

ÇUKUROVA BÖLGESEL HAVALİMANININ TR62 DÜZEY 2 BÖLGESİNDE KALKINMAYA ETKİLERİNİN DEĞERLENDİRİLMESİ

EVALUATION OF THE EFFECTS OF
ÇUKUROVA REGIONAL AIRPORT ON DEVELOPMENT IN
TR62 NUTS II REGION

Muhammed TURGUT
Tarsus Üniversitesi
ORCID: 0000-0002-0868-7041

İpek GÜRİSOY
Tarsus Üniversitesi
ORCID: 0000-0002-6409-7177

Öz

Havalimanları buldukları bölgenin kalkınma sürecinde önemli bir itici güç olarak görülmektedir. Bu sebeple, ülkeler yeni havalimanları inşa ederek ya da mevcut havalimanlarında iyileştirmeler yaparak gelişmişlik düzeylerini artırmayı hedeflemektedir. Bu çalışmada, yapımı tamamlanmak üzere olan Çukurova Bölgesel Havalimanının TR62 Düzey 2 Bölgesinde kalkınmaya yönelik olası etkileri incelenmiştir. İlgili literatür incelendiğinde, henüz böyle bir çalışmaya rastlanmaması çalışmanın özgün yönünü ortaya koymaktadır. Çalışma kapsamındaki veriler, bu bölgede yer alan Adana ve Mersin'in nüfus, göç, istihdam, turizm, sanayi ve ticaret verilerini içeren ikincil kaynaklardan elde edilmiştir. Araştırma sonucunda, Çukurova Bölgesel Havalimanının ülke hizmet ihracatına ve bölgenin hizmet sektörüne ciddi oranda katkı sağlayacağı öngörülmektedir. Yeni havalimanının bölgede öğrenim görmekte olan üniversite öğrencilerine staj ve benzeri olanaklar sağlaması, uçuş ağına yeni destinasyonların eklenmesiyle bölge turizmine canlılık kazandırması ve bölgeden ihraç edilen ürünlerin dış pazarlara açılmasını kolaylaştırması beklenmektedir. Ayrıca, bölgenin güçlü lojistik potansiyeline çok önemli bir altyapı sağlayarak bölgesel kalkınma bakımından olumlu etki yaratacağı düşünülmektedir.

Anahtar Kelimeler: Bölgesel Kalkınma, TR62 Düzey 2 Bölgesi, Çukurova Bölgesel Havalimanı

Abstract

Airports are often considered as a crucial driving force of regional development in which they are located. As a result, countries aim to improve development status by building new airports or making improvements to existing ones. This study aims to examine potential effects of the soon-to-be-completed Çukurova Regional Airport, on the development process of TR62 NUTS II Region. A review of the literature reveals that this type of study has yet to be conducted, making this research original in nature. Data for this study were obtained from secondary sources, including population, migration, employment, tourism, industry and trade data of Adana and Mersin provinces within TR62 NUTS II Region. This research predicts that Çukurova Regional Airport will make a notable contribution to the country's service exports and the region's service sector. Additionally, this airport is expected to provide opportunities including internship to university students in the region, support tourism sector by adding new destinations to the flight network, and facilitate foreign market access for products with export potential. Overall, Çukurova Regional Airport is presumed to have a significant impact on regional development by providing a vital infrastructure to the region's strong logistics potential.

Keywords: Regional Development, TR62 NUTS II Region, Çukurova Regional Airport

Giriş

Ulaşım altyapısı projeleri, bölgesel kalkınma üzerinde önemli bir ekonomik etkiye sahiptir (Dimitriou vd., 2022). Ekonomik koşullarda ve gelir seviyelerinde yaşanan olumlu gelişmeler ile hava yolu taşımacılığına olan talepte artış gözlenmektedir. Hava, kargo ve yolcu taşımacılığındaki talep artışı, yeni havalimanlarının yapılmasıyla karşılanmaktadır (Kılıç ve Turğut, 2019). Havalimanları, bölgenin rekabet edebilirlik ve sosyoekonomik gelişmişlik düzeyine katkı sağlayan bir faktör olarak değerlendirilmektedir. Bu sebeple, karar alıcılar genellikle yeni havalimanları inşa etmeye veya mevcut havalimanlarını iyileştirmeye çalışmaktadır. Bu durum, bölgesel ekonomi politikasının en önemli araçlarından biri olarak görülmektedir (Bogdański, 2014).

Havalimanları ve bölgesel kalkınma arasındaki bağlantı çeşitli çalışmalarda ortaya koyulmuştur. Kasarda ve Lindsay (2011) tarafından Aerotropolis adlı eserde bir şehir ve bölge için yapılabilecek en büyük yatırımın havalimanları olduğu ifade edilmiş olup havalimanlarının hizmet verdikleri bölgenin küresel ekonomiye bağlanmasında kilit rol oynadığı ileri sürülmüştür. Green (2007) tarafından Amerika Birleşik Devletleri'nde (ABD) yapılan istatistiksel bir çalışma, havalimanı faaliyeti ile ekonomik gelişme arasında bir ilişki olduğunu göstermiştir. ABD'de yer alan Kentucky Uluslararası Havalimanının açıldıktan sonra bölgedeki yabancı sermayeli şirketlerin sayısını 3 kattan fazla arttırdığı, bölgedeki en aktif limanlardan olan Dallas/Fort Worth Uluslararası Havalimanının (DFW) ise çevresinde yer alan dört ilçenin iş yeri sayısını yüzde 148 arttırarak bölgenin ekonomik büyümesinde anahtar görev gördüğü tespit edilmiştir. Bloningen ve Cristea (2012), yapmış oldukları çalışmada hava yolu trafiği ile yerel ekonomik kalkınma arasındaki bağlantıyı belirlemeye çalışmışlardır. Yapılan analizde bir şehir için hava yolcu trafiğinin yıllık büyüme hızını yüzde 50 artırmanın, nüfus artış hızında ortalama yüzde 1,55 ile yüzde 4,2 oranında artışa neden olacağı görülmüştür. Hava trafiğindeki yüzde 50 oranında gerçekleşecek artışın ise yıllık gelirin artış hızında yüzde 1,65 ile yüzde 3,45 oranında artışa yol açacağı tespit edilmiştir. Ayrıca yıllık istihdam artış

hızında ortalama yüzde 2,7 ile yüzde 4,7 artış olduğu görülmektedir. Brueckner (2003), ABD'de yer alan havalimanları ile bölgesel istihdam oranları arasındaki yakın bağlantıya dikkat çekmiştir. Chicago O'Hare Uluslararası Havalimanının etkilerini inceleyen bir çalışmanın ampirik sonuçları bölgedeki yolcu uçağı sayısında gerçekleşecek yüzde 10 oranında artışın, hizmetler sektörü istihdam oranını yaklaşık yüzde 1 arttıracağını göstermektedir. Çalışmanın yapıldığı havalimanının genişletilmesinin bölgedeki hizmetler sektöründe istihdam edilen kişi sayısını 185.000 arttıracağı belirlenmiştir. Araştırma ile bulgularıyla hava yolu hizmetinin kentsel ekonomik kalkınmada güçlü bir faktör olduğu doğrulanmaktadır. Sheard (2012) ABD verilerini kullanarak, havalimanı altyapısının imalat ve hizmet sektörlerindeki yerel istihdam üzerindeki etkilerini incelemiştir. Bu çalışma ile hava trafiğindeki yüzde 10 oranında gerçekleşen artışın, imalat sektörünün yerel istihdam payını yüzde 0,20 oranında azalttığı, hizmet sektöründeki payını ise yüzde 0,25 oranında arttırdığı ortaya konmuştur. Sonuç olarak, bir metropol bölgede uçuş sıklığındaki artışın bölgesel istihdam payları üzerinde olumlu bir etkisi olduğu, ancak bunların sektörlere göre farklılık arz ettiği bulgularına ulaşmıştır.

Florida vd. (2015) ABD'de yer alan havalimanlarının bölgesel kalkınmadaki rolünü iki boyutta incelemiştir. Birinci boyut kapsamında yapılan analizde havalimanlarının bölgesel kalkınmada etki oranı hesaplanmıştır. Havalimanının 0,507'lik korelasyon katsayısı ile bölgesel ekonomik gelişme ile güçlü bir şekilde ilişkili olduğu görülmüştür. İkinci boyutta ise havalimanlarının bölgesel kalkınmaya olan katkılarının yolcu ve yük taşımacılığı olmak üzere iki kanal aracılığıyla gerçekleştiği; yolcu taşımacılığının yük taşımacılığına kıyasla bölgesel kalkınma üzerinde daha fazla etkisi olduğu tespit edilmiştir. Analizler, ticari sefer başına düşen yolcu sayısı yüzde 1 arttığında, kişi başına Gayri Safi Yurtiçi Hasıla'nın (GSYH) yüzde 0,055 arttığını gösterirken, yük taşımacılığında kişi başına düşen kargo sayısında yüzde 1 oranındaki artışın kişi başına düşen GSYH oranını yüzde 0,023 arttıracağını göstermektedir. Aynı zamanda nüfus büyüklüğü, endüstri yapıları, insan sermayesi ve yüksek teknoloji gibi diğer faktörler incelendiğinde, havalimanlarının bölgesel kalkınma üzerinde olumlu

ve önemli etkileri olduğu sonucuna ulaşmışlardır. Tveter (2017), Norveç'teki havalimanlarının bölgesel kalkınma üzerindeki etkisini analiz etmiştir. Yapılan araştırma bölgesel nüfus ve istihdam üzerindeki etkilere odaklanmaktadır. Araştırma sonuçları, yeni havalimanı yatırımlarının nüfus ve istihdam üzerinde olumlu ancak istatistiksel olarak doğrudan anlamlı olmayan bir etkisi olduğunu göstermektedir.

Gibbons ve Wu (2020), gelişmekte olan büyük bir ülkede yeni havalimanlarının ekonomik etkilerini ve verimlilik artışlarını Çin örneğinde incelemiştir. Analiz sonucunda, yeni havalimanı yatırımlarının endüstriyel üretkenliği artırdığı görülmüş, imalat ve sanayi sektöründe olumlu etkileri olduğu tespit edilmiştir. Bununla birlikte, hizmet sektöründe olumlu bir etki tespit edilememiştir. Sonuç itibarıyla Çin gibi gelişmekte olan ekonomilerde havalimanlarının önemli bir rol oynadığı sonucuna varılmaktadır. Tang vd. (2021), 2004 yılından 2018 yılına kadar Çin'deki 35 büyük havalimanının bölgesel kalkınmaya etkisini incelemiştir. Araştırma bulgularına göre, havalimanı ekonomisi ile bölgesel kalkınma arasındaki bağlantı ilişkisi artan bir eğilim göstermektedir. Arslan (2020) Yeni Tokat Havalimanının bölgesel turizm hareketlerindeki rolünü incelediği çalışmada, yeni havalimanının Tokat'ın turizm sektöründeki gelişimini büyük ölçüde etkileyeceğini, ilde önemli bir hareketlilik yaratacağını ve turizm odaklı yatırımlarla bölgesel kalkınmayı hızlandıracağını ortaya koymuştur.

Araştırma sonuçları havalimanları ve bölgesel kalkınma arasında doğrusal bir ilişki bulunduğunu ortaya koymaktadır. Bu çalışmada, Çukurova Bölgesel Havalimanının TR62 Düzey 2 Bölgesinde kalkınmaya olası etkileri değerlendirilmiştir. Çalışmada, ilk bölümde havalimanları ve bölgesel kalkınmaya etkileri tartışılmış; ikinci bölümde TR62 Düzey 2 Bölgesinin ekonomik ve sosyal yapısı ile gelişme sürecine ilişkin Türkiye ile karşılaştırmalı veriler ortaya konmuş; üçüncü bölümde, Çukurova Bölgesel Havalimanının TR62 Düzey 2 Bölgesine muhtemel etkilerine ilişkin değerlendirmeler yapılmıştır. Sonuç bölümünde ilgili yazındaki tartışmalar ve alan çalışmasından elde edilen bulgular ışığında havalimanlarının bölgesel etkileri değerlendirilmiştir.

1. Havalimanları ve Bölgesel Kalkınmaya Etkileri

Küreselleşen dünyada ticaret hacminin giderek artış göstermesi, ulaşım sektörünü dünya ekonomisinin en önemli faktörlerinden biri haline getirmiştir. Bu sektörün, ulaştığı en ileri aşama ise tartışmasız hava yolu taşımacılığı olmuştur (Balık, 2015). Her geçen gün büyümekte olan havacılık sektörü, dünya ekonomisi için itici bir güç haline gelerek birçok sektörü ekonomik açıdan doğrudan etkilemiştir (DHMI, 2020). Havacılık sektörünün en önemli stratejik birimleri ise havalimanlarıdır (Akca, 2020). Havalimanları, çok çeşitli ekonomik faaliyetler için vazgeçilmez altyapının bir parçasıdır (Červinka ve Tykva, 2012). Özellikle çevre bölgelerde ve ekonomide önemli rol oynamaktadır. Ulaşımında erişilebilirliği artırarak, bölge dışında üretilen mal ve hizmetlere daha kolay erişim sağlanmasına ve sosyal bağların sürdürülmesine katkıda bulunmaktadır. Ayrıca bir dizi ekonomik etki üreterek, bir bölgenin sosyoekonomik kalkınma dinamiklerini hızlandıran bir faktör olmaktadır (Bogdański, 2014).

Dünyada globalleşmenin en önemli araçlarından biri olan hava yolu ulaştırmasının, Türkiye'de bölgeler arası gelişmişlik farklarının azaltılmasına yönelik politikalara katkı sağlayacağı ve çok yönlü bütünleşmeyi sağlayacağı ifade edilmektedir. Bu konudaki en etkin çözümün ise tüm dünyada olduğu gibi Türkiye'de de uçuş sıklığı ve talebini daha da artırmaya olanak sağlayan bölgesel hava taşımacılığı olduğu ileri sürülmektedir (Oktal ve Küçükönel, 2007). Bölgesel havalimanları, nispeten küçük ya da az nüfuslu coğrafi bölgelerde uçuş trafiğine hizmet veren ve büyük havalimanlarının yoğunluğunu azaltmak amacıyla besleyici olarak görev yapan havalimanları olarak nitelendirilmektedir (Kocakaya, 2022: 39). Bu havalimanları, özellikle az gelişmiş ya da dezavantajlı bölgelerde, bölgesel ekonomik büyüme ve istihdam açısından büyük bir öneme sahiptir (Červinka ve Tykva, 2012). Bölgesel havalimanları, geleneksel ticaret yollarının ufkunu genişletir ve hizmet verdikleri şehirlere ve bölgelere önemli bir destek sağlar. Buldukları bölgelerin erişilebilirliğini artırır, sosyal uyumu destekler ve kalkınma sürecine katkı sağlar. Bu sebeple, bu havalimanlarının bölgelerin sosyoekonomik gelişiminin itici güçleri

olduğu ve ekonomik büyüme için katalizör görevi gördüğü ifade edilmektedir (Díaz Olariaga ve Alonso-Malaver, 2021).

Bir ülkede, bütün bölgeler aynı oranda gelişme göstermeyebilir. Bölgeler arası gelişmişlik farklarının ulaşım üzerindeki olumsuz etkisinin yanı sıra, iklim ve yüzey şekilleri gibi faktörlerin de etkilerini göz önünde bulundurmak gerekmektedir. Bu durumda, bölgesel havacılık sektörünün ülke içinde önemli bir rol oynadığını söylemek gerekir. Bölgesel hava yolu taşımacılığı, coğrafi nedenlerle ulaşımın zor olduğu bölgelerde, büyük şehirler ile uzaktaki küçük yerleşim yerleri arasındaki ulaşımı kolaylaştırarak bu bölgelerin yaşam kalitesini artırmaktadır. (Sarılğan, 2007: 38). Türkiye yedi coğrafi bölgeden oluşmaktadır. Bu bölgelerin hiçbiri ekonomik kalkınmışlık, yüzey şekilleri ya da iklim açısından birbirine benzememektedir. Örneğin, Marmara ve Ege Bölgelerinde yüzey şekilleri ulaşım üzerinde çok büyük bir engel oluşturmazken, Doğu Anadolu ve Karadeniz Bölgesinde dağlık ve yüksek eğimli arazi yapısı ulaşımı olumsuz yönde etkilemektedir. Bu gibi durumlar, bölgeler ve şehirlerarası eşitsizliği de beraberinde getirmektedir. Diğer açıdan bakıldığında, Türkiye'de illerin milli gelirden aldıkları pay ile kalkınma seviyeleri de dengeli dağılım göstermemektedir. Bu sebeple, bölgesel havalimanlarının amacı küçük yerleşim yerleri ile büyük yerleşim yerleri arasındaki hava yolu trafiğini geliştirmek ve bu yerleşim yerlerinin ekonomik kalkınmasına katkı sağlamaktır (Türk, 2015: 24-25).

Havalimanları ile bölgesel kalkınma arasındaki bağlantı çeşitli araştırmalarla ortaya koyulmuştur (Green, 2007; Große, 2009; Mukkala ve Tervo, 2013; Florida vd., 2015; Tveter, 2017; Niewiadomski, 2020; Konstantinos, 2022; Tang vd., 2022). Günümüzde havalimanları birer lojistik ve dağıtım merkezi olmalarının yanı sıra aynı zamanda büyük iş bağlantıları ve hizmet istihdamı oluşturulmasına katkı sağlayan alanlardır. Havalimanlarının etrafında oteller, ofis kompleksleri, dinlenme tesisleri, konferans veya alışveriş merkezleri gibi işletmeler eş zamanlı olarak gelişmekte, yolcu terminalleri de çeşitli ticaret ve eğlence hizmetlerini bir araya getirmektedir. Bununla birlikte, havalimanları metropoliten merkezi

iş bölgelerinin birçok özelliğini üstlenmek ve yeni bölgesel kalkınma kutupları olarak konumlanmak suretiyle, metropoliten alanın dönüşümünde kilit ve belirleyici rol oynayan ulaşım altyapısı olma özelliği taşırlar. (Peneda vd., 2010). Bir havalimanına yatırım yapılması, havalimanının hizmet verdiği bölgede ekonomik aktiviteyi canlandırmaktadır. Altyapının inşası ve işletilmesi, tedarik zincirinde bulunan diğer mal ve hizmetlere yönelik gereksinimi artırdığından, bölgesel ekonomi olumlu yönde etkilenmektedir. Havalimanı gelişiminin bir sonucu olarak ortaya çıkan etkiler; doğrudan, dolaylı, kaynaklı ve katalizör etki olmak üzere dört ayrı kategoride incelenmektedir (Dimitriou ve Sartzetaki, 2022).

Doğrudan etkiler, havalimanının işletilmesiyle ilgili; dolaylı etkiler, havalimanı tedarikçilerinin faaliyetleriyle ilgili; teşvik edici etkiler, doğrudan ve dolaylı operasyonlar tarafından üretilen faaliyetlerle ilgili; katalizör etkiler ise havalimanının bölgesel kalkınma üzerindeki rolüne ilişkin etkilerdir (Halpern ve Bräthen, 2011). *Doğrudan etkiler*, öncelikle havalimanının işleyişini sağlamak için yaratılan işlerle ilişkilidir. Bunlar, nitelikli ve yüksek gelirli hava trafik kontrolörü, teknisyen ve havalimanı yöneticisi pozisyonları ile yer ve temizlik hizmetlerini kapsamaktadır (Bogdański, 2014). *Dolaylı etkiler*, hava taşımacılığı endüstrisindeki tedarikçilerin istihdam etkisi yaratan faaliyetleri başta olmak üzere tüm faaliyetlerini kapsamaktadır. Örneğin, havacılık yakıtı tedarikçileri, havalimanı tesisleri inşa eden inşaat firmaları, uçakta kullanılan alt bileşenlerin tedarikçileri, havalimanı perakende satış noktalarında satılan malların imalatçıları ve ticari hizmetler sektöründeki çağrı merkezleri, bilgi teknolojisi ve muhasebecilik gibi çok çeşitli faaliyetleri içermektedir. *Teşvik edici etkiler*, hava taşımacılığı sektöründe doğrudan veya dolaylı olarak istihdam edilenlerin harcamaları, perakende satış mağazaları, tüketim malları üreten şirketler, bankalar ve restoranlar gibi çeşitli sektörlerdeki faaliyetleri kapsamaktadır (Červinka ve Tykva, 2012). Bir havalimanının işleyişini doğrudan ve dolaylı olarak destekleyen kuruluşlar tarafından elde edilen gelirler, bölgenin efektif talebinin değerini artırmakta, bu da bölge ekonomisi için çarpan etkisi yaratarak bölgenin

sosyoekonomik gelişimine katkıda bulunmaktadır (Bogdański, 2014). *Katalizör etkiler*, havalimanının turizm ve ticaret artışı ve üretkenlik gibi çeşitli mekanizmalar yoluyla ekonominin diğer sektörlerinin işini kolaylaştırmasını ifade etmektedir (Dimitriou ve Sartzetaki, 2022). Belirtilen diğer üç etki nispeten kolayca ölçülebilirken, katalizör etkilerin net bir şekilde belirlenmesi mümkün olmayabilir. Katalizör etkiler; artan bölgesel rekabet gücü, artan turizm ve iyileştirilmiş yaşam kalitesi şeklinde sıralanmaktadır (Bogdański, 2014). Havalimanları, bölgesel ve ulusal düzeyde ekonomik büyümeyi kolaylaştırırken, aynı zamanda ekonomik faaliyetler için de çekim merkezi görevi üstlenmektedir. Havalimanlarının ekonomik rolü, hava hizmeti erişilebilirliğinin havalimanının hizmet verdiği bölge üzerindeki etkisinden kaynaklanan katalizör etki olarak ifade edilmektedir. Faaliyet gösterdiği mekanizmalar, büyük ölçüde tedarikçilere ve müşterilere kolay erişim sağlayarak iş verimliliğini ve üretkenliği artırmaya yöneliktir (Červinka ve Tykva, 2012).

Günümüzün küreselleşmiş toplumunda hava yolu taşımacılığı çok önemli bir role sahiptir. Ülkeler arasındaki hava yolu bağlantılarının şehirlerin, bölgelerin ve ülkelerin küresel rekabet gücünü artıran unsurlar olduğu ifade edilmektedir. Bununla birlikte, hava yolu bağlantısının büyümesinin, bir ülkenin farklı bölgelerindeki üretkenliği, doğrudan yabancı yatırımı ve turizmi teşvik ettiği ileri sürülmektedir (Olariaga, 2021). Bir bölgenin hava yolu taşımacılığına sahip olması, o bölgenin büyümesi ve rekabet edebilirliği için önemli bir faktör olarak görülmektedir. Özellikle kaliteli bir hava yolu hizmeti, müşteriler, tedarikçiler ve diğer iş ortakları ile yüz yüze temasları kolaylaştırdığı için kuruluşlar açısından büyük bir öneme sahiptir. Havalimanlarının inşası, bölge ekonomisi açısından ise doğrudan bir yatırımdır ve yerinde istihdam yaratır. Ayrıca hava yolu taşımacılığı, bir bölgenin diğer bölgelerle olan ekonomik bağlantılarını

değiştirebilir ve bölgesel rekabet gücünde fark yaratabilir (Mukkala ve Tervo, 2013). Bununla birlikte havalimanlarının, önemli bölgesel varlıklar olarak hizmet verdikleri ifade edilmekte olup bölgesel kalkınmanın itici güçleri olarak nitelendirilmektedir (Niewiadomski, 2020). Zira havalimanı ekonomisi ile bölgesel kalkınma arasındaki ilişkinin artan eğilim gösterdiği bilinmektedir (Tang vd., 2022). Sonuç olarak, havalimanının işleyişi istikrarlı ve verimli olduğu takdirde, bölge için etkili bir tanıtım aracı olabilir. Başarılı bir havalimanı, bir şehrin uluslararası alandaki algısını geliştirebilir. Uluslararası ulaşım bağlantıları, eğitim tesisleri ve kalifiye iş gücü seviyeleri ile bir şehrin uluslararası tanınırlığını etkileyen kritik faktörlerden biri olabilir. Havalimanlarının uygun şekilde işletilmesi bir bölge için başarılı bir imaj oluşturabilir, bölgenin tanıtımı bakımından güçlü bir avantaj sağlayabilir ve bölgenin marka değeri haline gelerek yeni yatırımlar için bölgeyi çekici kılabilir. Bölgede bir havalimanının erişilebilirliği ve işletilmesi, turizm faaliyetlerinin çeşitlendirilmesine ve bunun sonucunda bölgede sportif ve kültürel faaliyetler ile kongreler gibi önemli etkinliklere ev sahipliği yapılmasına katkı sağlayabilir. (Konstantinos, 2022: 11).

2. TR62 Düzey 2 Bölgesi

Türkiye, İstatistikî Bölge Birimleri Sınıflandırmasına (İBBS) göre “Düzey 3” kapsamındaki komşu illerin gruplandırılması sonucu tanımlanan 26 adet “Düzey 2” istatistikî bölge biriminden oluşmaktadır (Resmî Gazete, 2002). TR62 Düzey 2 Bölgesi TR6 Akdeniz Bölgesinin alt bölgesi olup Adana ve Mersin illerini kapsamaktadır.

Şekil 1’de Türkiye’de faaliyet gösteren kalkınma ajansları ve hizmet verdikleri bölgeler görülmektedir. TR62 Düzey 2 Bölgesinde yer alan Adana ve Mersin illeri, Çukurova Kalkınma Ajansı’nın görev ve yetki alanında bulunmaktadır.



Şekil 1: Türkiye'deki Kalkınma Ajansları ve TR62 Düzey 2 Bölgesi
(Kaynak: Kalkınma Ajansları Genel Müdürlüğü, 2022)

Tablo 1'de TR62 Düzey 2 Bölgesinin toplam nüfusunun 2017 yılında 4.010.406 olduğu ve her geçen yıl artış göstererek 2022 yılında 4.178.403'e ulaştığı görülmektedir. Türkiye İstatistik Kurumu (TÜİK) tarafından yapılan bir araştırmada, 2025

yılında bölge nüfusunun 4.266.915'e ulaşacağı tahmin edilmektedir. 2022 verileri baz alındığında TR62 Düzey 2 Bölge nüfusunun toplam nüfus içindeki payının yüzde 4,86 civarında olduğu görülmektedir.

Tablo 1: TR62 Düzey 2 Bölgesi Nüfus Verileri (Kaynak: TÜİK, 2022)

YIL	TÜRKİYE	ADANA	MERSİN	TR62 DÜZEY 2 BÖLGESİ
2017	80.810.525	2.216.475	1.793.931	4.010.406
2018	81.867.223	2.229.410	1.815.801	4.045.211
2019	82.886.421	2.243.315	1.835.926	4.079.241
2020	83.900.373	2.256.854	1.856.009	4.112.863
2021	84.908.658	2.270.081	1.875.961	4.146.042
2022	85.911.035	2.282.838	1.895.565	4.178.403
2023*	86.907.367	2.294.903	1.914.679	4.209.582
2024*	87.885.571	2.305.981	1.933.086	4.239.067
2025*	88.844.934	2.316.131	1.950.784	4.266.915

*: Tahmini istatistiksel veriler

Tablo 2’de TR62 Düzey 2 Bölgesinin iş gücü verileri yer almaktadır. 2021 verilerine bakıldığında, TR62 Düzey 2 Bölgesinin iş gücüne katılma oranının yüzde 50,3, istihdam oranının yüzde 43,7, işsizlik oranının ise yüzde 13,2 olduğu görülmektedir. 2021 yılında

Türkiye için bu oranlar sırasıyla yüzde 51,4, yüzde 45,2, yüzde 12 olmuştur. Bölgede iş gücüne katılma ve istihdam oranlarının Türkiye ortalamasının altında yer aldığı, işsizlik oranının ise Türkiye ortalamasının üstünde olduğu tespit edilmiştir.

Tablo 2: TR62 Düzey 2 Bölgesi İş Gücü Verileri (%) (Kaynak: TÜİK, 2022)

Yıllar	TÜRKİYE			TR62 DÜZEY 2 BÖLGESİ		
	İş gücüne katılma oranı	İstihdam oranı	İşsizlik oranı	İş gücüne katılma oranı	İstihdam oranı	İşsizlik oranı
2020	49,1	42,7	13,1	46,6	40,4	13,3
2021	51,4	45,2	12,0	50,3	43,7	13,2

Tablo 3’te TR62 Düzey 2 Bölgesinde istihdam edilenlerin sektörlere göre dağılımlarına yer verilmiştir. 2021 verileri baz alındığında, TR62 Düzey 2 Bölgesinde tarım sektöründe istihdam edilen nüfusun yüzde 19, sanayi sektöründe istihdam edilen nüfusun yüzde 22,5, hizmet sektöründe istihdam edilen nüfusun yüzde 58,5 olduğu görülmektedir.

2021 yılında Türkiye için bu oranlar sırasıyla yüzde 17,2, yüzde 27,5, yüzde 55,3 olmuştur. TR62 Düzey 2 Bölgesinde tarım ve hizmet sektöründe istihdam edilenlerin oranının Türkiye ortalamasının üzerinde, sanayi sektöründe istihdam edilenlerin oranının ise Türkiye ortalamasının altında olduğu tespit edilmiştir.

Tablo 3: TR62 Düzey 2 Bölgesinde İstihdam Edilenlerin Sektörlere Göre Dağılımı (%) (Kaynak: TÜİK, 2022)

Yıllar	TÜRKİYE			TR62 DÜZEY 2 BÖLGESİ		
	Tarım	Sanayi	Hizmet	Tarım	Sanayi	Hizmet
2020	17,7	26,3	55,9	21,1	21,5	57,5
2021	17,2	27,5	55,3	19,0	22,5	58,5

Tablo 4’te Türkiye’de sektörlerin GSYH içindeki payına göre illerin sıralamasına yer verilmiştir. TR62 Düzey 2 Bölgesinde yer alan Adana ve Mersin tarım, sanayi ve hizmetler sektöründe Türkiye içinde ilk 15 il içerisinde yer almaktadır. Mersin’in tarım sektöründe GSYH içindeki payı yüzde 3,4 iken, Adana’nın payı yüzde 2,6’dır. İller sıralamasında tarım sektöründe Mersin 4’üncü sırada, Adana 8’inci sırada yer almaktadır. Sanayi sektöründe Adana’nın

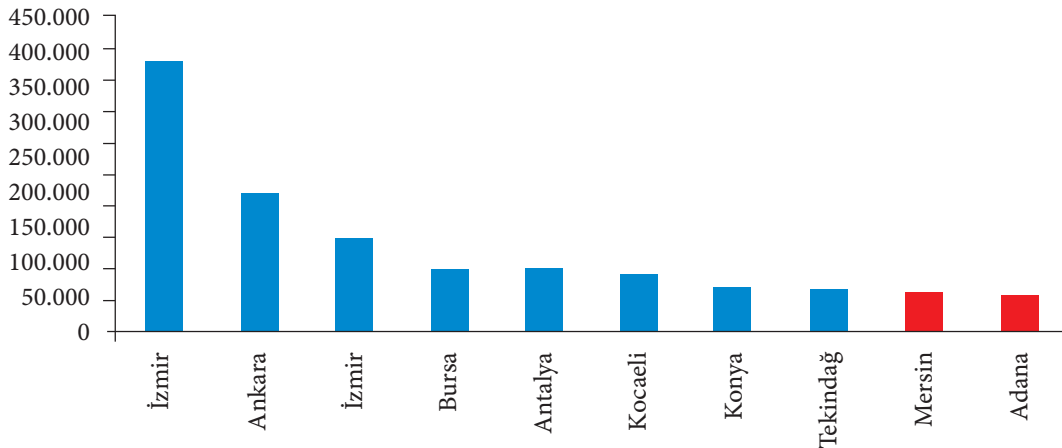
GSYH içindeki payı yüzde 2, Mersin’in yüzde 1,4’tür. Sanayi sektöründe Adana 10’uncu sırada yer alırken, Mersin 14’üncü sırada yer almaktadır. Hizmetler sektöründe ise Mersin’in GSYH içindeki payı yüzde 2 iken, Adana için bu oran yüzde 1,9’dur. Yine iller sıralaması incelendiğinde, hizmetler sektöründe Mersin’in 7’nci sırada, Adana’nın ise 8’inci sırada olduğu görülmektedir.

Tablo 4: Türkiye’de Sektörlerin GSYH İçindeki Payına Göre İller Sıralaması (Kaynak: Adana Ticaret Odası, 2021)

Tarım Sektöründe İlk 15 İl				Sanayi Sektöründe İlk 15 İl				Hizmetler Sektöründe İlk 15 İl			
İller	Tarım (TL)	Tarım GSYH İçindeki Payı (%)	İller	Sanayi (TL)	Sanayi GSYH İçindeki Payı (%)	İller	Hizmetler (TL)	Hizmetler GSYH İçindeki Payı (%)			
1	Konya	20.028.000	5,9	1	İstanbul	358.756.416	25,4	1	İstanbul	988.151.352	36,1
2	İzmir	14.166.019	4,2	2	Ankara	118.148.146	8,4	2	Ankara	302.034.916	11,0
3	Antalya	13.835.036	4,1	3	İzmir	96.542.734	6,8	3	İzmir	161.957.464	5,9
4	Mersin	11.528.521	3,4	4	Bursa	88.316.140	6,2	4	Bursa	84.142.223	3,1
5	Manisa	11.522.530	3,4	5	Kocaeli	85.575.633	6,1	5	Kocaeli	82.364.821	3,0
6	Şanlıurfa	9.585.536	2,8	6	Tekirdağ	48.854.114	3,5	6	Antalya	79.463.641	2,9
7	Ankara	8.836.044	2,6	7	Gaziantep	45.129.584	3,2	7	Mersin	53.926.291	2,0
8	Adana	8.639.505	2,6	8	Manisa	37.300.101	2,6	8	Adana	51.475.770	1,9
9	Balıkesir	8.218.114	2,4	9	Konya	30.961.210	2,2	9	Konya	47.294.053	1,7
10	Bursa	8.208.826	2,4	10	Adana	28.104.770	2,0	10	Gaziantep	38.421.795	1,4
11	Muğla	8.161.382	2,4	11	Kayseri	27.893.397	2,0	11	Kayseri	34.311.845	1,3
12	Diyarbakır	7.963.918	2,4	12	Sakarya	25.769.768	1,8	12	Hatay	34.212.364	1,3
13	Afyon	7.387.389	2,2	13	Eskişehir	22.769.832	1,6	13	Muğla	31.656.583	1,2
14	Aydın	7.158.752	2,1	14	Mersin	20.453.780	1,4	14	Samsun	30.884.647	1,1
15	Samsun	8.861.076	2,0	15	Kahramanmaraş	16.765.874	1,4	15	Balıkesir	30.770.971	1,1
Türkiye		337.160.051		Türkiye		1.414.074.535		Türkiye		2.735.421.027	

Şekil 2 incelendiğinde, Türkiye’de en fazla göç alan iller sıralamasında Mersin’in 57.213 kişi ile 9’uncu sırada (MTSO, 2021), Adana’nın 53.649 kişi ile

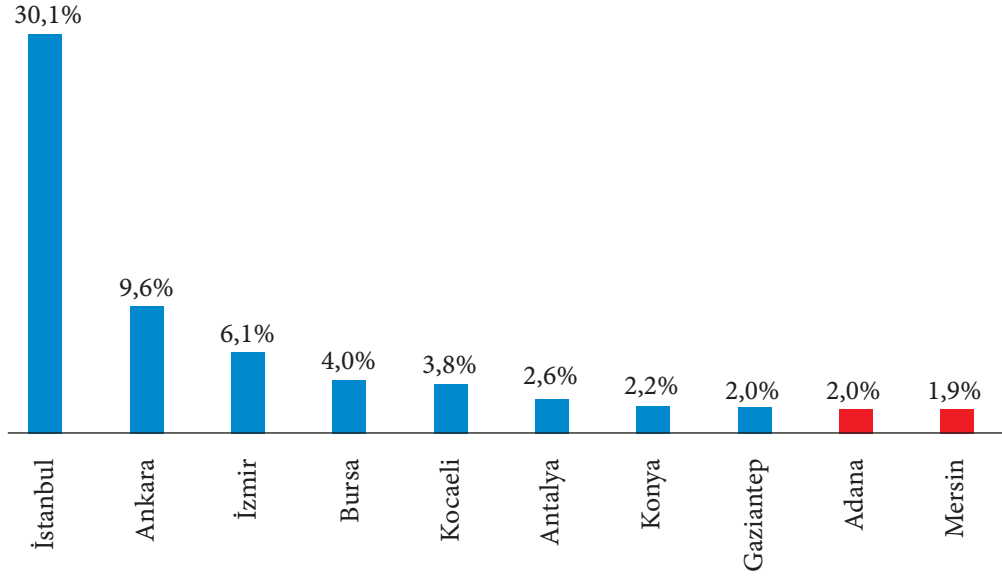
10’uncu sırada olduğu görülmektedir (ATO, 2021). Bu veriler, TR62 Düzey 2 Bölgesinin yoğun şekilde göç alan bir bölge olduğunu göstermektedir.



Şekil 2: 2020-2021 Dönemi Türkiye Geneli En Fazla Göç Alan 10 İl
(Kaynak: Mersin Sanayi ve Ticaret Odası, 2021)

Şekil 3'te 2020 yılında illerin GSYH içindeki paylarına yer verilmiştir. TR62 Düzey 2 Bölgesinde yer alan Adana'nın yüzde 2'lik pay ile 9'uncu sırada, Mersin'in yüzde 1,9'luk pay ile 10'uncu sırada yer

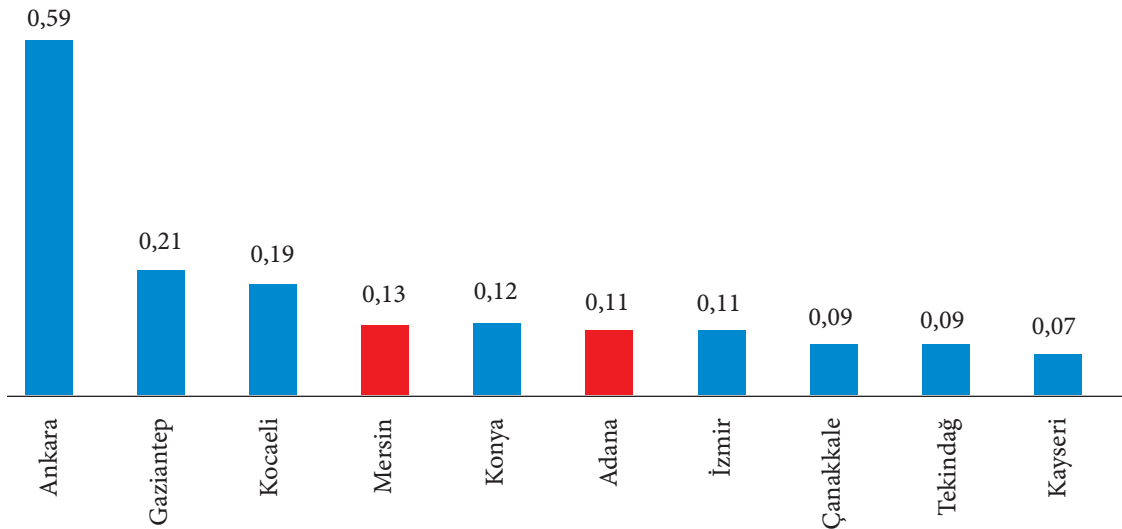
aldığı görülmektedir. Bu bölgede yer alan iki ilin Türkiye GSYH'sine ciddi katkılarının bulunduğu ve üst sıralarda yer aldıkları tespit edilmiştir.



Şekil 3: 2020 Yılı İllerin Türkiye GSYH'si İçindeki Payı
(Kaynak: Mersin Sanayi ve Ticaret Odası, 2021)

Şekil 4'te illerin Türkiye GSYH'sine katkısı yer almaktadır. Veriler incelendiğinde, Mersin'in yüzde 0,13'lük oran ile Türkiye GSYH'sine katkı sağlayan iller içerisinde 4'üncü sırada, Adana'nın ise yüzde

0,11'lik oran ile 6'ncı sırada yer aldığı görülmüş olup TR62 Düzey 2 Bölgesinde yer alan illerin Türkiye GSYH'sine büyük ölçüde katkı sağladığı tespit edilmiştir.



Şekil 4: İllerin Türkiye GSYH Büyümesine Katkısı (%)
(Kaynak: Mersin Sanayi ve Ticaret Odası, 2021)

Tablo 5'te GSYH'yi oluşturan faaliyetler incelendiğinde, Türkiye'de 2020 yılında cari fiyatlarla en yüksek payın sanayi sektörüne ait olduğu; sanayi sektörünü sırasıyla hizmetler ve imalat sektörlerinin izlediği görülmektedir. TR62 Düzey 2 Bölgesi için GSYH'den en yüksek payı alan sektör ise hizmetler

sektörü olmuş, hizmetler sektörünü sırasıyla imalat ve sanayi sektörleri takip etmiştir. Bu veriler ışığında, TR62 Düzey 2 Bölgesindeki iktisadi faaliyet kollarının Türkiye genelinden farklılık gösterdiği söylenebilecektir.

Tablo 5: İktisadi Faaliyet Kollarına Göre Bölgesel Gayrisafi Yurtiçi Hâsıla (GSYH/TL) (Kaynak: TÜİK, 2022)

Yıllar	TÜRKİYE			TR62 DÜZEY 2 BÖLGESİ		
	Sanayi	İmalat Sanayi	Hizmetler	Sanayi	İmalat Sanayi	Hizmetler
2010	215.314.630	175.779.844	251.890.699	6.827.648	5.300.451	11.283.798
2011	276.995.906	231.091.922	307.778.263	7.213.048	6.946.684	13.513.730
2012	304.092.485	250.407.453	354.695.018	7.234.082	7.829.265	15.594.828
2013	358.534.638	296.851.336	404.195.339	7.207.714	8.994.772	17.746.420
2014	412.268.825	344.641.238	464.405.532	8.065.730	10.668.917	19.982.101
2015	463.828.953	392.517.526	528.454.782	9.460.497	11.863.544	23.160.355
2016	514.901.924	435.889.611	575.274.030	10.133.720	13.372.555	26.214.969
2017	646.827.256	551.275.960	710.311.466	11.890.353	17.155.379	30.148.709
2018	837.563.628	715.797.480	893.909.334	13.647.428	21.544.354	36.855.340
2019	942.677.396	789.333.607	1.053.674.748	17.925.928	23.753.703	44.526.719
2020	1.149.175.754	965.340.526	1.127.898.513	20.168.026	31.049.510	52.765.165

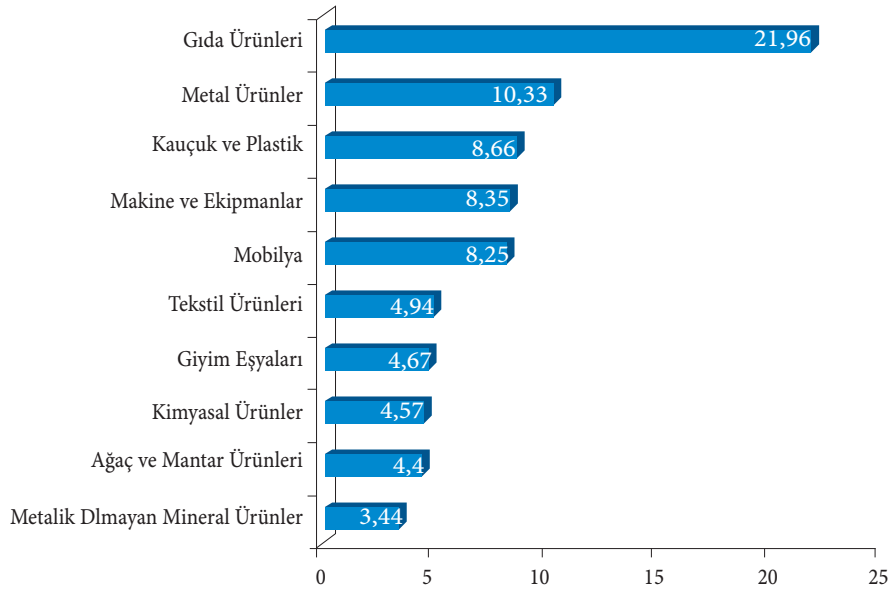
Tablo 6'da TR62 Düzey 2 Bölgesi konaklama istatistikleri yer almaktadır. Adana 2017 yılında 978.782 yerli ve 124.880 yabancı olmak üzere toplam 1.103.662 turiste ev sahipliği yapmıştır. 2021 yılında ise 946.763 yerli ve 152.054 yabancı olmak üzere

toplam 1.098.817 kişi ağırlamıştır. Mersin 2017 yılında 915.330 yerli ve 134.866 yabancı olmak üzere toplam 1.050.196 kişi ağırlamıştır. 2021 yılında ise 929.600 yerli ve 196.385 yabancı olmak üzere toplam 1.125.985 turiste ev sahipliği yaptığı görülmüştür.

Tablo 6: TR62 Düzey 2 Bölgesi Turizm Verileri (Kaynak: Kültür ve Turizm Bakanlığı, 2022)

Yıllar	ADANA			MERSİN		
	Yerli	Yabancı	Toplam	Yerli	Yabancı	Toplam
2017	978.782	124.880	1.103.662	915.330	134.866	1.050.196
2018	1.039.851	151.377	1.191.228	966.310	161.841	1.128.151
2019	1.011.342	176.455	1.187.797	195.808	975.265	1.171.073
2020	713.021	80.702	793.723	716.758	82.053	798.811
2021	946.763	152.054	1.098.817	929.600	196.385	1.125.985

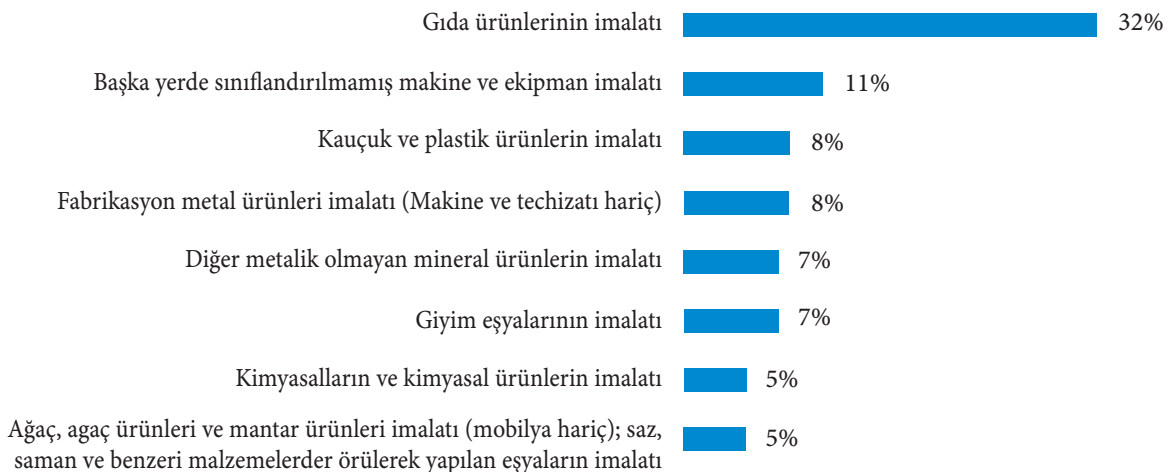
Şekil 5'te Adana Ticaret Odası kayıtlarına göre imalat sanayi sektöründe faaliyet gösteren işletmelerin yüzde 21,96'sı gıda ürünleri, yüzde 10,33'ü metal ürünler, yüzde 8,66'sı kauçuk ve plastik, yüzde 8,35'i makine ve ekipmanlar, yüzde 8,25'i mobilya, yüzde 4,94'ü tekstil ürünleri, yüzde 4,67'si giyim eşyaları, yüzde 4,57'si kimyasal ürünler, yüzde 4,4'ü ağaç ve mantar ürünleri ve yüzde 3,44'ü metalik olmayan mineral ürünler imalatından oluşmaktadır. Bu sektörler, Adana'nın toplam imalat sanayisinin yüzde 79,57'sini oluşturmaktadır.



Şekil 5: Adana İli İmalat Sanayisinde Sektörel Yoğunlaşma (Kaynak: ATO, 2021)

Şekil 6'da Mersin Ticaret ve Sanayi Odası kayıtlarına göre imalat sanayisinde faaliyet gösteren işletmelerin yüzde 32'si gıda ürünleri imalatı, yüzde 11'i başka yerlerde sınıflandırılmamış makine ve donanım imalatı, yüzde 8'i kauçuk ve plastik ürünlerin imalatı, yüzde 8'i fabrikasyon metal ürünlerin imalatı,

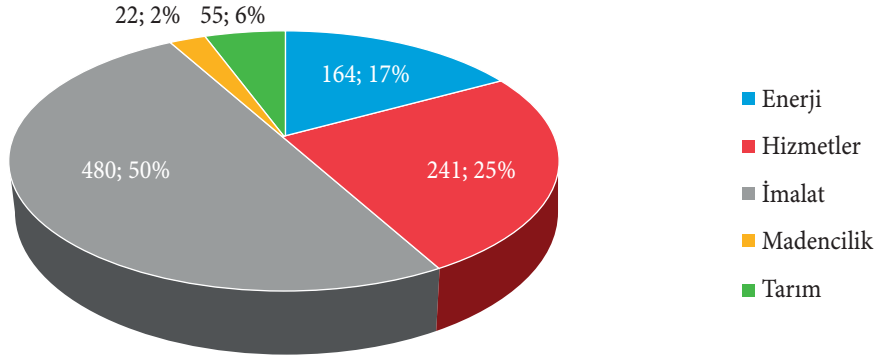
yüzde 7'si diğer metalik olmayan mineral ürünlerin imalatı, yüzde 7'si giyim eşyalarının imalatı, yüzde 5'i kimyasal ürünlerin imalatı ve diğer yüzde 5'i ise ağaç ve mantar ürünleri imalatından oluşmaktadır. Bu sektörler, Mersin'in toplam imalat sanayisinin yüzde 83'ünü oluşturmaktadır.



Şekil 6: Mersin İli İmalat Sanayisinde Sektörel Yoğunlaşma (Kaynak: MTSO, 202)

Şekil 7'de Adana'da sektörlere göre yatırım teşvik belgeleri sayısına yer verilmektedir. Yatırım teşvik belgelerinin yüzde 50'sinin imalat sektörüne, yüzde

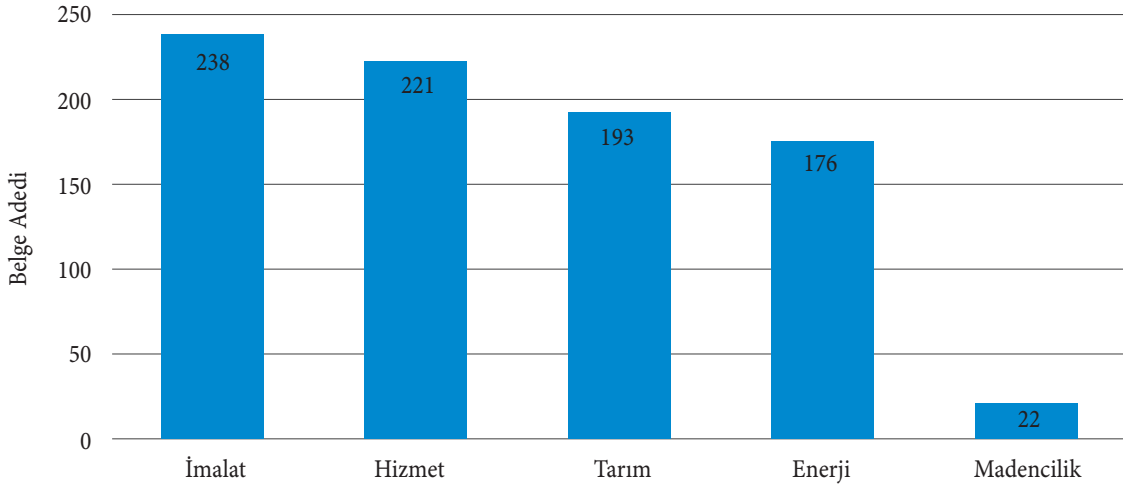
25'inin hizmetler sektörüne, yüzde 17'sinin enerji sektörüne, yüzde 6'sının tarım sektörüne ve yüzde 2'sinin madencilik sektörüne verildiği görülmektedir.



Şekil 7: Adana'da Sektörlere Göre Yatırım Teşvik Belgesi Sayısı (2010-2019)
(Kaynak: Adana İl Sanayi Durum Raporu, 2019)

Şekil 8'de Mersin'de sektörlere göre yatırım teşvik belgeleri sayısına yer verilmektedir. Yatırım teşvik belgelerinin yüzde 28'inin imalat sektörüne, yüzde 26'sının hizmet sektörüne, yüzde 22,70'nin tarım

sektörüne, yüzde 20,70'nin enerji sektörüne ve yüzde 2,58'inin ise madencilik sektörüne verildiği görülmektedir.



Şekil 8: Mersin'de Sektörlere Göre Yatırım Teşvik Belgesi (2015-2019)
(Kaynak: Mersin İl Sanayi Durum Raporu, 2019)

Tablo 7’de Adana dış ticaret verileri yer almaktadır. 2013 yılında 1.901.578 milyar TL tutarında ihracat yapılırken, ithalat ise aynı yıl 2.604.864 milyar TL olarak gerçekleşmiştir. 2021 yılında ise 2.543.380

milyar TL tutarında ihracat, 3.356.962 milyar TL tutarında ithalat gerçekleştirildiği görülmektedir. Bu rakamlar Adana’nın dış ticaret potansiyeline işaret etmektedir.

Tablo 7: Adana Dış Ticaret Verileri (TL) (Kaynak: TÜİK, 2022)

İHRACAT		İTHALAT		
Yıl	Toplam Tutar	Yıl	Toplam Tutar	Toplam Fark
2013	1.901.578	2013	2.604.864	-703.286
2014	1.913.737	2014	2.460.616	-546.879
2015	1.666.503	2015	1.836.681	-170.178
2016	1.597.913	2016	1.682.349	-84.436
2017	1.836.671	2017	1.979.631	-142.960
2018	2.017.698	2018	2.062.409	-44.711
2019	1.947.764	2019	2.114.734	-166.970
2020	1.869.080	2020	2.127.118	-258.038
2021	2.543.056	2021	3.545.959	-1.002.903
2022 (ilk 8 ay)	2.087.380	2022 (ilk 8 ay)	3.356.962	-1.269.582

Tablo 8’de Mersin’in dış ticaret verileri yer almaktadır. Buna göre, 2013 yılında 3.383.857 milyar TL tutarında ihracat; 4.377.188 milyar TL tutarında ithalat gerçekleştirilmiştir. 2021 yılında ise 4.247.690 milyar

TL tutarında ihracat, 3.966.542 milyar TL tutarında ithalat hacmine ulaşılmıştır. Bu veriler, Mersin’in Adana ile benzer şekilde dış ticaret potansiyeli olduğunu göstermektedir.

Tablo 8: Mersin Dış Ticaret Verileri (TL) (Kaynak: TÜİK, 2022)

İHRACAT		İTHALAT		
Yıl	Toplam Tutar	Yıl	Toplam Tutar	Toplam Fark
2013	3.383.857	2013	4.377.188	-993.331
2014	3.231.017	2014	3.906.526	-675.509
2015	2.469.650	2015	2.417.512	52.138
2016	2.633.264	2016	2.430.207	203.057
2017	2.682.629	2017	2.715.794	-33.165
2018	2.814.211	2018	2.293.598	520.613
2019	3.091.336	2019	2.767.004	324.332
2020	3.211.201	2020	2.841.198	370.003
2021	4.247.690	2021	3.966.542	281.148
2022 (ilk 8 ay)	3.645.976	2022 (ilk 8 ay)	4.157.406	-511.430

Tablo 9'da toplam dış ticaret içinde TR62 Düzey 2 Bölgesinin payına yer verilmektedir. 2013 yılında, bölgenin toplam ithalattaki payı yüzde 2,67, toplam ihracattaki payı ise yüzde 3,27'dir. 2022 yılının ilk 8 ayındaki verilere göre bu bölgenin toplam ithalattaki

payı yüzde 3,14'e yükselirken, toplam ihracattaki payı ise yüzde 3,46'ya yükselmiştir. Bölgenin Türkiye ihracatındaki toplam payının, toplam ithalat içindeki payından daha yüksek olduğu tespit edilmiştir.

Tablo 9: TR62 Düzey 2 Bölgesinin Toplam Dış Ticaret İçindeki Payı (Kaynak: TÜİK, 2022)

Yıllar	Türkiye		TR62 Düzey 2 Bölgesi		Toplam İthalattaki Payı (%)	Toplam İhracattaki Payı (%)
	İthalat	İhracat	İthalat	İhracat		
2013	260.822.803	161.480.915	6.982.052	5.285.435	2,67	3,27
2014	251.142.429	166.504.862	6.367.142	5.144.754	2,53	3,09
2015	213.619.211	150.982.114	4.254.193	4.136.153	1,99	2,74
2016	202.189.242	149.246.999	4.112.556	4.231.177	2,03	2,84
2017	238.715.128	164.494.619	4.695.425	4.519.300	1,96	2,75
2018	231.152.483	177.168.756	4.356.007	4.831.909	1,88	2,73
2019	210.345.203	180.832.722	4.881.738	5.039.100	2,32	2,79
2020	219.516.807	169.637.755	4.968.316	5.080.281	2,26	2,99
2021	271.425.553	225.214.458	7.512.501	6.790.746	2,76	3,02
2022 (8 Ay)	239.043.240	165.607.794	7.514.368	5.733.356	3,14	3,46

3. TR62 Düzey 2 Bölgesi Mevcut Havacılık

Verileri ve Çukurova Bölgesel Havalimanı

Bölgesel kalkınma, refah ve iktisadi gelişim havacılık faaliyetleri ile bir bütün olarak ele alınmaktadır. Havacılık faaliyetlerinin, turizm, istihdam, ticaret ve gelir üzerinde doğrudan etkisi bulunmaktadır. Doğrudan etkiler, dolaylı etkiler ile birlikte değerlendirildiğinde havacılık sektörünün ekonomi ile ilişkisinin oldukça güçlü olduğu söylenebilecektir. Havacılık sektörünün geçmişten bugüne ekonomi içinde kazandığı konumda havalimanlarının önemli bir payı bulunmaktadır. Havalimanları, bu bakımdan

bölgesel kalkınmanın önemli bir unsuru olarak kabul edilmektedir (Akca, 2020: 28).

TR62 Düzey 2 Bölgesine halihazırda hizmet veren havalimanı Adana'da yer alan Adana Şakirpaşa Havalimanıdır. Adana Şakirpaşa Havalimanı sivil ve askeri ulaşımına 1937 yılında açılmış, 1956 yılından itibaren de uluslararası seferlere ev sahipliği yapmaya başlamıştır. Havalimanında iç hatlar, dış hatlar ve kargo terminali olmak üzere toplamda üç farklı terminal bulunmaktadır. Havalimanı ile ilgili teknik bilgiler Tablo 10'da yer almaktadır (ATO, 2021).

Tablo 10: Adana Şakirpaşa Havalimanına İlişkin Teknik Bilgiler (Kaynak: ATO, 2021)

İşletici	Devlet Hava Meydanları İşletmesi (DHMİ)
Adana Şehir Merkezine Uzaklık	3,5 kilometre
Mersin Şehir Merkezine Uzaklık	86 kilometre
Pist Sayısı	Tek
Pist Uzunluğu	2750*45
İç Hat Terminal Alanı	4.729 m2
İç Hat Terminali Kullanım Alanı	2.995 m2
İç Hat Yolcu Kapasitesi	3.000.000
Dış Hat Terminal Alanı	6.020 m2
Dış Hat Terminali Kullanım Alanı	3.558 m2
Dış Hat Yolcu Kapasitesi	3.000.000
Kargo Terminali Toplam Kapalı Alanı	10.500 m2
Gümrük Geçici Depolama Alanı	1.167 m2
Export Ambarı	3.500 m2

Adana Şakirpaşa Havalimanı, Adana şehir merkezine 3,5 km, Mersin şehir merkezine 86 km mesafede olup uzun yıllardır havacılık alanında hizmet vermektedir. Tek piste sahip olan Adana Şakirpaşa Havalimanı 4.729 m2 iç hat terminaline, 2.995 m2 iç hat terminali kullanım alanına, 3.000.000 iç hat yolcu kapasitesine,

6.020 m2 dış hat terminal alanına, 3.558 m2 dış hat terminali kullanım alanına, 3.000.000 dış hat yolcu kapasitesine, 10.500 m2 kargo terminali kapalı alanına, 1.167 m2 gümrük geçici depolama alanına ve 3.500 m2 ihraç ambarına sahiptir.

Tablo 11: Türkiye’de Gelen-Giden Yolcu Sayısına Göre İlk 10 Havalimanı (Kaynak: DHMİ, 2021)

Sıra	Havalimanı	Gelen-Giden Yolcu Sayısı
1	İstanbul	37.181.907
2	İstanbul Sabiha Gökçen	24.900.907
3	Antalya	22.013.861
4	İzmir Adnan Menderes	7.569.054
5	Ankara Esenboğa	7.029.630
6	Adana	3.399.491
7	Muğla Milas-Bodrum	2.909.337
8	Trabzon	2.642.327
9	Muğla Dalaman	2.323.874
10	Gaziantep	1.859.524

Türkiye’de yer alan 54 havalimanı arasında 2021 yılı gelen-giden yolcu sayısı toplamına göre havalimanı sıralamasında Adana Şakirpaşa Havalimanı 3.371.998

yolcu ile 6’ncı sırada yer almaktadır. Hava hareketliliği açısından Türkiye’nin en hareketli havalimanları arasında olduğu değerlendirilmektedir.

Tablo 12: Adana Şakirpaşa Havalimanı Uçak, Yolcu ve Taşınan Yük İstatistikleri
(Kaynak: Mersin Ticaret ve Sanayi Odası, 2021)

		Ticari Uçak Trafığı	Yolcu Uçağı Trafığı	Tüm Uçak Trafığı	Yük Trafığı (Bagaj, Kargo, Posta) (Ton)	Yolcu Trafığı (Gelen/Giden)
2020	İç Hat	15.684	9.584	25.268	22.544	2.283.292
	Dış Hat	1.949	322	2.271	4.931	224.052
	Toplam	17.633	9.906	27.539	27.475	2.507.344
2021	İç Hat	19.643	13.087	32.730	30.754	2.976.130
	Dış Hat	3.806	425	4.231	11.471	423.361
	Toplam	23.449	13.512	36.961	42.225	3.399.491
Değişim (%)	İç Hat	25	37	30	36	30
	Dış Hat	95	32	86	133	89
	Toplam	33	36	34	54	36

2021 yılında Adana Şakirpaşa Havalimanının toplam uçak trafiği yüzde 34 oranında artarak 36.961'e yükselmiştir. Aynı dönemde yük trafiğindeki artış yüzde 54, yolcu trafiğindeki artış ise yüzde 36 olarak gerçekleşmiştir. Mevcut kapasitesinin sınırlarında hizmet veren Adana Şakirpaşa Havalimanının, Mersin ve hinterlandındaki bölgenin ihtiyacını karşılayamaması, şehir yerleşimi içinde kalmış olması dolayısıyla yaşanan çevre ve güvenlik sorunları ve gelişme olanaklarının kısıtlı olması (Gökdalay ve Köse, 2021: 2255) nedenleri ile bölgeye hizmet verecek alternatif bir bölgesel havalimanına ihtiyaç duyulmaktadır. Ayrıca TR62 Düzey 2 Bölgesi için

ilk kez bölgesel havalimanı inşa edilmekte olup bölgenin kalkınma ve rekabet gücünü artırmak amacıyla yenilik kültürünün yaygınlaştırılması dahil gerçekleştirilecek tüm faaliyetlere katkı sağlayacağı öngörülen RIS-Mersin Projesi (Regional Innovation Strategy for Mersin Region of Turkey) için oldukça önemli görülmektedir. Bu kapsamda, T.C. Ulaştırma Bakanlığı tarafından Tarsus idari sınırları içinde Çukurova Bölgesel Havalimanının yapılması kararlaştırılmıştır. Çukurova Bölgesel Havalimanı Mersin ve hinterlandındaki bölgeye hizmet verecek alternatif bir havalimanı olarak önem kazanmaktadır (ÇED, 2009).

Tablo 13: Çukurova Bölgesel Havalimanı Teknik Bilgileri (Kaynak: ÇED Raporu, 2009; Anadolu Ajansı, 2021)

İşletici	Yap-İşlet-Devret
Adana Şehir Merkezine Uzaklık	30 kilometre
Mersin Şehir Merkezine Uzaklık	45 kilometre
Pist Sayısı	İki
Pist Uzunluğu	3500*60
Apron Sayısı	2 Adet
Apron Uzunluğu	200*1000 m ²
Tahmini uçak kapasitesi	315.360 /yıl
İç Hat Terminal Alanı	60.000 m ²
Dış Hat Terminal Alanı	60.000 m ²
Kargo Terminal Apronu	252*243 m ²

Çukurova Bölgesel Havalimanı, Mersin il merkezine 45 km, Adana il merkezine 30 km, Mersin – Adana karayoluna ise 8 km uzaklıktadır. Teknik özellikleri ile birlikte değerlendirildiğinde Çukurova Bölgesel Havalimanının bölge havacılığına kapasite bakımından olumlu katkıda bulunacağı görülmektedir.

4. Çukurova Bölgesel Havalimanının Bölgesel

Kalkınmaya Muhtemel Etkileri

Hava yolu taşımacılığı, ulaştırma sektörünün önemli bir bileşenidir. Ulusal ve bölgesel kalkınma hedefleri bakımından, hava yolu taşımacılığına verilen önem gün geçtikçe artmaktadır (Tveter, 2017). Hava yolu taşımacılığı, çeşitli etkenler aracılığıyla bölgesel ekonomik kalkınmayı tetikleyerek bulunduğu bölgeyi daha cazip hale getirmektedir (Glaeser vd., 2001).

Türkiye, yaklaşık olarak 85 milyon nüfusa sahiptir. TR62 Düzey 2 Bölgesi ise 4,5 milyona yakın nüfusu ile toplam nüfus içerisinde önemli bir paya sahiptir. Halihazırda hizmet vermekte olan Adana Şakirpaşa Havalimanı, bölge ve çevre illerde yaşayan nüfusun talebini karşılamakta yetersizdir. Yapımı devam etmekte olan Çukurova Bölgesel Havalimanının terminal alanlarının mevcut havalimanından yaklaşık 12 kat büyük olacağı öngörülmektedir. Yine aynı şekilde, tam kapasite çalışan Adana Şakirpaşa Havalimanının son yılda 36.961 adet uçak trafiğine sahip olduğu görülürken, yeni havalimanının yıllık 315.360 adet uçak trafiğini yönetecek kapasitede olduğu ifade edilmektedir. Bu veriler, Çukurova Bölgesel Havalimanının yaklaşık olarak 9 kat daha fazla uçuşa ev sahipliği yapacağını ve bölgede yaşayan nüfusu olumlu yönde etkileyeceğini göstermektedir. Olumlu etkilerin yalnızca teknik bir kapasite artışı ile sınırlı olmadığı, Çukurova Bölgesel Havalimanının bölgede yaşayan bireylerin erişim kolaylığı bakımından yaşam kalitesine katkı sağlayacağı ve diğer taraftan, eğitim ve istihdam alanlarında da pozitif dışsallıklar yaratacağı değerlendirilmektedir. TR62 Düzey 2 Bölgesinde istihdam oranının yüzde 43,7, işsizlik oranının ise yüzde 13,2 değerleri ile ülke ortalamasının altında olduğu; Adana ve

Mersin'in Türkiye'de en fazla göç alan iller arasında sırasıyla 9 ve 10'uncu sırada yer aldığı göz önünde bulundurulduğunda yeni havalimanının sağlayacağı düşünülen istihdam olanaklarının, bölgeye olumlu katkı sağlayacağı değerlendirilmektedir. Bununla birlikte, bölgede yer alan 2 vakıf ve 4 devlet üniversitesine olan talebi de olumlu etkileyecektir. Ayrıca, bölgede öğrenim görmekte olan üniversite öğrencilerine staj ve benzeri olanaklarla avantaj sağlaması beklenmektedir.

TR62 Düzey 2 Bölgesinde istihdam edilenlerin sektörlere göre dağılımlarına bakıldığında, hizmet ve tarım sektörlerinin, Türkiye ortalamasının üzerinde olduğu görülmektedir. Türkiye'nin 2021 yılı hizmet ihracatı sektörel bazda ele alındığında, 24,9 milyar dolarla taşımacılık sektörü ilk sırada yer almakta ve toplam hizmet ihracatının yüzde 43,4'ünü oluşturmaktadır (T.C. Ticaret Bakanlığı, 2021). Taşımacılık faaliyetleri içerisinde ise en fazla pay hava yolu taşımacılığına aittir. Bu kapsamda değerlendirildiğinde, Çukurova Bölgesel Havalimanının toplam hizmet ihracatına ve bölgede hizmet sektörüne önemli ölçüde katkı sağlayacağı öngörülmektedir.

TR62 Düzey 2 Bölgesinin GSYH katkısına bakıldığında, bu bölgede yer alan Adana ve Mersin illerinin üst sıralarda (sırasıyla 9'uncu ve 10'uncu) olduğu görülmektedir. GSYH'nin sektörel dağılımı incelendiğinde ise özellikle tarım sektöründe üst sıralarda yer alan bu bölge yaş sebze ve meyve üretim ve ihracatında birinci sırada yer almakta olup, hububat ve süs bitkileri üretiminde de Türkiye'nin önde gelen bölgeleri arasındadır. Yapılmakta olan havalimanı, hava yolu taşımacılığına uygun olan bu ürünlerin dış pazarlara erişimini kolaylaştıracaktır.

TR62 Düzey 2 Bölgesinin turizm verileri incelendiğinde, bölgede yer alan iki şehrin de denize kıyısı olmasına rağmen diğer denize kıyısı olan şehirlere oranla ağırlanan turist sayısının düşük olduğu gözlenmektedir. Yerli turist anlamında belirli bir noktaya gelmiş olsa da iki şehir birlikte ele alındığında özellikle yabancı turist sayısının yaklaşık olarak 350 bin olduğu ve bu sayının bölge potansiyelinin çok gerisinde kaldığı düşünülmektedir.

Bölgesel havalimanı yapımının tamamlanması ve uçuş ağına yeni destinasyonların eklenmesi ile bu sayının artması ve bölge turizminin canlılık kazanması beklenmektedir.

TR62 Düzey 2 Bölgesi sanayi verilerine bakıldığında, imalat sanayisinde sektörel yoğunlaşmanın gıda sektöründe yaşandığı görülmektedir. Bu sektörü, makine ve ekipmanları, metal ürünler, kauçuk ve plastik üretimi gerçekleştiren sektörler takip etmektedir. Aynı zamanda, bölgedeki organize sanayi bölgeleri ele alındığında, Mersin Tarsus Organize Sanayi Bölgesinde yaklaşık 200, Adana Hacı Sabancı Organize Sanayi Bölgesinde yaklaşık 400 firmanın faaliyette olduğu tespit edilmiştir. Bölgenin ihracat potansiyeli düşünüldüğünde, özellikle sağlayacağı kargo kolaylığı açısından, yeni havalimanının bu firmalar için kolaylaştırıcı bir rol üstlenmesi beklenmektedir.

TR62 Düzey 2 Bölgesinin dış ticaret verileri incelendiğinde, Türkiye toplam ihracatındaki payının yüzde 3,5'a yakın, toplam ithalattaki payının ise yüzde 3 dolaylarında olduğu görülmektedir. Adana ve Mersin illerini kapsayan bu bölgenin ülke dış ticaretinde payı yadsınamayacak seviyelerdedir. İhracat verileri baz alındığında, bu illerin Türkiye'nin en fazla ihracat gerçekleştiren ilk 15 ili arasında yer aldığı görülmektedir. Sektörel bazda bakıldığında ise gıda ürünleri, giyim eşyaları, tarım ve hayvancılık sektörleri ön plana çıkarken tekstil ürünleri, madencilik, metal cevheri gibi sektörlerde de dış ticaret potansiyeli olduğu gözlemlenmektedir. Dış ticaret gerçekleştirilen ülkeler ele alındığında özellikle Avrupa Birliği ülkelerinin ve Asya ülkelerinin ağırlıkta olduğu görülmektedir. Ancak dış ticaret verilerine göre hava yolu ile yapılan ticaretin oranları yüzde 1 civarlarında seyretmektedir. Bölgenin dış ticaret potansiyeli ve ürünlerin gönderildiği ülkeler göz önüne alındığında, hava yolu ile yapılan ticaret beklenenin altında gerçekleşmektedir. Bu rakamların düşük seyretmesinin sebebi olarak mevcut havalimanının yerleşim alanı içinde kalması ve kargo kapasitesinin yetersiz olması gösterilmektedir.

Havacılığın kargo taşımacılığı anlamında en yüksek seviyelere ulaştığı günümüzde, Adana

Şakirpaşa Havalimanından 2021 yılında bagaj, kargo ve posta dahil taşınan yük miktarı 42.225 ton olmuştur. Bu ağırlığın hesaplanmasında yolcu bagajlarının önemli bir miktarı oluşturduğu düşünüldüğünde yük taşımacılığı anlamındaki miktarın neredeyse yok denecek kadar az olduğunu söylemek mümkündür. Yapımı devam etmekte olan Çukurova Bölgesel Havalimanının bölgenin sanayi ve ticaret potansiyeline uygun kargo taşımacılığını hızlandıracağı düşünülmektedir. Ayrıca konum olarak yerleşim alanı dışında kalması ve çevresel açıdan uygunluğu, havalimanının etrafında depo, antrepo ve gümrük bölgesinin oluşmasına olanak sağlayacaktır. Bölgede yer alan Mersin Uluslararası Limanı ise Türkiye'nin en fazla yük elleçleyen limanlarından birisidir. Yeni havalimanının etrafında demiryolu altyapısının bulunması ve yeni demiryollarının inşasına müsait bir yapıda olması Çukurova Bölgesel Havalimanını lojistik anlamında önemli bir yatırım konumuna taşımaktadır. Ayrıca Yenice'de yapımı tamamlanan lojistik merkez, yeni havalimanına oldukça yakın bir konumdadır. Bu bağlamda, yeni havalimanının özellikle yük taşımacılığı açısından lojistik merkez ve liman ile bağlantısını sağlayacak entegre bir demiryolu sisteminin tasarlanması, bölgenin mevcut lojistik altyapısını güçlendirici katkı sağlayacaktır. Bu hususlar göz önüne alındığında Çukurova Bölgesel Havalimanının, TR62 Düzey 2 Bölgesinin dış ticaretine ve lojistik sektörüne önemli katkılar sağlayacağı ve bölgesel kalkınmada çok önemli rol oynayacağı değerlendirilmektedir.

SONUÇ

Dünyanın önemli ulaşım sistemlerinden birisi olan hava yolu sayesinde her gün milyonlarca insan ve ürün farklı yerlere hızlı, konforlu ve güvenli bir şekilde ulaşım sağlayabilmektedir. Böylelikle, havalimanlarının buldukları bölgeler, sosyal, ticaret ve turizm açılarından küresel ekonomiye entegre olabilmektedir. ABD'de yapılan bir araştırmada havalimanı altyapı inşaatlarının yabancı sermayeli şirketlerin sayısını üç kat artırdığı, havalimanı çevresinde yer alan bölgelerin iş oranını yüzde 148 artırdığı ve istihdam oranında ise yüzde 67 artışa neden olduğu ortaya koyulmuştur (Green, 2017).

Araştırma sonuçlarına göre bir şehir için hava yolcu trafiğinde gerçekleşecek yıllık yüzde 50'lik büyüme, nüfus artış hızı oranlarında ortalama yüzde 1,55 ile yüzde 4,2 arasında artışa neden olmakta; benzer şekilde yıllık gelir artış hızında yüzde 1,65 ile yüzde 3,45 arasında bir artışa yol açmaktadır (Bloningen ve Cristea, 2012). Ticari sefer başına düşen yolcu sayısı yüzde 1 arttığında, kişi başına GSYH oranının yüzde 0,055 arttığı, yük taşımacılığında kişi başına düşen kargodaki yüzde 1'lik değişimin kişi başına GSYH'yi yüzde 0,023 artırdığı görülmektedir (Florida vd., 2015). Bu açıdan bakıldığında, havalimanlarının bölgesel nüfus, gelir ve istihdam artışı üzerinde önemli bir etkiye sahip olduğu ve bölgesel kalkınmanın sağlanmasında itici bir güç olduğu değerlendirilmektedir (Küçük vd. 2022).

Bu çalışmada, yapımı tamamlanmak üzere olan Çukurova Bölgesel Havalimanının TR62 Düzey 2 Bölgesinin kalkınması üzerindeki olası etkileri değerlendirilmiştir. Değerlendirme sürecinde, bölgesel kalkınmanın önemli dinamikleri olan nüfus, göç, istihdam, turizm, ticaret ve sanayi verilerinden yararlanılmıştır. Bu çalışma ile TR62 Düzey 2 Bölgesinde faaliyet gösterecek olan Çukurova Bölgesel Havalimanına yönelik farkındalık oluşturarak akademisyenlere ve uygulayıcılara rehber olmak amaçlanmıştır.

Bu amaca yönelik olarak, başta TÜİK olmak üzere Kalkınma Ajansları Genel Müdürlüğü, T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı, Adana Ticaret Odası, Mersin Ticaret ve Sanayi Odası ve Devlet Hava Meydanları İşletmesi tarafından yayımlanan verilerden yararlanılmıştır. Yapılan değerlendirmeler sonucunda, bölgede aktif olarak hizmet vermekte olan Adana Şakirpaşa Havalimanının fiziki koşulları ile karşılaştırıldığında Çukurova Bölgesel Havalimanının bölgeye doğrudan, dolaylı, teşvik edici ve katalizör etkilerde bulunacağı düşünülmektedir. Yük ve yolcu anlamında sağlayacağı kapasite avantajıyla bölgenin kalkınmasında büyük etkiye sahip olacağı ifade

edilmektedir. RIS Mersin+ Projesi kapsamında Mersin ekonomisinde öne çıkan ana sektörler ortaya koyulmuş olup hizmetler sektöründe taşıma sektörü öne çıkmaktadır. İnovasyon potansiyeli yüksek olan bu sektör için havalimanı kapasitesi oldukça önem arz etmektedir (Çukurova Kalkınma Ajansı, 2017). Yeni havalimanının hizmet vermeye başlaması RIS Mersin+ Projesi kapsamında hazırlanan stratejinin uygulama sürecine önemli katkı sağlayacaktır. Tarım, sanayi, ticaret ve lojistik sektörlerinde Türkiye'nin önde gelen illeri arasında yer alan Adana ve Mersin'in sıralamada daha üst konuma taşınacağı öngörülmektedir. Bu bölgede faaliyet göstermekte olan işletmelere yeni pazarlara açılmaları konusunda sağlanacak kolaylık ile uluslararası pazarlarda rekabet avantajı kazanmaları beklenmektedir. Bu faktörler dikkate alındığında, Çukurova Bölgesel Havalimanının hem TR62 Düzey 2 Bölgesine hem de ülke ekonomisine pozitif yönde katkılar sağlayacağı düşünülmektedir.

Gelecek çalışmalar için havalimanı faaliyete geçtikten sonra elde edilen verilerle bölgesel kalkınmaya olan etkisi daha somut bir şekilde ortaya koyulabilir. Ayrıca turizm, nüfus, sanayi, eğitim, tarım, istihdam, gelir gibi faktörlere yönelik nicel ve nitel analizler gerçekleştirilebilir. Çukurova Bölgesel Havalimanının yeni açılacak olması sebebiyle, rekabet avantajı sağlamak ve pazara nüfuz etmek isteyen firmaların (restoranlar, kafeler, araç kiralama firmaları, GSM operatörleri, bankalar, eğlence hizmetleri, yer hizmeti sunan işletmeler vb.) proaktif davranmaları ve havalimanında yerlerini almaları önerilmektedir. Aynı zamanda, yeni havalimanının istihdamda artış sağlayacağı öngörüsü ile burada istihdam edilmek isteyen bireylerin de yeteneklerine göre araştırma yapmaları ve ilgili işletmelerle iletişime geçmeleri tavsiye edilmektedir. Bununla birlikte, havalimanı ile dolaylı ilgisi nedeniyle bölgedeki lojistik firmalarının depo yeri ve araç parkı için yer seçimlerini tamamlamaları ve kurulumu gerçekleştirmeleri büyük önem taşımaktadır.

Yazar Katkıları

Yazar 1: Makale fikrinin veya hipotezin oluşturulması/yöntemin planlanması/makalenin içeriğinin belirlenmesi ve organizasyonu/verilerin elde edilmesi ve işlenmesi/analiz/makale yazımı

Yazar 2: Makalenin içeriğinin belirlenmesi ve organizasyonu/Literatür taraması/verilerin elde edilmesi ve işlenmesi/analiz/makale yazımı/inceleme

Çatışma Beyanı

Yazarlar tarafından herhangi bir kurum veya kişi ile ilgili çıkar çatışması beyan edilmemiştir.

Fon Desteği

Bu çalışmada herhangi bir resmi, ticari ya da kar amacı gütmeyen organizasyondan fon desteği alınmamıştır.

Etik Standartlara Uygunluk

Yazarlar tarafından çalışmada kullanılan araç ve yöntemlerin Etik Kurul İzni gerektirmediği beyan edilmiştir.

Etik Beyanı

Yazarlar tarafından bu çalışmada bilimsel ve etik ilkelere uyulduğu; yararlanılan tüm çalışmaların kaynakçada belirtildiği beyan edilmiştir.

Kaynakça

- Adana Ticaret Odası (ATO). (2021). *Adana Ekonomisi*. Yiğit Grafik Tasarım Yayıncılık. <https://www.adanato.org.tr/WebDosyalar/V2/Dosyalar/2022/9/27/adana-ekonomisi-2021-16-42-14.pdf>, (Erişim Tarihi: 23.10.2022).
- Akca, M. (2020). Bölgesel Kalkınmada Havalimanı Rollerini İşleticiler İçin Öneriler. *Doğu Anadolu Sosyal Bilimlerde Eğilimler Dergisi*, 4(1), 27-39.
- Anadolu Ajansı, (2021). <https://www.ntv.com.tr/ekonomi/bakan-karaismailoglundan-cukurova-havalimani-aciklamasi,l0EPz-KH7k6-lflmuV0kEg> (Erişim Tarihi: 20.10.2022).
- Arslan, E. (2020). Yeni Tokat Havalimanının Bölgesel Turizm Hareketlerindeki Rolü: Memleket ziyaretleri kapsamında bir araştırma. *Tourism and Recreation*, 2(2), 97-105.
- Balık, M. F. (2015). *Hava Kargo Taşımacılığı ve Türkiye'deki Gelişimini Etkileyen Faktörler*, Yüksek Lisans Tezi, Afyon Kocatepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Afyonkarahisar.
- Blonigen, B. A., and Cristea, A. D. (2012). Airports and Urban Growth: Evidence from a Quasi-natural Policy Experiment (No. w18278), National Bureau of Economic Research (NBER).
- Bogdański, M. (2014). Airports as a factor of regional development on the example of the Szymany Airport. *Bulletin of Geography. Socio-economic Series*, (25), 15-23.
- Bölgesel İstatistiklerin Toplanması, Geliştirilmesi, Bölgelerin SosyoEkonomik Analizlerinin Yapılması, Bölgesel Politikaların Çerçevesinin Belirlenmesi ve Avrupa Birliği Bölgesel İstatistik Sistemine Uygun Karşılaştırılabilir İstatistik Veri Tabanı Oluşturulması Amacıyla Ülke Çapında İstatistik Bölge Birimleri Sınıflandırmasının Tanımlanmasına İlişkin Karar. Karar No: 2002/4720. 22 Eylül 2002 tarih ve 24884 sayılı T. C. Resmi Gazete.
- Brueckner, J. K. (2003). Airline traffic and urban economic development. *Urban Studies*, 40(8), 1455-1469.
- Červinka, M., and Tykva, T. (2012). The relation between air transport and selected aspects of the regional economy. *Scientific papers of the University of Pardubice. Series D, Faculty of Economics and Administration*. 24 (2), 31-42.
- Çukurova Kalkınma Ajansı. (2017). *RIS Mersin+ Yenilik İhtiyaç Analizi Raporu*. https://www.cka.org.tr/uploads/document_center_v/5dc128f87c51d-ris-mersin-yenilik-ihityac-analizi-raporu.pdf. (Erişim Tarihi: 23.12.2022).
- DHMİ. (2022). <https://www.dhmi.gov.tr/Sayfalar/Istatistikler.aspx>, (Erişim Tarihi: 21.10.2022).
- DHMİ. (2020). 2020 Hava yolu Sektör Raporu. https://www.dhmi.gov.tr/Lists/Hava_yoluSektorRaporlari/Attachments/14/2020_Hava_yolu_Sektor_raporu.pdf. (Erişim Tarihi: 07.12.2022).

- Díaz Olariaga, O., and Alonso-Malaver, C. (2021). Impact of airport policies on regional development. Evidence from the Colombian case. *Regional Science Policy & Practice*, 14(6), 185-210.
- Dimitriou, D. J., Mourmouris, J. C., and Sartzetaki, M. F. (2015). Economic impact assessment of mega infrastructure pipeline projects. *Applied Economics*, 47(40), 4310-4322.
- Florida, R., Mellander, C., and Holgersson, T. (2015). Up in the air: the role of airports for regional economic development. *The annals of regional science*, 54(1), 197-214.
- Glaeser, E. L., Kolko, J., and Saiz, A. (2001). Consumer city. *Journal of economic geography*, 1(1), 27-50.
- Gökdalay, M. H., ve Köse, Y. (2021). Havalimanı özelleştirmesi ve Değerlemesi: Türkiye'de Bulunan çeşitli Sivil Havalimanları üzerinde Ampirik Bir İnceleme. *Third Sector Social Economic Review*, 56(4), 2246-2259.
- Green, R. K. (2007). Airports and economic development. *Real estate economics*, 35(1), 91-112.
- Große, C. (2019, Aralık). Airports as critical infrastructure: The role of the transportation-by-air system for regional development and crisis management. In *2019 IEEE International Conference on Industrial Engineering and Engineering Management (IEEM)* (pp. 440-444). IEEE.
- Halpern, N., and Bråthen, S. (2011). Impact of airports on regional accessibility and social development. *Journal of Transport Geography*, 19(6), 1145-1154.
- Kalkınma Ajansları Genel Müdürlüğü, (2022). *Kalkınma Planlamasında İstatistik Bölge Birimleri Sınıflandırması*. <https://ka.gov.tr/sayfalar/kalkinma-planlamasinda-istatistik-bolge-birimleri-siniflandirmasi--24>, (Erişim Tarihi: 23.10.2022).
- Kasarda, J. D., and Lindsay, G. (2011). Aerotropolis: the way we'll live next. Farrar, Straus and Giroux.
- Kılıç, D., ve Turğut, M. (2019). Kentsel Lojistik Açısından İstanbul Havalimanı ve Atatürk Havalimanı'nın Değerlendirilmesi. *Afyon Kocatepe Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 21(2), 148-157.
- Kocakaya, K. (2022). *Ulusal Düzeyli Hava Taşımacılığı İşletmelerinde Optimizasyon Örneği: Bölgesel Havacılık Kapsamında Değerlendirme*, Yüksek Lisans Tezi, Bandırma Onyediy Eylül Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Balıkesir.
- Konstantinos, D. (2022). The Small Regional Airports and Regional Development The Case Of National Airport Oo Nea Anchialos. University of Thessaly.
- Küçük, K., Acuner, E., ve Kızıltan, A. (2022). Rize Yerel Halkının Yeni Rize Artvin Havalimanı'ndan Beklentileri (Rize Local. *Journal of Tourism and Gastronomy Studies*, 10(3), 2109-2125.
- Mersin Ticaret ve Sanayi Odası (MTSO). (2021). Ekonomik Rapor. Güven Ofset. <https://www.mtso.org.tr/tr/a/2021-mersin-ekonomik-raporu>, (Erişim Tarihi: 19.10.2022).
- Mukkala, K., and Tervo, H. (2013). Air transportation and regional growth: which way does the causality run? *Environment and Planning A*, 45(6), 1508-1520.
- Niewiadomski, P. (2020). Agentisation of airports and the pursuit of regional development in Poland. *European Urban and Regional Studies*, 27(2), 171-188.
- Oktal, H., ve Küçükönel, H. (2007). Dünyada Bölgesel Hava Taşımacılığı ve Türkiye'de Uygulanabilirliği. *Anadolu University Journal of Social Sciences*, 7(2), 383-394 .
- Olariaga, O. D. (2021). The Role of Regional Airports in Connectivity and Regional Development. *Periodica Polytechnica Transportation Engineering*, 49(4), 394-406.
- Peneda, M. J. A., Reis, V. D., and Macário, M. D. R. M. (2011). Critical factors for development of airport cities. *Transportation research record*, 2214(1), 1-9.
- Sarılgan, A. E. (2007). *Bölgesel Hava yolu Taşımacılığı ve Türkiye'de Bölgesel Hava yolu Taşımacılığının Geliştirilmesi İçin Yapılması Gerekenler*, Doktora Tezi, Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Eskişehir.
- Sheard, N. (2012). *Airports and the Production of Goods and Services*. 52nd Congress of the European Regional Science Association: "Regions in Motion - Breaking the Path", 21-25 August 2012, Bratislava, Slovakia.
- T.C. Çevre Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı. (2009). ÇED Raporu, <https://ced.csb.gov.tr/genelgeler-i-434>, (Erişim Tarihi: 23.10.2022).
- T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı, (2022). <https://yigm.ktb.gov.tr/TR-201126/yillik-bultenler.html>, (Erişim Tarihi: 20.10.2022).
- T.C. Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı. (2019). Adana İl Sanayi Durum Raporu. <https://www.sanayi.gov.tr/plan-program-raporlar-ve-yayinlar/81-il-sanayi-durum-raporlari>, (Erişim Tarihi: 23.10.2022).
- T.C. Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı. (2019). Mersin İl Sanayi Durum Raporu. <https://www.sanayi.gov.tr/plan-program-raporlar-ve-yayinlar/81-il-sanayi-durum-raporlari>, (Erişim Tarihi: 18.10.2022).

- T.C. Ticaret Bakanlığı. (2021). <https://ticaret.gov.tr/istatistikler/dis-ticaret-istatistikleri>, (Erişim Tarihi: 15.10.2022).
- Tang, K., Wang, H. J., and Wang, N. (2022). The Relationship between the Airport Economy and Regional Development in China. *Emerging Markets Finance and Trade*, 58(3), 812-822.
- TÜİK. (2022). *Dış Ticaret İstatistikleri*. <https://data.tuik.gov.tr/Kategori/GetKategori?p=dis-ticaret-104>, (Erişim Tarihi: 29.10.2022).
- Türk, H. (2015). *Ordu Giresun Havalimanı Mekân Seçimi ve Muhtemel Etkileri*, Yüksek Lisans Tezi, Giresun Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Giresun.
- Tveter, E. (2017). The effect of airports on regional development: Evidence from the construction of regional airports in Norway. *Research in Transportation Economics*, 63, 50-58.