

DOI Number: 10.29064/ijma.688454

HAVALİMANI ŞEHİRİ MODELİ*AIRPORT CITY MODEL***Meltem AKCA¹**<https://orcid.org/0000-0001-5544-5929>**ÖZ**

Havacılık sektörünün gelişimi, havalimanı yapılanmalarını etkilemektedir. Serbestleşme akımları ve küreselleşme olgusu havalimanı sahipliklerini de çeşitlendirmektedir. Havalimanlarını özelleştirme yaklaşımlarının önem kazanması da havalimanı işleticilerini gelir artışı sağlayacak yeni iş modellerine yönlendirmektedir. Bu kapsamda havalimanı şehri modeli, merkezde havalimanı faaliyetlerinin bulunduğu ve çevresinin ilgili endüstri dalları ile şehirleştiği bir yapılanmayı tanımlamaktadır. Havalimanı gelirlerinin havacılık ve havacılık harici gelirlerden meydana geldiği göz önüne alındığında, havalimanı şehirlerinde havacılık harici gelirlerin maksimizasyonu da önem arz etmektedir. Havacılık sektörünün sürekli büyüyen cazip bir pazar olması, sektör oyuncularını arasında rekabet unsurunu ön plana çıkarmaktadır. Havalimanlarının ticarileştirilmesi faaliyetleri meydanlar ve havalimanı şehirleri arasındaki rekabeti de etkilemektedir. Geleneksel yaklaşıma göre havalimanlarının birincil müşterileri havayolu firmalarıdır. Yolcular ise ikincil müşteriler olarak dikkat çekmektedir. Havalimanı şehri yaklaşımında ise hem havayolu işletmeleri hem de yolcular-karşılayanlar-geçirenler-ziyaretçiler ve çalışanlar havalimanı müşteri grubu içerisinde yer almaktadır. Bu nedenle havalimanı şehri modelinde konaklama tesisleri, yaşam alanları, alış-veriş merkezleri gibi pek çok gelir arttırıcı birim bulunmaktadır. Modelde, endüstri ve sosyal donatı alanlarının çeşitlenmesi ile bölgesel cazibe artış göstererek havayolu taşımacılık faaliyetlerine yönelik talep de genişlemektedir. Bu çalışmada havalimanı şehri modeli ele alınmış ve kavramsal bakış açısıyla değerlendirilmiştir. Havalimanı şehri modelinin sürdürülebilir başarı sağlaması için önem arz eden konular irdelenmiştir. Son olarak İstanbul Havalimanı'nın havalimanı şehri olarak ele alınması için ihtiyaç duyulan unsurlar önerilmiştir.

Anahtar kelimeler: Havalimanı, Havalimanı Şehri, İş Modeli, Kentleşme

JEL Sınıflandırma: R42, M29

ABSTRACT

The development of the aviation industry affects airport structures. Liberalization currents and the phenomenon of globalization also diversify airport ownership. The importance of the privatization approaches of airports also leads airport operators to new business models that will increase their income. In this context, the airport city model defines a structure in which airport activities are located in the center and its environment is urbanized with the related industry branches. Given that airport revenues consist of aviation and non-aviation revenues, maximization of non-aviation revenues is also important in airport cities. The fact that the aviation industry is an ever-growing attractive market brings the element of competition among the sector players to the fore. The commercialization activities of airports also affect competition between airports and airport cities. According to the traditional approach, the primary customers of the airports are airline companies. Passengers stand out

¹ Dr. Öğretim Üyesi, Alanya Alaaddin Keykubat Üniversitesi Gazipaşa Havacılık ve Uzay Bilimleri Fakültesi, Havacılık Yönetimi Bölümü, meltem.akca@alanya.edu.tr

as secondary customers. In the airport city approach, both airline companies and passengers-greeters-visitors and employees are included in the airport customer group. For this reason, there are many income increasing units in the airport city model such as accommodation facilities, living areas, and shopping centers. In the model, the demand for airline transportation activities is expanding by increasing the regional attraction with the diversification of industry and social reinforcement areas. In this study, the airport city model is discussed and evaluated from a conceptual point of view. Important issues were discussed for the sustainable success of the airport city model. Finally, the elements needed to treat Istanbul Airport as an airport city are proposed.

Keywords: Airport, Airport City, Business Model, Urbanization

JEL Classification: R42, M29

GİRİŞ

Küresel ticaret uygulamalarında yeni yönetim modellerinin kullanılması ile yalınlaşan şirketler tam zamanında üretim, sıfır stoklu üretim gibi yeni üretim modellerini benimsemiştir. Bu modellerin en önemli özelliği, istenilen zamanda istenilen ürüne doğru yerde sahip olabilmektir. Havayolu taşımacılığının hızlı bir ulaştırma türü olması yeni uygulamalar için önem arz etmektedir. Özellikle kargo taşımacılığının gelişiminde bu yalınlaşma hareketlerinin ve rekabetin hâkim olduğu piyasalara daha hızlı ürün sunma politikalarının etkili olduğunu söylemek mümkündür. İnternet kullanımının iş hayatında yaygınlaşması ve e-ticaret faaliyetlerinin gelişimi de yeni üretim ve ticaret modellerinin yaygınlaşmasını tetiklemiştir. Diğer taraftan serbestleşme faaliyetleri ile havayolu yolcu taşımacılığının gelişmesi de havacılık sektörünün yeniden şekillenmesine zemin hazırlamıştır. Havayolu taşımacılığının arz ve talep taraflarına sunduğu erişilebilirlik hızı, yolcu ve kargo taşımacılığının gelişimini sağlamıştır (Charles, Barnes, Ryan ve Clayton, 2007). Tüm bu süreçte havacılığın gelişimi, dijitalleşme, küreselleşme ve zaman temelli rekabetin artması havalimanı şehri iş modellerinin önem kazanmasında etkili olmuştur (Shah ve Sanjeevani, 2013). Kurumsal ve ekonomik dönüşüme bağlı olarak havalimanı rolleri de değişim göstermiş ve havalimanları kaynaklarını (gelirlerini) çeşitlendirmeye başlamışlardır (Stevens, 2006; Stevens, Baker ve Freestone; 2007). Bu kapsamda, terminal alanlarından havacılık harici gelir elde etmek amacıyla yeni iş modelleri oluşturulmuştur. Bu yenilikler “havalimanı şehirleşmesi” kavramını ortaya çıkarmıştır (Peneda, Reis ve Macario, 2011:1-2; Appold ve Kasarda, 2013; Cho, Windle ve Hofer, 2012; Güller ve Güller, 2003).

Günümüzde modern havalimanları hava ve yer ulaşımı arasında aktarımı sağlamanın yanı sıra turizm, eğlence, üretim, hizmet, lojistik sektörleri ile ilişkili tüm faaliyetleri kapsayan önemli birer ekonomik birim olarak değerlendirilmektedir. Havalimanı operasyonları merkezde olmak üzere çevresini şehirleştiren bu ekonomik birimler bölgesel kalkınmayı desteklemektedir (Shah ve Sanjeevani, 2013:59-60; Arthur, 2018). Bu kapsamda genişleyen havalimanları “havalimanı şehri ya da aerotropolis” olarak tanımlanmaktadır (Peneda, Reis ve Macario, 2011; Kasarda ve Appold, 2014). Havalimanı şehri, havalimanı kurulması ile kentsel anlamda gelişen ve endüstriyel yatırımları da meydan yakınına çekerek hem havalimanı hem de havacılık ve ilgili sektör çalışanlarının çalışma, barınma ve yaşam alanlarını da kapsayan yerleşim bölgeleridir (Peneda, Reis ve Macario, 2011; Appold ve Kasarda, 2013; Vilenskii ve Veretennikova, 2017, Kasarda, 2019).

Bu çalışmada havacılık sektöründe rekabet avantajı elde etmek için ortaya çıkan “havalimanı şehirleşmesi” modeli ele alınmıştır. Ayrıca aşağıda yer alan sorulara ilişkin cevaplar tartışılmıştır:

Havalimanı şehirleşmesi oluşumunu etkileyen unsurlar nelerdir?

Havalimanı şehri kavramı nedir?

Havalimanı şehirleşmesini sürdürülebilir kılacak unsurlar nelerdir?

İstanbul Havalimanı'nın havalimanı şehri modeli olarak gelişimi için önem vermesi gereken unsurlar nelerdir?

1. KAVRAMSAL ÇERÇEVE

1.1.HAVALİMANI ŞEHİRİ

İkinci Dünya Savaşı'nın ardından hava aracı ve seyrüsefer teknolojilerinin gelişmesi, insanların havayolu taşımacılığına özendirilmesi, devlet destekli havayolu firmalarının kurulması havalimanı yapılanmalarının genişlemesinde etkili olmuştur (Stevens, Baker ve Freestone, 2007; Yun, 2015; Rogerson, 2018). Ayrıca, havayolu taşımacılık sektöründeki yenilikler de havalimanı faaliyetlerine yönelik değişim gereksinimine zemin hazırlamıştır. Bununla birlikte havayolu taşımacılık sektöründeki serbestleşme faaliyetleri, düşük maliyetli taşıyıcıları ve düşük maliyetli havalimanı oluşumunu hızlandırmış, küreselleşme unsuru ise topla dağıt sistemi ve havayolu iş birliklerini meydana getirmiştir. Tüm bu oluşumlar, havalimanı kullanım ücretleri üzerinde baskı oluşturmuştur. Diğer taraftan, küreselleşme sonucunda kapasite, emniyet ve güvenlik ile ilgili ihtiyaçlar da artmıştır. Bu koşullar sektördeki rekabeti şiddetlendirmiştir. Sektördeki ekonomik dalgalanmaların artması da havalimanlarının ticarileştirilmesi ve özelleştirilmesi yaklaşımlarının benimsenmesini sağlamıştır. Sonuç olarak serbestleşme ve küreselleşme faaliyetleri, havalimanı yönetimlerini havacılık harici gelirlerin artışı sağlayacak yeni iş modelleri arayışına yönlendirmiştir. Bu kapsamda, havalimanı şehri kavramı da sürdürülebilir rekabet avantajı elde etmeyi amaçlayan yeni bir iş modeli olarak ele alınmıştır (Peneda, Reis ve Macario, 2011; Yeo, Wang ve Chou, 2013; Appold ve Kasarda, 2013; Setiawan vd., 2018).

Stevens, Baker ve Freestone (2007) kentsel ve ekonomik kalkınmanın arkasındaki en önemli özelliğin taşımacılık faaliyetlerinin gelişmişliği olduğunu ifade etmişlerdir. Kasarda (2000) ise dünyada ilk şehirlerin su kenarlarında limanların, denizlerin yanında kurulduğunu vurgulamış ve ardından nehirlerin, kanalların da taşımacılık faaliyetlerinde kullanıldığını belirtmiştir. Daha sonraki yüzyıllarda sanayi devrimi ile demiryolu sektörünün gelişmesi kent merkezleri ve çevresini birbirine bağlamıştır. Böylece banliyölerin gelişmesi sağlanmış ve bölgelerin demiryolu ağları ile erişilebilirlikleri artış göstermiştir. İstasyonların, garların olduğu alanlar daha yoğun olarak kentleşmeye başlamıştır. 20.yüzyılda ise otoyollar önem kazanmış ve karayolu taşımacılık faaliyetlerinin gelişimi kentleşmeyi ve kent planlamalarını etkilemiştir. 21.yüzyılda ise havayolu taşımacılığının ve havalimanlarının kentleşme üzerinde belirleyici olacağı öngörülmüştür (Kasarda ve Appold, 2014).

Havalimanı şehirlerine ilişkin ilk örnekler 1970'lerin sonlarında Amerika Birleşik Devletleri'nde oluşmaya başlamıştır. Havaalanı olarak kullanılan yerlerin yakınına endüstriyel alanların yerleşmeye başlaması, merkezde havalimanı ve çevresinde kentleşmenin olduğu bir yapı oluşturmuştur (Peneda, Reis ve Macario, 2011; Güller ve Güller, 2003). İlerleyen dönemlerde terminal içi ticari alanların genişletilmesi, ticari alanların ve tesislerin terminal dışına yayılımı, tedarik zinciri aktörlerinin bölgeyi cazip bularak bu alanlara yerleşmesi gibi faktörler şehirleşmeyi hızlandırmıştır. Bu süreçte, insanların ihtiyaç duydukları her şeye havalimanı şehri olarak adlandırılan bölgede erişim sağlamaları, bu bölgelerin yaşam alanı olarak da cazip hale gelmesini kolaylaştırmıştır (Peneda, Reis ve Macario, 2011:9; Arthur, 2018).

Kasarda (2008) havalimanı şehri modelinde merkezde havacılık altyapı ve hizmetlerinin olduğu, havacılık harici tesislerin merkez çevresinde konumlandığı ve ilgili endüstrilerin ise

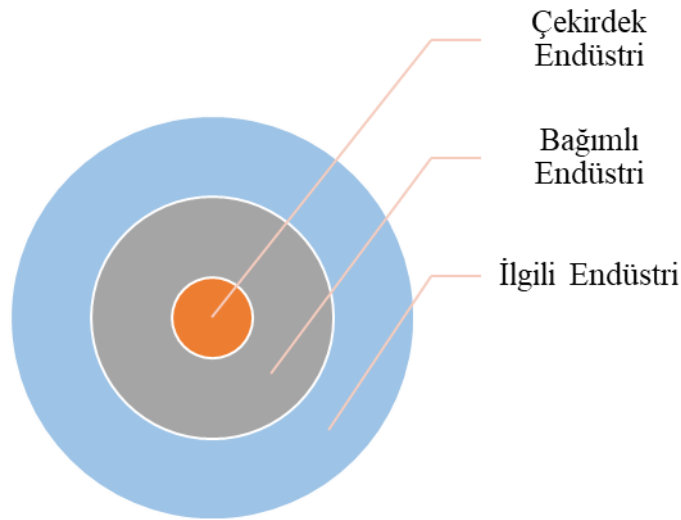
bu sınırlar etrafında yer aldığı bir yapıdan bahsetmiştir. Zhou (2006) ise havalimanı şehrini, havalimanı çevresindeki bölgesel ekonomi olarak tanımlamıştır. Yazar, kargo ve yolcu sirkülasyonunun havayolu taşımacılığı ile gerçekleştirdiği; üretim, teknoloji, sermaye, ticaret ve popülasyon kümelenmelerinin genişleyip yer aldığı bir sistemin havalimanı şehrini oluşturduğunu ifade etmiştir (Zhou, 2006).

Havalimanı şehri olarak adlandırılan alanlarda havalimanı merkez olmak üzere çekirdek, bağımlı ve ilgili endüstrilerin bölgesel kümelenmeleri söz konusudur (Appold ve Kasarda, 2011). Bu kapsamda;

Çekirdek Endüstri: Havayolu işletmeleri, yer hizmetleri kuruluşları, ikram hizmetleri gibi havacılık ile ilgili işletmeleri kapsar.

Bağımlı Endüstri: Lojistik, bakım faaliyetleri gibi hizmetleri sunan işletmelerden meydana gelmektedir.

İlgili Endüstri: Ticaret, turizm, konaklama, eğitim gibi değer katan üretim ve hizmet faaliyetlerinden oluşmaktadır (Kasarda, 2000; Kasarda, 2008, Appold ve Kasarda, 2011).



Şekil 1: Havalimanı Şehirleşmesi Endüstrileri

Kaynak: Appold ve Kasarda (2011)

Havalimanı şehirlerinde; eğlence merkezleri, kütüphaneler, spor salonları, konferans, sergi ve fuaye alanları bulunmaktadır. Güvenlik ve pasaport noktası öncesinde de yolcu karşılayan ve geçirenler ile meydan ziyaretçilerinin vakit geçirebileceği pek çok tesis vardır. Havalimanı şehirleşmesinde; meydan çevresinde oteller, ticaret merkezleri, park alanları, endüstriyel bölgeler, serbest bölgeler, havacılık işletmelerinin merkezleri, lojistik köyler, 3. ve 4. parti destek sağlayıcıların ofisleri yer almaktadır. Havalimanının merkezde olduğu ve etrafında tesislerin bulunduğu bu yapılanmalarda çalışanların barındığı alanların oluşması ve yaşamlarını devam ettirmeleri için gerekli alışveriş alanlarının ve sosyal donatıların inşa edilmesi ile havalimanı çevresi şehirleşmektedir. Diğer taraftan, dünya ticaret hacminin gelişmesi, rekabetçilikte hız ve zaman kavramlarının önem kazanması kargo faaliyetlerini ve mal hareketliliğini arttırmaktadır. Havalimanı şehirleri bu hareketliliğin en etkin şekilde gerçekleşmesini sağlayacak organizasyonları bir araya getirmektedir (Kasarda, 2000;

Schlaack, 2010; Vilenskii ve Veretennikova, 2017; Rogerson, 2018; Kasarda, 2019). Ayrıca hava kargo faaliyetlerinin gelişimi, havalimanı çevresine yönelik üretim tesislerinin konumlanmasını da kolaylaştırmaktadır. Hava kargo taşımacılık faaliyetleri incelendiğinde, dünya ticaret hacminin yaklaşık %40'lık bir bölümü bu taşıma türü ile el değiştirmektedir. Bu ürünler, miktar olarak dünya ticaret hacminin yaklaşık %1-2'si kadardır (Özaslan Çalışkan, 2018; Altuntaş, 2017). Havayolu ile taşınan malların değer olarak yüksek teknoloji ürünler olduğunu söylemek mümkündür (Kasarda, 2008; Alkaabi, Debbage ve Touq, 2013:292). Bu bağlamda, yüksek teknolojili ve müşteriye ulaşımının hızlı olması gerekli ürün üreten şirketlerin havalimanı yakınında konumlandığı gözlemlenmektedir.

1.2.REKABET ARACI OLARAK HAVALİMANI ŞEHİRİ MODELİ

Havacılık sektöründeki serbestleşme faaliyetleri; küreselleşme, havacılık teknolojilerindeki değişim; düşük maliyetli taşıyıcıların pazara girmesi, topla-dağıt sisteminin gelişimi, havayolu-havayolu ve havayolu-havalimanı iş birlikleri gibi yeni uygulamaların ortaya çıkmasını sağlamıştır (Peneda, Reis ve Macario, 2011). Bu süreçte havalimanı işleticileri de havalimanlarını çekici hale getirmek ve rekabet avantajı sağlamak için iş modelleri, stratejiler ve pazarlama araçları oluşturma arayışına girmişlerdir (Wang, Chou ve Yeo, 2013; Yeo, Wang ve Chou, 2013; Wang ve Hong, 2011). Havalimanı şehirleşmesi modeli de bu arayışlar sonucu ortaya çıkmıştır. Modelde, terminal ve meydan çevresinin ticarileştirilmesi ile havalimanının yayılarak şehirleşmesi öngörülmektedir.

Havalimanları milyonlarca insanın gerek seyahat gerek ziyaret ya da yolcu karşılama-geçirme amacıyla olsun uğrak yeri haline gelmiştir. Bu insanlar, terminal alanlarını kullanarak hava araçlarına ulaşmakta ya da yolcularını geçirip-karşulamaktadır. Havalimanı kullanıcı sayısının çok fazla olması, havalimanı işleticilerinin havayolu işletmelerine sundukları hizmetlere yönelik havacılık ücretlerini azaltarak havacılık harici gelirleri arttırmaya yönelik stratejilere yönelmelerinde etkili olmaktadır (Kasarda, 2008). Bu stratejik yaklaşımlar da havalimanı şehirleşmesini hızlandırmaktadır.

Havalimanı şehirleşmesi hem ekonomik açıdan hem de havalimanı işleticileri açısından önem arz eden bir konudur (Setiawan vd., 2018; Kasarda, 2019). Siska (2014) havalimanlarının, hava ve kara arasında aktarım merkezi olmanın dışında, ekonomiye katkı sunacak yatırımlar ile cazibe merkezi haline gelebileceklerini belirtmiştir. Bununla birlikte çeşitli çalışmalarda yazarlar; iş merkezleri, eğlence ve sanat merkezleri, eğitim kurumları, alışveriş merkezlerinin havalimanı çevresinde konumlanmasının bölgesel istihdama katkı sağlayarak hem doğrudan hem de dolaylı etkileri arttıracaklarını vurgulamıştır (Siska, 2014; Schlaack, 2010; Nasution, Harisdani ve Napitupulu, 2017).

Havalimanı şehirleşmesi sayesinde dünya üzerindeki bazı havalimanları bu iş modelini kullanarak gelirlerini arttırmakta ve birer cazibe merkezi haline gelmektedir. Örneğin; Hong Kong Havalimanı tasarımcı mağazalarıyla, Beijing Havalimanı bankalarıyla, Singapur Changi Havalimanı sinemalarıyla, Las Vegas Havalimanı müzeleriyle, Fraport Havalimanı hastanesiyle, Schiphol Havalimanı sanat galerileriyle, Stockholm Havalimanı düğünlere ev sahipliği yapan şapeliyle meşhurdur (Kasarda, 2008; Baker ve Freestone, 2011; Macario ve Van de Voorde, 2011). Bu kapsamda havalimanı şehri örnekleri aşağıda yer almaktadır:

- ABD'deki Dallas-Fort Worth, Washington Dulles Uluslararası Havalimanları
- Brezilya'da Sao Paulo's Viracopas Uluslararası Havalimanı
- Amsterdam-Schiphol Havalimanı
- Londra-Heathrow Havalimanı
- Singapur-Changi Havalimanı
- Hong Kong Uluslararası Havalimanı

- Güney Kore- Incheon Havalimanı
- Malezya-Kuala Lumpur Havalimanı
- Dubai Uluslararası Havalimanı

Kaynak Temelli Yaklaşımına göre, bir işletmenin temel rekabetçilik gücü kendine özgü, kolay taklit edilmeyen ve ikamesi zor olan stratejik kaynaklarına yönelik uygulamalara sahip olmasından gelmektedir (Barney, 1991; Acedo, Barroso ve Galan, 2006). Bu bakış açısıyla havalimanı işletiminde yeni modellerin oluşturulması rekabet gücünü arttırarak gelir artışı sağlayacak bir yöntem olarak değerlendirilmektedir (Yeo, Wang ve Chou,2013). Havalimanı şehirleşmesi modelinde, havalimanı gelişimi rekabetçilik ilkesi referans alınarak uygulanmaktadır. Bazı örneklerde ise mevcut havalimanı üzerinde çeşitli düzenlemeler ile şehirleşme modeline benzerlikler ortaya çıkmaktadır. Bir havalimanının şehirleşme modeli ile yapımı ya da mevcut meydanın şehirleşme modeli ile genişletilmesi hedeflendiğinde; havalimanı yönetimi, operasyonların organizasyonu, gelişim faaliyetlerine yönelik hazırlıklar, arazi genişleme imkânları, ilgili endüstriler ile ilişkiler gözden geçirilerek değerlendirmeler yapılmalı ve stratejiler detaylı süreçlerin ardından oluşturulmalıdır (Wang ve Hong, 2011). Bununla birlikte, havalimanı şehirleşmesi modelinde havalimanı işleticilerinin bu havalimanının rekabet gücünün ne olacağını iyi belirlemesi gerekmektedir. Ayrıca, Kasarda'nın (2000-2008) "airport city" ve "aerotropolis" modeli, havalimanı şehrinin lojistik temelli gelişimini ele alan, havalimanı bölgesi kurulumunu betimleyen bir modeldir. Bu süreçte iş modeli uygulanırken stratejik karar verilir. Bu nedenle iş modeline ilişkin risklerin ve fırsatların belirlenmesi önem arz etmektedir (Poungias, 2009).

Havalimanı şehirleşmesi modelinde, havalimanını diğer havalimanlarına kıyasla çok daha fazla tercih edilen bir merkez haline getirerek rekabet avantajı sağlama hedefi mevcuttur (Yun, 2015). Havalimanının, dünya üzerindeki diğer büyük havalimanları ya da havalimanı şehirleri ile uluslararası düzeyde rekabet edebilmesi için; sektöre yönelik talep durumu, havacılığın gelişimi, coğrafi özellikler, ulaştırma, teknoloji ve haberleşme sistemlerine yönelik yatırımların gelişimi, havacılık ile ilgili ekonomilere yönelik eğilimler, kargo ve lojistik faaliyetlerinin durumu, işgücünün niteliği, havacılık sektörüne ilişkin istihdam yapısı ve eğitim politikaları analiz edilmelidir. Ayrıca kamu ve özel sektör arasındaki yatırım, eğitim, işletim konularındaki iş birlikleri güçlendirilmelidir (Wang ve Hong, 2011).

Wang ve Hong (2011) havalimanı şehirleşmesi ile ilgili olarak yürüttükleri çalışmalarında inceledikleri havalimanının rekabet gücünü belirlemek, güçlü ve zayıf yönlerini ortaya çıkararak fırsat ve tehditleri sıralamak ve bu doğrultuda stratejiler üretmek için Porter'ın (1990) Elmas Modelinden esinlenmişlerdir. Bu kapsamda havalimanı yapısı-rekabet özellikleri, talep ve faktör koşulları, ilgili ve destekleyici faktörler değerlendirilerek Taoyuan Havalimanı için öneriler sunmuşlardır. İlgili çalışmada, havalimanı şehirleşmesi için rekabet gücünü ortaya çıkaracak analizlerin yapılmasının ve bu analizler neticesinde oluşturulacak gerçekçi stratejiler ile faaliyetlerin planlanmasının önem arz edeceği vurgulanmıştır (Wang ve Hong, 2011).

1.3.HAVALİMANI ŞEHİRİ MODELİ İÇİN KRİTİK FAKTÖRLER

Havalimanları kendi terminal alanlarını genişletirken çevresini de ticaret kompleksleri, lojistik köyler, endüstriyel parklar, gümrük bölgeleri, konaklama bölgeleri ve barınma alanları ile şehirleştirmektedir (Shah ve Sanjeevani, 2013:54). Appold ve Kasarda (2011) havalimanı şehri modelinin, havalimanının bulunduğu bölge için değer oluşturduğunu ve bu değer sonucu bölgesel ekonomik hareketliliğinin havayolu taşımacılığını ve havalimanı gelirlerini arttırdığını savunmuşlardır. Bu kapsamda havalimanı şehri modelinin sürdürülebilir performans sağlaması amacıyla etkin ve verimli bir şekilde yönetilmesi gerekmektedir

(Alkaabi, Debbage ve Touq, 2013:292). Stevens (2006) havalimanı şehirleşmesi modelinin sürdürülebilir olması için dikkat edilmesi gereken faktörleri; çevresel etkiler ve kaynak kullanımı, altyapıların gelecek talep artışlarına elverişli olması, ekonomi ile etkileşimin devamlılığı, otoriteler ile güçlü ilişkiler ve diyalog kurma, ulaşım alternatiflerinin çokluğu ve agresif stratejilerden uzak durma olarak ele almıştır. Xia ve Li (2006), Shah ve Sanjeevani (2013), Kasarda (2013), Wang, Hong, Chen ve Jiang (2011) ve Wang, Chou ve Yeo (2013) bir bölgede havalimanı şehri oluşumunu kolaylaştıracak etmenleri aşağıdaki gibi sıralamışlardır:

- Ticaretin Serbestleşmesi: Serbest ticaret bölgesine yakın olan havalimanı gelişimi artış gösterecektir. Havalimanı şehri modelinin benimsenmesi halinde havalimanı çevresinde serbest bölgelerin oluşturulması gerekmektedir.
- Çevresel ve Operasyonel Uygunluk: Bölgesel lokasyonun hava sahası kullanımı açısından uluslararası geçişlere sahip olması havalimanının kullanımını arttıracaktır. Dünyanın önemli merkezleri ile sefer sıklığına sahip olması, havalimanı şehrinin erişilebilirliğini güçlendirecektir.
- Endüstri Farklılaşması: Havalimanı bölgesinde terminaller, alışveriş merkezleri, eğlence alanları, konaklama bölgelerinin bulunması iş farklılaştırmasını sağlayarak bölgeye yönelik yolcu ve kargo talebini de arttıracaktır. Özellikle aktarma meydanlarında yolcuların vakit geçirmesini sağlayacak imkânların olması yolcunun havayolu firmasını, havayolu firmasının da havalimanını tercih etmesinde önem arz edecektir.
- İşletme Yönetimi: Havalimanı yönetiminin geleneksel, hiyerarşik modellerden ziyade yenilikçi ve esnek yapılanmalara sahip olması gerekmektedir. Yönetim ve karar alma faaliyetlerinde çeşitlendirmeye gidilmelidir. Küresel düzeyde rekabet edebilmek için havalimanı işleticileri, terminal işleticileri, havayolu işletmeleri, yer hizmetleri kuruluşları arasında iş birlikleri yapılmalı ve kamu ve özel sektörü bir araya getirecek çalışmalara ağırlık verilmelidir (Freestone ve Baker, 2011; Stevens, Baker ve Freestone, 2007). Toplumsal ihtiyaç ve beklentileri ortaya çıkaracak diyalogların kurulması da kentsel gelişim üzerinde olumlu etkiler yaratacaktır.

Peneda, Reis ve Macario (2011) ise havalimanı şehri modelinin sürdürülebilir performans sahibi olması için bazı kritik noktalarının dikkatle ele alınması gerektiğini belirtmişlerdir. Bu noktalar:

- Havalimanı şehri planlamasında erişilebilirlik büyük önem arz etmektedir. Havalimanı ulaşımı ve aktarımı sağlayacak alternatif ulaşım türlerinin olması ve ulaşım yatırımlarının güncelliği bölgesel cazibenin artmasına katkı sunacaktır.
- Ekonominin güçlü olması yatırımların desteklenmesini hızlandırır. Bölgesel yatırımların artması istihdam ihtiyacını ortaya çıkaracaktır. Bu nedenle nitelikli iş gücünün planlanması gerekmektedir.
- Havalimanının havayolu bağlanabilirlik gücü de dikkatle üzerinde durulması gereken bir konudur. Havalimanı destinasyon politikaları, uçuş sıklığı, ticaret merkezleri ile hava ulaşımının sağlanması çok önemli bir husustur. Ayrıca ulaşım modları arasında güçlü bağlantının olması gerekir.
- Havalimanı şehri planlaması bölgesel ve milli plan ve politikalar ile uyumlu olmalıdır. Havacılık aktörleri işbirliği ve ittifaklar ile sektörel büyümeyi sağlamlaştırmalı ve rekabet avantajı sağlayacak stratejilere yönelmelidir.
- Önem arz eden bir diğer unsur ise havalimanının toplum ve çevre halkı tarafından da kabul edilebilir olmasıdır. Ayres (2001) havalimanı şehirleşmesinin iklim, ekoloji, biyoçeşitlilik ve insan sağlığı üzerinde olumsuz etkiler ortaya çıkarabileceğini

belirtmiştir. Freestone ve Baker (2011) ise havalimanı şehirleşmesinde lojistik köyler ve kargo merkezlerinin kurulması ile havalimanını kullanan geniş gövdeli hava aracı sayısının artacağını vurgulayarak karbon salınımları ve gürültü düzeylerinin değişim göstereceğini ifade etmiştir. Bu kapsamda kontrollü ve planlı kentleşme faaliyetleri ile havalimanı şehirleşmesi modelinin uygulanması çevresel etkileri azaltacaktır. Bununla birlikte, havalimanı şehirleşmesinde toplumsal direncin olmaması için Çevre Değerlendirme Raporlarının (ÇED) kabulü önem arz eder. Ayrıca havalimanı şehirleşmesinin çevreci bir şekilde uygulanacağını ve bölgesel kalkınmaya fayda sağlayacağını açıkça dile getirilmesi toplumsal kabulü arttıracaktır.

2.İSTANBUL HAVALİMANI VE ŞEHİRLEŞME MODELİ ÖNERİLERİ

Havacılık sektörü, sürekli büyüme eğilimine sahip bir sektördür. 1945 yılından beri havayolu taşımacılığına yönelik taleplerin her yirmi yılda kendini ikiye katladığı belirtilmektedir (Kasarda, 2019; Macario ve Van de Voorde, 2011). Terör, doğal afet, salgın, ekonomik kriz dönemlerinde sektörde daralmalar gözlemlenmiş ancak etkileri uzun soluklu gerçekleşmemiştir. Ülkemizde ise 2003 yılında hayata geçirilen havacılıkta serbestleşme politikaları ile havayolu taşımacılığına yönelik talep hem iç hem dış hat taşımacılığında dünya ortalaması üzerinde bir hızla gelişme göstermiştir (Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü, 2018). Ayrıca Türkiye'nin ikili ve çok taraflı ticari anlaşmalarının artması kargo taşımacılığının da pazar payını yükseltmiştir. Tüm bu gelişmelerin yaşanmasında havacılık sektörüne yönelik yatırımların katalizör etkisi olmuştur. Sektörel destekler ve uygulanan politikalar, havayolu taşımacılığı ve ilgili tedarik zinciri yapılanmalarının güçlenmesi üzerinde olumlu etkiler sağlamıştır. Havacılık sektörünün gelişimi havalimanı yatırımlarını hızlandırmıştır. Bu kapsamda ulaştırma sektörünün GSYİH içindeki payı artış göstermiş, havalimanları ile ilgili projeler ise hız kazanmıştır. 2013 yılında İstanbul'da gerçekleştirilen Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Şurasında İstanbul'a inşa edilecek yeni havalimanında havalimanı şehirleşmesi modelinin benimseneceği belirtilmiştir (Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, 2013). Bu kapsamda kamu ve özel sektör iş birliği ile gerçekleştirilen çalışmalar neticesinde Türk Modeli olarak da bilinen Yap-İşlet-Devret yöntemi ile inşaatına başlanan İstanbul Havalimanı'nın ilk etabı 2019 yılında hizmete açılmıştır (Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü, 2018).

Özel sektör tarafından işletilen ve kamu otoritelerinin denetiminde bulunan İstanbul Havalimanı'nın şehirleşme modeli ile genişletilmesi öngörülmektedir. İstanbul Havalimanı işleticisi İGA, Perkins+Will tarafından projelendirildiği çalışma ile havalimanında şehirleşme modelini uygulayacağını belirtmektedir. Bu kapsamda, turizm, kültür ve ticaret merkezi olan İstanbul'da bu yapılanmanın sürdürülebilir rekabet avantajına sahip olması için İstanbul Havalimanı'nın önemli bir topla-dağıt merkezi haline gelerek ulaştırma modlarına yönelik yatırım ve projeler ile güçlendirilmesi ve taşıma türleri arası aktarım merkezi haline gelmesi gerekmektedir. Ayrıca İstanbul Havalimanı'nın havalimanı şehrine imkân sağlayacak olanaklara sahip olması ve barınma, konaklama ve sosyal donatı alanlarının inşa edilmesi önem arz etmektedir. Bununla birlikte, bölgenin alış-veriş, kongre merkezleri ile ilgili projeler ile güçlendirilmesi havalimanı şehrinin kalkınmasını hızlandıracaktır. İstanbul Havalimanı çevresinin lojistik köyler ve kargo merkezleri ile desteklenmesi hava kargo taşımacılığını arttıracak ve havalimanını şehrinin üreticiler için de cazip bir işletme yeri olarak ele alınmasını kolaylaştıracaktır. Havacılık ile ilgili eğitim kurumlarının bölgede bulunması, sektöre yönelik eğitim faaliyetlerinin de genişlemesinde etkili olacaktır. Havalimanı şehrinde ihtiyaç duyulabilecek sağlık merkezlerinin de inşa edilmesi ile olağan ve olağan dışı durumlarda rutin ve acil müdahalelerin hızlı bir şekilde gerçekleştirilmesini sağlayacaktır.

Kısaca hem havalimanı çalışanlarının hem de bağımlı ve ilgili endüstri çalışanlarının çalışma ve yaşam alanlarının sürdürülebilir olmasını sağlayacak birimlerin oluşumu havalimanı şehrinin rekabetçiliğini arttıracak ve bölgesel kalınmayı hızlandıracaktır.

SONUÇ

Ulaştırma unsuru kentsel gelişimin olmazsa olmaz bir parçasıdır (Siska, 2014; Boloukian ve Siegmann, 2016). İnsanlık tarihi boyunca ulaşım, şehirleşme üzerinde önem arz eden bir unsur olmuştur. 20.yüzyıl itibariyle hızlı bir gelişme gösteren havayolu taşımacılık faaliyetleri de modern şehirleşmeyi etkilemektedir. Bu kapsamda bu çalışmada popüler bir kavram haline gelen “havalimanı şehri” ele alınmış ve “havalimanı şehri modeli” irdelenmiştir. İstanbul Havalimanı şehri modeli ile ilgili olarak önerilerde bulunulmuştur.

Havalimanı şehirleşmesinde bölgenin ulaşım kolaylıkları, altyapı olanakları, haberleşme ve iletişim sistemlerine yönelik özellikleri önemlidir (Kasarda, 2000). Havalimanı şehirleşmesi modelinde yolcular-ziyaretçiler-çalışanlar havalimanı merkez olmak üzere 15-20 dakikalık araç mesafesinde eğlence, konaklama, alışveriş gibi ticari alanlara erişim sağlayabilmelidir. Bu nedenle, havalimanı çevresindeki ulaşım ağlarını yapılandırıp kapasiteyi arttırmadan havalimanı şehirleşmesi modelinin uygulanabilir olması pek muhtemel değildir (Siska, 2014). Diğer taraftan, havalimanı şehirleşmesi modelinin sürdürülebilir olmasında ulaşım ve endüstriyel alanlar kaynaklı gürültü, karbon salınımı gibi çevresel etkilerin en aza indirgenmesi önem arz etmektedir. Günümüzde havalimanı şehirleşme modelinde göz önüne alınan unsurlardan biri de sürdürülebilir faaliyetlerin sağlanması amacıyla daha yeşil, etkin ve temiz bir toplum kümelemesi oluşturmaktır (Shah ve Sanjeevani, 2013; Vilenskii ve Veretennikova, 2017). Bu nedenle, havacılık faaliyetleri ile şehirleşme uygulamalarının olumsuz etkilerinin azaltılması toplumsal tatmini sağlayarak ekonomik kalkınmanın oluşumunda faydalı olacaktır (Siska 2014:944). Ayrıca, özel ve kamu sektör işbirliklerinin devamlılığı da önem arz etmektedir. Havacılık alanında özel ve kamu sektörü temsilcileri ile akademisyenlerin de diyaloglarının güçlü olması gerekmektedir. Tüm bu önerilerin sürdürülebilir rekabet avantajı sağlayacak havalimanı şehri modelinin yapılanmasında yararlı olacağı beklenmektedir.

İleriki araştırmalarda modelleme çalışmaları yapılarak havalimanı şehirleşmesi uygulamasına yönelik analizlerin gerçekleştirilmesi, bilimsel açıdan daha tatminkâr sonuçların ortaya çıkmasını sağlayacaktır.

KAYNAKÇA

- Acedo, F. J., Barroso, C., & Galan, J. L. (2006). The resource- based theory: dissemination and main trends. *Strategic management journal*, 27(7), 621-636.
- Alkaabi, K., Debbage, K., & Touq, A. B. (2013). The promise of the aerotropolis model in the United Arab Emirates: The role of spatial proximity and global connectivity. *The Arab World Geographer*, 16(3), 289-312.
- Altuntaş, G.(2017). *Hava Kargo Yönetimi*, İstanbul Üniversitesi AUZEF Ders Notları.
- Appold, S. J., & Kasarda, J. D. (2011). Seeding growth at airp orts and airport cities: Insights from the two-sided market literature. *Research in Transportation Business & Management*, 1(1), 91-100.
- Appold, S. J., & Kasarda, J. D. (2013). The airport city phenomenon: Evidence from large US airports. *Urban Studies*, 50(6), 1239-1259.
- Arthur, I. K. (2018). Exploring the development prospects of Accra Airport city, Ghana. *Area Development and Policy*, 3(2), 258-273.

- Ayres, E. (2001). Airports and cities: Can they coexist?. *World Watch*, 14(4), 22-33.
- Baker, D. C., & Freestone, R. (2011). *The airport city: a new business model for airport development*. In Critical issues in air transport economics and business (pp. 150-164). Routledge/Taylor and Francis Group.
- Barney, J., (1991). Firm resources and sustained competitive advantage. *Journal of Management* 17(1), 99–120.
- Boloukian, R., & Siegmann, J. (2016). Urban logistics; a key for the airport-centric development—A review on development approaches and the role of urban logistics in comprehensive airport-centric planning. *Transportation Research Procedia*, 12, 800-811.
- Charles, M. B., Barnes, P., Ryan, N., & Clayton, J. (2007). Airport futures: Towards a critique of the aerotropolis model. *Futures*, 39(9), 1009-1028.
- Cho, W., Windle, R. J., & Hofer, C. (2012). Route competition in multi-airport cities: an analysis of US air fares. *Transportation journal*, 51(3), 265-288.
- Çalışkan, Ö.B.Ö.(2018) *Havayolu Yönetimi*, İstanbul Üniversitesi AUZEF Ders Notları
- Devlet Hava Meydanları İşletmesi (2018). *Faaliyet Raporu*, Ankara
- Freestone, R., & Baker, D. (2011). Spatial planning models of airport-driven urban development. *Journal of Planning Literature*, 26(3), 263-279.
- Güller, Mathis, and Michael Güller. (2003). From Airport to Airport City. Barcelona: Editorial Gustavo Gill.
- Kasarda, J. D. (2000). Logistics & the rise of aerotropolis. *Real Estate Issues*, 25(4), 43-43.
- Kasarda, J. D. (2008). Shopping in the airport city and aerotropolis. *Research Review*, 15(2), 50-56.
- Kasarda, J. D. (2013). *Aerotropolis: Business mobility and urban competitiveness in the 21st century*. In Benesch, Klaus (Ed.), Cultures and Mobility (pp. 9-20). Heidelberg, Germany: Universitätsverlag Winter.
- Kasarda, J. D. (2019). Aerotropolis. *The Wiley Blackwell Encyclopedia of Urban and Regional Studies*, 1-7.
- Kasarda, J. and Appold, S. (2014), *Planning a Competitive Aerotropolis*, The Economics of International Airline Transport (Advances in Airline Economics, Vol. 4), Emerald Group Publishing Limited, pp. 281-308.
- Macário, R., & Van de Voorde, E. (2011). *The airport city: A new business model for airport development*. In Critical Issues in Air Transport Economics and Business (pp. 160-174). Routledge.
- Nasution, A. D., Harisdani, D. D., & Napitupulu, P. P. (2017). The implementation of aerotropolis concept on new town planning and design in Mebidangro, Sumatera Utara. *IOP Conference Series: Materials Science and Engineering* , 180(1), 1-10.
- Peneda, M. J. A., Reis, V. D., & Macário, R. (2011). Critical factors for development of airport cities. *Transportation research record*, 2214(1), 1-9.
- Porter, M., E. (1990), *The Competitive Advantage of Nations*. New York: Free Press.
- Poungias, P. (2009). Airport city developments: An airport investor's perspective. *Journal of*

Airport Management, 4(1), 14-22.

- Rogerson, C. M. (2018). Urban tourism, aerotropolis and local economic development planning: Ekurhuleni and OR Tambo International Airport, South Africa. *Miscellanea Geographica*, 22(3), 123-129.
- Schlaack, J. (2010). *Defining the Airea*. In *Airports in Cities and Regions-Research and Practise*. Karlsruhe, Germany: KIT Scientific Publishing.
- Setiawan, M. I., Surjokusumo, S., Ma'soem, D. M., Johan, J., Hasyim, C., Kurniasih, N., ... & Nasihien, R. D. (2018). Business Centre Development Model of Airport Area in Supporting Airport Sustainability in Indonesia. In *Journal of Physics: Conference Series*, 954(1), 1-9.
- Shah, M. N., & Sanjeevani, S. (2013). A Case Of Airport Cities In India: An Economic Development Perspective, *NICMAR-Journal of Construction Management*, 28(1), 53-66.
- Siska, M. (2014). How To Convert A Regional Airport Into An "Airport City" In Central Europe: The "airLED" Project. *WIT Transactions on Ecology and the Environment*, 191, 943-954.
- Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü (2018). *Faaliyet Raporu*, Ankara
- Stevens, N. J. (2006). City airports to airport cities. *Queensland Planner*, 46(1), 37-37.
- Stevens, N. J., Baker, D. C. & Freestone, R. (2007). *Understanding the Australian Airport Metropolis*. In *Proceedings State of Australian Cities National Conference (SOAC)*, 110-120.
- Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı. (2013). *Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Şurası Sonuç Bildirgesi*, Ankara.
- Vilenskii, M., & Veretennikova, K. (2017). Airport environs—tasks of the integrated development (using the example of the Pulkovo airport). *Architecture and Engineering*, 2(3), 52-61.
- Wang, K. J., & Hong, W. C. (2011). Competitive advantage analysis and strategy formulation of airport city development—The case of Taiwan. *Transport Policy*, 18(1), 276-288.
- Wang, K. J., Hong, W. C., Chen, S. H., & Jiang, J. T. (2011). Strategic development trend and key factors analysis of Airport City in Taiwan. *Journal of Transport Geography*, 19(4), 807-820.
- Wang, Y., Chou, C. C., & Yeo, G. T. (2013). Criteria for evaluating aerotropolis service quality. *The Asian Journal of Shipping and Logistics*, 29(3), 395-414.
- Xia, Z. Y., Li, P. (2006). *Study on Airport Economy*. China Economic Publishing House Press, Beijing.
- Yeo, G. T., Wang, Y., & Chou, C. C. (2013). Evaluating the competitiveness of the aerotropolises in East Asia. *Journal of Air Transport Management*, 32, 24-31.
- Yun, J. (2015). A new city prototype?: Songdo International City as an airport city. *Journal of Asian Architecture and Building Engineering*, 14(3), 549-556.
- Zhou, M.Z. (2006). *The Transformation of Economic Development Model in China*. World Affairs Press, Beijing.