


HAVAYOLU TALEBİNE YÖNELİK YOLCU PROFİLİ VE TERCİHLERİNİN BELİRLENMESİ: KONYA ÖRNEĞİ*

Dr. Öğr. Üyesi Zeynep ERGEN IŞIKLAR 

Doç. Dr. Nilüfer CANÖZ 

Arş. Gör. Ahmet ERTEK 

ÖZET

Günümüzde ülkelerin ekonomik ve sosyal gelişimine önemli katkılar sağlayan hava taşımacılığı, kullanıcılara sunduğu hız, güvenlik, konfor vb. özellikleri sayesinde her geçen gün daha çok tercih edilmektedir. Tüm stratejik uçuş planları, yolcu talebine göre şekillendirilmeye çalışıldığından havayolu işletmeleri için yolcu talebinin belirlenmesi önemli bir konudur. Bu önemden hareketle bu araştırmada Konya ilinde havayolu taşımacılığı talebini etkileyen faktörlerin neler olduğunu belirlemek amacıyla, Konya ilinde yaşayan 18 yaş ve üzerindeki 1200 kişiye yüz yüze anket tekniğı ile bir alan araştırması uygulanmıştır. Elde edilen veriler SPSS paket programı ile analiz edilmiş ve sonuçlar yorumlanmıştır.

Elde edilen sonuçlara göre Konya'da havayolu ulaşımı tercihi ile ilgili olumlu bir algı olduğu bulunmuştur. Bu algının temel kaynağı havayolunu ile ulaşımın sahip olduğu güvenilirlik, hizmet kalitesi ve konfor gibi özellikleridir. Diğer yandan havayolu ile ulaşımın tercih edilmemesine neden olan temel faktörler ise bilet fiyatlarının pahalı olması, bagaj limiti olması ve ulaşılmak istenilen yere direkt uçuş olmaması olarak belirlenmiştir. Sonuçların Konya'nın ekonomik, sosyal ve kültürel gelişimine katkı sağlaması; havayolu işletmelerinin gelecek planlamalarına veri oluşturması ve Konya ilindeki havayolu taşımacılığının tercih edilme oranını artırma amaçlı çalışmalara kaynak oluşturması beklenmektedir.

Anahtar Kelimeler: Havayolu Taşımacılığı, Yolcu Talebi, Müşteri Tercihleri

Jel Kodları: M00, M110, M310

* Bu çalışma, Selçuk Üniversitesi Bilimsel Araştırma Projeleri Koordinatörlüğü tarafından desteklenen 19401020 numaralı projeden çıkarılmıştır.

* Selçuk Üniversitesi, Sivil Havacılık Yüksekokulu, Havacılık Yönetimi Bölümü, Konya/ Türkiye. E-mail: zeynepergen@selcuk.edu.tr

* Selçuk Üniversitesi, Sivil Havacılık Yüksekokulu, Havacılık Yönetimi Bölümü, Konya / Türkiye. E-mail: ncanoz@selcuk.edu.tr

* Selçuk Üniversitesi, Sivil Havacılık Yüksekokulu, Havacılık Yönetimi Bölümü, Konya / Türkiye. E-mail: ahmet.ertek@selcuk.edu.tr

Makale Geçmiři/Article History

Başvuru Tarihi / Date of Application : 25 Şubat / February 2021

Düzeltilme Tarihi / Revision Date : 16 Mayıs / May 2021

Kabul Tarihi / Acceptance Date : 03 Haziran / June 2021

PASSENGER PROFILE AND PREFERENCES FOR AIRLINE REQUEST: KONYA

EXAMPLE

ABSTRACT

Today, air transport, which contributes significantly to the economic and social development of countries offers features such as speed, safety, comfort, etc. Thanks to these opportunities, airline transportation is preferred more and more every day. Determining passenger demand is an important issue for airline companies, as all strategic flight plans are tried to be shaped according to passenger demand. Based on this importance, in this research in order to determine the factors affecting the air transport demand in Konya province, a field study was applied to 1200 people aged 18 and over by face to face survey technique. The obtained data were analyzed with the SPSS package program and the results were interpreted.

According to the results obtained, there is a positive perception about the preference of transportation in Konya. The main characteristics of this perception are the reliability, service quality and comfort of transportation with the airline. On the other hand, the main factors that make transportation not preferred are the ticket prices, the baggage limit and the direct flight to the desired destination. It is expected that the results contribute to the economic and social development of Konya, create data for the future planning of airline companies and create a resource for studies aimed at increasing the preference rate of airline transportation in Konya.

Keywords: *Airline Transportation, Demands of Passenger, Customer Preferences*

Jel Codes: *M00, M110, M310*

1. GİRİŞ

Havayolu ulaşımı, küreselleşen dünyada büyümeyi destekleyen bir sektör haline gelerek, ülkelerin ekonomisinde ve sosyal gelişiminde önemli roller oynamaktadır. Özellikle sektörün kendisi milyonlarca farklı işi destekleyerek ekonomik etkiler yaratmaktadır. Bu etkilerden dolayı da pek çok sektör havayolu sektörüne bağımlı olarak iş yapar duruma gelmiştir.

Havayolu ulaşımı sadece ekonomik olarak değil aynı zamanda sosyal olarak da bölgelerin gelişimine katkıda bulunan kendine özgü bir iş koludur. İnsanların eğitim, kültür, sağlık ve sportif faaliyetlerin düzenlendiği programlara ulaşılabilmesini, farklı kültürlerle tanışıp, kaynaşmasını, kültürel zenginliklerini gösterebilmelerini, turizmin canlanmasını sağlamaktadır.

Havayolu taşımacılığının faaliyette bulunduğu bölgeye kattığı bu önemli katkıları nedeniyle yerel yönetimler, bölgede yaşayan insanlar, faaliyet gösteren firmalar ve o bölgede faaliyette bulunacak havayolu işletmeleri için havayolu talebi önemli bir konu haline gelmektedir.

Havayolu pazarındaki talebi anlamak, miktarını belirlemek havayolu planlamasının temelini oluşturmaktadır. Havayolu işletmeleri hangi stratejik amaç ve hedeflerin belirleneceğine, bunlara ulaşabilmek için hangi stratejilerin izleneceğine, hangi uçak tipleri ile hangi uçuş ağında hizmet verileceğine, hangi rekabet araçlarının kullanılacağına, havayolu ürünü bileşenlerinin nasıl tasarlanacağına havayolu pazarındaki talebin özelliklerine göre karar vermektedirler (Doganis 1991:189-190; Gerede 2015: 30).

Havayolu talebi, tüketicilerin belirli bir zaman dilimi boyunca çeşitli fiyatlarla satın almaya istekli ve satın alabilecekleri bir ürün veya hizmetin çeşitli miktarları olarak tanımlanmaktadır. Talebin önemli belirleyicileri ise; fiyat, yolcuların tercihleri, belirli bir pazardaki yolcu sayısı, yolcuların mali durumu ve gelir düzeyleri, rakiplerin fiyatları ve ilgili seyahat masrafları ve gelecekteki fiyatlar ile ilgili yolcu beklentileridir (Wensween, 2007: 288-289). Ayrıca talebin havayolu endüstrisi için sürekli dalgalanma, dönersellik, mevsimsellik ve zirve, belli bir yöne doğru artan talep, bozulabilirlik, tarife bekleme süresi, havaalanı erişim zamanı, uçuş zamanı, merkez bağlantı süresi, kapasite fazlası satışlarda çıkan sorunlar gibi problemler oluşturduğu da görülmektedir (Vasigh, Fleming ve Tacker, 2008: 54). Hem havayolu talebinin belirlenmesi hem de talebin yarattığı bu problemlerin ortaya çıkarılması, ülke veya bölgedeki havayolu ulaşım sektörünün geleceği açısından önemlilik arz etmektedir.

Konya, nüfus bakımından Türkiye'nin en büyük 7. İlidir. Kültür, turizm, tarım ve sanayi sektörleri açısından cazip bir bölgedir ki; 2019 yılında Konya iline 692.794 turist gelirken, Mevlâna müzesini yerli ve yabancı 3.464.155 kişi ziyaret etmiştir. Tarım makinaları üretiminde de Türkiye'de 1. Sırada yer almakta, pek çok alıcı veya üreticiyi şehre çekmektedir. Sanayi alanında da hem sektörel çeşitlilik hem de Türkiye ekonomisinin istihdam ve sanayi yükünü sırtlamaktadır. Okur-yazarlık oranı yüksek (%97,68) bir ildir (KTO Konya Ekonomi Raporu, 2019: 21-73). Konya'nın bu özellikleri dikkate alındığında havayolu ulaşımının büyümesi, önündeki engellerinin kaldırılması, bu ulaşım türünün özendirilmesi ve buna dair araştırmaların yapılması gerekmektedir.

Konya ili için talebin ana belirleyici faktörlerinin neler olduğu, talebin hangi şehir ya da bölgelere yoğunlaştığının belirlenmesi, halkın tercih ettiği yolculuk türünün belirlenmesi ve bunun akademik açıdan değerlendirilip yorumlanmasının il genelinde sektörel gelişime katkı sağlayacağı düşünülmektedir. Bunun yanı sıra çalışma, havayolu işletmeleri tarafından potansiyel yolcu talebini belirlemek amacıyla yürütülen araştırma geliştirme faaliyetlerine de yol gösterici nitelikte bilgi üretecektir. Diğer yandan daha önce Konya havayolu yolcu talebi ile ilgili yapılmış bir çalışma bulunmadığı için, bu araştırmanın sonuçları, ileride yapılacak çalışmalara temel teşkil edecektir.

Teorik ve uygulamalı olmak üzere başlıca iki temel aşamadan oluşacak bu çalışmada birincil ve ikincil veri kaynaklarından yararlanılmıştır. Çalışmada, potansiyel yolcu talebinin, yolcuların ulaşım türü tercihlerinin ve bu tercihleri etkileyen faktörlerin belirlenmesine imkân veren nicel araştırma yöntemleri kullanılmıştır. Konya ilini temsilen örneklem olarak merkez ilçeler Selçuklu (639.450),

Meram (345.813) ve Karatay (315.959) evren olarak alınmıştır. Merkez ilçelerde yaşayan 18 yaş ve üzerindeki 1200 kişiye (Yazıcıoğlu ve Erdoğan, 2004: 50) yüz yüze anket tekniği uygulanmıştır. Elde edilen veriler elektronik ortamda analiz edilmiştir.

2. HAVAYOLU ULAŞIMININ ÖNEMİ VE ETKİLERİ

Havayolu ulaşımı gerek ülkemizde gerekse dünya genelinde büyük öneme sahiptir. Bu önem hem ekonomik hem de sosyal yönden değerlendirilebilir ve havacılık sektörü ile havayolu ulaşımının sağladığı birçok avantajla da ilişkilendirilebilir. Havayolu ulaşımı hem ticari taşımacılıkta hem de turizm alanında en çok noktaya hizmet sağlayan ulaşım türlerinden birisidir. Toplumların sosyal ve ekonomik açıdan ilerlemesinde önemli etkisi bulunmaktadır.

Havayolu ulaşımının ekonomik etkilerini; doğrudan, dolaylı, uyarılmış ve katalitik etkiler olarak ele alabiliriz. Doğrudan iş imkânı sağlayan havalimanları, hava seyrüsefer hizmet sağlayıcıları, yer hizmetleri sunanlar, havacılık sektörü ile ilgili araç ve ekipman üretenler doğrudan ekonomik etkiler içinde değerlendirilmektedir. Yakıt şirketleri, inşaat firmaları, havaalanındaki satış yapan işletmeler ve bu işletmelere ürün sağlayan tedarikçilerin sağladığı iş olanakları ise dolaylı etki sağlamaktadır (Çelik, 2017: 87). Havacılık endüstrisinde veya havayolu ulaşım sektöründe istihdam edilenlerin yapmış oldukları harcamalar nedeniyle meydana gelen etki, uyarılmış etki olarak ifade edilirken; katalitik etki, bunlardan öte havacılık sektörünün farklı sektörlerdeki performansı ne derece etkilediğiyle ilgili etkidir (Bal, Manga ve Akar, 2017: 355).

Havayolu ulaşım sektörü sürdürülebilir kalkınmaya da katkıda bulunmaktadır. Turizmi ve ticareti kolaylaştırarak ekonomik büyüme sağlamakta, iş imkânları yaratmakta, yaşam standartlarını iyileştirerek, yoksulluğu hafifletmekte ve vergi gelirlerini arttırmaktadır. Sınır ötesi seyahatlerin artırılması ile hem bireysel açıdan hem de ülkeler arasında daha yakın ilişkiler sağlanabilmektedir. Aynı şekilde, yük ve yolcu ulaşımı üzerindeki kısıtlamaların hafifletilmesi, uzun süreli etkileri olacak, sosyal ve ekonomik ağların gelişimini kolaylaştırmaktadır (ATAG, 2014a: 6).

Havayolu ulaşımının sosyal etkileri de oldukça fazladır. Yeterli karayolu veya demiryolu ağı bulunmayan topluluklara hayati bir yaşam çizgisi sunmaktadır. Pek çok uzak toplulukta ve küçük adalarda sağlık hizmetleri gibi temel hizmetlere erişim genellikle hava yoluyla mümkündür. Havacılığın hızı ve güvenilirliği, doğal afet, kıtlık ve savaşın neden olduğu acil durumlar sırasında acilen ihtiyaç duyulan yardımın sağlanmasında belki de en belirgindir (ATAG, 2018b: 9).

Havayolu işletmeleri dünya genelinde, yılda dört milyar yolcu taşımaktadır, 2019 yılında neredeyse her gün 12,5 milyon yolcu, 128.000 uçuş ve 18 milyar dolar değerinde yük taşınmış ve elde edilen gelir sekiz trilyonu aşmıştır. Evrensel anlamda, uluslararası turistlerin %57'si hava yoluyla seyahat etmektedir. Hava taşımacılığı endüstrisi, dünya genelinde toplam 87,7 milyon işi desteklemekte ve 11,3 milyon doğrudan iş sağlamaktadır. Ülkemizde ise 95,3 milyon yolcu, 609.400 uçuş, 1,5 milyon

iş desteklenmekte, aynı zamanda 154.000 kişiye doğrudan iş sağlanmaktadır (ATAG, 2020c). Ayrıca hizmet vermiş olduğu bölgelerde, modern bir ekonominin simgesi olarak, artan nüfusun ihtiyaçlarını karşılama adına önemli bir unsurdur (Kabaklarlı, Mangır ve Ayhan, 2018: 304).

3. HAVAYOLU TALEBİ VE TALEBİ BELİRLEYEN ETKENLER

Talep en genel tanımı ile insanların mevcut fiyatı üzerinden almayı kabullendikleri veya satın alabilecekleri imkâna sahip oldukları mal ve hizmet miktarı şeklinde ifade edilebilir. Yani kısaca müşterilerin bir ürün ya da hizmeti satın alma istekleri olarak da tanımlanabilir (Küçük Yılmaz vd., 2016: 36). Havayolu talebini ise, bir yerden başka bir yere ulaşım gerçekleştirmek için sunulan ulaşım hizmetini kişilerin satın alma isteği olarak ifade edebiliriz. Gelir seviyesi, nüfus, çalışan sayısı, maaşlar ve fiyatlar bunda belirleyici rol oynaktadırlar. Özellikle havayolu ulaşımında yolcuların istek ve ihtiyaçları yanında (Ozan, Başkan, Haldenbilen ve Ceylan, 2014: 319) uçuş rotaları, hizmet veren havayolu işletmelerinin çeşitliliği ve hizmet sınıfları da talebe etki etmektedir. Havayolu işletmeleri de talebe göre sefer sayılarını, uçak kapasitelerini, hangi noktalara uçulacağını belirlemektedir. Bu nedenle havayolu ulaşımında talebin belirlenmesi oldukça önemlidir.

Havayolu talebinin çeşitli özellikleri vardır. Bu özelliklerden ilki talebin sürekli dalgalanmasıdır. Yani her rotada farklı özellikler göstermesidir. Hava taşımacılığına yönelik talebin ikinci özelliği olan döngüsellik (tekrarlı-değişken) özelliğidir. Bu özellik ile talebin ekonomik faaliyetlerin en yüksek ve en düşük noktalarındaki eğilimi ifade edilmektedir. Mevsimlere, aylara, günlere göre değişiklik gösteren talebin bir özelliği de mevsimsellik ya da zirve özelliğidir. Havayolu talebinin bir başka özelliği de belirli bir süre için belirli bir istikamette yolcuların artan talebi ile ilgilidir. Buna örnek olarak, müşterilerin büyük bir spor etkinliğinden birkaç gün önce bir şehre akın etmesini verilebilir. Bu durum havayolu işletmeleri için farklı bir programlama problemi yaratmaktadır, çünkü yolcuların yönsel akışına uyum sağlamak için bazı uçaklar ters yönde boş koltuklarla uçuş tehlikesi ile karşı karşıya kalabilmektedir. Bunların yanı sıra diğer talep özellikleri havaalanı erişim süresi, uçuş zamanı, merkez havaalanına bağlantı süresi, uçağa kabul edilmeme olarak sıralanmaktadır. Bu özelliklerden döngüsellik, zirve ve yönlü akışla ilgili en büyük sorun, hava taşımacılığı talebinin dayanıksız olmasıdır. Uçak uçuşa başladığı anda, boş koltuklar gelir getirici ürünler olarak değerlendirilemez. Bu nedenle, havacılık endüstrisindeki başarı için arz ve talebin dengelenmesi çok önemlidir. Mevsimsellik ve yönlü akış gibi durumlar nedeniyle, havayolları, sadece talebin doğası ve operasyonlarının yapısı nedeniyle koltuklarının büyük bir kısmının satılmayacağı beklentisiyle karşı karşıya kalmaktadır. Buna dayanarak, talebin yapısıyla ilgili sorunları dengelemeye yardımcı olmak için fiyatlandırma son derece önemlidir (Vasigh, Fleming ve Tacker, 2008:58-60).

Fiyatlandırma havayolu talebi için en önemli etkenlerden birisidir. Diğer değişkenler sabit tutulduğu takdirde fiyat ile talep arasında fiyat arttıkça talep düşer şeklinde ters yönlü bir ilişki bulunmaktadır. Fiyat dışında gelir seviyesi, ikame ürün ve hizmetler, yolcu sayısı, yolcu beklentileri,

müşteri bağlılığı, uçuş esnasındaki sunulan hizmetler, emniyet ve olağandışı gerçekleşen olaylar gibi başka faktörlerde talebi etkileyen etkenlerdendir (Küçük Yılmaz vd., 2016: 36-37). Havayolu talebi bireylerin seyahat seçeneklerini değerlendirme şekilleri, kişisel tutum ve tercihleri, kentsel yaşam tarzları, kişilerin bilgi ve iletişim teknolojilerini kullanma düzeylerine bağlı olarak değişebilmektedir (Smyth ve Pearce, 2008: 6). Ayrıca havayolu ulaşımıyla doğrudan ilişkili olan yan işletmeler ve onların sunduğu hizmetler ile teknolojinin hızlı gelişimi, nüfus oranlarındaki artış, mali ve finansal büyüme gibi etkenler de talebi etkilemektedir (Çancı ve Güngören, 2013: 206).

Havayolu talebi ile ilgili yerli ve yabancı literatürde pek çok çalışma yapılmıştır. Bu çalışmaların bazıları talebin nasıl belirleneceğini, bazıları ekonomik gelişmeye katkısını, bazıları da talebin yıllar arasında nasıl geliştiğini incelemektedir. Örneğin; Sarames (1972), 1950 ile 1980 yılları arasındaki dünya hava yolu yolcu talebinin gelişimini, Gillen, Morrison ve Stewart (2009), havayolu seyahati için talep fonksiyonu tahmini ile ilgili ekonomi ve işletme literatürünün tamamını inceleyerek havayolu seyahati için esneklik ölçüleri aralığını, Marazzo, Scherre ve Fernandes (2010), 1966-2006 yılları arası Brezilya’da havayolu taşımacılığı talebi ve ekonomik büyüme arasındaki ilişkileri, Baikgaki ve Daw (2013), Güney Afrika Cumhuriyeti’nin iç hat yolcu talebini etkileyen en önemli değişkenlerin nüfus, petrol fiyatları, hane halkı tüketimi ve uçak biletleri olduğunu, Escobari (2014), fiyatlar ve satışlar üzerinden dinamik talebi tahmin etmek ve etkilerini görmek, Rolim, Bettini ve Oliveira (2016) havaalanı özelleştirmelerinin havayolu talebi üzerindeki etkilerini ölçmek, Kluge, Cook ve Cristobal (2017), Avrupa’da havayolu yolcu talebini etkileyen faktörleri, Wang, Zhang ve Zhang (2018) Çin ve Havayolu fiyatlandırmasının hava yolculuğu talebinin temel belirleyicilerini, Küçük Yılmaz, Tanrıverdi, Kiracı, Durak ve Özdemir (2017), Eskişehir ilinde havayolu yolcu talebinin olup olmadığını ve nasıl şekillendiğini, Seçilmiş ve Koç (2016) havayolu talebini etkileyen ekonomik faktörleri, Bal, Akar ve Manga (2017), Türkiye’deki havayolu yolcu talebinin ulusal düzeyde fiyat ve gelir esnekliklerinin tahminini, Efendigil ve Eminler (2017), hava yolu yolcu talebini etkileyen faktörleri ve aralarındaki ilişkileri Eren, Eryer ve Eryer (2020), Türkiye’de havayolu yolcu talebi ve GSYH arasındaki ilişki 1980-2018 dönemi için hava yolcu talebi sayısı ve GSYH değişkenleri belirlemek amacıyla yapılan çalışmalardır. Ancak iller bazında çok az çalışma bulunmaktadır. Özellikle Konya ilinin havayolu yolcu talebinin belirlenmesine yönelik herhangi bir çalışma bulunmamaktadır. Bu çalışma ile bu boşluk doldurulmaya çalışılacaktır.

4.UYGULAMA

4.1. Araştırmanın Kavramsal Modeli ve Metodolojisi

Bu bölümde araştırmanın saha çalışmasına ilişkin temel metodoloji yer almaktadır. Bu kapsamda araştırmanın amacı, önemi, varsayımları, sınırlılıkları, araştırma yöntemi, araştırmanın evreni ve örnekleme açıklanmıştır.

4.1.1. Araştırmanın Önemi, Amacı, Varsayımları ve Kısıtları

Son yıllarda hızlı gelişim ve ilerleme kaydeden havayolu ulaşımı kurulduğu ve hizmete başladığı her bölge için önemli bir kalkınma unsuru olarak ifade edilebilir. Havayolu ulaşımına, Konya ili açısından bakıldığında ise gerek coğrafik konumu gerekse sahip olduğu havalimanı ve Jet Üssü kapasitesiyle havayolu taşımacılığı konusunda potansiyeli olan bir il olduğu söylenebilir. Böyle önemli bir konumda bulunan Konya ili özelinde güncel sosyal, ekonomik ve kültürel dinamikleri dikkate alarak havayolu yolcu talebi etkileyecek unsurların belirlenmesi ve ilin ulaştırma stratejilerinin bu doğrultuda şekillendirilmesi kalkınma açısından oldukça önemlidir.

Havayolu ulaşımı tercih edilme sıklığına bağlı olarak; bulunduğu bölgenin gelişmesine, sosyal ve ekonomik açıdan ilerlemesine ve bölgedeki işletmelerin uluslararası pazarda faaliyet gösterebilmesine katkı sağlamaktadır. Konya ili özelinde baktığımızda farklı ulaşım türlerinin de var olması kullanıcılara tercih imkânı sunmaktadır. Farklı ulaşım türlerinin varlığı ve havayolu ulaşımının önemli katkıları göz önünde bulundurulduğunda havayolu ulaşımına olan talebin belirlenmesi araştırılması gereken bir konudur. Bu nedenle Konya ili Meram, Selçuklu ve Karatay merkez ilçelerinde ikamet eden kişilerin ulaşım tercihleri ve genel özelliklerinin havayolu özelinde değerlendirmek amacıyla yapılan bu araştırmanın alt amaçlarını da şöyle sıralayabiliriz:

- Konya ilinde yaşayanları havayolu yolcu taşımacılığına teşvik eden unsurların belirlenmesi,
- Yolcuların ulaşım türü tercihlerinin ve bu tercihleri etkileyen faktörlerin belirlenmesi,
- Konya ilinden en çok hangi illere veya ülkelere yolculuk yapıldığının belirlenmesi.

Anket yöntemi kullanılarak yapılan araştırmalarda olduğu gibi bu araştırmada da araştırmaya katılan kişilerin görüşlerini yansız ve objektif olarak bildirdikleri, bilinçli olarak yanlış ve eksik bilgi vermedikleri, araştırma verilerinin doğru ve eksiksiz olduğu varsayılmıştır. Diğer yandan araştırmanın bir bilimsel araştırma projesi kapsamında yürütülmesi nedeniyle çalışmada zaman ve maddi unsurlar hususunda kısıtlamalar bulunmaktadır. Katılımcıların örnek kütleyi temsil yeterliliği olmakla birlikte nüfus büyüklüğü dikkate alındığında araştırma sonuçlarının genelleştirilme gücünün sınırlı olması ve araştırmanın sadece belirli bir zaman dilimine ait veriler üzerinden yapılması da diğer sınırlayıcılar olarak dikkate alınmıştır.

4.1.2. Araştırmanın Yöntemi ve Veri Toplama Aracının Geliştirilmesi

Bu araştırmada öncelikle birincil veri toplama yöntemine (anket) ilişkin içeriği belirlemek amacıyla ulaşım faaliyetleri, havayolu ulaşımı, Konya ilinin genel demografik yapısı ve Konya Havalimanı'na ilişkin literatür taraması yapılmıştır. Elde edilen bilgiler uzman görüşleri doğrultusunda derlenerek araştırma amacına yönelik bir anket tasarlanmıştır.

Araştırma amaçları doğrultusunda literatür araştırması, uzman görüşleri ve Küçük Yılmaz vd.'nin (2017) çalışması temel alınarak 5 temel başlık altında bir anket kurgulanmıştır. Bu kapsamda katılımcıları tanımaya yönelik 11 adet demografik soru, katılımcıların ulaşım aracı tercihlerini etkileyen unsurlara yönelik 12 faktöre ilişkin önem değerlendirmesi, Park, Robertson ve Wu (2004) ve Kaya (2018) tarafından kullanılan katılımcıların seyahat tercihlerine ilişkin değerlendirmelerini ölçmeye yönelik 8 soru, katılımcıların uçakla seyahat etmeme nedenlerini belirlemek amacıyla 12 soru ve katılımcıları havayolu kullanımına yönlendirebilecek faktörleri belirlemek üzere 10 soru sorulmuştur. Ankete nihai hali verildikten sonra anket katılımcılara yüz yüze görüşme yöntemiyle Eylül 2019-Haziran 2020 tarihleri arasında 9 aylık bir süreçte uygulanarak veriler toplanmıştır.

4.1.3. Evren ve Örneklem

TÜİK tarafından yayınlanan verilere göre 2017 yılı Konya il nüfusu 2 180 149 (<https://data.tuik.gov.tr/>, Erişim Tarihi: 25.06.2020) kişi olarak belirlenmiştir. Konya ili otuz iki ilçeden oluşmaktadır. Ancak araştırmanın otuz iki ilçede uygulanması maliyet ve zaman açısından büyük yatırımlar gerektirmesi nedeniyle Konya ilini temsilen daha küçük örneklem olan merkez ilçelerde yaşayan 18 yaş ve üzerindeki kolayda örnekleme yöntemiyle seçilen 1200 kişiye (Yazıcıoğlu ve Erdoğan, 2004: 50) anket uygulanmıştır.

4.2. Araştırma Verilerinin Analiz ve Bulguları

Araştırma amaçları doğrultusunda toplanan verilerin analizi kapsamında frekans analizi, faktör analizi, tanımlayıcı istatistikler ve diğer analizler SPSS programı ile yapılmış ve sonuçlar değerlendirilmiştir.

4.2.1. Katılımcıları Tanıtıcı Bilgiler

Katılımcıların demografik özelliklerine yönelik 11 soruya verilen cevaplar doğrultusunda katılımcı profilleri frekans dağılımı tablolarıyla açıklanmıştır.

Tablo 1. Katılımcıların Cinsiyet, Yaş, Meslek, Eğitim, Medeni Hal ve Gelir Düzeyi Dağılımı

		Frekans	Yüzde			Frekans	Yüzde	
CİNSİYET	Kadın	653	54,5	EĞİTİM	İlkokul	34	2,9	
	Erkek	546	45,5		Ortaokul	49	4,1	
	Toplam	1199	100		Lise	181	15,2	
YAŞ	18-25 Yaş	751	62,8		Ön Lisans	167	14	
	26-35 Yaş	167	14		Lisans	704	59,2	
	36-45 Yaş	132	11		Lisansüstü	54	4,5	
	46-55 Yaş	83	6,9		Toplam	1189	100	
	56-65 Yaş	50	4,2		MEDENİ HAL	Evli	338	28,5
	66 Yaş Ve Üzeri	13	1,1			Bekâr	846	71,5
	Toplam	1196	100			Toplam	1184	100
MESLEK	İşçi	51	4,3	GELİR	1500 TL ve Altı	77	6,4	
	Memur	89	7,5		1501-3000 TL	316	26,5	
	Akademisyen	19	1,6		3001-4500 TL	388	32,5	
	Ev Hanımı	56	4,7		4501-6000 TL	225	18,8	
	Emekli	41	3,4		6001-7500 TL	88	7,4	
	Serbest Meslek	63	5,3		7501 TL Ve Üzeri	100	8,4	
	Öğretmen	36	3		Toplam	1194	100	
	Sağlık Personeli	32	2,7					
	Özel Sektör Çalışanı	129	10,8					
	Öğrenci-İşsiz (Diğer)	675	56,7					
	Toplam	1191	100					

- Katılımcıların %54,5'i kadın ve % 45,5'i ise erkektir. Katılımcılar arasında cinsiyete göre dengeli bir dağılım söz konusudur.
- Katılımcıların %62,82'i 18-25 yaş, %14'ü 26-35 yaş ve %11'i ise 36-45 yaş aralığındadır. Katılımcıların büyük bir bölümü gençlerden oluşmaktadır.
- Katılımcıların %56,7'si öğrenci ve işsiz, %10,8'i özel sektör çalışanı ve % 7,5'i ise memurdur.
- Katılımcıların %59,2'si lisans, %15,2'si lise ve %14'ü ise ön lisans düzeyinde eğitime sahiptir.
- Katılımcıların %71,5', bekar ve % 28,5'i ise evlidir.
- Katılımcıların % 32,5'i 3001-4500TL, %26,5'i 1501-3000TL ve %18,8'i 4501-6000TL arasında aylık ortalama hane halkı gelirine sahiptir.

Katılımcıların demografik özellikleri birlikte değerlendirildiğinde katılımcı özellikleri ve yoğunlaştıkları grupların birbirleriyle örtüştükleri söylenebilir. Buna göre genç, lise ve üzeri eğitim seviyesine sahip, bekar, öğrenci/işsiz kişilerin ağırlıklı olduğu bir örneklem grubu söz konusudur.

Tablo 2. Katılımcıların Genellikle Tercih Ettiği Ulaşım Türü, En Sık Seyahat Ettiği İlk Üç İl, En Sık Seyahat Ettiği İlk Üç Ülke, Seyahat Amacı, Seyahat Ettiği Gün Tercihi ve Yurtiçi Uçak Bileti Fiyatı Bilgisi Dağılımı

		Frekans	Yüzde			Frekans	Yüzde
GENELLİKLE TERCİH EDİLEN ULAŞIM TÜRÜ	Karayolu	723	60,7	SEYAHAT EDİLEN GÜN TERCİHİ	Pazartesi	99	8,4
	Denizyolu	8	0,7		Salı	37	3,1
	Havayolu	275	23,1		Çarşamba	40	3,4
	Demiryolu	185	15,5		Perşembe	56	4,8
	Toplam	1191	100		Cuma	470	39,9
EN SIK SEYAHAT EDİLEN İLK ÜÇ İL	Ankara	202	16,96	Cumartesi	387	32,9	
	İstanbul	202	18,55	Pazar	89	7,6	
	Antalya	77	9,34	Toplam	1178	100	
EN SIK SEYAHAT EDİLEN İLK ÜÇ ÜLKE	Almanya	37	16,59	YURTIÇİ UÇAK BİLETİ FİYATLARI	10-49 TL	4	0,3
	İtalya	7	6,48		50-99 TL	63	5,3
	Medine	3	5,17		100-149 TL	289	24,2
					150-199 TL	363	30,5
SEYAHAT AMACI	Ziyaret	443	37		200-249 TL	193	16,2
	İş	147	12,3		250-299 TL	143	12
	Turistik/Tatil	372	31,1		300-399 TL	95	8
	Eğitim	199	16,6		400 TL ve üzeri	42	3,5
	Sağlık	15	1,3		Toplam	1192	100
	Diğer	22	1,8				
	Toplam	1198	100				

- Katılımcıların genellikle tercih ettikleri ulaşım türü %60,7 için karayolu, %23,1 için havayolu ve %15,5 için de demiryolu olmuştur. Buna göre havayolu ile ulaşım Konya merkezde yaşayan katılımcılar açısından tercih edilen 2. önemli ulaşım türüdür.
- Katılımcılar yurtiçinde sırasıyla en çok Ankara, İstanbul ve Antalya illerine seyahat etmektedir.
- Katılımcılar sırasıyla en çok Almanya, İtalya ve Arabistan (Medine) ülkelerine seyahat etmektedir.
- Katılımcıların %37'si ziyaret, %31,1'i turistik/tatil ve %16,6'sı da eğitim amacıyla seyahat etmektedirler.
- Katılımcıların % 39,9'u Cuma, %32,9'u Cumartesi ve %8,4'ü Pazartesi günü seyahat etmeyi tercih etmektedir.
- Katılımcıların %30,5'i uçak bileti fiyatlarının 150-199TL, %24,2'si 100-149 TL ve %16,2'si 200-249TL arasında olduğunu düşünmektedir.

Tablo 3. Katılımcıların Ulaşım Tercihleri-Seyahat Amaçları Dağılımı

	ZİYARET	İŞ	TURİSTİK/TATİL	EĞİTİM	SAĞLIK	DİĞER	Toplam
KARAYOLU	299	61	235	107	8	13	723
DENİZYOLU	2	1	4	1	0	0	8
HAVAYOLU	73	60	85	47	3	5	273
DEMİRYOLU	68	23	45	42	4	3	185
Toplam	442	145	369	197	15	21	1189

Karayolu ile seyahat etmeyi tercih eden katılımcılar en çok ziyaret amacıyla, denizyolu ile seyahat etmeyi tercih eden katılımcılar en çok turistik/tatil amacıyla, havayolu ile seyahat etmeyi tercih eden katılımcılar en çok turistik/tatil amacıyla ve demiryolu ile seyahat etmeyi tercih eden katılımcılar en çok ziyaret amacıyla seyahat etmektedirler.

Katılımcıların seyahat tercihleri ve seyahat amaçlarının bağımlı olup olmadıkları Kikare bağımsız testiyle incelenmiş ve Pearson Kikare Test istatistiği için $p < 0,05$ olduğundan iki değişkenin birbirlerine bağımlı olduğu sonucuna ulaşılmıştır.

4.2.2. Katılımcıların Uçakla Seyahat Etmeme Nedenleri ve Havayolu Kullanımına Teşvik Eden Etmenlere İlişkin Değerlendirmeler

Katılımcıların son seyahatlerinde uçak ile seyahat etmeme nedenlerine ilişkin değerlendirmeler aşağıdaki tabloda verilmiştir.

Tablo 4. Katılımcıların Son Seyahatlerinde Uçağı Tercih Etmeme Nedenleri

n=1199	Frekans	Yüzde
Bilet fiyatları pahalı olduğu için	546	45,5
Götüreceklerim / bagajım çok olduğu için	327	27,3
Gitmek istediğim yere direk uçuş olmadığı için	254	21,2
Havalimanına ulaşım zor / zahmetli olduğu için	226	18,8
İneceğim yerde otomobile ihtiyacım olduğu için...	222	18,5
Ailece seyahat ettiğimiz için uygun olmuyor	176	14,7
Alışkanlığım olmadığı için	154	12,8
Uçak ile seyahat stresli olduğu için	126	10,5
Havalimanı olmadığı için	89	7,4
Bilet iptali işlemlerinin yapılamaması	86	7,2
Müşteri hizmetlerinin yetersiz olması	37	3,1

Katılımcılar en çok bilet fiyatları pahalı olduğu için uçak ile ulaşımı tercih etmemektedirler. Bunun yanı sıra bagajın çok olması ve ulaşılmak istenilen yere direkt uçuş olmaması da katılımcıları diğer ulaşım seçeneklerine yönlendiren sebeplerdendir.

Tablo 5. Katılımcıları Havayolu Kullanımına Teşvik Edecek Etmenler

n=1199	Frekans	Yüzde
Bekleme Süresinin Kısaltılması	562	46,9
Havalimanına Ücretsiz Servis	556	46,4
Bagaj Hakkının / Limitinin Artırılması	546	45,5
Evden Havalimanına Transfer /Servis İmkânı	395	32,9
Uçak İçi Ücretsiz İkram	361	30,1
Uçakta Kablosuz İnternet Olması	342	28,5
Ücretsiz Toplu Taşıma İmkânı	280	23,4
Ücretsiz Havalimanı Otoparkı	253	21,1
Uçak İçi Eğlence İmkânlarının Olması	197	16,4
Bagajın Evden Alınması	193	16,1

Katılımcılar bekleme süreleri kısaltıldığı takdirde uçak ile seyahat etmeyi tercih edeceklerdir. Bunun yanı sıra havalimanına ücretsiz servis olması ve bagaj hakkının artırılması katılımcıları havayolu kullanımına teşvik edebilecek en önemli hizmetlerdendir.

4.2.3. Katılımcıların Ulaşım Tercihlerini Etkileyen Unsurlara İlişkin Değerlendirmeleri

Katılımcıların seyahat ederken tercih edecekleri ulaşım türünü belirlemede etkili olan unsurlar önem düzeylerine göre (1: Çok Önemsiz-5: Çok Önemli) derecelendirilmiştir.

Tablo 6. Katılımcıların Ulaşım Tercihlerini Etkileyen Unsurlar

	Ort.	S.S.
Güvenilir olması	4,72	0,58
Gideceğim yere doğrudan seyahat imkânı	4,55	0,74
Konfor	4,48	0,74
Bilet fiyatı	4,46	0,82
Hizmet kalitesi	4,44	0,71
Seyahat süresi	4,17	0,92
Firmanın İmajı	4,17	1,02
Gidilecek mesafe	3,91	1,12
Kalkış günleri/saatleri	3,90	1,08
Sefer sıklığı	3,75	1,12
İkram	3,70	1,20
Birlikte seyahat eden kişi sayısı	2,97	1,31

Notlar:(i) n=1151, (ii) ölçekte 1= Çok Önemsiz ve 5= Çok Önemli anlamındadır. (iii) Friedman çift yönlü Anova testine göre $\chi^2=2927,253$; $p=0,00<0,05$ sonuçlar istatistiksel bakımdan anlamlıdır.

Katılımcılar seyahat tercihlerinde tüm unsurlara ortalamanın üzerinde önem vermektedirler. Seyahat tercihlerini belirleyen en önemli unsurlar ise ulaşım aracının güvenilir olması, doğrudan seyahat imkânı olması, konfor, bilet fiyatı ve hizmet kalitesidir.

Tablo 7. Seyahatlerinde Genellikle Havayolunu Tercih Eden Katılımcıların Ulaşım Tercihlerini Etkileyen Unsurlar

	Ort.	S.S.
Güvenilir olması	4,82	0,46
Gideceğim yere doğrudan seyahat imkânı	4,58	0,79
Hizmet kalitesi	4,52	0,70
Konfor	4,50	0,78
Bilet fiyatı	4,41	0,96
Firmanın İmajı	4,38	0,97
Seyahat süresi	4,28	0,93
Kalkış günleri/saatleri	4,00	1,11
Gidilecek mesafe	3,94	1,21
Sefer sıklığı	3,91	1,13
İkram	3,76	1,24
Birlikte seyahat eden kişi sayısı	2,97	1,37

Notlar:(i) n=266, (ii) ölçekte 1= Çok Önemli ve 5= Çok Önemli anlamındadır. (iii) Friedman çift yönlü Anova testine göre $\chi^2=657,672$; $p=0,00<0,05$ sonuçlar istatistiksel bakımdan anlamlıdır.

Genellikle havayolu ile ulaşımı tercih eden katılımcılar seyahatlerinde en çok güvenilir olma, doğrudan seyahat imkânı, hizmet kalitesi ve konfor unsurlarına önem vermektedir. Bu iki tabloda yer alan sonuçlar birlikte değerlendirildiğinde havayolu ulaşımını tercih edenlerin seyahat ile ilgili unsurlara daha fazla önem verdikleri söylenebilir.

4.2.4. Katılımcıların Havayolu Seyahatine İlişkin Değerlendirmeleri

Katılımcılar havayolu seyahati tercihine ilişkin ifadeleri katılım düzeylerine göre (1: Kesinlikle Katılmıyorum-5: Kesinlikle Katılıyorum) değerlendirmiştir. Kullanılan ölçeğin alt boyutlarını ve yapısal geçerliliğini araştırmak amacıyla faktör analizi yapılmıştır.

Tablo 8. Faktör Analizi

Faktör	Madde	Faktör Yükleri		
		1	2	3
Hizmet Değeri	Havayolu ulaşımı bilet fiyatı uygundur.	0,869		
	Bilete ödediğim ücretle karşılaştırdığımda aldığım hizmeti yeterli buluyorum.	0,738		
Havayolu İmajı	Havayolu ulaşımının diğer ulaşım türlerine göre daha iyi bir imaja sahip olduğuna inanıyorum.		0,785	
	Havayolu ulaşımı ile ilgili hep iyi bir izlenimim olmuştur.		0,744	
	Genel olarak havayolu ulaşımının hizmet kalitesinden memnunum.		0,618	
Müşteri Memnuniyeti /Yeniden tercih Etme	Havayolu ulaşımını tekrar tercih ederim.			0,866
	Havayolu ulaşımını tercih ederek doğru bir şey yaptığımı düşünüyorum.			0,825
	Havayolu ulaşımını başkalarına da tavsiye ederim.			0,711
Açıklanan Varyans(%)		20,201	23,48	28,366
Özdeğer		1,697	1,135	3,932
Cronbach Alpha		0,612	0,753	0,821
Toplam Açıklanan Varyans(%)		72,047		

NOTLAR: KMO=0,859 / Bartlett Sphericity Testi Ki-Kare: 3551,122 / $p=0,00<0,05$ / Faktör Yükleri>0,50 / Cronbach alpha=0,838

KMO değerine göre seyahat tercihleri ölçeğinin faktör analizine uygun bir yapısı vardır. KMO değeri 1'e yaklaştıkça ölçek uygunluğu da yükselmektedir. Faktör analizi neticesinde havayolu seyahat tercihleri ölçeği hizmet, havayolu imajı ve müşteri memnuniyeti olmak üzere 3 alt boyuta indirgenmiştir. Buna göre katılımcıların havayolu ile seyahat etme tercihlerinde etkili faktör etki düzeylerine (açıklayıcılık düzeylerine) göre müşteri memnuniyeti, havayolu imajı ve hizmet değeri olmuştur. Bu faktörler havayolu seyahat tercihlerini %72 oranında açıklamaktadır.

Ana ölçeğin ve alt boyutların ölçek güvenilirlikleri sağlanmıştır. Literatürde kabul göre değere göre Cronbach's Aplha değeri 0.70'in üzerinde olan ölçekler güvenilir ve analiz yapmaya uygun veri söz konusudur. Ancak bazı ölçek içerisindeki madde sayısının az olması gibi durumlarda (hizmet değeri ölçeği) güvenilirlik için 0,60 değeri baraj olarak kabul edilebilmektedir (Kalaycı, 2014:403-405).

Tablo 9. Katılımcıların Havayolu Seyahat Tercihlerine İlişkin Değerlendirmeleri

	Ort.	S.S.
Bilete ödediğim ücretle karşılaştığımda aldığım hizmeti yeterli buluyorum.	3,50	1,05
Havayolu ulaşımı bilet fiyatı uygundur.	2,79	1,22
Hizmet Değeri	3,14	0,97
Havayolu ulaşımı ile ilgili hep iyi bir izlenimim olmuştur.	3,73	0,96
Havayolu ulaşımının diğer ulaşım türlerine göre daha iyi bir imaja sahip olduğuna inanıyorum	4,10	0,92
Genel olarak havayolu ulaşımının hizmet kalitesinden memnunum.	3,87	0,90
Havayolu İmajı	3,90	0,76
Havayolu ulaşımını tercih ederek doğru bir şey yaptığımı düşünüyorum.	4,05	0,85
Havayolu ulaşımını tekrar tercih ederim.	4,18	0,86
Havayolu ulaşımını başkalarına da tavsiye ederim.	4,17	0,89
Müşteri Memnuniyeti	4,13	0,74
Seyahat Tercihleri	3,80	0,66
Notlar:(i) n=1173, (ii) ölçekte 1= Kesinlikle Katılmıyorum ve 5= Kesinlikle Katılıyorum anlamındadır. (iii) Friedman çift yönlü Anova testine göre $\chi^2=2177,524$; $p=0,00<0,05$ sonuçlar istatistiksel bakımdan anlamlıdır.		

Katılımcılar en çok müşteri memnuniyeti/yeniden tercih etme konusunda olumlu görüş bildirmişlerdir. Tabloya göre hizmet değeri boyutunda havayolu bilet ücreti ve alınan hizmetin dengeli olması, havayolu imajı boyutunda havayolunun en prestijli ulaşım türü olması ve müşteri memnuniyeti/yeniden tercih etme boyutunda ise havayolu ulaşımını tekrar tercih etme hususlarında olumlu görüşler yoğunlaşmıştır.

Tablo 10. Genellikle Havayolu ile Seyahati Tercih Eden Katılımcıların Havayolu Seyahat Tercihlerine İlişkin Değerlendirmeleri

	Ort.	S.S.
Bilete ödediğim ücretle karşılaştırdığımda aldığım hizmeti yeterli buluyorum.	3,67	1,04
Havayolu ulaşımı bilet fiyatı uygundur.	3,02	1,21
Hizmet Değeri	3,34	0,97
Havayolu ulaşımı ile ilgili hep iyi bir izlenimim olmuştur.	3,91	0,99
Havayolu ulaşımının diğer ulaşım türlerine göre daha iyi bir imaja sahip olduğuna inanıyorum	4,27	0,79
Genel olarak havayolu ulaşımının hizmet kalitesinden memnunum.	4,01	0,86
Havayolu İmajı	4,06	0,73
Havayolu ulaşımını tercih ederek doğru bir şey yaptığımı düşünüyorum.	4,35	0,71
Havayolu ulaşımını tekrar tercih ederim.	4,45	0,71
Havayolu ulaşımını başkalarına da tavsiye ederim.	4,42	0,72
Müşteri Memnuniyeti	4,40	0,61
Seyahat Tercihleri	4,01	0,59
Notlar:(i) n=271, (ii) ölçekte 1= Kesinlikle Katılmıyorum ve 5= Kesinlikle Katılıyorum anlamındadır. (iii) Friedman çift yönlü Anova testine göre $\chi^2=573,395$; $p=0,00<0,05$ sonuçlar istatistiksel bakımdan anlamlıdır.		

Yukarıdaki iki tablo birlikte değerlendirildiğinde havayolu ile seyahati tercih eden katılımcıların tüm ana ve alt boyutlarda genel katılımcı görüşlerine kıyasla daha olumlu görüşlerinin olduğu söylenebilir.

Katılımcıların havayolu seyahati tercihlerine ilişkin değerlendirmelerinin genellikle seyahatlerinde kullandıkları ulaşım türüne göre farklılık gösterip göstermediği Tek Yönlü Anova Testi ile araştırılmıştır.

Tablo 11. ANOVA Testi

Faktörler	Test İstatistikleri				Ulaşım Tercihleri							
	Varyansların Eşitliği		ANOVA		Karayolu		Denizyolu		Havayolu		Demiryolu	
	Levene	p	F	P	Ort.	S.S.	Ort.	S.S.	Ort.	S.S.	Ort.	S.S.
Seyahat Tercihleri	2	0,112	12,674	0	3,75	0,66	3,66	0,76	4,01	0,59	3,71	0,68
Hizmet Değeri	0,628	0,597	5,303	0,001	3,09	0,96	3,31	1,07	3,34	0,97	3,03	0,95
Havayolu İmajı	1,106	0,346	5,456	0,001	3,86	0,75	3,63	1,03	4,06	0,73	3,84	0,78
Müşteri Memnuniyeti	1,746	0,156	15,778	0	4,06	0,76	3,92	0,53	4,40	0,61	4,03	0,81

Levene testine göre $p>0,05$ olduğu için tüm boyutlarda grup varyansları eşittir ve ANOVA Testinin ön koşulu sağlanmıştır. ANOVA Testi p değerleri incelendiğinde her bir boyut içerisinde ulaşım tercihlerine göre katılımcı görüşlerinin farklılık gösterdiği ($p<0,05$) görülmektedir. Farklılığın kaynağı Scheffe ve Tukey testleri ile araştırılmıştır. Buna göre tüm boyutlarda Karayolu-Havayolu ve Havayolu-Demiryolu tercih edenler arasında anlamlı görüş farklılıkları vardır. Havayolu ile ulaşımı tercih eden katılımcılar hem karayolunu hem de demiryolunu tercih eden katılımcılara göre havayolu

seyahati ile ilgili daha olumlu (Havayolu Ort.>Karayolu Ort. ve Havayolu Ort.>Demiryolu ort.) düşüncelere sahiptirler.

5. SONUÇ VE ÖNERİLER

Konya ili gerek yüzölçümü gerekse nüfus yoğunluğu açısından ülkenin en büyük illerinden birisidir. Eğitim, kültür, tarih, tarım, sanayi ve turizm açısından pek çok cazibeye sahiptir.

Konya ili, Tarım makinaları üretiminde Türkiye’de 1. sırada yer almakta, sanayi alanında da hem sektörel çeşitlilik hem de Türkiye ekonomisinin istihdam ve sanayi yükünün önemli bir kısmını karşılamaktadır. Bu nedenle de pek çok alıcı veya üreticiyi şehre çekebilme potansiyeline sahiptir. Türkiye’nin ihracatında 13. sırada, ithalatın da ise 18. sırada yer almaktadır. Konya’dan Almanya, ABD, İtalya, Çin, Rusya ve Irak başta olmak üzere 172 ülkeye ihracat, 102 ülkeden de Konya’ya ithalat yapılmaktadır (<https://data.tuik.gov.tr/>, Erişim Tarihi: 25.06.2020).

Konya ili, bünyesinde barındırdığı yükseköğretim kurumları nedeniyle de pek çok öğrenciye ev sahipliği yapmaktadır. Türkiye genelinde yükseköğretime yerleşenlerin yerleştikleri illere göre dağılımında Konya 4. Sırada yer alırken, illerin başarı sırası ortalamalarına göre dağılımda 5. Sırada yer almaktadır (2018 YKS Yükseköğretime Geçişte İl- Bölge Başarıları ve Nüfus Hareketliliği, 2019: 20). Konya’da bulunan öğrenci sayısının yüksek olması sosyal, kültürel ve ekonomik yapıyı da etkilemektedir.

Konya bahsi geçen özellikleri nedeniyle yolcu potansiyeli oldukça büyüktür. Bu nedenle ulaşım stratejileri planlaması açısından sürdürülebilir bir çeşitlenmeye ihtiyaç duymaktadır.

Konya’nın havayolu ulaşımının gelişmesini sağlamaya katkıda bulunmak için yapılan bu araştırmanın temel amacı, Konya’da yaşayanları havayolu yolcu taşımacılığına teşvik eden unsurları, ulaşım türü tercihlerini, ulaşım türü tercihlerini etkileyen faktörleri, Konya’dan en çok hangi illere veya ülkelere yolculuk yapıldığını ortaya koymaktır. Araştırma sonucunda elde edilen bulgularla Konya’nın ekonomik, sosyal ve kültürel gelişimine katkı sağlamak ve Konya ilindeki havayolu taşımacılığının tercih edilme oranını artırmak hedeflenmektedir.

Konya’da faaliyette bulunan 5 üniversite ve buralarda eğitim gören binlerce öğrenci dikkate alındığında Konya’nın sosyo-ekonomik hayatı içerisinde üniversitelerin önemi oldukça büyüktür. Konya’da 5 üniversite bulunmaktadır ve bu üniversitelerin tüm eğitim seviyelerinde (ön lisans, lisans ve lisansüstü) il dışından öğrenci katılımı yoğundur. Bu nedenle katılımcıların genç, lise ve üzeri eğitim seviyesine sahip, bekâr, öğrenci/işsiz kişilerin ağırlıklı olduğu bir örneklem grubu olması beklenen bir sonuçtur.

Konya’dan sırasıyla en çok Ankara, İstanbul ve Antalya illerine seyahat edilmektedir. Ayrıca seyahatlerde öncüllük sırasına göre karayolu, havayolu ve demiryolu tercih edilmektedir. Ankara ve Antalya illeri coğrafik konum açısından Konya’ya yakın mesafelerde bulunmaktadır. Ayrıca Ankara-

Konya arası karayolu ve demiryolu (hızlı tren hattı), Antalya-Konya arası karayolu ve İstanbul-Konya arası havayolu (direkt uçuş), demiryolu (hızlı tren hattı), karayolu ile ulaşım imkânları mevcuttur. Ulaşım imkânları nedeniyle bu iller arasında seyahat eden yolcu sayısı da çoktur.

Konya'dan sırasıyla en çok Almanya, İtalya ve Arabistan (Medine) ülkelerine seyahat edilmektedir. 2019 yılı verilerine göre Konya'nın ihracat hacmi 2 milyar dolar olarak gerçekleşmiştir. Bu kapsamda Konya'nın en çok ihracat yaptığı ilk 5 ülke Irak (%13,3), Almanya (%6,8), İtalya (%4,1), ABD (%3,7) ve Rusya (%3,0) olmuştur. Diğer yandan 2019 yılı verilerine göre Konya'nın ithalat hacmi 760 milyon dolar olarak gerçekleşmiştir. Bu kapsamda Konya'nın en çok ithalat yaptığı ilk 5 ülke Rusya (%17,0), Çin (%16,7), Ukrayna (%6,5), Almanya (%4,8) ve İtalya (%3,7) olmuştur. (KTO Konya Ekonomi Raporu, 2019: 68-72). Konya'nın sanayi bölgesi olması ve ithalat-ihracat rakamlarının yüksek olması ayrıca Almanya'da yaşayan Türk nüfusunun fazla olması Almanya'nın birinci sırada seyahat edilen ülke olmasını açıklamaktadır. Ayrıca İtalya'nın turistik yapısı, Türkiye'den ulaşım imkânları, Konya'daki üniversitelerin Erasmus programı çerçevesinde yapmış oldukları anlaşmalar içerisinde İtalya'nın önemi vb. nedenlerle ikinci sırada seyahat edilen ülke olması beklenen bir sonuçtur. İstatistiklere göre Konya'ya gelen yerli turist sayısı 2019 yılında 560.691, yabancı turist sayısı ise 132.103 olarak gerçekleşmiştir (KTO Konya Ekonomi Raporu, 2019: 32). Konya inanç turizmi açısından önemli bir konumda bulunmaktadır. Ayrıca yılın her döneminde Konya'dan hac ve umreye katılan kişi sayının da çok olması Medine'ye seyahatin yoğunluğunu açıklamaktadır.

Cuma ve Cumartesi günlerinin tatil başlangıcı olması Konya'dan yapılan seyahatlerin daha çok ziyaret ve turistik amaçla yapılmasını, Pazartesi gününün haftanın başlangıcı olması, Konya'daki il dışı öğrenci yoğunluğu ve sanayi sektörünün il dışı iş ilişkileri Konya'dan yapılan seyahatlerin eğitim ve iş amacı çerçevesinde yoğunlaşmasını desteklemektedir.

Konya'dan sadece İstanbul ve İzmir'e 100-250 TL bilet fiyatı bandında havayolu ile direkt uçuş imkânı bulunmaktadır. Elde edilen sonuçlar halkın uçak bilet fiyatlarına ilişkin algısının bu bölgelere ulaşım fiyatlarıyla özdeşleştiğini göstermektedir. Ayrıca katılımcıların büyük bir bölümünün hane halkının aylık ortalama gelirinin düşük olması (%65'inin 4500TL ve altında gelire sahip olması) da bilet fiyatlarına yönelik bu algıyı desteklemektedir.

Konya'da yaşayanları seyahat amaçları ziyaret ve turizm/tatil çerçevesinde yoğunlaşmaktadır.

Konya'da uçak ile ulaşım en çok bilet fiyatları pahalı olduğu, bagaj limiti olduğu ve ulaşılmak istenilen yere direkt uçuş olmadığı için tercih edilmemektedir.

Konya'dan seyahatlerde havayolu tercihinin artıracak etmenler uçuşlarla ilgili bekleme sürelerinin kısılması, havalimanına ücretsiz servis imkânı ve bagaj limitlerinin artırılması olarak belirtilmiştir. Konya'dan İstanbul ve İzmir hariç diğer tüm bölgelere sadece aktarmalı uçuş imkânı mevcuttur. Aktarmalı uçuşlar genellikle minimum 2 saat olmak üzere uzun bekleme sürelerine yol açmaktadır. Bu ise seyahatlerini en kısa sürede ve en az hareketle (direkt) gerçekleştirmek isteyen kişileri havayolu ile

ulaşımdan uzaklaştırmaktadır. Havalimanları genellikle şehir merkezlerinden uzak konumlarda bulunmaktadır. Ayrıca merkezden havalimanına ulaşım devlete bağlı toplu taşıma ile kısıtlı, özel taşımacılık ile de yüksek ücretlerle sağlanabilmektedir. Havalimanına ulaşımın güç ve ekstra maliyetli oluşu ise havayolu ile ulaşımın tercih edilmemesine neden olmaktadır.

Güvenilirlik, doğrudan seyahat imkânı, konfor, bilet fiyatı vb. konularda sunulan hizmetler seyahatte kullanılacak ulaşım tercihlerini doğrudan etkilemektedir. Birlikte seyahat edilen kişi sayısının ulaşım tercihlerinde önemsiz kabul edilmesi ve ikramın da diğer hizmetlere nazaran en düşük öneme sahip olması çarpıcı bir sonuçtur. Katılımcıların büyük çoğunluğu karayolu ile ulaşımı tercih etmektedir. Ayrıca özellikle kişi sayısının çok olduğu durumlarda karayolu ile ulaşım diğer türlere göre daha ekonomik olabilmektedir. Buradan hareketle seyahat edilen kişi sayısının ulaşım aracı tercihini etkileyen unsur içerisindeki öneminin yüksek çıkması beklenmektedir.

2019 yılı verilerine göre karayolu kaza sayısı 1.168.144, demiryolu kaza sayısı 83, havayolu kaza sayısı 10 olarak gerçekleşmiştir (<https://data.tuik.gov.tr/>, Erişim Tarihi: 25.06.2020). Uçak ile ulaşım kaza oranları dikkate alındığında diğer ulaşım türlerine göre daha güvenli bir ulaşım türüdür. Buna paralel olarak elde edilen sonuçlar havayolu ile ulaşımı tercih eden kişilerin en çok seyahatlerin güvenilirliğine önem verdiklerini göstermektedir. Ayrıca havayolunu tercih edenlerin en çok önem verdikleri diğer unsurlar ise doğrudan seyahat imkânı, hizmet kalitesi ve konfor olarak belirlenmiştir. Havayolu ile seyahati tercih edenler seyahat tercihlerinde daha fazla unsuru dikkate almakta ve seyahatlerine her açıdan önem vermektedirler.

Elde edilen sonuçlara göre havayolu ile seyahatin katılımcılar üzerinde olumlu etkileri olduğu söylenebilir. Katılımcılar imkân olduğunda havayolu ile seyahati tercih edebileceklerini belirtmişlerdir. Bu tercih üzerinde en önemli unsurların ise havayolu ulaşımındaki fayda-maliyet dengesi ile havacılık sektörünün prestiji olduğu görülmektedir. Tüm katılımcıların bu olumlu görüşlerini doğrulayacak şekilde havayolu ile ulaşımı tercih eden katılımcılar özelinde de havayolu ile seyahat tercihleri konusunda olumlu izlenimler söz konusudur.

Konya ilinin coğrafik konumu, sosyal, ekonomik ve demografik yapısı karayolu, demiryolu ve havayolu ile ulaşım türlerinin hepsinin tercih edilmesine neden olmaktadır. Bu noktada katılımcıların ulaşım türleri için farklı tecrübeleri dikkate alındığında seyahat tercihleri ile ilgili en olumlu algının havayolu ile ulaşımında olduğu görülmektedir. Her ne kadar daha sıklıkla kullanılsa da karayolu ile ilgili hizmet değeri, imaj ve müşteri memnuniyeti algısı daha kısıtlı kalmıştır.

Konya sahip olduğu 5 üniversite, 9 Organize Sanayi Bölgesi, 2 Üniversite Hastanesi, Mevlâna Müzesi (Türbesi) ve sosyal/kültürel etkinlik merkezleri ile bölgenin önemli illerinden birisidir. Sahip olduğu özellikler nedeniyle hem gelen hem de giden yolcu potansiyeli oldukça yüksektir. Bu noktadan hareketle havacılık alanında yapılacak çalışmalarda özellikle havayolu kullanarak Konya'ya gelen ve Konya'dan giden yolcu potansiyelinin Türkiye geneli ve iller özeli başta olmak üzere yurt içi ve yurt

dışı kapsamında detaylı bir şekilde araştırılması önerilmektedir. Elde edilecek bulgulara göre Konya'nın direk uçuş ağının genişletilmesi, bilet fiyatlarının fayda-maliyet dengesinde tutulması, bagaj kapasitelerinin artırılması, havayoluna şehir merkezinden ulaşımın beklemeleri de kısaltacak şekilde ucuz ve kolay hale getirilmesi yoluyla havayolu kullanımına teşvik sağlanmalıdır. Yolcu potansiyelinin demografik özelliklerine göre belirlenecek uçuş hizmetleri ve stratejileri bölgenin havacılıkla ilgili ihtiyaçlarını karşılayarak bu yolla başta ekonomik olmak üzere pek çok alanda kalkınmasına önemli katkılarda bulunacaktır.

KAYNAKÇA

- ATAG (2014a) “Aviation: Benefits Beyond Borders Full Report”, ATAG Publications, Geneva.
- ATAG (2018b) “Aviation: Benefits Beyond Borders Full Report”, ATAG Publications, Geneva.
- ATAG (2020c) “Aviation: Benefits Beyond Borders Full Report”, ATAG Publications, Geneva.
- Baikgaki, A.O. and Daw, D.O. (2013) “The Determinants, of Domestic Air Passenger Demand in The Republic Of South Africa”, *Mediterranean Journal of Social Sciences*, 4(13), 389-396.
- Bal, H., Manga, M. ve Akar G. P. (2017) “Havacılık Sektörü ve Ekonomik Büyüme: Türkiye Örneği”, *Akademik Sosyal Araştırmalar Dergisi*, 5 (45), 353-366.
- Bal, H., Akar, P. Gümüş ve Manga, M. (2017) “Havayolu Taşımacılığı Talep Esnekliği Üzerine Ampirik Bir Analiz: Türkiye Örneği”, *International Conference On Eurasian Economies*, 2017
- Çancı, M. ve Güngören, M. (2013) “İktisadi Yaşamda Taşımacılık Sektörü”, *Elektronik Sosyal Bilimler Dergisi*. 12 (45) 198-213.
- Çelik Semiz, D. (2017) “Havayolu Taşımacılığı Endüstrisi ve Ekonomik Etkileri”, *Uluslararası Bilimsel Araştırmalar Dergisi* 2 (8) 82-89.
- Doganis, R. (1991) “Flying Off Course”, *The Economics of International Airlines*, 2. Baskı, Routledge, London
- Efendigil, T. ve Eminler, Ö. E. (2017) “Havacılık Sektöründe Talep Tahmininin Önemi: Yolcu Talebi Üzerine Bir Tahmin Modeli”, *Tarım ve Gıda Değer Zincirlerinde Yöneylem Araştırmaları ve Endüstri Mühendisliği* 12 (Özel Sayı), 14-30,
- Eren, A. S., Eryer, A. ve Eryer, S. (2020) “Havayolu Taşımacılığı ve Ekonomik Büyüme İlişkisinin İncelenmesi Türkiye Örneği: Ampirik Bir Analiz”, *Uluslararası Sosyal Bilimler ve Eğitim Dergisi –USBED Cilt 2, Sayı 3*, 236-257.
- Escobari, D. (2014) “Estimating Dynamic Demand For Airlines”, *Economics Letters*, 124, 26 29.

- Gerede, E. (2015) “Havayolu İşletmeciliğine İlişkin Temel Kavramlar” Havayolu Taşımacılığı Ve Ekonomik Düzenlemeler Teori ve Türkiye Uygulaması, (Ed:Ender Gerede), SGHM Yayını, Ankara
- Gillen, D.W.; Morrison W. G. and Stewart, C. (2003) “Air Travel Demand Elasticities: Concepts, Issues and Measurement”. Department of Finance, Government of Canada
- Kabaklarlı, E., Mangır, F. and Ayhan, F. (2018). “Ulaştırma Altyapı Yatırımlarının Ekonomik Büyümeye Katkısı: Seçilmiş Ülkeler için Panel Eşbütünlük Analizi, Anemon Muş Alparslan Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi, 2018 6(ICEESS’ 18) 303-309
- Kalaycı, Ş. (2014) “SPSS Uygulamalı Çok Değişkenli İstatistik Teknikleri” 6. Baskı Asil Yayın Dağıtım, 2014.
- Kaya, L. (2018) “Sivil Havacılık Sektöründe Müşteri Eğilimlerini Etkileyebilecek Faktörler”, Yüksek Lisans Tezi, Maltepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul
- Kluge, U. P., Cook, A and Cristobal, S. (2017) “Factors Influencing European Passenger Demand for Air Transport”, Air Transport Research Society World Conference, University of Antwerp Stadscampus, Belgium, 5th - 8th July 2017,
- Konya Ticaret Odası (2019) “Konya Ekonomi Raporu 2019”.
- Küçük Yılmaz, A., Kafalı, H., Işık, Y., Yaman, K., Özen, M. ve Küçük, F. (2016) “Hava Taşımacılığı”, T.C. Anadolu Üniversitesi Yayını NO: 3349 Eskişehir.
- Küçük Yılmaz, A., Tanrıverdi G., Kiracı K., Durak M. Ş. Ve Özdemir E., (2017) “Havayolu Yolcu Talebinin Belirlenmesi: Eskişehir İli İncelemesi”, Turizm Ve Araştırma Dergisi, Cilt 6, Sayı 2, 22-37
- Marazzo M., Scherre R. and Fernandes E. (2010) “Air Transport Demand and Economic Growth in Brazil: A Time Series Analysis”, Transportation Research Part E: Logistics and Transportation Review, 46(2), 261-269.
- Ozan, C., Başkan, Ö., Haldenbilen, S. ve Ceylan H. (2014) “Yurtiçi Hava Taşımacılığı Talebinin Modellenmesi ve Senaryolar Altında Değerlendirilmesi”, Pamukkale Üniversitesi Mühendislik Bilimleri Dergisi. 20 (9) 319-323.
- Park, J.-W., Robertson, R. and Wu, C.-L. (2004) “The Effect of Airline Service Quality on Passengers’ Behavioural Intentions: A Korean Case Study”, Journal of Air Transport Management, 10, p.435-439
- Rolim, P. S., Bettini, H. F. and Oliveira, A. V. (2016) “Estimating The Impact of Airport Privatization on Airline Demand: A Regression-Based Event Study”, Journal of Air Transport Management, 54, 31-41.

- Sarames, G. N. (1972) “World Air Travel Demand 1950-1980”, The 1972 Summer Workshop, Air Transportation Systems Analysis and Economics.
- Seçilmiş, N. ve Koç, A. (2016) “Economic Factors Affecting Aviation Demand: Practice of Eu Countries”, *Актуальні проблеми економіки*, (5), ss.412-420
- Smyth, M. ve Pearce, B. (2008) “Air Travel Demand”, IATA Economics Briefing No 9.
- Vasigh, B., Fleming, K. and Tacker, T. (2008) “Introduction To Air Transport Economics Ashgate Publishing Company”, USA.
- Wang K., Zhang, A. ve Zhang, Y. (2018) “Havayolu Fiyatlandırmasının ve Çin'deki Hava Yolculuğu Talebinin Temel Belirleyicileri ve Hindistan: Politika, Sahiplik ve LCC Yarışması”, *Transport Policy* 63, 80–89
- Wensveen, J.G. (2007) “Air Transportation: A Management Perspective”, Ashgate Publishing, Burlington.
- Yazıcıoğlu, Y. ve Erdoğan, S. (2004) “SPSS Uygulamalı Bilimsel Araştırma Yöntemleri”, Detay Yayıncılık, Ankara.
- YÖK (2019) “Yüksek Öğretim Kurumu 2018 YKS Yükseköğretime Geçişte İl-Bölge Başarıları ve Nüfus Hareketliliği Raporu”, (<https://www.yok.gov.tr/Sayfalar/Haberler/2018-yks-il-bolge-hareketliliği-raporu.aspx>, Erişim Tarihi:19.08.2019)
- <https://data.tuik.gov.tr/>, Erişim Tarihi: 25.06.2020.

KATKI ORANI / CONTRIBUTION RATE	AÇIKLAMA / EXPLANATION	KATKIDA BULUNANLAR / CONTRIBUTORS
Fikir veya Kavram / <i>Idea or Notion</i>	Araştırma hipotezini veya fikrini oluşturmak / <i>Form the research hypothesis or idea</i>	Dr. Öğr. Üyesi Zeynep ERGEN IŞIKLAR Doç. Dr. Nilüfer CANÖZ Arş. Gör. Ahmet ERTEK
Tasarım / <i>Design</i>	Yöntemi, ölçeği ve deseni tasarlamak / <i>Designing method, scale and pattern</i>	Dr. Öğr. Üyesi Zeynep ERGEN IŞIKLAR Doç. Dr. Nilüfer CANÖZ Arş. Gör. Ahmet ERTEK
Veri Toplama ve İşleme / <i>Data Collecting and Processing</i>	Verileri toplamak, düzenlenmek ve raporlamak / <i>Collecting, organizing and reporting data</i>	Dr. Öğr. Üyesi Zeynep ERGEN IŞIKLAR Doç. Dr. Nilüfer CANÖZ Arş. Gör. Ahmet ERTEK
Tartışma ve Yorum / <i>Discussion and Interpretation</i>	Bulguların değerlendirilmesinde ve sonuçlandırılmasında sorumluluk almak / <i>Taking responsibility in evaluating and finalizing the findings</i>	Dr. Öğr. Üyesi Zeynep ERGEN IŞIKLAR Doç. Dr. Nilüfer CANÖZ Arş. Gör. Ahmet ERTEK
Literatür Taraması / <i>Literature Review</i>	Çalışma için gerekli literatürü taramak / <i>Review the literature required for the study</i>	Dr. Öğr. Üyesi Zeynep ERGEN IŞIKLAR Doç. Dr. Nilüfer CANÖZ Arş. Gör. Ahmet ERTEK

Hakem Değerlendirmesi: Dış bağımsız.

Çıkar Çatışması: Yazar çıkar çatışması bildirmemiştir.

Finansal Destek: Yazar bu çalışma için finansal destek almadığını beyan etmiştir.

Teşekkür: -

Peer-review: Externally peer-reviewed.

Conflict of Interest: The author has no conflict of interest to declare.

Grant Support: The author declared that this study has received no financial support.

Acknowledgement: -
