İşletmesi) Genel Müdürlüğü'nce sağlanmaktadır (DHMI 1996).

Havalimanları

Atatürk Havalimanı (İstanbul)

Dünyanın sayılı metropollerinden biri olan İstanbul, coğrafi konumu, tarihi değerleri, sosyal yapısı ve ekonomik açıdan önemi ile dünyanın her zaman ilgi odaklarından birisi olmuştur.

Türkiye'de ilk defa 1912 yılında sivil hava ulaşımının başlatıldığı Yeşilköy Havaalanı, 1953

yılında da uluslararası hava trafiğine açılmış, 1985 yılında ise adı Atatürk Havalimanı olarak değiştirilmiştir.

Atatürk Havalimanı, şehir merkezine 24 km. uzaklıkta, batı istikametinde kurulmuş olup, meydana ulaşım otobüs ve taksi işletmeciliği ile sağlanmaktadır.

Atatürk Havalimanı, Uluslararası Havacılık Teşkilatı'nın yaptığı sınıflandırmaya göre CAT II (Kategori II) özelliklerine sahiptir.

Limanda hava trafik kontrol hizmetleri, uluslararası seferlere açık diğer limanlarımız gibi radar ile sağlanmaktadır.

Esenboğa Havalimanı (Ankara)

1955 yılında hizmete açılan Esenboğa Havalimanı, şehir merkezine 28 km uzaklıkta kuzeydoğu konumunda kurulmuş olup, meydana ulaşım otobüs ve taksi işletmeciliği ile sağlanmaktadır.

Esenboğa Havalimanı, Uluslararası Havacılık Teşkilatı'nın yaptığı sınıflandırmaya göre CAT II (Kategori II) özelliklerine sahiptir ve İç Anadolu'nun ihracat ve ithalatının büyük bir giriş ve çıkış kapısı niteliğindedir.

Adnan Menderes Havalimanı (İzmir)

İzmir'in sivil hava ulaşımı uzun yıllar askeri nitelikteki Çiğli Hava meydanı ile sağlanmış, 1987 yılında hizmete açılan Adnan Menderes Havalimanı ile şehir modern bir meydana kavuşmuştur.

Adnan Menderes Havalimanı, şehir merkezine 18 km. uzaklıkta güneybatı yönünde kurulmuş olup, İzmir-Aydın otoyolu üzerinde yer alan meydana ulaşım, otobüs ve taksi işletmeciliğinin yanı sıra banliyö hattı ile sağlanmaktadır.

Diğer uluslararası limanlarımız gibi günün 24 saati tarifeli ve tarifersiz uçuşlara açık tutulan Adnan Menderes Havalimanı'nda, hava trafik kontrol hizmetleri radar ile sağlanmaktadır.

Antalya Havalimanı (Antalya)

1960 yılında açılan meydan, 1989 yılından itibaren günün 24 saati yurtdışı tarifeli ve tarifersiz sivil hava ulaşımına hizmet veren bir liman niteliği kazanmıştır.

Antalya Havalimanı şehir merkezine 13 km. uzaklıkta, kuzeydoğu istikametinde kurulmuş olup, meydana ulaşım otobüs ve taksi işletmeleri tarafından sağlanmaktadır.

Antalya Havalimanı, Uluslararası Havacılık Teşkilatı'nın yaptığı sınıflandırmaya göre CAT I (Kategori I) niteliklerine sahiptir. Küçük gövdeli uçakların park edebileceği ikinci bir apron bulunan Antalya Havalimanı, tarifersiz dış hat uçuşlarında önde gelmekte ve soğuk hava deposu bulunan kargo terminali ile ülkemizin havayolu ile yapılan ihracatına büyük katkıda bulunmaktadır.

Dalaman Havalimanı

1981 yılında hizmete sunulan, CAT I (Kategori I) niteliklerine sahip olan Dalaman Havalimanı, yerleşim merkezine 6 km. uzaklıkta güney istikametinde kurulmuş olup, meydana ulaşım taksi ve otobüs işletmeleri tarafından sağlanmaktadır.

Havaalanı Yolcu Trafiği ile İlgili öneriler

Havaalanlarımızın kapasiteleri ile uçak ve yolcu trafiğini veren istatistiklerin incelenmesi sonucu görüleceği gibi, son yıllarda özellikle Antalya ve Dalaman havaalanlarında, turizmde görülen gelişmeye paralel olarak önemli bir uçak trafiği artışı yaşanmıştır.

Atatürk Havalimanı'nın, master planında yer alan dört terminal biriminin ilavesi ile yıllık yolcu kapasitesi de, 10 yıl içinde 20 milyona çıkarılacaktır (Yiğitgiden 1993). Ancak, Güneydoğu Anadolu Projesi kapsamında olmak ve bölgeyi özellikle yurtdışı pazarlara bağlamak üzere kargo ağırlıklı konvansiyonel bir havaalanı yapılması hususu, bölgenin ürünlerinin belirlenmesi, iç ve dış pazara taşınacak kargo cinsi ve miktarının saptanması ve serbest bölge konusu da dikkate alınmak suretiyle değerlendirilmelidir. Diğer taraftan, önemli bir turizm potansiyeline sahip Kapadokya'da yeni bir havaalanı inşa edilmesi hususu incelenmelidir.

2000'li yıllara yaklaştığımız şu günlerde, diğer havaalanlarımızda kapasite bakımından önemli darboğazlarla karşılaşılması beklenmemektedir.

Küçük uçakların inebileceği ve "commuter" tipi uçak işletmeye elverişli havaalanları yapılmasına, yolcu potansiyeli, ihtiyaç duyulacak havaalanı tipleri ve öncelik sırası belirlenerek bir an önce başlanmalıdır.

Uluslararası havaalanlarımızdan bazılarında (Antalya, İzmir, Dalaman gibi) yaşanan mevsimlik veya günlük sıkışıklıklar, özellikle dış hat charter şirketlerinin iniş-kalkış saatlerinin daha iyi düzenlenmesi ile giderilebilecektir. Ayrıca, terminallerde yolcu akışını hızlandırıcı düzenlemeler yapmak, modern cihazlarla donatılması

ve iyi eğitim görmüş gümrük, pasaport ve yer hizmetleri personeli kullanmak suretiyle büyük ölçüde rahatlatma sağlanabilecektir. Bu önlemlerin yeterli olmaması halinde, terminal kapasitelerinin artırılması yoluna gidilmelidir. Terminallerde hizmet kalitesinin artırılması (hızlı pasaport kontrolü, bagajların zamanında getirilmesi, batılı örneklerine benzeyen ve iyi servisli lokanta, vb.) ve bu maksatla modern malzeme ve donanım kullanılması, yabancı dil bilir hizmet personeli ve disiplinli çalışma anlayışı ile gerçekleştirilebilecektir.

Uluslararası havaalanlarında tarifeli veya tarifesi (charter) havayolları ile k13çlük uçak ve hava-taksi işletmelerinin park yeri ve terminal hizmetlerinin, ayrı ayrı düzenlenmesi trafik ve havaalanı hizmetlerini hızlandıracaktır. Havaalanlarında pist uzatımı, apron genişletilmesi, terminal tevsii ve yapımı gibi işler öncelik sırası göz önünde bulundurulmak suretiyle yıllık yatırım programlarına dahil edilmelidir. Kısa vadede THY'nın bakım imkanları özel sektör uçaklarına da yeterli hizmet verecek hale getirilmeli, uzun vadede devlet ve özel sektör işbirliği ile İstanbul, Ankara, İzmir ve Antalya'da farklı uçak tiplerine bakım hizmetleri veren işletmeler kurulmalıdır.

Uçakların yerde kalma sürelerini asgariye indirmek ve her türlü hizmeti tam olarak almalarını temin ederek gecikmesiz olarak yeniden uçuşa başlayabilmeleri için, havaalanlarındaki yer destek cihazlarının hem modernleştirilmesi, hem de miktarlarının yeterli seviyeye çıkartılması gerekmektedir.

Seyrüsefer yardımcı cihazları ve havaalanları alçalma kolaylıklarının kontrollerinin daha sık ve ciddi yapılarak, güvenilirliklerinin artırılması sağlanmalıdır. Mikro dalga iniş sistemleri (MSL), arazi yapısı nedeniyle özellikle doğudaki meydanlara (Van Havaalanı) incek uçaklara kolaylık sağlayacaktır.

SONUÇ

Uzun mesafeli seyahatlerde süreyi kısaltması açısından çok revaçta olan ve özellikle uluslararası seyahatlerde en çok tercih edilen ulaştırma türü olan havayolu taşımacılığı, gelecekte de teknolojik gelişmelerden olumlu bir şekilde en çok etkilenen turizm dalı olacaktır. Günümüzde birçok ekonomik faaliyet alanında görülen globalleşme eğilimi dünyanın belli başlı havayollarının dahil olduğu bir gelişmedir. Bu havayolları arasında, gerek Avrupa' da ve Kuzey Ameri-

ka' da ve gerekse de Kuzey Amerika ile Avrupa arasında birleşmeler, yatay bütünleşme ve işbirlikleri önümüzdeki yıllarda da sürecektir THY'nın Avrupa'nın başlıca havayolları ile yaptığı işbirliği anlaşması belirtilen türdeki bir gelişmedir. Bu gelişmeler sayesinde koltuk başına düşen sabit giderler azalarak birim maliyetlerde bir düşüş sağlanıp, düşük ücretlerle ve fiyatlarla yolcu ve kargo taşımacılığı mümkün kılınacaktır. Havayolları, dünyadaki ekonomik ve ticari gelişmeye, yakıt fiyatlarına, politik koşullara, uluslararası turizm talebinin gelişme eğilimine bağlı olarak gelişimini sürdürecektir.

Türkiye'de havayolu ulaştırması hem iç hatlarda hem de dış hatlarda her geçen gün gelişmekte ve boyutları artmaktadır. Yakın geçmişte özel girişimciler tarafından kurulan ve charter taşımacılığı yapan ve özellikle kitle turizmine hizmet veren yerli/özel havayolu işletmeleri koltuk kapasitelerini artıracak ve filolarını yenilemeye devam edeceklerdir. Bu işletmelerin iç hat uçuş seferleri açması da beklenen bir gelişmedir.

Havayolu taşımacılığı havaalanları ve yatak kapasitesi turizm sektöründe birbirlerini tamamlayıcılığı açısından bir bütünlük arz etmektedir. 1980'li yılların ortasından itibaren yeni havaalanı yatırımlarının yanı sıra, yabancı turistlerin talebine uygun konaklama yatırımları yapılmış, tarifeli ve tarifersiz havayolları yeni hatlar açmış, havayolu ulaşımı ve tur operatörlüğü konularında yerli ve yabancı firmalar ortaklıklar kurmuştur. Havayollarının da gelişimini doğrudan olumlu yönde etkileyen turizm endüstrisinin önemi önümüzdeki yıllarda daha da artacak, yerli havayolu işletmeleri gelişecek ve yabancılarla işbirliğini artıracaktır. Sürdürülebilir turizmin yaratılmasını sağlamak için, ulaştırma, konaklama, seyahat acentacılığı sektörlerine ve sektörde ilgili bütün kurum ve kuruluşlara büyük görevler düşmektedir.

Ülke turizm endüstrisi, iletişim ve bilgi teknolojisi ile yurtdışına ve yurtdışında işbirliği yapılan turizm işletmelerine ve sektördeki diğer firmalara bağlanmakta ve bu işletmeler birbirleriyle işbirliği yapmaktadırlar. Yabancı turizm talebinin ve turizm döviz gelirlerinin Türkiye açısından önemi dikkate alındığında, bu tür işbirliği ve bütünleşme çabaları turizmimizin gelişmesi açısından son derece yararlıdır.

Havayolu sektöründe ve turizm endüstrisinde talebin artmasına da katkıda bulunacak bu girişimler sonucunda karşılıklı etkileşim ile oluşturulacak dengeli ve sürdürülebilir bir gelişme, Türkiye'yi ziyaret edecek yabancı turistlerin bek-

lentilerine daha iyi cevap verilmesini sağlayacaktır. Gerek kamuya ait havayolları gerekse diğer yerli/özel havayolu işletmeleri hizmet kalitesini artıracak, gelirlerini yükseltecek ve daha yüksek uluslararası niteliklere kavuşacaktır.

KAYNAKÇA

- THE ECONOMIST (1998). *A Survey of Travel and Tourism*, 10 Ocak.
- BAUML, S (1974). *Airport Revenues and Expenses*. New York: Mc.Graw-Hill.
- BRUNEDER, H. Flugverkehr (1984). *Wirtschaftsuniversitaet Wien*, Viyana.
- Büyük Larousse Sözlük Ansiklopedisi* (1993). İstanbul: Milliyet Gazetecilik A.Ş., Cilt 14.
- D.P.T. (1990). *Havayolu Ulaştırması VI. Beş Yıllık Kalkınma Planı Özel İhtisas Komisyonu Raporu*, Ankara.
- DA VIES, R.E.G (1964). *A History of World's Airlines*. Londra: Oxford University Press.
- DE NEUFVILLE, R (1976). *Airport System Planning*. Londra: The Macmillan Press Ltd.
- DEMİR, Ahmet (1977). *Havacılık ve Endüstrisinin Yapısı İşleyişi ve Türkiye'de Gelişme Olanakları Üzerinde Bir Araştırma*. Ankara: A.Ü.S.B.F. Yayınları, No.404.
- UN (1973). *Elements of Tourism Policy in Developing Countries*. New York: United Nations Publication.
- FITZGERALD, E.V.K. ve Aneuryn-Evans (1973). G.B. "The Economics of Airport Development and Control". *Journal of Transport Economics and Policy*, Cilt.7, No.3, Ağustos 1973.

- HANLON, J.P (1983). *Air Fares Pricing and Tourism*. University of Birmingham.
- DHMI (1996). *Havalimanı ve Havaalanları*. Ankara: DHMI Genel Müdürlüğü.
- I.A.T.A.(1991). *Air Travel Survey*. New York.
- INFORMATION KIT (1994).Montreal: ICAO Publication.
- LEITE, S.C.(1982). *The Effectiveness of an Airlines' Passanger Service System*. Zurich: Swissair Marketing Data Services.
- MAYER, J.R. ve Ostçer, C.V. (1984). *Deregulation and The New Airline Entrepreneurs*. Londra: The MIT Press.
- MILL, R.C.(1990). *Tourism; The International Business*. New Jersey: Prentice Hall.
- W.T.O.(1980). *Yearbook of Tourism Statistics*, Madrid.
- WITT, F. Stephen ve Moutinho L. (1989). *Tourism and Marketing Management Handbook*, Hertfordshire: Prentice Hall Int.
- BOEING COMMERCIAL AIRLINE CO. (1985). *World Air Travel Market Perspective*, Washington.
- YARCAN, Şükrü (1994). *Turizm Endüstrisinin Yapısı*. İstanbul: B.Ü. Yayınları.
- YİĞİTGÜDEN, Y.H. (1993). "Major Investment for the Civil Aviation in Turkey". *Conference on Trade and Investment Opportunities in the Black Sea States, Turkey and Central Asia*, İstanbul, 13-14 Ekim.

Gönderilme tarihi : Nisan 1998
Değerlendirme : Haziran 1998
Düzeltilme : Temmuz 1998
Yeniden değerlendirme : Ağustos 1998
Yeniden düzeltilme : Eylül 1998
Kabul : Eylül 1998

TURHAN KİTABEVİ TURİZM YAYINLARI DİZİSİ

Genel Turizm: İlkeler Kavramlar	1 100 000 TL.
<i>(Dr. N. Kozak - Dr. M. Akoğlan - M. Kozak)</i>	
Otel İşletmeciliği: Kavramlar - Uygulamalar	1 750 000 TL.
<i>(Doç. Dr. D. Denizler - Yrd. Doç. Dr. M. Akoğlan - Yrd. Doç. Dr. N. Tetik - Dr. M. Yeşiltaş - M. Kozak, Editör: Dr. N. Kozak)</i>	
Turizm İşletmelerinde Pazarlama	1 750 000 TL.
<i>(Prof. Dr. O. İçöz)</i>	
Seyahat Acentacılığı ve Tur Operatörlüğü Yönetimi	1 750 000 TL.
<i>(Prof. Dr. O. İçöz)</i>	
Turizm Ekonomisi	2 200 000 TL.
<i>(Prof. Dr. O. İçöz - M. Kozak)</i>	
Türkiye Turizm Tezleri Bibliyografyası (1952 -1995)	850 000 TL.
<i>(Dr. N. Kozak)</i>	
Otel İşletmelerinde Kat Hizmetleri Yönetimi	1 100 000 TL.
<i>(Yrd. Doç. Dr. M. Akoğlan Kozak)</i>	

İsteme adresi: Turhan Kitabevi Basım Yayın Tic. Ltd. Şti., Yüksel cad., No: 8/32,
06650 Kızılay, Ankara
Tel: (0312) 418 82 59, 418 77 60, **Fax:** (0312) 418 75 91