



**T.C. SANAYİ VE
TEKNOLOJİ BAKANLIĞI**



AHİLER
Kalkınma Ajansı
Geleceğe Yön Verir

TR71 BÖLGESİ İLLERİNİN HAVA YOLU İLE ERİŞİLEBİLİRLİĞİNE YÖNELİK İHTİYAÇ ANALİZİ



www.ahika.gov.tr

ŞUBAT 2020



**T.C. SANAYİ VE
TEKNOLOJİ BAKANLIĞI**



AHİLER
Kalkınma Ajansı
Geleceğe Yön Verir

TR71 BÖLGESİ İLLERİNİN HAVA YOLU İLE ERİŞİLEBİLİRLİĞİNE YÖNELİK İHTİYAÇ ANALİZİ

AHİLER KALKINMA AJANSI

Cevher Dudayev Mah. Vatan Cad.

No:42/1 Merkez / NEVŞEHİR

T: +90 384 214 3666 F: +90 384 214 0046

Mail: info@ahika.gov.tr - ahika@hs01.kep.tr

www.ahika.gov.tr

ISBN: 978-605-80925-3-2

Sayfa Sayısı: 54

TR71 BÖLGESİ İLLERİNİN HAVA YOLU İLE ERİŞİLEBİLİRLİĞİNE YÖNELİK İHTİYAÇ ANALİZİ

Yayın Sahibi

Ahiler Kalkınma Ajansı

Yayına Hazırlayanlar

Faruk Er (Uzman) Ahiler Kalkınma Ajansı

Planlama Programlama ve Koordinasyon Birimi

https://www.ahika.gov.tr/assets/upload/dosyalar/ahika_tr71_bolgesi_havayolu_ihtiyac_analizi.pdf

Tüm hakları saklıdır. Bu eserin tamamı ya da bir bölümü, 5846 sayılı Fikir ve Sanat Eserleri Kanunu uyarınca kullanılmadan önce hak sahibinden 52. Maddeye uygun yazılı izin alınmadıkça, hiçbir şekilde ve yöntemle işlenmek, çoğaltılmak, çoğaltılmış nüshaları yayılmak, satılmak, kiralanmak, ödünç verilmek, temsil edilmek, sunulmak, telli telsiz ya da başka teknik, sayısal ve/veya elektronik yöntemlerle iletilmek suretiyle kullanılamaz. Hazırlanmış olan çalışmanın tüm hakları Ahiler Kalkınma Ajansı'na aittir. Ahiler Kalkınma Ajansı tarafından hazırlanan işbu çalışmadan kaynak gösterilmek suretiyle alıntı yapılabilir.



İÇİNDEKİLER

GİRİŞ	1
YÖNETİCİ ÖZETİ	2
1. Ulaştırma Sektörü ve Ülke Kalkınmasına Etkileri	3
2. Türkiye’de Ulaştırma Sektörü	4
3. Hava Yolu Taşımacılığına Genel Bakış	6
4. Havacılık Sektörünün ve Hava Yolu Taşımacılığının Dünya’daki Gelişimi	7
5. Hava Yolu Taşımacılığının Türkiye’deki Gelişimi ve Mevcut Durumu	8
6. Hava Yolu Taşımacılığına Talep Fonksiyonu Açısından Bakış	10
7. Hava Yolu Taşımacılığının Turizm Sektörü Açısından Önemi	12
8. Erişilebilirlik Açısından TR71 Bölgesi	14
8.1. TR71 Bölgesi’nin Önemli Merkezlere Erişilebilirlik Durumu	15
9. Kapadokya Havalimanının Gelişimi ve Mevcut Durumu	17
10. TR71 Bölgesinin Antalya ve İzmir İlleriyle Olan Organik Bağları	23
10.1. Antalya ile Bölge İllerinin Nüfus, Göç Durumu ve İlişkisi	24
10.2. İzmir ile Bölge İllerinin Nüfus, Göç Durumu ve İlişkisi	26
10.3. İzmir ve Antalya ile Bölge İlleri Arasındaki Yüksek Öğrenim Gören Öğrenci İlişkisi	28
10.4. İzmir ve Antalya ile Bölge İlleri Arasındaki Ticaret İlişkisi	29
10.5. Kapadokya Bölgesi ile Antalya ve İzmir’e Gelen Turistlerin Milliyetleri	31
10.6. Bölge İlleri ile Antalya Arasında Gerçekleştirilen Otobüs Seferleri	35
10.7. Bölge İlleri ile İzmir Arasında Gerçekleştirilen Otobüs Seferleri	39
SONUÇ	44
KAYNAKÇA	45

TABLÖLAR

Tablo 1.	Yıllar İtibarıyla Hava Yolu ile Taşınan Yolcu Sayıları	18
Tablo 2.	Yıllar İtibarıyla Hava Yolu İle Taşınan Yolcu Büyüme Oranları	19
Tablo 3.	Kayseri Erkilet Havalimanı ve Kapadokya Havalimanı Yolcu Sayıları	21
Tablo 4.	Kayseri Erkilet ve Kapadokya Havalimanları Kapasite Kullanım Oranları	22
Tablo 5.	Bölge İllerinden Antalya'ya Olan Göç	24
Tablo 6.	Antalya'dan Bölge İllerine Olan Göç	25
Tablo 7.	Nüfus Kaydı Bölge İllerinde Olup Antalya'da İkamet Edenler	25
Tablo 8.	Nüfus Kaydı Antalya Olup Bölge İllerinde İkamet Edenler	26
Tablo 9.	Bölge İllerinden İzmir'e Olan Göç	26
Tablo 10.	İzmir'den Bölge İllerine Olan Göç	27
Tablo 11.	Nüfus Kaydı Bölge İllerinde Olup İzmir'de İkamet Edenler	27
Tablo 12.	Nüfus Kaydı İzmir'de Olup Bölge İllerinde İkamet Edenler	28
Tablo 13.	2018 Yılı Bölge İlleri ile Antalya ve İzmir Arasındaki Öğrenci Mobilitesi	28
Tablo 14.	Bölge İlleri ile Antalya Arasındaki Ticari İlişki ¹⁹	29
Tablo 15.	Bölge İlleri ile İzmir Arasındaki Ticari İlişki	30
Tablo 16.	2013-2018 Yılları Arasında Kapadokya Bölgesini	31
Tablo 17.	2013-2018 Yılları Arasında Antalya'yı Ziyaret Eden Turist Sayıları (Milliyetlerine Göre)	32
Tablo 18.	2013-2018 Yılları Arasında İzmir'i Ziyaret Eden Turist Sayıları (Milliyetlerine Göre)	34
Tablo 19.	Aksaray ile Antalya Arasında Gerçekleştirilen Otobüs Seferleri	35
Tablo 20.	Kırşehir ile Antalya Arasında Gerçekleştirilen Otobüs Seferleri	36
Tablo 21.	Nevşehir ile Antalya Arasında Gerçekleştirilen Otobüs Seferleri	37
Tablo 22.	Niğde ile Antalya Arasında Gerçekleştirilen Otobüs Seferleri	38
Tablo 23.	Aksaray ile İzmir Arasında Gerçekleştirilen Otobüs Seferleri	40
Tablo 24.	Kırşehir ile İzmir Arasında Gerçekleştirilen Otobüs Seferleri	41
Tablo 25.	Nevşehir ile İzmir Arasında Gerçekleştirilen Otobüs Seferleri	41
Tablo 26.	Niğde ile İzmir Arasında Gerçekleştirilen Otobüs Seferleri	42

ŞEKİLLER

Şekil 1.	Türkiye'de Kara Yolu Altyapısı Yatırımları	4
Şekil 2.	Ulaştırma Yatırımlarının Etkileri	6
Şekil 3.	Dünya Hava Yolu Taşımacılığı ile Taşınan Yolcu Sayısı	7
Şekil 4.	Havacılık Sektörünün Küresel İstihdama ve GSYİH'ye Etkisi	8
Şekil 5.	Türkiye'de Gelir ve Hava Yolu ile Taşınan Yolcu Sayısı İlişkisi	9
Şekil 6.	Uluslararası Turizm Gelirleri ve Yolcu Taşıma Gelirleri İlişkisi	13
Şekil 7.	TR71 Bölge İllerinin Önemli Merkezlerle Uzaklığı	16
Şekil 8.	Kapadokya Havalimanı Yolcu Sayısının Türkiye Geneli Yolcu Sayısına Oranı	20



KISALTMA LİSTESİ

ATAG	: Air Transport Action Group
DPT	: Devlet Planlama Teşkilatı
GBS	: Girişimci Bilgi Sistemi
IATA	: Uluslararası Hava Taşımacılığı Birliği (International Air Transport Association)
OECD	: Ekonomik Kalkınma ve İşbirliği Örgütü (Organisation for Economic Co-operation and Development)
TL	: Türk Lirası
TR71 Bölgesi	: Aksaray, Kırıkkale, Kırşehir, Nevşehir ve Niğde illerini kapsayan bölge
TÜİK	: Türkiye İstatistik Kurumu
UNWTO	: Birleşmiş Milletler Dünya Turizm Örgütü (United Nations World Tourism Organization)
USD	: Amerikan Doları
YHT	: Yüksek Hızlı Tren
YÖK	: Yükseköğretim Kurulu

GİRİŞ

Bölgenin merkezi konumunda olan Kapadokya'nın ulusal ve uluslararası bir turizm destinasyonu olması, ulaşım imkânlarının artırılmasını zorunlu kılmaktadır. Bunun için bölgenin ve ülkenin yumuşak güçlerinden biri olan turizm sektörüne yönelik en az yatırımla en fazla etkinin sağlanmasının yollarının bulunması hedeflenmelidir. Hâlihazırda ulaşım altyapısı olarak birçok eksiği bulunan bölgenin elindeki en önemli yatırım Kapadokya Havalimanıdır. Bu sebeple hava yolu taşımacılığı özelinde bir değerlendirme yapılması hedeflenmiştir.

Ulaştırma sektörünün sosyo-ekonomik kalkınmaya olan etkileri özetlenerek genel çerçeve çizilmiş ve ülkemizde ulaşım sektöründe yaşanan gelişmeler ve dönüşümler çalışmanın ilk bölümünde aktarılmıştır. Havacılık sektörü ve hava yolu taşımacılığı birkaç açıdan ele alınmış, turizm sektörü ile olan ilişkisi incelenmiştir. Bölgenin farklı ulaşım modları açısından erişilebilirlik durumu ortaya konarak, hem insanların hem de mal ve hizmetlerin Antalya ve İzmir illeri ile olan mobilitesi tespit edilmiştir.

Bölge illeri ile Antalya ve İzmir arasındaki göç durumu, nüfus hareketleri, yükseköğretimde eğitim gören öğrencilerin durumu, turistlerin milliyetleri ve karşılıklı otobüs seferleri ele alınarak farklı yönlerden analiz yapılmıştır. Bu çalışmada yapılan analiz ve tespitler sonucunda, havalimanı vasıtasıyla bölgenin yeni uçuş ağlarına dâhil edilmesine yönelik bir gereksinimin olup olmadığı incelenmiş ve araştırılmıştır. Farklı çözümlemeleri içeren bu çalışma, bölgenin erişilebilirliğinin artırılmasının muhtemel sonuçlarına dair öngörülerde bulunmaktadır. Bu doğrultuda Kapadokya Havalimanı ile İzmir Adnan Menderes ve Antalya Havalimanları arasında kurulacak uçuş ağına oluşabilecek talebe yönelik incelemeler yapılmıştır.



YÖNETİCİ ÖZETİ

Ülkemizin topografik açıdan ulaşım için en elverişli yerlerinden birinde yer alan TR71 Bölgesi'nin iktisadi büyüme ve kalkınma çabalarına birçok yönden katkı sağlanabilir. Bölgenin ham madde, yeraltı zenginlikleri, maden ocakları açısından iktisadi zenginliğe dönüştürülebilecek varlıkları kısıtlı olduğundan, dokunulabilecek alanların tespiti ve ardından önceliklendirilmesi faydalı olacaktır. Bu doğrultuda bölgenin gelişme hikâyesinin temelinde turizm, imalat sanayi ve tarımın daha fazla yer alabilmesi için yapılması gereken tamamlayıcı ve teşvik edici nitelikteki işlerden biri de bölgenin erişilebilirliğini artırmaktır.

Modern toplumlarda bir yaşam standardı geliştirme yaklaşımı ya da refah göstergesi olarak kabul edilen erişilebilirlik konusunun, birçok açıdan doğrudan, dolaylı, tetiklenmiş, uyarılmış ve katalitik etkileri bulunmaktadır. İnsanların, üretilen malların ve hizmetlerin rekabetçi koşullarda pazarlara erişimi için gerekli ulaştırma yatırımlarının yapılması, çarpan etkisi göstererek tüm sektörlerle ve aktörlere olumlu yansımaları olacaktır. Zira, sosyo-ekonomik kalkınmanın, sektörel büyüklük, başatlık ve uzmanlaşmanın ön şartı erişilebilir şehirler yaratmaktır.

Ahiler Kalkınma Ajansı Genel Sekreterliği

1. Ulaştırma Sektörü ve Ülke Kalkınmasına Etkileri

Ulaştırma sektörünün kalkınmaya en belirgin etkisi, birbirinden uzak mekânlarda üretilen mal ve hizmetlerin arzını, o mal ve hizmetlere olan talebin bulunduğu piyasalara taşımaktır. Başka bir ifadeyle ulaştırma, bölgeler arası işbölümünün uzmanlaşmasına katkı sağlamak üzere bir etki oluşturmaktadır. Bu nedenle, ulaştırma mekân faydası sağlayan bir faaliyet biçimi olarak kabul edilmektedir. Ulaştırma hizmetleri olmadan işbölümüne dayalı bir ekonomiden ya da bir pazardan bahsetmek mümkün değildir. Üretimin ön koşullarından olan, malların ve insanların yer değiştirmesi ekonomik ve rekabetçi koşullarda sağlanmalıdır. Ekonomi içinde toplam arz ve toplam talebin uyumunu sağlamak için ham madde ve yarı maddelerin gerekli yerlere, gerektiği zamanda ulaştırılması zorunluluğu bulunmaktadır.¹

Ulaştırma altyapısında yapılan iyileştirmelerin turizmi ve ticareti artırıcı etkiler yaratarak, uzmanlaşmayı kolaylaştırdığı ve böylece bölgesel kalkınmayı tetiklediğini savunan birçok çalışma ve teori bulunmaktadır. Bu çalışmaların tamamı, makul düzeyde ulaştırma ağına sahip olmayan bir bölgenin ticari ve turizm ilişkilerinin gelişmesinin zor olacağı ve piyasa ile entegrasyonunun sağlanamayacağını açıklar.

Ulaştırma sektörünün ülke kalkınmasına ve bölge kalkınmasına olan katkısını akademik olarak açıklayan birçok iktisatçı bulunmaktadır. Örneğin Marshall, 19. yüzyıldaki ekonomik gelişmelerin sanayideki ilerlemelerden ziyade, ulaştırma sektöründeki gelişmelerden kaynaklandığını ileri sürmüştür. İktisat teorisi ile kantitatif tekniklerin tarih araştırmalarına uygulanması anlamına gelen Klimetrik ekolün öncü iktisat tarihçilerinden olan Walt W. Rostow'un "Büyüme Modeli Aşamaları" kuramında da, ülke ekonomilerinin kalkış aşamasına (take-off)² geçişinin, demir yollarının devreye girmesiyle gerçekleştiğini savunmuştur.

Ulaştırma sektörünün ilk gelişim alanı bazı ülkelerde demir yolu, bazılarında hava yolu, bazılarında ise kara yolu ile gerçekleşmektedir. Rostow'un ülkelerin ekonomik kalkış aşamasının demir yollarıyla paralel seyrettiğini savunduğu görüşünü, sektörel çeşitlilik ve bölgesel uzmanlaşma gibi sebeplerden ötürü, erişilebilirliğin artması konusu ile genele yayabiliriz.

Günümüzde üretim konusuyla birlikte en önemli başlıklardan biri olarak anılan meselelerden biri de pazara erişim meselesidir. Üretim devi şirketlerin birçoğunun aynı zamanda birer tedarik zinciri şirketleri haline gelmesi, ulusal ve uluslararası erişilebilirlik sorununun azalması ve bölgeler/ülkeler arası bağlantıların artmasıyla mümkün olmuştur.

¹ Saatçioğlu Cem, Ulaştırma Ekonomisi: Teori ve Politika, Ankara, 2011, s.23

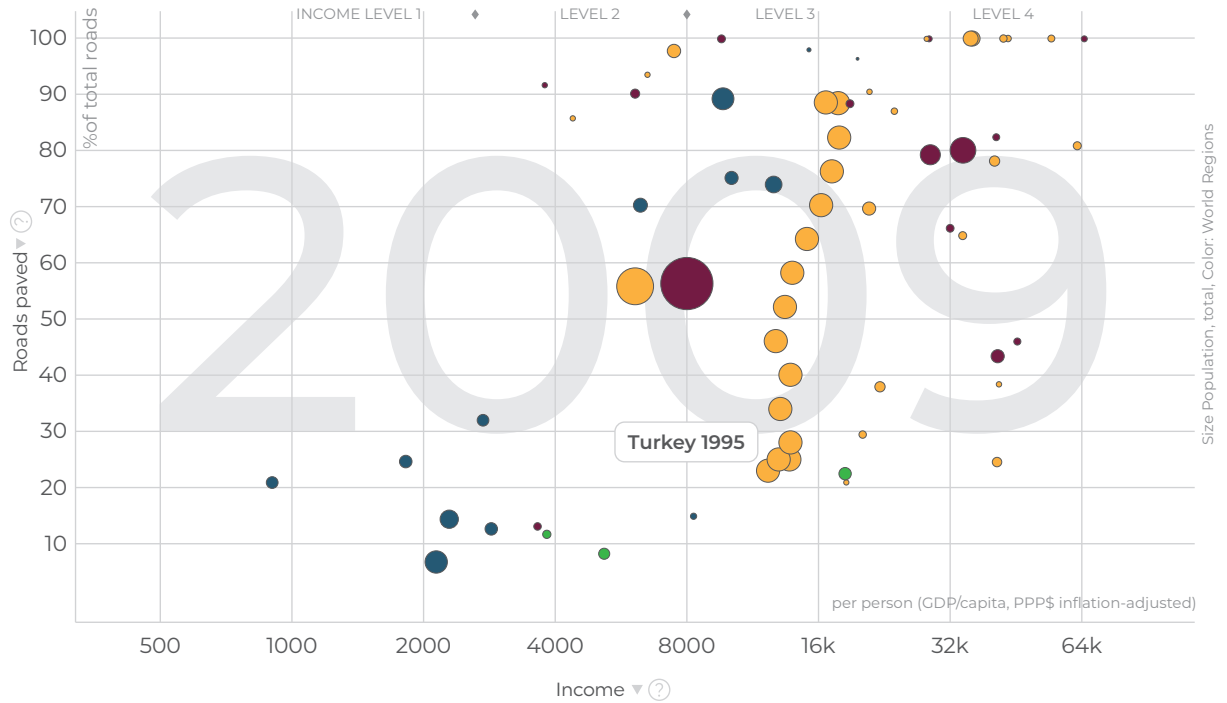
² Walt W. Rostow'un Büyüme Modeli Aşamaları Kuramı 5 basamaktan oluşmaktadır: Geleneksel toplum, geçiş dönemi (kalkışa hazırlık dönemindeki toplum), kalkış (take-off) aşamasındaki toplum, olgunlaşma yolundaki toplum, kitle tüketim çağındaki toplum.



2. Türkiye’de Ulaştırma Sektörü

Türkiye’de Cumhuriyet’in kurulmasından 1950’li yıllara kadar demir yolu ulaşımı ağırlıkta iken bu yıllardan itibaren ABD’den temin edilen Marshall Yardımları’nın da etkisiyle planlı kalkınma dönemleri kapsamında üstünlük karayollarına geçmiştir. Deniz yolu ulaşımı 1980’li yıllardan, hava yolu ulaşımı ise 1995’lerden sonra gelişmeye başlamıştır.³ Özellikle deniz yolu ulaşımında konulan hedeflerin birçoğu gerçekleştirilememiş, istenen düzeye ulaşamamıştır.

2000 yılından bugüne ise kara yolu, demir yolu ve hava yolu taşımacılığı altyapısına çok ciddi yatırımlar yapılmıştır. 2000 yılında kara yolu altyapısını %40 seviyelerinde tamamlamış olan ülkemiz, 2016 yılına gelindiğinde bu oranı %94 seviyelerine çıkarmayı başarmıştır (Şekil 1)⁴.



Şekil 1: Türkiye’de Kara Yolu Altyapısı Yatırımları⁵

³ Deniz Taşkın, Türkiye’de Ulaşım Sektöründe Yaşanan Değişimler ve Mevcut Durum, Doğu Coğrafya Dergisi, 2016

⁴ [https://www.gapminder.org/tools/#\\$state\\$time\\$value=2009&delay:1200;&marker\\$select@\\$country=tur&trailStartTime=1995;&axis_y\\$which=roads_paved_percent_of_total_roads&domainMin:null&domainMax:null&zoomedMin:null&zoomedMax:null&spaceRef:null;&chart-type=bubbles](https://www.gapminder.org/tools/#$state$time$value=2009&delay:1200;&marker$select@$country=tur&trailStartTime=1995;&axis_y$which=roads_paved_percent_of_total_roads&domainMin:null&domainMax:null&zoomedMin:null&zoomedMax:null&spaceRef:null;&chart-type=bubbles)

⁵ [https://www.gapminder.org/tools/#\\$state\\$time\\$value=2017&delay:1200;&marker\\$select@\\$country=tur&trailStartTime=2017;&axis_y\\$data=data_wdi&which=is_air_psg&domainMin:null&domainMax:null&zoomedMin:null&zoomedMax:null&spaceRef:null;&chart-type=bubbles](https://www.gapminder.org/tools/#$state$time$value=2017&delay:1200;&marker$select@$country=tur&trailStartTime=2017;&axis_y$data=data_wdi&which=is_air_psg&domainMin:null&domainMax:null&zoomedMin:null&zoomedMax:null&spaceRef:null;&chart-type=bubbles)

Demir yolu taşımacılığı altyapısında, kara yolu taşımacılığındaki kadar ivmeli olmasa da büyük dönüşümler yaşanmıştır. 2016 yılı itibarıyla ülkedeki mevcut demir yolu altyapısının %48'i yenilenmiştir. Bununla birlikte kalkınma planlarında yeni demir yolu ağları yapılması için bütçe ayrılmaya başlanmıştır. Güvenli ve hızlı ulaşım alternatifi olarak, anakentler arasında yüksek hızlı tren projeleri uygulamaya konulmuş ve yaygınlaştırılmaya yönelik yatırımlar yapılmaktadır.

Kara yolu ve demir yolu taşımacılığında bu olumlu gelişmeler ve değişimler yaşanırken, hava yolu taşımacılığında da özel havayolu şirketlerinin kurulması, sektörde liberal politikalar uygulanmaya başlanması, havalimanı sayılarının ve niteliklerinin artırılması gibi yapısal gelişmeler yaşanmıştır. Tüm bunlar bir arada değerlendirildiğinde hava yolu taşımacılığının kendi dinamiklerinin de olduğu belirtilmektedir. Hava yolu taşımacılığının turizm sektöründe çok önemli bir katalizör olması ve iki sektörün karşılıklı simbiyotik ilişki içinde olması ekonomik aktiviteyi beslemektedir. Bu ve benzeri sebeplerle, kara yolu ve demir yolu taşımacılığına yapılacak olan yatırımların hava yolu taşımacılığına olan tüketici talebi için ilk etapta risk teşkil etmediği yorumu yapılmaktadır.

Türkiye'de hava yolu taşımacılığı ile kara yolu ve demir yolu taşımacılığı arasında kuvvetli bir ikame ilişkisi bulunmamasının sebeplerinden biri, yukarıda bahsedildiği üzere ülkemizin turizm ülkesi olmasıdır. Özellikle turizm faaliyetlerinde, belli bir mesafenin üzerinde olan destinasyona erişim için, talebin lüks mala doğru kayma eğiliminde olduğu gözlemlenmektedir. Yani sınırlı süre için ülkeyi ziyarete gelen turistler zaman maliyeti daha düşük olan hızlı erişim sağlayabileceği ulaşım yöntemini tercih ederek, hava yolu sektörünün hizmet ürününü talep etmektedirler.

Diğer taraftan, kara yolu ve demir yolu altyapısına son 20 yılda yapılan yatırımlar da hava yolu taşımacılığı sektörünün gelişmesine ve büyümesine engel olmadığı gibi katkı sağlamaktadır. Ülkemizde kalkış aşamasında olan hava yolu ulaşımı sektörüne altyapı yatırımları erişilebilirlik konusunda çok ciddi katkılar sağlamıştır.

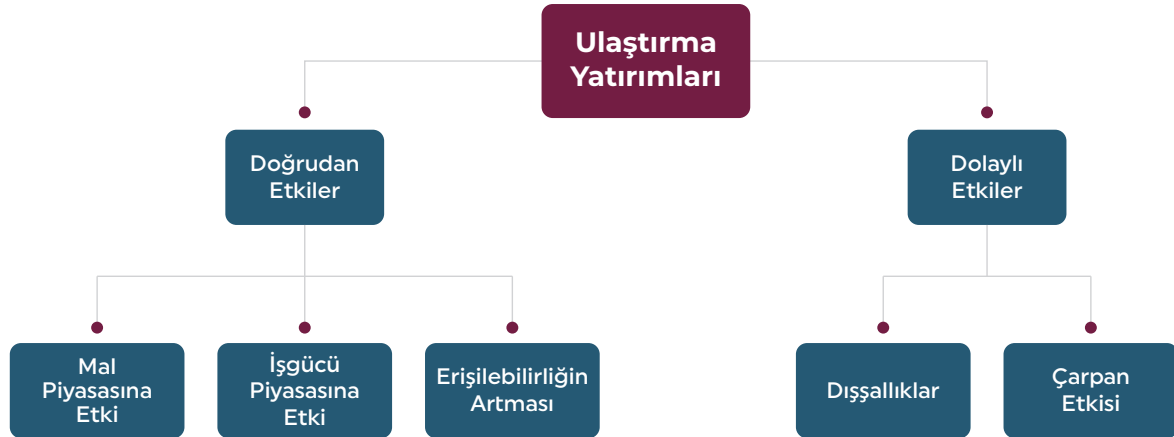
Mülga Ulaştırma Bakanlığı tarafından yayımlanan rapora göre 2015 yılı itibarıyla, Türkiye'de yolcu taşımada kara yolunun payı %89,8, demir yolunun payı %1,1, deniz yolunun payı %0,6 iken hava yolunun payı %8,5 oranındadır. Bu verilerden yola çıkarak ülkemizde hava yolu ulaşımının gelişebileceği ciddi bir alan olduğu söylenebilir.



3. Hava Yolu Taşımacılığına Genel Bakış

Hava yolu taşımacılığı yolculara ve kargo kullanıcılarına sağladığı sayısız faydanın dışında, bölgesel ve milli ekonomi açısından da birçok fayda sağlamaktadır. Birinci Dünya Savaşı sonrası hızlanan ve özellikle İkinci Dünya Savaşı sonrasında ivmelenen liberalleşme sürecine, hava yolu taşımacılığının katkısı şüphe götürmez bir gerçeklik olarak kabul edilmektedir. Bu sürecin beraberinde hayatımıza giren ve modern toplum kavramıyla da ilişkilendirilen gerçekliklerden biri de kişilerin, malların ve sermayenin serbest dolaşımıdır. Bu açıdan yaklaşıldığında, hava yolu taşımacılığı küresel ve bölgesel ekonomi açısından da en önemli bileşenlerden biridir.

Havacılık sektörünün doğrudan, dolaylı, tetiklenmiş, uyarılmış ve katalitik etkileri⁶ bir arada değerlendirildiğinde, ekonomiye kendi katkısının yanı sıra diğer sektörler açısından önemli çarpan etkilere sahip olduğu görülmektedir. Gerektirdiği büyük altyapı yatırımları, sunduğu hızlı ve güvenilir ulaşım imkânları, sağladığı istihdam, imkân verdiği geniş pazarlara ulaşım, tedarik hızı gibi olumlu etkileri açısından hava yolu taşımacılığı, ülkelerin ekonomi politikaları ve kalkınma hedefleri açısından büyük önem arz etmektedir. Dünya'daki en kurumsal sektörlerden biri olma özelliğiyle de bilinen hava yolu taşımacılığı, ülkedeki diğer kurumlara ve işletmelere de bu konuda liderlik ederek, örnek teşkil etmektedir.



Şekil 2: Ulaştırma Yatırımlarının Etkileri⁷

⁶ ATAG, 2005

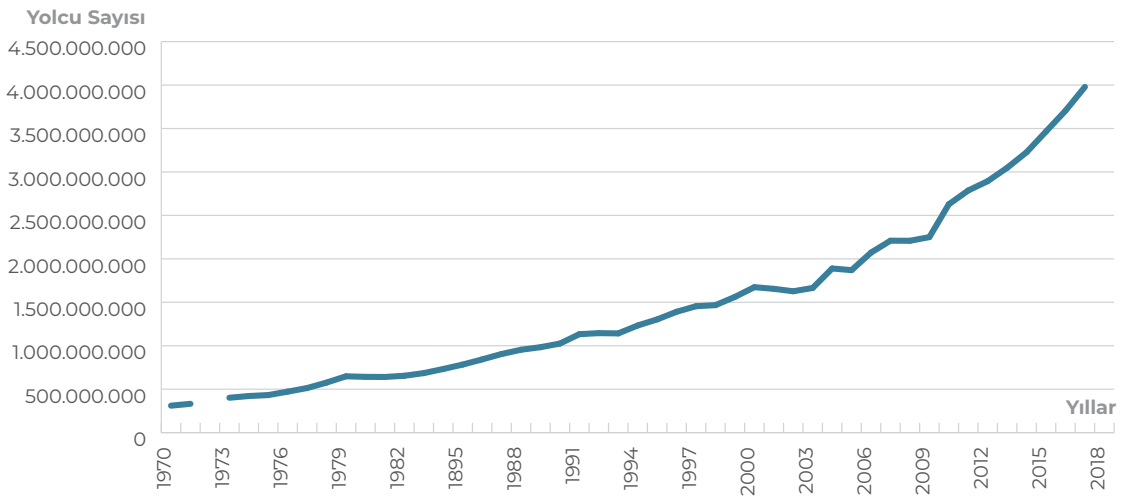
⁷ Şimşek Ahmet, Erişilebilir Şehirler ve Bölgeler: Erişilebilirliğin Bölgesel Kalkınmaya Etkisi ve İller Bazında Erişilebilirlik Endeksinin Geliştirilmesi, 2015, s.27

4. Havacılık Sektörünün ve Hava Yolu Taşımacılığının Dünya'daki Gelişimi

Son 50 yıldır Dünya'da en hızlı büyüyen sektörlerden biri olan hava yolu taşımacılığının önemi ve hizmet verdiği kişi sayısı her geçen yıl daha da artmaktadır (Şekil 3). Bu süreç, uçakların Birinci Dünya Savaşında askeri alanda kullanımı ile başlamış, havacılık sektöründe yeni bir dönem açılmıştır. Uçak kullanan ülkelerin savaşta diğer ülkelere üstünlük sağlamış olması, İkinci Dünya Savaşında da havacılık sektörünün askeri alandaki önemi fark edilmiş, bu durum uçakların özelliklerinin geliştirilmesinin önünü açmıştır. Yaşanan bu gelişmeler, uçakların sivil taşımacılıkta da kullanılmasına vesile olmuştur.

Savaş sonrası sivil havacılık tarafında önemli atılımlar yapılmış, altyapı yatırımları ve özel sektör yatırımları ile ulaştırma sektöründe hızlı bir dönüşüm ve büyüme gerçekleşmiştir. Sektörün bu denli hızlı büyümesinin ana sebebi, yaşanan liberalleşme süreci ve globalleşme olgusudur. Bu genelgeçer kabulün yanında sektörün dinamiği olarak, hava yolu taşımacılığında küresel ölçekte yapılan ortaklık ve ittifak anlaşmalarıyla beraber (Star Alliance, SkyTeam, One World vb.), düşen maliyetlerin fiyatlara reel anlamda yansımış olması ve yükselen kişisel gelirle birlikte harcanabilir gelirin artmış olması gösterilebilir.

Detaylı olarak dünya hava yolu ulaştırma istatistiklerine bakıldığında, 1976 yılında yaklaşık 500 milyon kişi hava yolu taşımacılığını kullanırken, bu sayı 2005 yılında 2 milyar kişiye yükselmiş, 2018 yılında ise 4 milyar kişiye ulaşmıştır. Havacılık otoritelerinin tahminlerine göre, 2030 yılında bu sayının 12 milyar kişiye yükselmesi beklenmektedir.

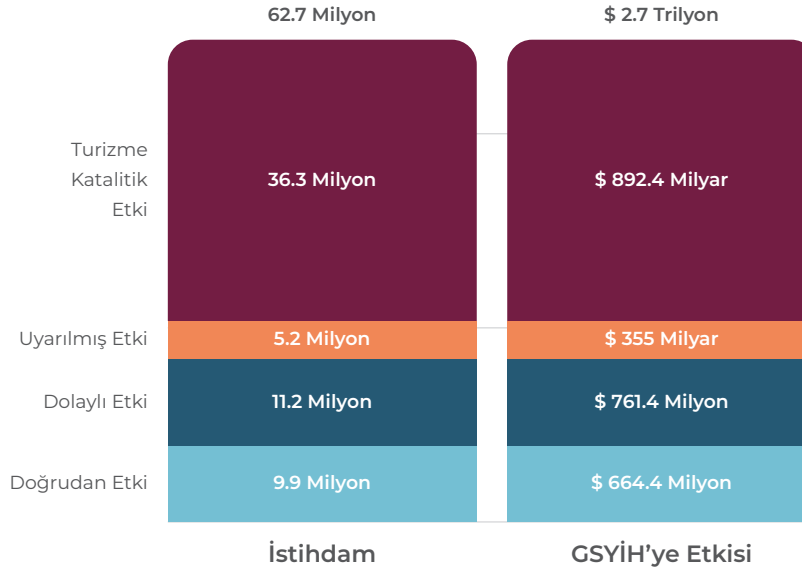


Şekil 3: Dünya Hava Yolu Taşımacılığı ile Taşınan Yolcu Sayısı⁸

⁸ World Bank, World Development Indicators



Hava yolu taşımacılığının büyüme rakamları ile dünyadaki turizm hareketliliği, istihdam, üretilen sanayi malları ve tarımsal emtialar birlikte değerlendirildiğinde, birbirini besleyen bir süreç yaşandığı açıkça söylenebilir. Sektörel olarak karşılıklı sağlanan faydaların bir hayli iç içe girmesinin yanında, tetikleyici unsurun hava yolu taşımacılığından kaynaklandığını açıklayan birçok çalışma bulunmaktadır. Bu çalışmalardan biri olan ATAG'ın (Air Transport Action Group) 2016 yılında yayımlamış olduğu çalışmadır. Detayları Şekil 4'te gösterilen bu çalışmaya göre, 2014 yılı itibarıyla havacılık sektörü dünya genelinde doğrudan, dolaylı, uyarılmış ve turizme katalitik etki şeklinde 62,7 milyon kişiye istihdam yaratmaktadır. Bununla birlikte dünya GSYİH'ye de toplam 2,7 trilyon USD katkı sağlamaktadır.



Şekil 4: Havacılık Sektörünün Küresel İstihdama ve GSYİH'ye Etkisi⁹

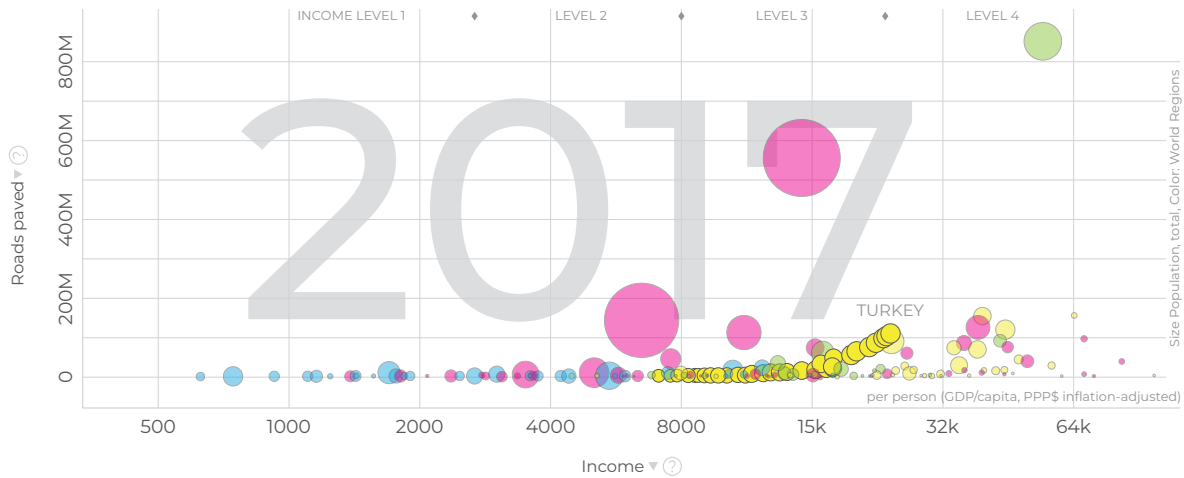
5. Hava Yolu Taşımacılığının Türkiye'deki Gelişimi ve Mevcut Durumu

1970'lerden bugüne kadar hava yolu taşımacılığının Türkiye'deki seyrine baktığımızda, 2000 yılına kadar taşınan yolcu sayısında büyük değişimler ve artışlar yaşanmamıştır. Kişi başına düşen milli gelirin 3.300 USD seviyelerinden 6.000 USD seviyelerine yükseldiği bu tarih aralığında, ülke nüfusunun da 35 milyon kişiden 75 milyon kişiye çıktığı göz önünde bulundurulursa, hem nüfus büyümesinin hem de gelir artışının hava yolu taşımacılığı sektörüne yansımalarının sınırlı kaldığı görülecektir.

⁹ ATAG, Aviation: Benefits Beyond Borders, Global Summary, June 2016

Demografik ve ekonomik büyüme ile hava yolu taşımacılığı büyümesinin bu dönemde paralel seyretmemesinin birçok sebebi olabileceği (mevzuat, kanun düzenlemelerinin liberal politikalara göre tamamlanmamış olması, altyapı yatırımlarının tamamlanmamış olması gibi içsel dinamiklere bağlı sebepler) muhtemel olmakla birlikte, genel bir değerlendirme ile Walt W. Rostow'un Büyüme Modeli Aşamaları kuramına göre bu dönemin "kalkışa hazırlık aşaması"na tekabül ettiği kabul edilebilir. Sektörün dünya ölçeğinde de aşağı yukarı aynı evrelerden geçtiğini, bahsi geçen tarih aralığında yaşanan yolcu sayısındaki değişimlere baktığımızda da görebiliriz.

Yaşanan bu durumun en önemli içsel sebebi olarak, sektörün liberal politikalardan uzak yöntemlerle yönetilmesi gösterilebilir. Sektörün liberalleşmesiyle birlikte (2003 yılında uygulanmaya başlanan "serbest havacılık politikası" sonrası) artan hizmet kalitesi ve açılan yeni destinasyonlar, bilet fiyatlarının talep esnekliğinin yıllar itibarıyla düşmesine sebep olmuş ve sektör daha öngörülebilir bir sektöre doğru evrilmiştir. 2000 yılından sonra hava yolu taşımacılığı sektörel olarak ele alındığında, sektörün ülke ekonomisiyle eşanlı olarak "kalkış aşaması"na (take-off) geçtiği, hem gelir büyümesinden hem de nüfus artışından olumlu beslenen bir sürece girdiği görülmektedir.



Şekil 5: Türkiye'de Gelir ve Hava Yolu ile Taşınan Yolcu Sayısı İlişkisi

Dünya genelinde gelirlerin %4'ü tarım sektöründe, %28'i sanayi sektöründe, %68'i de hizmet sektöründe yaratılmaktadır. Bir ülke ekonomisinde hizmet sektörünün payı, o ülkenin gelişmişlik düzeyiyle paralel seyretmektedir. Ekonomik dönüşümün ve gelişimin beraberinde gelen hizmet sektörü büyümesi sonucunda sektörel dağılımın yapısı birçok tanımın ve terimin dayandığı temellerden biridir. Örneğin gelişmiş ülkelerde hizmet sektörünün payı ortalamada %75'ler düzeyindeyken, bu oran gelişmekte olan ülkelere %55 seviyelerindedir. Türkiye'de de bu oran %61 düzeylerinde yer almaktadır.



Yapılan büyük altyapı yatırımlarıyla beraber dönüşen Türkiye ekonomisinde de hizmet sektörünün oranı artmaya devam etmektedir. Türkiye'nin 2018 yılında yapmış olduğu 170 milyar USD ihracatın, 44 milyar USD'lik kısmı (2019 yılı beklenti 48 milyar USD) hizmet ihracatından elde edilmektedir. Yapılan hizmet ihracatının ilk 3 sırasında hava yolu şirketlerinin olması (ilk 10 firmadan 4'ü hava yolu taşımacılığı yapan firmalardan oluşmaktadır), ülkenin turizm sektörü ile hava yolu taşımacılığı entegrasyonun sağlandığını göstermektedir. Sağlanan bu önemli entegrasyonun geliştirilmesi ve derinleştirilmesi hususu bundan sonraki sürecin yönetiminde anahtar rol oynayacaktır.

6. Hava Yolu Taşımacılığına Talep Fonksiyonu Açısından Bakış

Hava yolu taşımacılığının talep fonksiyonunu belirlemek amacıyla birçok makro ve mikro verilerden faydalanılabilir. Bu konuda geniş çerçevede yapılmış fazlaca çalışma bulunmaktadır. Bu çalışmalardan birkaçının sonuçlarını kısaca değerlendirmek, ülkemizdeki durumu yorumlamak adına bu çalışmanın bakış açısına esneklik kazandıracaktır. Örneğin InterVISTAS Danışmanlık Şirketi'ne göre, hava yolu taşımacılığı sektöründe talebin gelir esnekliğine dair üç ölçüt bulunmaktadır: Taşıma mesafesi, kümelenme düzeyi ve ülke türü. Bu araştırmaya göre talebin gelir esnekliği taşıma mesafesi ile birlikte artmaktadır ve genellikle -ülkemizin de aralarında bulunduğu- gelişmekte olan ülkelerde gelişmiş ülkelerden daha yüksektir. Buna karşın kümelenme düzeyi ile birlikte düşmektedir.¹⁰

IATA'nın yapmış olduğu diğer bir çalışmada da, hava yolu taşımacılığı talebinde gelir esnekliğinin sürekli pozitif ve birden büyük olduğu (lüks mal), bunun sonucu olarak gelirin artan payının havayolu seyahatine tahsis edilmesine yol açtığı belirtilmiştir.

Çalışmanın elde ettiği sonuçlara göre, uzun dönemli GSYİH'da oluşan %1'lik artış, hava yolu yolcu talebini %3,29 oranında arttırmaktadır. Bu sonuçlara göre ülkemizde hava yolu yolcu talebinin lüks bir mal (gelir arttıkça talebi daha büyük oranda artan mal) olduğu ve gelirdeki 1 birimlik artışın talebe 3,29 birim olarak yansımalarının beklendiği ifade edilebilir.

Diğer yandan lüks mal olarak değerlendirilen bir malın fiyatlarındaki değişikliğin, malın talebinde daha büyük etkiler yaratması beklenirken, ikame mallardaki fiyat değişimleri de talep fonksiyonuna dâhil edilmelidir. Bu noktadan hareketle, hava yolu taşımacılığının ikame malı olarak kara yolu taşımacılığını ve demir yolu taşımacılığını da incelemek gerekecektir. Hiçbir malın diğerinin tam ikamesi olmadığı gerçeği bu karşılaştırmada da geçerlidir.

¹⁰ InterVISTAS. 2007. Estimating Air Travel Demand Elasticities.

Gidilecek yere daha kısa zamanda ulaştırmayı vadeden hava yolu taşımacılığına karşılık daha düşük maliyetlerle erişim imkânı sunan demir yolu taşımacılığı ve kapıdan kapıya taşımacılık kolaylığı sağlayan, esnek planlama yapma imkânı tanıyan kara yolu taşımacılığı birbirinin kısmi ikamesi durumundadır. Ancak erişilmesi gereken mesafenin artmasıyla birlikte demir yolu ve kara yolu taşımacılığının ikame kabiliyeti azalacak ve hava yolu taşımacılığı lehine talep katılaşması yaşanacaktır. Hatta lüks mal olan hava yolu taşımacılığı zorunlu mal durumuna gelecektir.

Fayda esaslı yaklaşımla davranmaya meyilli olan tüketicilerin, ulaştırma türlerinin hızı, seyahat ücreti, seyahatin konforu gibi kriterleri değerlendirerek karar vermesi beklenmektedir. Bu yaklaşımda, tüketicinin karar aşamasında ağırlığı en yüksek kriterin hangisi olduğu birçok makro ve mikro sebeple ilişkilidir. Tüketicinin kabul edebileceği makul seyahat ücreti sınırları içerisinde, seyahat süresinin kısalığı ve konforunun talep fonksiyonundaki ağırlığının oranının yükseldiği görülmektedir.

Ülkemizde geleneksel yöntemlerle (YHT hatları hariç) kamu otoritesi tarafından çok uygun bilet fiyatlarıyla demir yolu ile yolcu taşımacılığı yapılmaktadır. Yeteri kadar yaygın olmayan bu demir yolu taşımacılığına olan tüketici talebi, düşük bilet fiyatlarına rağmen artmamaktadır. Bu durumun temel sebeplerinden biri erişilebilirliğin kısıtlı olması ve seyahat süresinin uzun olmasıdır.

Örneğin Kayseri-Ankara illeri arasında hizmet veren demir yolu ağının ortalama seyahat süresi 6 saat 24 dakika olup bilet fiyatı da 21 TL'dir. Buna karşın bu güzergâhta hizmet veren otobüslerin ortalama seyahat süresi 5 saat 30 dakika olup bilet fiyatı da 50 TL'dir. Ulaşım ağına erişilebilirliği yüksek olan kara yolu ile seyahat süresi yaklaşık 1 saat kısalmakta, bilet fiyatı ise %150 artmaktadır. Bu örnek durumda erişilebilirliği yüksek olan ve az da olsa seyahat süresi kısa olan alternatiflere doğru talep kayması yaşandığı verilere yansımaktadır. Ülkemizde 350 km'ye¹¹ kadar olan mesafelerde yapılan taşımacılıkta kara yolunun diğer ulaştırma modlarına göre daha hızlı olması, bu tercihte etkili olmaktadır.

Diğer tüm değişkenlerin sabit kaldığını varsayarak, sadece bu verilerle hareket ettiğimizde orta mesafe ulaşımlarda bile erişilebilirlik ve seyahat süresinin, tüketici talep fonksiyonunu çok ciddi oranda etkilediği görülmektedir. Güzergâh uzunluğu arttığında bu durum daha net bir şekilde kendini hissettirmektedir. Yani iki mesafe arası uzaklık arttıkça seyahat süresi ve konforu, talep fonksiyonunu asıl şekillendiren değişkenler olarak öne çıkmaktadır.

Tüketici davranışının bu yönde şekillenmesinde 1950'lerden sonra kamunun, tüm ülkelerde olduğu gibi kara yolu yatırımlarına ağırlık vermesi, demir yolu yatırımlarına ara vermesi elbette etkili olmuştur. O yıllarda yolcu taşımacılığının %50'si kara yolu ile gerçekleştirilirken, bu oran günümüzde %90 seviyelerindedir. Ulaşım modları arasındaki bu dengesizliğin

¹¹ Devlet Planlama Teşkilatı, 2008, s.6



giderilmesi, ulaştırma türlerinin birbirinin rakibi olarak değil, birbirlerini tamamlayıcı bir yapı içinde geliştirilmesi amacıyla yapılacak çalışmalar, bölgesel gelişmişlik ve sosyo-ekonomik farkların kapatılması açısından kritiktir.

2003 yılında sivil havacılıkta yaşanan gelişmeler, kamunun 1950'lerden sonra kara yolu yatırımlarına ağırlık vermesine benzer etkiler yaratmış ve hava yolu taşımacılığına olan talep artışı, diğer ulaştırma türlerine olan talebin artışının üzerinde gerçekleşmesine sebep olmuştur.

Hiçbir ürünün ya da hizmetin birbirinin tam ikamesi olamayacağı gerçeğini kabul ederek, uzun mesafe seyahatlerde hava yolu ile ulaşımın lehine talep kayması yaşandığı çeşitli çalışmalarla da desteklenen bir durumdur.

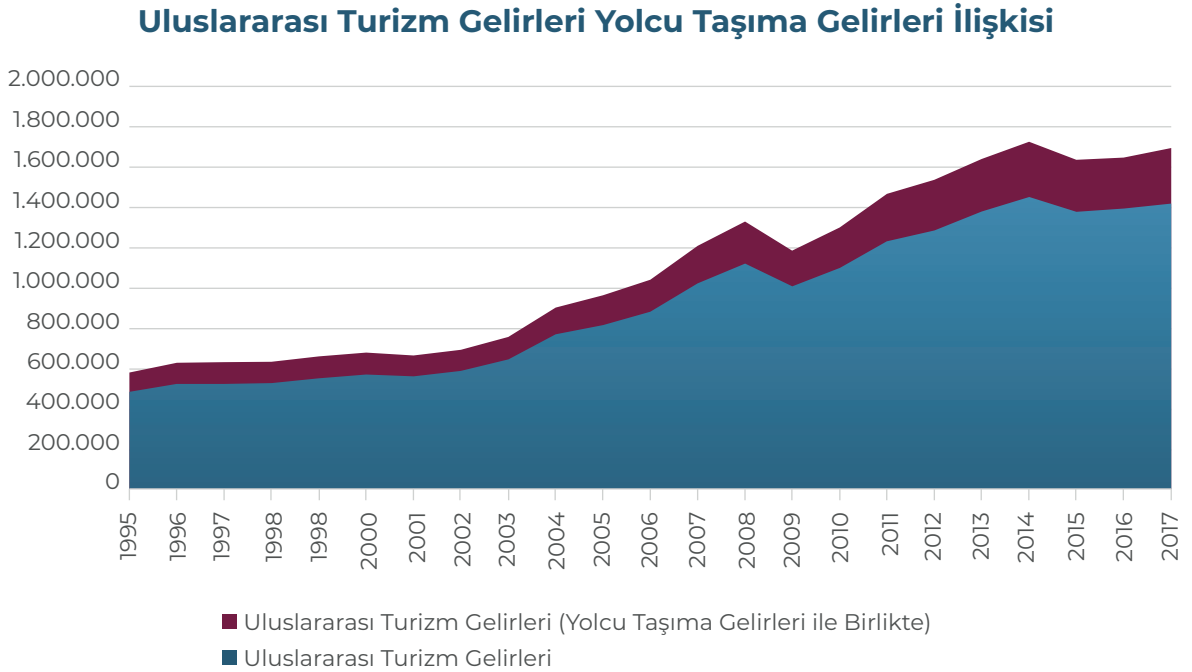
7. Hava Yolu Taşımacılığının Turizm Sektörü Açısından Önemi

Hava yolu taşımacılığı tüm sektörler için önemli bir tetikleyici ve katalizördür. Tüm bunlarla birlikte hava yolu taşımacılığının turizm sektörü bakımından önemini aşağıdaki maddelerle özetleyebiliriz:

- Seyahat hizmetlerinin “paket tur” adıyla son derece örgütlenmiş ve bütünleştirilmiş olması sebebiyle, hava yolu taşımacılığı ağının genişlemesinin talep yaratıcı bir özelliği vardır. Hava yolu taşımacılığı sayesinde zamanı az ve değerli olan turistlerin seyahate katılmaları mümkün olmaktadır. Bununla birlikte turizm merkezlerindeki ortalama konaklama sürelerinin uzamasına imkân sağlamaktadır.
- Hava yolu taşımacılığının sunduğu güvenli ve konforlu hizmet, rölatif olarak turistik geziye daha fazla zaman ayırabilen yaşlı insanların oluşturduğu “üçüncü yaş turizmi”ni geliştirmektedir.
- Grup gezilerinde ve paket turlarda uygulanan indirimli tarifelerle, turizmde talebin zayıf olduğu “düşük sezon” dönemlerinde, turizm gelirlerinin artmasına ve turizmin evrenselleşmesine katkıda bulunmaktadır.
- Hava yolu taşımacılığı sektörünün, uluslararası turistik seyahatlerde yatay ve dikey entegrasyon imkanları bakımından büyük bir üstünlüğü bulunmaktadır. Hava yolu-kara yolu, hava yolu-deniz yolu ve hava yolu-demir yolu şeklinde “yatay” entegrasyonun yanı sıra, hava yolu-konaklama işletmeleri, hava yolu seyahat acenteleri ve hava yolu-tur operatörleri gibi “dikey” yönlü de gerçekleştirilebilmektedir.

Birleşmiş Milletler Dünya Turizm Örgütü'nün (UNWTO) verilerine göre, hava yolu taşımacılığının %40'ı turizm sektöründen kaynaklanmaktadır. Bu istatistik turizm ve hava yolu taşımacılığı arasındaki simbiyotik ilişkinin karşılıklı bağımlılık derecesi bakımından çok yüksek olduğunu göstermektedir.

Bölge açısından ön planda olması sebebiyle turizm sektörü ile hava yolu taşımacılığı sektörü arasındaki ilişkiyi yorumlamak gerekmektedir. UNWTO'ya göre uluslararası ziyaretçi gelirlerindeki artış, hava yolu taşımacılığının gelirine logaritmik olarak yansımaktadır. Yani turizm gelirlerindeki %1'lik artış, hava yolu taşımacılığı gelirlerine %1'den daha fazla olumlu katkı sağlamaktadır (Şekil-6). Bu süreci ve döngüyü besleyen en önemli etkenlerden biri de hava yolu taşımacılığı sektörünün yüksek adaptasyon kabiliyeti ve insan kaynakları kalitesidir.



Şekil 6: Uluslararası Turizm Gelirleri ve Yolcu Taşıma Gelirleri İlişkisi¹²

¹² <https://data.worldbank.org/indicator/ST.INT.TRNR.CD?end=2016&start=1995&view=chart>
<https://data.worldbank.org/indicator/ST.INT.RCPT.CD?end=2016&start=1995&view=chart>



8. Erişilebilirlik Açısından TR71 Bölgesi

Ulaşım faaliyetleri; yerleşimler, üretim merkezleri, iller ya da bölgeler arasında ilişkinin kurulabilmesi açısından kilit öneme sahiptir. Ulaştırma altyapısı bölgeler arası bağlantının kurulması ve bölgelerin piyasa ve hizmetlere erişimini sağlaması yönüyle bölgesel kalkınmayı tetikleyen önemli bir unsurdur.¹³

Ürün piyasasında faaliyet gösteren işletmeler, kuruluş aşamasında yer seçimi yaparken ham madde kaynaklarına yakınlık, enerji temini ve arz güvenliği, insan kaynağı kalitesi, vergi ve teşvik uygulamaları ve ulaşım altyapısı gibi birçok faktöre bakarak karar vermektedirler. Bu sayılan faktörlerin tamamı, üretim yapan tüm işletmeler için ortak kaygı gütmeleri gereken konulardır. Yani diğer şartlar istenilen düzeydeki iken ulaşım ağının ve altyapısının yeterli olmaması, ürünlerin pazara erişiminde işletmelerin ciddi maliyetlere ya da zorluklara katlanmalarını zorunlu kılacaktır.

Diğer tüm şartlar makul düzeyde iken, ulaşım altyapısında ve ağında yapılacak yatırımlar tüm üretim faktörlerini harekete geçirebilecek güce ve etkiye sahiptir. Ürün piyasası için bu faktörlerin birçoğu ya da tamamı bir araya gelmesi gerekirken/beklenirken, tarihiyle, doğal güzelliğiyle tanınmış bir bölgede turizmin ivmelenmesi ve gelişmesi için ulaşım ağının artırılması büyük katma değer sağlayarak, tetikleyici unsur olacaktır. Hatta turizm sektöründe ihtiyaç duyulan diğer şartların bazılarının sağlanabilmesi için ön koşul erişilebilirliğin yüksek olmasıdır.

Ulaşım olanakları ve erişilebilirlik konusu, ürün piyasasında yatırım yapmak için koşullardan bir tanesi iken, turizm sektöründe koşulların sağlanması için ön koşul olarak karşımıza çıkmaktadır. Ulaşım altyapısı ve ağı konusu bu açıdan ele alındığında ya da erişilebilirlik üzerine ihtiyaç analizi yapıldığında, bölgesel öncelikler ve farklılıklar gözetilmelidir.

Kapadokya Bölgesi'nin ulaşım ağının genişletilmesi ihtiyacının, turizm sektörü temelli bir ihtiyaç olduğu açıktır. Yapılacak olan yeni ulaşım ağları ile diğer bölgelere ve pazarlara hava yolu ile bağlanacak olan bölge, evvela turizm sektörüne ardı sıra da üretim ve imalat sektörüne yönelik olumlu dışsallıklar sağlayacaktır. Bölgenin diğer illerle olan sosyo-ekonomik gelişmişlik farklarının azaltılması yönünde atılan adımların temel bileşenlerinden biri de ticari, ekonomik ve politik açıdan önemli merkezlere erişilebilirliğin artırılmasıdır. Zira kişilerin, ürünlerin ve üretilen hizmetin mobilitesinin artması sayesinde teknoloji, bilgi ve insan kaynağı gibi bileşenlerin transfer edilmesini kolaylaştırmaktadır.

¹³ Şimşek Ahmet, Erişilebilir Şehirler ve Bölgeler: Erişilebilirliğin Bölgesel Kalkınmaya Etkisi ve İller Bazında Erişilebilirlik Endeksinin Geliştirilmesi, 2015, s.18

8.1. TR71 Bölgesi'nin Önemli Merkezlere Erişilebilirlik Durumu

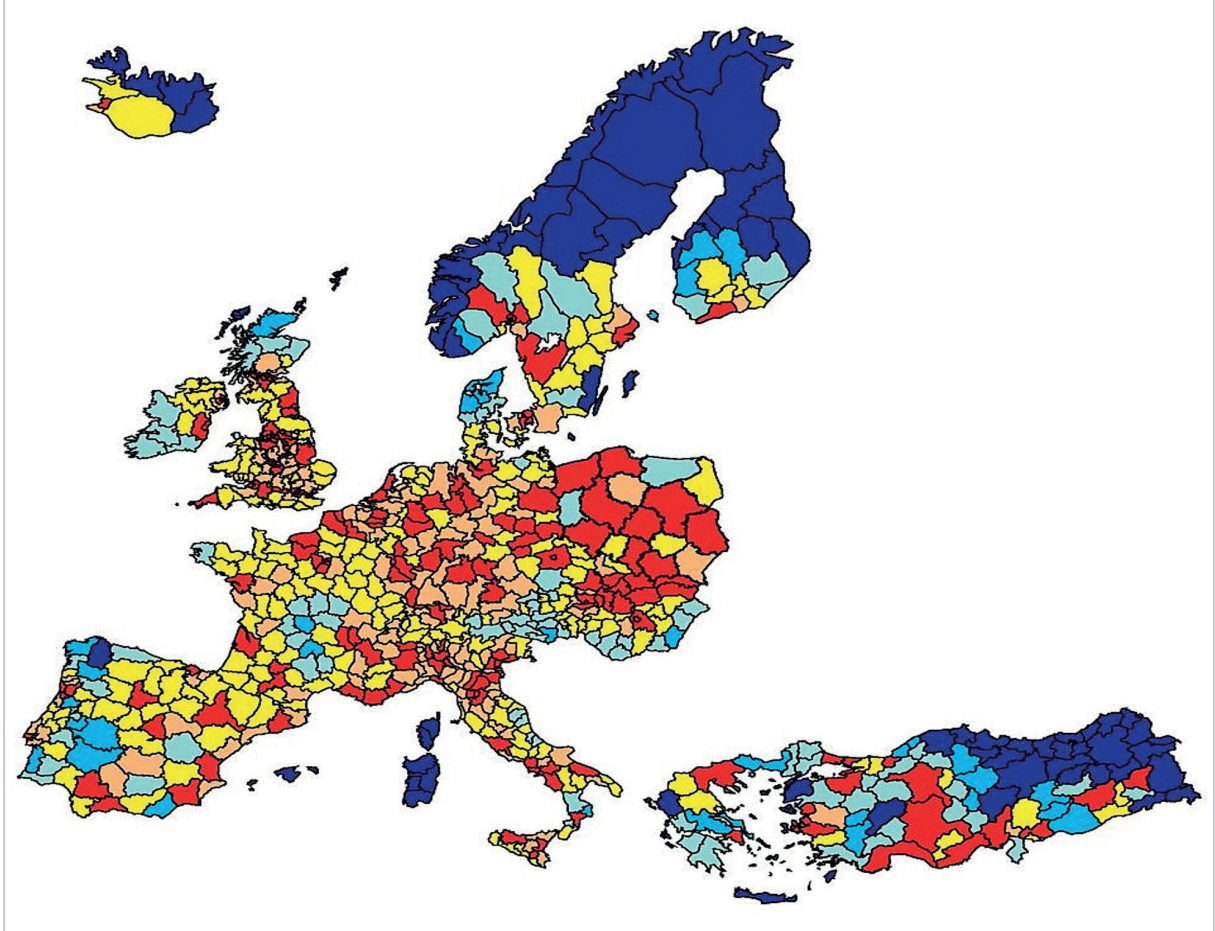
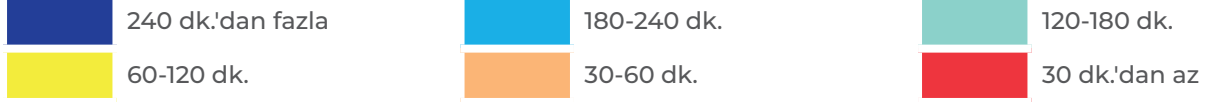
Modern toplumlarda bir yaşam standardı geliştirme yaklaşımı ya da refah göstergesi olarak kabul edilen erişilebilirlik konusu üzerine, uluslararası örgütler tarafından da analizler yapılmaktadır. Bir kişinin belli bir mesafe içinde otoyola, tren garına, havaalanına erişmesi gerektiğini ilke olarak benimseyen ülkeler dahi bulunmaktadır.¹⁴

OECD raporuna göre Aksaray, Kırşehir ve Niğde illerinin önemli merkezlere uzaklığı 120-180 dakika arasında iken, Nevşehir'in önemli merkezlere uzaklığı 180-240 dakika arasındadır (Şekil-7). "Erişilebilir Şehirler ve Bölgeler: Erişilebilirliğin Bölgesel Kalkınmaya Etkisi ve İller Bazında Erişilebilirlik Endeksinin Geliştirilmesi" çalışmasında modellenen ve üretilen coğrafi erişilebilirlik endeksine göre, ülke içi sıralamasında Kırşehir 3'üncü, Nevşehir 5'inci, Aksaray 7'nci ve Niğde de 13'üncü sırada yer almasına rağmen, yayılma bakımından ulusal pazara erişilebilirlik sıralamasında Aksaray 44'üncü, Niğde 48'inci, Nevşehir 53'üncü ve Kırşehir 59'uncu sırada yer almaktadır. (Bu çalışmada Kapadokya Havalimanına uzak olduğu için bu havalimanından faydalanma ihtimali düşük olan Kırıkkale İli değerlendirme dışı bırakılmıştır.)

İllerin karayolu, hava yolu, deniz yolu ve demiryolu ağı bakımından erişilebilirlik düzeylerinin tamamının birlikte ele alınması ile hesaplanan genel erişilebilirlik endeksi sıralamasına göre ise; Niğde 59'uncu, Nevşehir 61'inci, Kırşehir 74'üncü ve Aksaray 75'inci sırada yer almaktadır.¹⁵ Topografik olarak ülkenin en elverişli yerlerinden biri olan TR71 Bölgesi, ticari ve politik ağırlığı yüksek olan merkezlere erişme konusunda bu avantajını kullanamamaktadır.

¹⁴ Şimşek Ahmet, Erişilebilir Şehirler ve Bölgeler: Erişilebilirliğin Bölgesel Kalkınmaya Etkisi ve İller Bazında Erişilebilirlik Endeksinin Geliştirilmesi, 2015, s.39

¹⁵ Şimşek Ahmet, Erişilebilir Şehirler ve Bölgeler: Erişilebilirliğin Bölgesel Kalkınmaya Etkisi ve İller Bazında Erişilebilirlik Endeksinin Geliştirilmesi, 2015, s.131



Şekil 7: TR71 Bölge İllerinin Önemli Merkezlerle Uzaklığı
Kaynak: OECD Regions At A Glance 2005, OECD

Ulaştırma modlarına göre endeksin detayını incelediğimizde, demir yoluna erişim endeksinde Niğde 18'inci, Nevşehir 55'inci, Kırşehir 61'inci ve Aksaray 66'ncı sırada yer almaktadır. Bölge illerinden sadece Niğde demir yolu ağına sahip olup, Aksaray, Kırşehir ve Nevşehir'in demir yolu ağına erişimi yoktur.

Bir diğ er ulaştırma modu olan hava yolu ile bölge illerinin ülke genelindeki erişilebilirlik sıralamasına baktığımızda; Nevşehir 35'inci, Kırşehir 71'inci, Aksaray 77'nci, Niğde ise 77'nci sırada yer almaktadır. Nevşehir haricindeki diğ er iller ülke sıralamasının sonlarında yer almaktadır. Bölge illerinin ticaret ve turizm hacminin karşılıklı yüksek olduğu İzmir (4. sırada) ve Antalya (3. sırada) gibi merkezlerle uçuş ağının kurulması, illerin erişilebilirliğine büyük katkı sağlayacaktır.

Bu konudan yola çıkararak TR71 Bölgesi'nde dört ile (Aksaray, Kırşehir, Nevşehir ve Niğde) hizmet veren/verme potansiyeli olan ve bölgesel havalimanı niteliği taşıyan Kapadokya Havalimanı, tüm diğ er sektörlere çok önemli bir tamamlayıcı hizmet sunmaktadır. Altyapısı hazır olan ve h lihazırda hizmet veren Kapadokya Havalimanı, bu dört ildeki insanlara ve işlere ciddi oranda pozitif dışsalılık sağlamaktadır. Bölgenin Türkiye'deki mevcut ulusal ve uluslararası turizm destinasyonlarından biri olması ve büyük sermaye gruplarının sanayi yatırımlarına mazhar olması (Mercedes-Benz Türk A.ř., Brisa A.ř., Sütaş Süt  r nleri A.ř., Sarıg zoğlu Hidrolik A.ř., Colin's Mağazacılık A.ř. vd.) hava yolu taşımacılığı sektörüne sunduğu en büyük cazibedir.

9. Kapadokya Havalimanının Gelişimi ve Mevcut Durumu

Kapadokya Havalimanı TR71 illerinin dördüne 2004 yılından beri hizmet vermektedir. Bölgesel havalimanı niteliğinde sayılabilecek havalimanı, Nevşehir'de bulunmakta olup Aksaray'a 80 km, Kırşehir'e 72 km ve Niğde'ye 110 km mesafededir. Bu illerde yaşayan nüfus toplamı ise 1.317.000 kişidir. Bölgede yaşayan halka hizmet vermenin yanı sıra, Kapadokya'yı ziyaret eden turistler için büyük kolaylık sağlayan, ziyareti teşvik edici nitelikte bir yatırım olan havalimanına olan talep artmaya devam etmektedir. Yılda 700.000 yolcu kapasiteli i  ve dış hat uçuş altyapısına sahip olan havalimanının hizmet verdiği yolcu sayısı 2019 yıl sonu itibarıyla 494.627 kişiye ulaşmıştır. Bu rakamı ülke ölçeğinde değerlendirdiğimizde, turizm bölgesinde hava yolu taşımacılığına olan ihtiyaç görülmektedir.

2004-2019 yılları arasında ülkede hava yolu taşımacılığı ile taşınan yolcu sayısı %367 artmışken, aynı dönemde Kapadokya Havalimanını kullanan yolcu sayısı %4.880 artmıştır. Bu oranlar 2007-2019 yılları arasında ise sırasıyla %185 ve %815 düzeyinde gerçekleşmiştir. Hizmete yeni açılan bir havalimanının büyüme ivmesinin, olgunlaşma evresine kadar devam edeceği gerçeğini göz önünde bulundurarak büyüme rakamlarını daha yakın tarihler arasında kıyaslamamız doğru olacaktır. Bu doğrultuda 2011-2019 yılları arasında ülkede hava yolu taşımacılığı ile taşınan yolcu sayısı %78 artmışken, aynı dönemde Kapadokya Havalimanını kullanan yolcu sayısı %214 artmıştır (Tablo-1).



Tablo 1: Yıllar İtibarıyla Hava Yolu ile Taşınan Yolcu Sayıları

	Türkiye Geneli Yolcu Sayısı	Kapadokya Havalimanı Yolcu Sayısı
2004	44.789.140	9.932
2005	54.525.727	17.126
2006	58.778.131	27.832
2007	66.463.286	54.054
2008	74.968.329	100.762
2009	78.742.075	122.753
2010	102.800.392	137.909
2011	117.620.469	157.792
2012	130.351.620	173.978
2013	149.430.421	196.828
2014	165.720.234	297.532
2015	181.074.531	362.655
2016	173.743.537	367.740
2017*	193.045.343	127.869*
2018	210.200.000	381.209
2019	209.092.548	494.627

*Kapadokya Havalimanı bakım ve revizyon çalışmalarından ötürü 1 Mayıs - 1 Kasım arasında 6 ay süreyle hizmet dışı kalmıştır.

Kapadokya Havalimanının 2017 yılında 1 Mayıs - 1 Kasım tarihleri arasında bakım ve revizyon çalışmalarından ötürü 6 ay süreyle hizmet veremediği ve tek uçuş noktasıyla (İstanbul) bağlantısı olduğu göz önünde bulundurulduğunda, büyüme ivmesinin çok yüksek olduğu görülmektedir. Bölge halkının, sanayicisinin ve turizmcisinin havalimanını sahiplenmesi sonucu hava yolu taşımacılığına olan talep ülke ortalamasının çok üzerinde seyretmeye devam etmektedir. Turizmin ülke genelinde sıkıntılı zamanlar geçirdiği ve ziyaretçi sayılarının keskin şekilde düşüş gösterdiği 2015 ve 2016 yıllarında dahi, Kapadokya Havalimanının yolcu sayısı, ülke ortalamasının 2 katından hızlı artmıştır. Yıllar itibarıyla Kapadokya Havalimanının, ülkedeki toplam taşınan yolcu sayısı içindeki oranı artmaya devam etmektedir (Tablo-2).

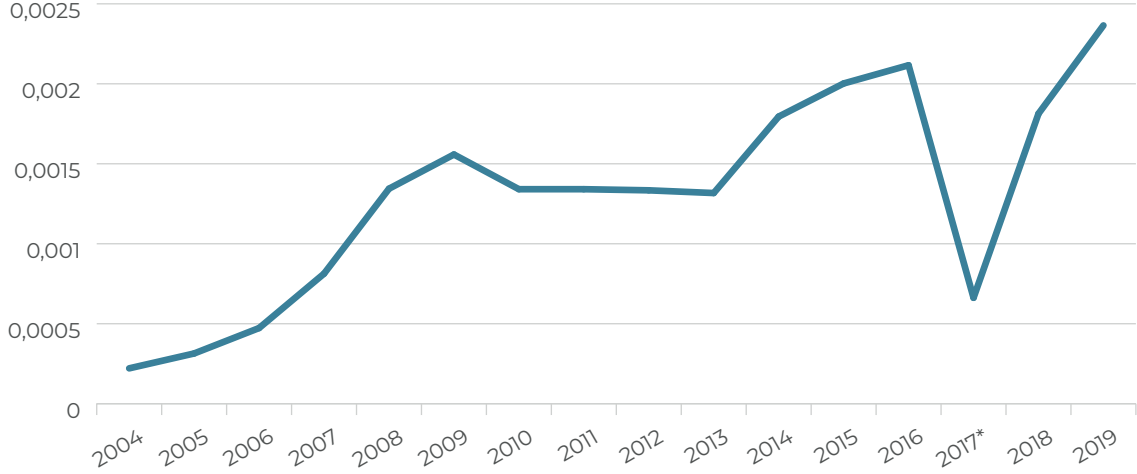
Tablo 2: Yıllar İtibarıyla Hava Yolu İle Taşınan Yolcu Büyüme Oranları

	Türkiye Geneli Yolcu Sayısı Artış Hızı	Kapadokya Havalimanı Yolcu Sayısı Artış Hızı
2005	21,74%	72,43%
2006	7,80%	62,51%
2007	13,07%	94,22%
2008	12,80%	86,41%
2009	5,03%	21,82%
2010	30,55%	12,35%
2011	14,42%	14,42%
2012	10,82%	10,26%
2013	14,64%	13,13%
2014	10,90%	51,16%
2015	9,27%	21,89%
2016	-4,05%	1,40%
2017*	11,11%	-65,22%*
2018	8,89%	198,13%
2019	-0,89%	30%

*Kapadokya Havalimanı bakım ve revizyon çalışmalarından ötürü 1 Mayıs - 1 Kasım arasında 6 ay süreyle hizmet dışı kalmıştır.



Kapadokya Havalimanı Yolcu Sayısı/Türkiye Geneli Yolcu Sayısı



Şekil 8: Kapadokya Havalimanı Yolcu Sayısının Türkiye Geneli Yolcu Sayısına Oranı

*Kapadokya Havalimanı bakım ve revizyon çalışmalarından ötürü 1 Mayıs - 1 Kasım arasında 6 ay süreyle hizmet dışı kalmıştır.

Gelinen bu noktada havalimanının Antalya ve İzmir ile yeni uçuş ağlarına dâhil edilmesi, özellikle turizm sektöründe karşılıklı işbirlikleri yapmaya imkân sağlayacaktır. Eklenerek olan yeni uçuş bağlantıları sonucunda, seyahat acenteleri ve tur operatörlerinin çapraz satış yöntemleriyle ülkemizin turizm gelirlerini artırma potansiyeli bulunmaktadır. Tek uçuş ağı ve mevcut günlük uçuş sayısı ile (İstanbul ile günlük karşılıklı 4 sefer yapılmaktadır) yıllık yolcu kapasitesinin %70'ini dolduran Kapadokya Havalimanı, yukarıda da bahsedildiği üzere turizm sektöründe yaşanan dalgalanmalardan, olumsuz yönde etkilenmemiştir. Turist sayısında düşüş yaşanan yıllarda ise, Kapadokya Havalimanına olan talebin büyük kısmı bölge halkından kaynaklanmıştır.

2017 yılının turizm açısından en hareketli olması beklenen 6 ayında, bakım ve revizyon çalışmalarından ötürü hizmet veremeyen Kapadokya Havalimanına olan talep bu dönemde karşılanamamıştır. Fakat otonom talep konumunda olan bu talebin, uçuş verilerine baktığımızda büyük kısmının Kayseri Erkilet Havalimanı'na kaydığını görebilmekteyiz (Tablo-3). Bu yönüyle değerlendirildiğinde, bölge halkının hava yolu taşımacılığına olan

¹⁶ Otonom Talep: Akademik tanımı kişisel gelir düzeyindeki değişimlerden etkilenmeyen tüketim harcamalarına yönelik talep olan bu kavram, çalışmanın bu kısmında metafor olarak kullanılmıştır.

talebi katılma yönündedir. Yani diğer turizm destinasyonlarıyla sinerji oluşturarak bölge turizmine katkı sağlaması öngörülen yeni uçuş ağı, temelde bölge halkının talebiyle otonom tüketim konumunda olacaktır.

2017 yılında bir önceki yıla göre Kapadokya Havalimanını kullanan yolcu sayısı yaklaşık 240.000 kişi azalmış, aynı dönemde Kayseri Erkilet Havalimanını kullanan yolcu sayısı 160.000 kişi artmıştır. 2018 yılında Kapadokya Havalimanının yolcu sayısı 2017 yılına göre 254.000 kişi artarken, aynı dönemde Kayseri Erkilet Havalimanının yolcu sayısı yatay seyretmiştir. Bu verilere bakarak Kapadokya Havalimanının hizmet vermediği dönemde, talebin büyük kısmının Kayseri Erkilet Havalimanına kaydığını söyleyebiliriz.

Tablo 3: Kayseri Erkilet Havalimanı ve Kapadokya Havalimanı Yolcu Sayıları

	Kayseri Havalimanı Yolcu Sayısı	Kapadokya Havalimanı Yolcu Sayısı
2004	467.328	9.932
2005	541.956	17.126
2006	681.107	27.832
2007	765.306	54.054
2008	674.833	100.762
2009	778.639	122.753
2010	940.245	137.909
2011	1.223.760	157.792
2012	1.329.826	173.978
2013	1.633.012	196.828
2014	1.725.846	297.532
2015	1.972.148	362.655
2016	1.984.525	367.740
2017*	2.147.320	127.869*
2018	2.188.972	381.209
2019	2.326.192	494.627

*Kapadokya Havalimanı bakım ve revizyon çalışmalarından ötürü 1 Mayıs - 1 Kasım arasında 6 ay süreyle hizmet dışı kalmıştır.



Diğer taraftan yılda 1.700.000 yolcu kapasitesine sahip olan Kayseri Erkilet Havalimanı, son 6 yıldır kapasite üstü çalışmakta olduğundan hizmette aksamalar yaşanmaktadır (Tablo-4). Bununla birlikte kuralların sıkı bir şekilde uygulandığı havacılık sektöründe, bu tür uzun süreli kapasite üstü hizmet sunma çabaları hem hizmet kalitesi açısından hem de güvenlik gerekçelerinden ötürü sürdürülebilir değildir. İlave yatırım ihtiyacı bulunan Kayseri Erkilet Havalimanının yükünün, yatırım ihtiyacı bulunmayan Kapadokya Havalimanı ile paylaşılması ülke kaynaklarının israf edilmemesi ve etkin kullanılması gibi bir meseleye de hizmet edecektir.

Tablo 4: Kayseri Erkilet ve Kapadokya Havalimanları Kapasite Kullanım Oranları

	Kayseri Havalimanı Kapasite Kullanım Oranları	Kapadokya Havalimanı Kapasite Kullanım Oranları
2004	27,49%	1,42%
2005	31,88%	2,45%
2006	40,07%	3,98%
2007	45,02%	7,72%
2008	39,70%	14,39%
2009	45,80%	17,54%
2010	55,31%	19,70%
2011	71,99%	22,54%
2012	78,23%	24,85%
2013	96,06%	28,12%
2014	101,52%	42,50%
2015	116,01%	51,81%
2016	116,74%	52,53%
2017*	126,31%	18,27%*
2018	128,76%	54,46%
2019	136,83%	70,66%

*Kapadokya Havalimanı bakım ve revizyon çalışmalarından ötürü 1 Mayıs - 1 Kasım arasında 6 ay süreyle hizmet dışı kalmıştır.

Hâlihazırda Kapadokya Havalimanı'ndan İstanbul'a günlük karşılıklı 4 sefer yapılmaktadır. Gerçekleştirilen bu uçuşlar dar gövdeli uçaklarla icra edilmekte olup, bu uçaklarda ortalama 180 koltuk bulunmaktadır. Bu uçuş ağında bir günde 1.440 koltuk arzı olduğu kabul edilirse, mevcut sefer sayısı ile bir yılda en fazla 525.600 yolcu (1.440 koltuk * 365 gün) taşınabileceği sonucuna ulaşılmaktadır. Bu rakamlardan yola çıkarak Kapadokya Havalimanı ve İstanbul arasında gerçekleştirilen uçuşların %94,10 koltuk doluluk oranına ulaştığını hesaplayabilmekteyiz. Uçakların koltuk doluluk oranlarına trend analizi yaptığımızda, yakın tarihte İstanbul ile Kapadokya Havalimanı arasında yapılan ulaşımın da ek seferlere ihtiyaç duyacağı açıktır.

Kayseri Erkilet Havalimanı, Kapadokya Havalimanının uçuş bağlantısı olmayan Antalya ve İzmir gibi destinasyonlara yönelik, Nevşehir'in talebini de karşılamaya çalışmaktadır. Buna karşın uzaklık sebebiyle Aksaray, Kırşehir ve Niğde illerine hizmet verememektedir. Bu çerçevede Kapadokya Havalimanının Antalya ve İzmir uçuş ağına bağlanması Aksaray, Kırşehir ve Niğde illerinde güdülenmiş bir talep yaratabilecektir.

Bölge halkının potansiyel talebiyle, seyahat acentelerinin ve tur operatörlerinin yüksek adaptasyon kabiliyetleri sonucu oluşturulan paket turlarla güdülenecek talep birleştiğinde, hem kapasite üstü çalışan Kayseri Erkilet Havalimanının hizmet yükü ve riski azaltılacak hem de Kapadokya Havalimanı sayesinde 4 il daha (Aksaray, Kırşehir, Nevşehir ve Niğde) Antalya ve İzmir'e ulaşımında hava yolu taşımacılığı imkânlarından faydalanabilecek duruma gelecektir.

10. TR71 Bölgesinin Antalya ve İzmir İlleriyle Olan Organik Bağları

Türkiye'nin en büyük problemlerinden biri olan göç sorunu büyükşehirleri ve anakentleri altyapının yetersiz kalması ve hızlı nüfus büyümesi ile karşı karşıya bırakmaktadır. Diğer taraftan göç vermeye devam eden küçük şehirlerin nüfus büyüme hızları ülke ortalamasının altında gerçekleşmekte olup, bu durum yatırımların ölçek ekonomisi oluşturulamadan yapılmasına ya da yatırım yapmaktan vazgeçilmesine sebep olmaktadır. Hülasa göç konusu göçü veren il için de göçü alan il için de sorun teşkil etmektedir. Üst ölçekli politika aygıtlarıyla düzenlenebilecek ve önlemi alınabilecek bir konu olan göç sorunu, bu raporda gerçekliği kabul edilmiş bir olgu olarak ele alınacak ve bu doğrultuda çıkarımlarda bulunulacaktır.

Bu çerçevede Kapadokya Havalimanının Antalya ve İzmir ile uçuş ağına dâhil edilmesi durumunda, bu hizmeti talep edebilme potansiyeli olan hedef kitlenin büyüklüğü hakkında analiz yapılacaktır



10.1. Antalya ile Bölge İllerinin Nüfus, Göç Durumu ve İlişkisi

Nüfus büyüklüğü bakımından Türkiye'nin en büyük 5. ili olan Antalya'nın, son 10 yılda nüfusu %30,50 oranında artmış ve yıllık ortalama nüfus artış oranı %3,05 olarak gerçekleşmiştir. 2018 yıl sonu itibarıyla 2.426.356 kişinin yaşadığı Antalya'nın nüfusundaki 567.081 kişilik artışın (2008-2018 yılları arasında) 243.825 kişilik kısmı şehrin aldığı net göçten kaynaklanmıştır.

TR71 Bölgesi'nde yer alan Aksaray, Kırşehir, Nevşehir ve Niğde illerinde 2018 yılı sonu itibarıyla toplam 1.317.086 kişi yaşamaktadır. Son 10 yılda nüfusu %7,42 artmış olan bölge illerinin yıllık ortalama nüfus artış hızı %0,74 seviyesindedir.¹⁷

Antalya'nın 2008 yılından beri bölge illerinden aldığı göç miktarı 19.605 kişi olup, il ve yıl bazında detaylar Tablo-5'te yer almaktadır.

Tablo 5: Bölge İllerinden Antalya'ya Olan Göç

	Aksaray	Kırşehir	Nevşehir	Niğde	Toplam
2018	543	327	409	434	1.713
2017	497	261	347	472	1.577
2016	426	253	348	427	1.454
2015	652	335	422	572	1.981
2014	652	314	427	579	1.972
2013	578	341	391	527	1.837
2012	579	418	340	465	1.802
2011	557	353	351	514	1.775
2010	535	428	347	529	1.839
2009	498	339	322	522	1.681
2008	601	427	409	547	1.984
Toplam	5.575	3.469	3.704	5.154	19.605

Kaynak: TÜİK, 2019

Antalya'dan bölge illerine ise 2008 yılından bu yana toplam 13.932 kişi göç etmiş olup, il ve yıl bazında detaylar Tablo-6'da yer almaktadır.

¹⁷ TÜİK, <https://biruni.tuik.gov.tr/medas/?kn=95&locale=tr>

Tablo 6: Antalya'dan Bölge İllerine Olan Göç

	Aksaray	Kırşehir	Nevşehir	Niğde	Toplam
2018	514	347	316	340	1.517
2017	518	265	251	333	1.367
2016	579	285	297	382	1.543
2015	392	263	288	362	1.305
2014	439	246	257	301	1.243
2013	370	275	257	366	1.268
2012	338	200	309	320	1.167
2011	365	206	252	256	1.079
2010	369	250	226	300	1.145
2009	338	293	259	251	1.141
2008	321	270	235	331	1.157
Toplam	4.029	2.553	2.631	3.202	13.932

Kaynak: TÜİK, 2019

Bölge illerinden Antalya'ya, Antalya'dan da bölge illerine gerçekleşen göç sayılarına baktığımızda, 2008 yılından bu yana 33.537 kişinin karşılıklı göç ettiği görülmektedir.

Nüfus kaydı bölge illerinde olup, Antalya'da ikamet etmekte olan kişilerin dağılımı ve il bazında detayı incelendiğinde ise 2018 yılı itibarıyla bu rakam toplam 45.560 kişidir.

Tablo 7: Nüfus Kaydı Bölge İllerinde Olup Antalya'da İkamet Edenler

	Aksaray	Kırşehir	Nevşehir	Niğde	Toplam
2018	9.675	14.325	8.713	12.847	45.560

Kaynak: TÜİK, 2019

Nüfus kaydı Antalya'da olup, bölge illerinde ikamet etmekte olan kişilerin dağılımı ve il bazında detayı incelendiğinde 2017 yılı itibarıyla bu rakam toplam 1.135 kişidir.



Tablo 8: Nüfus Kaydı Antalya Olup Bölge İllerinde İkamet Edenler

	Aksaray	Kırşehir	Nevşehir	Niğde	Toplam
2018	358	203	270	291	1.122

Kaynak: TÜİK, 2019

Bölge illeriyle Antalya arasında karşılıklı olan göç sayıları ve nüfus kaydı ile ikamet adresleri ilişkileri birlikte değerlendirildiğinde, karşımıza bu şehirler arasında mobilize olma potansiyeli olan toplam 80.219 kişinin çıktığı görülmektedir.

10.2. İzmir ile Bölge İllerinin Nüfus, Göç Durumu ve İlişkisi

Nüfus büyüklüğü bakımından Türkiye'nin en büyük 3. ili olan İzmir'in, son 10 yılda nüfusu %13,82 oranında artmış ve yıllık ortalama nüfus artış oranı %1,38 olarak gerçekleşmiştir. 2018 yılı sonu itibarıyla 4.320.519 kişinin yaşadığı İzmir'in nüfusundaki 524.541 kişilik artışın (2008-2018 yılları arasında) 203.591 kişilik kısmı şehrin aldığı net göçten kaynaklanmıştır.

İzmir'in 2008 yılından beri bölge illerinden aldığı göç miktarı 18.365 kişi olup, il ve yıl bazında detaylar Tablo-9'da yer almaktadır. Bölge illerinden İzmir'e göç edenlerin büyük çoğunluğu, diğer anakentlere göç edenler gibi iş imkânlarını değerlendirmek için İzmir'e yerleşmektedirler.

Tablo 9: Bölge İllerinden İzmir'e Olan Göç

	Aksaray	Kırşehir	Nevşehir	Niğde	Toplam
2018	379	343	334	425	1.481
2017	429	343	299	382	1.453
2016	369	230	297	316	1.212
2015	470	293	315	425	1.503
2014	475	317	343	485	1.620
2013	350	278	337	427	1.392
2012	414	296	287	516	1.513
2011	454	478	287	591	1.810
2010	493	359	287	633	1.772
2009	699	453	315	997	2.464
2008	647	466	340	692	2.145
Toplam	4.800	3.513	3.107	5.464	18.365

Kaynak: TÜİK, 2019

İzmir'den bölge illerine ise 2008 yılından bu yana toplam 14.699 kişi göç etmiş olup, il ve yıl bazında detaylar Tablo-10'da yer almaktadır.

Tablo 10: İzmir'den Bölge İllerine Olan Göç

	Aksaray	Kırşehir	Nevşehir	Niğde	Toplam
2018	485	248	337	426	1.496
2017	382	326	224	321	1.253
2016	418	358	252	404	1.432
2015	340	300	268	345	1.253
2014	310	242	294	297	1.143
2013	371	256	296	292	1.215
2012	286	311	256	412	1.265
2011	360	242	274	322	1.198
2010	395	351	297	471	1.514
2009	306	344	254	346	1.250
2008	340	426	262	652	1.680
Toplam	3.508	3.156	2.677	3.862	14.699

Kaynak: TÜİK, 2019

Bölge illerinden İzmir'e, İzmir'den de bölge illerine gerçekleşen göç sayılarına baktığımızda, 2008 yılından bu yana 33.064 kişinin yer değiştirdiği görülmektedir.

Nüfus kaydı bölge illerinde olup, İzmir'de ikamet etmekte olan kişilerin dağılımı ve il bazında detayı incelendiğinde 2018 yılı itibarıyla bu rakam toplam 67.977 kişidir (Tablo-11).

Tablo 11: Nüfus Kaydı Bölge İllerinde Olup İzmir'de İkamet Edenler

	Aksaray	Kırşehir	Nevşehir	Niğde	Toplam
2018	15.997	16.926	13.602	21.452	67.977

Kaynak: TÜİK, 2019

Nüfus kaydı İzmir'de olup, bölge illerinde ikamet etmekte olan kişilerin dağılımı ve il bazında detayı incelendiğinde 2018 yılı itibarıyla bu rakam toplam 1.131 kişidir (Tablo-12).



Nüfus kaydı İzmir’de olup, bölge illerinde ikamet etmekte olan kişilerin dağılımı ve il bazında detayı incelendiğinde 2018 yılı itibarıyla bu rakam toplam 1.131 kişidir (Tablo-12).

Tablo 12: Nüfus Kaydı İzmir’de Olup Bölge İllerinde İkamet Edenler

	Aksaray	Kırşehir	Nevşehir	Niğde	Toplam
2018	370	224	289	277	1.160

Kaynak: TÜİK, 2019

10.3. İzmir ve Antalya ile Bölge İlleri Arasındaki Yüksek Öğrenim Gören Öğrenci İlişkisi

Yükseköğretim Kurulu Başkanlığı tarafından ilk defa 2018 yılında yayımlanmaya başlanan “Yükseköğretime Geçişte İl-Bölge Başarıları ve Nüfus Hareketliliği” raporuna göre Aksaray, Kırşehir, Nevşehir ve Niğde illeriyle Antalya ve İzmir illeri arasında öğrenci mobilitesi Tablo-13’te yer almaktadır.

Tablo 13: 2018 Yılı Bölge İlleri ile Antalya ve İzmir Arasındaki Öğrenci Mobilitesi ¹⁸

2018	Aksaray	Kırşehir	Nevşehir	Niğde	Toplam
Antalya	146	90	166	113	515
İzmir	110	66	202	106	484
Toplam	256	156	368	219	999

Kaynak: TÜİK, 2019

Bu istatistikler ilk defa yayımlandığı için daha önceki yıllarda bölge illeriyle Antalya ve İzmir arasındaki öğrenci mobilitesini değerlendirebileceğimiz veri kaynağı bulunmamaktadır. 2018 yılında bölge illeriyle Antalya arasında yükseköğretim görmek için toplam 515, İzmir arasında ise toplam 484 öğrenci yer değiştirmiştir. Bu rakamdan yola çıkarak ve her yıl ortalama aynı sayıda öğrencinin karşılıklı yer değiştirdiği varsayımıyla ve ortalama kişi başı yükseköğretim süresinin 4 yıl olduğu kabulüyle hareket ettiğimizde yaklaşık 4.000 (2.000 öğrenci Antalya ile 2.000 öğrenci İzmir ile) öğrencinin bu güzergâhlar arasında hareket ettiğini kabul edebiliriz.

¹⁸ Yükseköğretim Kurulu Başkanlığı, “Yükseköğretime Geçişte İl-Bölge Başarıları ve Nüfus Hareketliliği” Raporu

10.4. İzmir ve Antalya ile Bölge İlleri Arasındaki Ticaret İlişkisi

Ulaştırma hizmetleri, mal ve hizmetlerin pazara en kısa zamanda erişmesi ve tüketime sunulması açısından son derece kritiktir. Rekabet şartlarının her geçen zaman daha da ağırlaştığı günümüz ekonomik koşullarında, bir malı ya da hizmeti en iyi kalitede ya da en iyi maliyetle üretmek o ürünün başarılı şekilde pazarlanması ve satışının yapılması için tek başlarına yeterli koşullar olamamaktadır. Üretilen mal ya da hizmetin uygun pazara, uygun tüketici kitlesine en kısa zamanda ulaştırılması hususu giderek önem kazanmaktadır.

Bölge illerinin 2016 yılı itibarıyla Antalya ile olan ticari ilişkileri detaylı şekilde Tablo-14'te yer almaktadır.

Tablo 14: Bölge İlleri ile Antalya Arasındaki Ticari İlişki ¹⁹

	Aksaray	Kırşehir	Nevşehir	Niğde	Toplam
İlin Diğer İllerle Toplam Ticaret Hacmi	9.231.096.984 ₺	4.612.789.414 ₺	7.163.025.051 ₺	5.603.749.464 ₺	26.610.660.913 ₺
İlin Antalya ile Ticaret Hacmi	196.522.433 ₺	20.133.573 ₺	155.932.060 ₺	60.001.847 ₺	432.589.913 ₺
Antalya ile Ticaret Hacmi/ Toplam Ticaret Hacmi	2,13%	0,44%	2,18%	1,07%	1,63%

Antalya ile ticaret hacmi en yüksek olan bölge ili nominal açıdan Aksaray (196.522.433 TL) olmasına rağmen, yüzdesel açıdan Nevşehir (%2,18) ön planda yer almaktadır. Bölge illeri diğer illerle olan toplam ticaret hacimlerinin 432.589.913 TL'sini Antalya ile gerçekleştirmiş olup, bu rakam %1,63'lük orana tekabül etmektedir. İllerin öncelikli olarak lojistik maliyetlerinin en düşük olduğu yakın illerle ticaret bağlantılarının gelişmiş olduğunu göz önünde bulundurursak, bölge illerinin Antalya ile olan ticaret hacimleri hatırı sayılır düzeydedir.

¹⁹ Girişimci Bilgi Sistemi, <https://gbs.sanayi.gov.tr/Raporlar.aspx> Bu veriler Girişimci Bilgi Sistemi'nden elde edilerek işlenmiş ve üretilmiştir.



Bölge illerinin Antalya ile olan ticaret hacminin artırılması, mevcut müşteri tabanının korunarak geliştirilmesi ve bölgeler arası gelişmişlik farklarının kapatılması ve özellikle yeni turizm kanallarının güdülenmesi yordamıyla hizmet sektörünün geliştirilmesi için hava yolu bağlantısının kurulması kritik öneme sahiptir.

Bölge illerinin 2016 yılı itibarıyla İzmir ile olan ticari ilişkileri detaylı şekilde Tablo-15'te yer almaktadır.

Tablo 15: Bölge illeri ile İzmir Arasındaki Ticari İlişki²⁰

	Aksaray	Kırşehir	Nevşehir	Niğde	Toplam
İlin Diğer illerle Toplam Ticaret Hacmi	9.231.096.984 ₺	4.612.789.414 ₺	7.163.025.051 ₺	5.603.749.464 ₺	26.610.660.913 ₺
İlin İzmir ile Ticaret Hacmi	1.598.395.138 ₺	64.791.991 ₺	137.323.241 ₺	163.774.084 ₺	1.964.284.454 ₺
İzmir ile Ticaret Hacmi/ Toplam Ticaret Hacmi	17,32%	1,40%	1,92%	2,92%	7,38%

İzmir ile ticaret hacmi en yüksek olan bölge ili nominal (1.598.395.138 TL) ve yüzdesel (%17,32) açıdan Aksaray olarak gözükmektedir. Bölge illeri, diğer illerle olan toplam ticaret hacimlerinin 1.964.284.454 TL'sini İzmir ile gerçekleştirmiş olup, bu rakam toplam ticaret hacimlerinin içinde %7,38'lik orana tekabül etmektedir. İzmir ile olan ticaret ilişkisinde özellikle Aksaray çok aktif olup, diğer illerle olan ticaretinin %17,32'sini İzmir ile gerçekleştirmektedir. Ham madde ve ürün tedarik süreçlerinde İstanbul'un ardından en yüksek İzmir ile ticaret gerçekleştiren Aksaray'ın sektörel büyüklük, başatlık ve uzmanlaşma²⁰ konusunda ilerleme kaydedebilmesinin temel bileşenlerinden biri İzmir ile hava yolu bağlantısının kurulmasıdır.

²⁰ Büyüklük, bir sektörün ne kadarının (%) seçilen bir il/bölgede olduğunu, başatlık ise bir il/bölgedeki değerin ne kadarının (%) seçilen bir sektörde olduğunu gösteren temel iki orandır. İlk oran bir sektörün bölgelere göre dağılımını göstermesi, ikinci oran ise bir il/bölgedeki faaliyetin faaliyet kollarına dağılımını göstermesi açısından anlamlıdır.

Bir sektörün bir il/bölgenin değerinden aldığı pay kadar bu payın ülke genelindeki görüntüden farklılaşma oranı da önemli bir bilgi sağlamaktadır. Sektörün bir ildeki payının, aynı sektörün ülke genelindeki payına oranı ise uzmanlaşma göstergesi olarak kullanılmaktadır.

10.5. Kapadokya Bölgesi ile Antalya ve İzmir'e Gelen Turistlerin Milliyetleri

Kapadokya ve Antalya'ya gelen turistlerin milliyet profillerinin analiz edilmesi, Türkiye'nin ulusal ve uluslararası arenada en önemli turizm destinasyonlarından olan bu iki merkez arasındaki turizm hareketliliği açısından son derece önemlidir. Diğer yandan uluslararası arenada turizm destinasyonu olma konusunda ciddi enerji ve kaynak harcayan İzmir için de Kapadokya Bölgesi ile kurulacak bir hava yolu ağı önemli bir pozitif dışsalılık sağlayacaktır.

Turizm hareketliliği ve potansiyeli açısından TR71 Bölgesinin merkezi olan Nevşehir ağırladığı turist sayısı ve geceleme sayısı açısından diğer bölge illerinden ayrılmaktadır. Kapadokya'nın merkezi olması hasebiyle, bölgeye gelen turistin %85,8'ini Nevşehir ili ağırlamaktadır. Bu bağlamda bölgeye gelen turistlerin milliyetleri ile Nevşehir ilinde faaliyet gösteren seyahat acenteleri, otel işletmecileri ve tur operatörlerinin pazarlama faaliyetleri yakından ilişkili olduğundan diğer 3 ilin turist kitlesini de domine etmektedir.

Antalya Türkiye'nin en çok turist ağırlayan ikinci turizm destinasyonudur. Kendine özgü turizm yapılanması, yeni nesil tatil köyü fraksiyonu ve esnek paket tur yapabilme kabiliyeti, Antalya'nın çok önemli turizm merkezlerinden biri olmasının sebeplerinden bazılarıdır. Deniz turizminin yanı sıra kongre ve fuar turizmi alanında da son yıllarda öne çıkan Antalya, bu faaliyetlerle mevsimsel etkilerden olumsuz etkilenmemek için yoğun çaba sarf etmektedir.

Kapadokya Bölgesi ile Antalya arasındaki turist mobilitesi de son yıllarda giderek artmaktadır. Nitel araştırma yöntemlerinden biri olan arşiv kayıtları araştırmaları yapılarak, acentelerin bu konuda geçmiş yıllara göre aktiviteleri incelendiğinde de bu durum teyit edilmektedir. Bu iki destinasyon arasında, turist milliyetleri üzerinden inceleme yapılmış ve aşağıdaki tablolarda gösterilmiştir.

Tablo 16: 2013-2018 Yılları Arasında Kapadokya Bölgesini Ziyaret Eden Turist Sayıları (Milliyetlerine Göre)

Ülke Adı	Ziyaret Eden Turist Sayısı	Toplam Ağırlanan Turist İçindeki %'si
OECD Ülkeleri	1.374.446	19,92%
Doğu Asya Ülkeleri	844.411	12,24%
Vatandaş (yurt dışında ikamet eden)	812.230	11,77%
Amerika Ülkeleri	372.753	5,40%
Almanya	335.068	4,86%
Japonya	313.835	4,55%
Gürcistan	227.686	3,30%
Fransa	194.431	2,82%



A.B.D.	169.437	2,46%
Diğer Avrupa Ülkeleri	164.756	2,39%
Diğer Güney Asya Ülkeleri	161.896	2,35%
İngiltere	155.563	2,25%
İtalya	141.780	2,05%
Hollanda	125.816	1,82%
Rusya Federasyonu	102.429	1,48%
Diğer Ülkeler	1.403.151	20,34%
Toplam	6.899.688	100%

Kaynak: TÜİK, 2019

Tablo 17: 2013-2018 Yılları Arasında Antalya'yı Ziyaret Eden Turist Sayıları (Milliyetlerine Göre)

Ülke Adı	Ziyaret Eden Turist Sayısı	Toplam Ağırlanan Turist İçindeki %'si
Rusya Federasyonu	12.975.220	25,64%
Almanya	12.717.961	25,14%
OECD Ülkeleri	3.470.194	6,86%
Ukrayna	2.439.430	4,82%
Bağımsız Devletler Topluluğu	2.208.869	4,37%
Diğer Avrupa Ülkeleri	2.022.611	4,00%
Vatandaş (yurt dışında ikamet eden)	2.015.426	3,98%
İngiltere	1.960.280	3,87%
Hollanda	1.934.138	3,82%
İsveç	1.054.378	2,08%
Belçika	1.040.951	2,06%
Danimarka	921.442	1,82%
Gürcistan	812.494	1,61%
Fransa	754.611	1,49%
Avusturya	675.964	1,34%
Diğer Ülkeler	3.593.757	7,10%
Toplam	50.597.726	100,00%

Kaynak: TÜİK, 2019

Yukarıda yer alan Tablo-16 ve Tablo-17’de, Kapadokya Bölgesini ve Antalya’yı ziyaret eden turistlerin milliyetlerine göre dağılımı görülmektedir. Farklı profildeki ve tatil beklentisindeki turistlerin tercihlerinin farkında olarak tabloları incelediğimizde, bu iki turizm merkezinin ağırlamış olduğu turistlerin milliyetlerinin benzeştikleri dikkat çekmektedir. Kapadokya Bölgesi’ne gelen turistlerin milliyetleri %48,79 oranda (ilk 14 ülke içinde), Antalya’yı ziyaret eden turistlerin milliyetleri ile aynıdır.

Diğer yandan Antalya’ya gelen turistlerin milliyetleri de %72,59 oranda (ilk 14 ülke içinde), Kapadokya’yı ziyaret eden turistlerin milliyetleri ile aynıdır. Özellikle her iki destinasyonun sıralamasında da ilk 5’te yer alan OECD Ülkeleri’nden ve Almanya’dan gelen turistler tarafından hava yolu taşımacılığı son derece önemli görülmektedir.

Son yıllarda Rusya pazarında aktif olmaya başlayan Kapadokya Bölgesinin ağırladığı Rus turist sayısı, 2014 yılından bu yana %205 oranında artmıştır. Ajans olarak destek verdiğimiz, yapılan ve yapılmakta olan tanıtım çalışmalarına Rusya pazarını dâhil eden bölge aktörleri, bölgenin erişilebilirliği konusunda adımlar atılmasını beklemektedir.

Deniz turizminin yanı sıra kültür ve inanç turizmiyle ön plana çıkan ve uluslararası bir destinasyon olmak için çalışmalar yürüten İzmir, ülkemizin önemli turizm ve ticaret merkezlerindendir.

Aşağıda yer alan Tablo-18’de İzmir’i ziyaret eden turistlerin milliyetleri ve oranları görülmektedir. İzmir, turizm çeşidi ve turist eğitim seviyesi, profili gibi açılardan, Kapadokya Bölgesiyle benzer turist kitlesine hitap etmektedir. Uzun süredir Kapadokya-Efes-Pamukkale turu düzenleniyor olması da bu iki destinasyon arasındaki turist profili benzerliğini ortaya koymaktadır.

Kapadokya Bölgesi’ne gelen turistlerin milliyetleri %71,28 oranda (sıralamada ilk 14 içinde), İzmir’i ziyaret eden turistlerin milliyetleri ile aynıdır. Diğer yandan İzmir’e gelen turistlerin milliyetleri de %76,98 oranda (sıralamada ilk 14 içinde), Kapadokya’yı ziyaret eden turistlerin milliyetleri ile aynıdır. Bu iki şehrin sıralamasında ilk 5’te yine OECD Ülkeleri’nden ve Almanya’dan gelen ziyaretçiler dikkat çekmektedir. Tüm bunlarla beraber sıralamalarda ilk 15 turist milliyetinden 12’sinin ortak olması, bu iki merkezin birlikte aksiyon alması gerektiğini göstermektedir.



Tablo 18: 2013-2018 Yılları Arasında İzmir'i Ziyaret Eden Turist Sayıları (Milliyetlerine Göre)

Ülke Adı	Ziyaret Eden Turist Sayısı	Toplam Ağırlanan Turist İçindeki %'si
Vatandaş (yurt dışında ikamet eden)	2.382.770	27,37%
Almanya	1.194.083	13,71%
OECD Ülkeleri	671.123	7,71%
Gürcistan	634.046	7,28%
İngiltere	376.875	4,33%
Yunanistan	356.476	4,09%
Doğu Asya Ülkeleri	330.391	3,79%
A.B.D	253.455	2,91%
Fransa	236.693	2,72%
Hollanda	221.035	2,54%
Bulgaristan	168.114	1,93%
Amerika Ülkeleri	136.505	1,57%
İtalya	135.119	1,55%
Batı Asya Ülkeleri	132.075	1,52%
Diğer Avrupa Ülkeleri	130.123	1,49%
Diğer Ülkeler	1.347.713	15,48%
Toplam	8.706.596	100,00%

Kaynak: TÜİK, 2019

Bu verileri değişen dünya turizm akımları ve yeni turist profilleri ile birlikte değerlendirmek, yarının planını yapabilmek için elzemdir. Yaşlanan dünya nüfusu sebebiyle yükselmekte olan üçüncü yaş turizmi, son yıllarda popülerliği giderek artan kültür turizmi, kırsal turizm, eko turizm, backpacker turizmi (sırt çantasıyla uzun süreli tatil için yola çıkanlar) gibi akımlar yeni turizm fraksiyonları olarak ortaya çıkmıştır.

Bu yüzyılda insanlar yeni yerler keşfetmek, hobiler edinmek, doğa ve spor aktivitelerine katılmak, dünyanın değişik yerlerindeki kültürler hakkında bilgi edinmek amacıyla seyahat etmektedirler. Hepsinin ortak beklentisi ise gidilecek yerlere erişimin güvenli, konforlu ve hızlı şekilde sağlanabiliyor olmasıdır. Özellikle kişi başı harcama tutarı yüksek olan gelişmiş ülkelerden gelen turistler, 300 km'nin üzerindeki seyahatlerde kara yolu tercih etmemektedir. Rölatif olarak turistik geziye daha fazla zaman ayırabilen yaşlılar için de güvenli, hızlı ve konforlu ulaşım konusu en önemli önceliklerden birisidir.

10.6. Bölge İlleri ile Antalya Arasında Gerçekleştirilen Otobüs Seferleri

BölgeillerindentangamamınınAntalyaileulaşımıadecekarayoluilegerçekleştirilebilmektedir. Demir yolu ve hava yolu ile doğrudan ulaşımın mümkün olmadığı bu güzergâhlarda doğrudan mobilitenin tamamı kara yolu ile sağlanmakta ve tüm ticari, turistik ve organik ilişkiler kara yolu vasıtasıyla sürdürülmektedir. Açık erişim kaynaklarından elde edilen otobüs seferlerinin detaylarına aşağıda yer verilmiştir.

Bölgedeki illerden biri olan Aksaray ile Antalya arasında günde 24 sefer (11 sefer Aksaray'dan Antalya'ya, 13 sefer Antalya'dan Aksaray'a) gerçekleştirilmektedir. Bu otobüs seferlerinin detayları Tablo-19'da yer almaktadır.

Tablo 19: Aksaray ile Antalya Arasında Gerçekleştirilen Otobüs Seferleri

Hareket Saati	Güzergâh	Süre	Bilet Fiyatı
00:30	Aksaray-Antalya	9 saat	95,00 ₺
03:15	Aksaray-Antalya	8 saat	95,00 ₺
11:45	Aksaray-Antalya	9 saat	95,00 ₺
12:30	Aksaray-Antalya	8 saat	95,00 ₺
22:00	Aksaray-Antalya	10 saat	95,00 ₺
22:15	Aksaray-Antalya	11 saat	90,00 ₺
22:30	Aksaray-Antalya	8 saat	95,00 ₺
23:30	Aksaray-Antalya	9 saat	95,00 ₺
23:30	Aksaray-Antalya	9 saat	95,00 ₺
23:30	Aksaray-Antalya	8 saat	95,00 ₺
09:00	Antalya-Aksaray	9 saat	95,00 ₺
09:30	Antalya-Aksaray	10 saat	105,00 ₺
10:30	Antalya-Aksaray	10 saat	90,00 ₺



11:30	Antalya-Aksaray	9 saat	90,00 ₺
12:00	Antalya-Aksaray	10 saat	90,00 ₺
12:30	Antalya-Aksaray	9 saat	95,00 ₺
14:30	Antalya-Aksaray	9 saat	95,00 ₺
19:00	Antalya-Aksaray	9 saat	95,00 ₺
19:30	Antalya-Aksaray	9 saat	95,00 ₺
21:30	Antalya-Aksaray	10 saat	95,00 ₺
22:00	Antalya-Aksaray	9 saat	95,00 ₺
22:00	Antalya-Aksaray	11 saat	95,00 ₺
23:00	Antalya-Aksaray	11 saat	95,00 ₺

Bölgedeki illerden Kırşehir ile Antalya arasında günde 6 sefer (3 sefer Kırşehir'den Antalya'ya, 3 sefer Antalya'dan Kırşehir'e) gerçekleştirilmektedir. Bu otobüs seferlerinin detayları Tablo-20'de yer almaktadır.

Tablo 20: Kırşehir ile Antalya Arasında Gerçekleştirilen Otobüs Seferleri

Hareket Saati	Güzergâh	Süre	Bilet Fiyatı
19:30	Kırşehir-Antalya	13 saat	105,00 ₺
20:30	Kırşehir-Antalya	12 saat	100,00 ₺
21:00	Kırşehir-Antalya	12 saat	100,00 ₺
11:30	Antalya-Kırşehir	12 saat	100,00 ₺
12:30	Antalya-Kırşehir	12 saat	105,00 ₺
23:00	Antalya-Kırşehir	13 saat	105,00 ₺

Bölgedeki illerden Nevşehir ile Antalya arasında günde 19 sefer (10 sefer Nevşehir'den Antalya'ya, 9 sefer Antalya'dan Nevşehir'e) gerçekleştirilmektedir. Bu otobüs seferlerinin detayları Tablo-21'de yer almaktadır.

Tablo 21: Nevşehir ile Antalya Arasında Gerçekleştirilen Otobüs Seferleri

Hareket Saati	Güzergâh	Süre	Bilet Fiyatı
02:30	Nevşehir-Antalya	9 saat	100,00 ₺
10:30	Nevşehir-Antalya	9 saat	105,00 ₺
11:30	Nevşehir-Antalya	9 saat	105,00 ₺
12:30	Nevşehir-Antalya	10 saat	105,00 ₺
20:00	Nevşehir-Antalya	10 saat	105,00 ₺
21:00	Nevşehir-Antalya	11 saat	105,00 ₺
21:30	Nevşehir-Antalya	11 saat	105,00 ₺
22:00	Nevşehir-Antalya	10 saat	90,00 ₺
22:30	Nevşehir-Antalya	9 saat	105,00 ₺
23:30	Nevşehir-Antalya	9 saat	105,00 ₺
09:00	Antalya-Nevşehir	10 saat	105,00 ₺
09:30	Antalya-Nevşehir	12 saat	105,00 ₺
11:30	Antalya-Nevşehir	12 saat	100,00 ₺
14:30	Antalya-Nevşehir	11 saat	90,00 ₺
19:00	Antalya-Nevşehir	11 saat	105,00 ₺
19:30	Antalya-Nevşehir	10 saat	105,00 ₺
21:30	Antalya-Nevşehir	11 saat	105,00 ₺
22:00	Antalya-Nevşehir	9 saat	105,00 ₺
22:00	Antalya-Nevşehir	11 saat	100,00 ₺



Bölgedeki illerden Niğde ile Antalya arasında günde 5 sefer (2 sefer Niğde'den Antalya'ya, 3 sefer Antalya'dan Niğde'ye) gerçekleştirilmektedir. Bu otobüs seferlerinin detayları Tablo-22'de yer almaktadır.

Tablo 22: Niğde ile Antalya Arasında Gerçekleştirilen Otobüs Seferleri

Hareket Saati	Güzergâh	Süre	Bilet Fiyatı
21:30	Niğde-Antalya	11 saat	105,00 ₺
22:00	Niğde-Antalya	11 saat	100,00 ₺
14:00	Antalya-Niğde	11 saat	105,00 ₺
20:00	Antalya-Niğde	11 saat	105,00 ₺
23:00	Antalya-Niğde	10 saat	105,00 ₺

Yukarıdaki tablolarda il bazında bölge illeriyle Antalya arasında gerçekleştirilen seferler ve detayları görülmektedir. Bu çalışmanın hedeflediği gerçekçi sonuçlara ulaşmak için, yapılan bu seferler arasında Antalya güzergâhı üzerinde olması sebebiyle mükerrer olarak gözüken seferler bulunmaktadır. İl bazında listelenen seferler arasında mükerrer olanlar ayıklanmıştır.

Yapılan ayıklama işlemi sonrasında Antalya'dan Aksaray ve Nevşehir'e yapılan ve tablolarda ayrı ayrı gözüken 8 seferin, Nevşehir ve Aksaray'dan Antalya'ya yapılan ve tablolarda ayrı ayrı gözüken 5 seferin ve Antalya'dan Aksaray ve Kırşehir'e yapılan ve tablolarda ayrı ayrı gözüken 1 seferin mükerrer olduğu tespit edilmiştir. Bu durum göz önünde bulundurulduğunda her gün bölge illerinden Antalya'ya 19, Antalya'dan bölge illerine de 18 olmak üzere toplam 37 otobüs seferi gerçekleştirildiği görülmektedir.

Gerçekleştirilen seferlerdeki koltuk doluluk oranları hakkında ulaşabileceğimiz depolanmış bir veri kaynağı bulunmadığından, bu nicel verinin doğrusuna en yakın sonucu tespit etmek için, sahada nitel araştırma yöntemi uygulanarak bu otobüslerin koltuk doluluk oranlarına ilişkin bilgi toplanmıştır.

Yapılan görüşmeler sonucunda elde edilen veriler çapraz kontrole tabi tutulmuş ve Antalya ile bölge illeri arasında karşılıklı gerçekleştirilen otobüs seferlerinin yıllık ortalama koltuk doluluk oranının %81'ler seviyesinde olduğuna kani olunmuştur. Mevsimsellik etkisinin net bir şekilde hissedildiği konusunda birbiriyle tutarlı anlamlı cevaplara ulaşılmıştır. Nisan, Mayıs, Haziran, Temmuz, Ağustos, Eylül ve Ekim aylarında %95 koltuk doluluk oranlarına ulaşan otobüs firmaları geri kalan aylarda %63 seviyelerinde bir doluluk oranına ulaşabilmektedirler.

Şehirlerarası otobüslerin ortalama 44 yolcu kapasitesine sahip olduğu, bu güzergâhlarda günlük 37 seferin gerçekleştirildiği ve %81 koltuk doluluk oranı bilgisinden hareketle, bölge illerinden Antalya'ya ve Antalya'dan bölge illerine 1.318 kişinin seyahat ettiğini kuvvetli çıkarımlar sayesinde varsayabilmekteyiz. Bu günlük ortalama yıllık 481.070 kişiye tekabül etmektedir.

Çalışmamızın ortaya çıkarmayı amaçladığı, bölge illerinin hava yolu ile erişilebilirlik konusunda Antalya ile yapılacak uçuş bağlantısı için yeterli potansiyelin bulunduğu düşünülmektedir. Kapadokya Bölgesinde turizm hizmeti sunan acente ve tur operatörleriyle yapılan görüşmelerde Kayseri Erkilet Havalimanından sunulan tarifeli seferlerin sayısının ve uçuş saatlerinin, paket tur yapabilmeleri konusunda yeterli olmadığı bilgisine ulaşılmıştır. Özellikle yabancı turistler kara yolu ile seyahat etmeyi tercih etmedikleri için, Antalya ile bölge arasında yapılan turların zor şartlarda yapıldığını belirten turizm acenteleri, bu durumun bölgedeki geceleme sayılarına da olumsuz yansıdığını iletmışlerdir.

12 ay boyunca tatil yapılan bir bölge olan ve bu özelliğini geliştirmeye çalışan Kapadokya Bölgesinin turizmcileri, ulaşım altyapısı konusunda daha hızlı ve konforlu olan hava yolunda yeni uçuş ağlarının talep göreceğini düşünmektedir. Hazırlamış oldukları tur paketlerinde tek yönlü uçuş maliyetini 75 USD (yaklaşık 450 TL) olarak fiyatladıkları bilgisini paylaşan acenteler, bilet fiyatlarının Kayseri Erkilet Havalimanından yapılan uçuşlardan %25 pahalı bile olsa ilk tercihlerinin Kapadokya Havalimanı olacağını açıkça söylemektedirler. Böylece yeni açılan bir uçuş güzergâhının karlılıkta başabaş noktasına gelene kadar geçirilecek süreye destek olmaya hazır bir iş çevresi olduğu görülmektedir.

Paket turun içeriğini hazırlama konusunda esnek olan ve turistlere tur güzergâhlarını kendileri hazırlayan turizm acenteleri, yeni uçuş ağlarına çok hızlı şekilde adapte olma kabiliyetine sahiptirler. Bunun sonucunda uçuşların maliyetinin acentelerin karlılıkları üzerinde tolere edilebilecek düzeyde olması, sahiplenme konusunda olumlu sinyaller vermektedir.

10.7. Bölge İlleri ile İzmir Arasında Gerçekleştirilen Otobüs Seferleri

Bölge illerinin tamamının İzmir ile ulaşımı sadece kara yolu ile gerçekleştirilebilmektedir. Demir yolu ve hava yolu ile doğrudan ulaşımın mümkün olmadığı bu güzergâhlarda mobilitenin tamamı kara yolu ile sağlanmakta ve tüm ticari, turistik ve organik ilişkiler kara yolu vasıtasıyla sürdürülmektedir.

Bölgedeki illerden biri olan Aksaray ile İzmir arasında günde 28 sefer (14 sefer Aksaray'dan İzmir'e, 14 sefer İzmir'den Aksaray'a) gerçekleştirilmektedir. Bu otobüs seferlerinin detayları Tablo-23'te yer almaktadır.



Tablo 23: Aksaray ile İzmir Arasında Gerçekleştirilen Otobüs Seferleri

Hareket Saati	Güzergâh	Süre	Bilet Fiyatı
01:15	Aksaray-İzmir	11 saat	100,00 ₺
01:15	Aksaray-İzmir	13 saat	95,00 ₺
02:15	Aksaray-İzmir	10 saat	90,00 ₺
02:30	Aksaray-İzmir	12 saat	95,00 ₺
12:45	Aksaray-İzmir	12 saat	95,00 ₺
19:00	Aksaray-İzmir	12 saat	90,00 ₺
20:00	Aksaray-İzmir	10 saat	95,00 ₺
20:00	Aksaray-İzmir	12 saat	95,00 ₺
20:20	Aksaray-İzmir	12 saat	90,00 ₺
21:30	Aksaray-İzmir	11 saat	90,00 ₺
21:30	Aksaray-İzmir	12 saat	100,00 ₺
22:00	Aksaray-İzmir	11 saat	90,00 ₺
22:00	Aksaray-İzmir	12 saat	95,00 ₺
22:00	Aksaray-İzmir	12 saat	95,00 ₺
10:00	İzmir-Aksaray	13 saat	85,00 ₺
13:00	İzmir-Aksaray	11 saat	95,00 ₺
13:30	İzmir-Aksaray	12 saat	95,00 ₺
14:00	İzmir-Aksaray	11 saat	90,00 ₺
15:30	İzmir-Aksaray	11 saat	90,00 ₺
16:00	İzmir-Aksaray	12 saat	95,00 ₺
18:00	İzmir-Aksaray	11 saat	90,00 ₺
19:00	İzmir-Aksaray	12 saat	90,00 ₺
20:00	İzmir-Aksaray	11 saat	95,00 ₺
21:00	İzmir-Aksaray	11 saat	90,00 ₺
21:00	İzmir-Aksaray	11 saat	95,00 ₺
21:30	İzmir-Aksaray	11 saat	95,00 ₺
23:00	İzmir-Aksaray	11 saat	90,00 ₺
22:30	Aksaray-İzmir	12 saat	95,00 ₺

Bölgedeki illerden Kırşehir ile İzmir arasında günde 6 sefer (3 sefer Kırşehir'den İzmir'e, 3 sefer İzmir'de Kırşehir'e) gerçekleştirilmektedir. Bu otobüs seferlerinin detayları Tablo-24'te yer almaktadır.

Tablo 24: Kırşehir ile İzmir Arasında Gerçekleştirilen Otobüs Seferleri

Hareket Saati	Güzergâh	Süre	Bilet Fiyatı
09:30	Kırşehir-İzmir	12 saat	105,00 ₺
20:00	Kırşehir-İzmir	12 saat	105,00 ₺
20:30	Kırşehir-İzmir	13 saat	100,00 ₺
09:00	İzmir-Kırşehir	12 saat	105,00 ₺
21:00	İzmir-Kırşehir	13 saat	100,00 ₺
22:00	İzmir-Kırşehir	12 saat	105,00 ₺

Bölgedeki illerden Nevşehir ile İzmir arasında günde 30 sefer (15 sefer Nevşehir'den İzmir'e, 15 sefer İzmir'den Nevşehir'e) gerçekleştirilmektedir. Bu otobüs seferlerinin detayları Tablo-25'te yer almaktadır.

Tablo 25: Nevşehir ile İzmir Arasında Gerçekleştirilen Otobüs Seferleri

Hareket Saati	Güzergâh	Süre	Bilet Fiyatı
00:15	Nevşehir-İzmir	12 saat	90,00 ₺
00:30	Nevşehir-İzmir	13 saat	90,00 ₺
00:45	Nevşehir-İzmir	12 saat	90,00 ₺
01:00	Nevşehir-İzmir	12 saat	110,00 ₺
01:30	Nevşehir-İzmir	12 saat	100,00 ₺
11:30	Nevşehir-İzmir	12 saat	100,00 ₺
18:00	Nevşehir-İzmir	12 saat	100,00 ₺
18:30	Nevşehir-İzmir	13 saat	100,00 ₺
19:45	Nevşehir-İzmir	13 saat	100,00 ₺
20:30	Nevşehir-İzmir	12 saat	90,00 ₺
20:30	Nevşehir-İzmir	13 saat	110,00 ₺
21:00	Nevşehir-İzmir	12 saat	100,00 ₺



21:00	Nevşehir-İzmir	13 saat	95,00 ₺
21:00	Nevşehir-İzmir	13 saat	100,00 ₺
21:00	Nevşehir-İzmir	13 saat	100,00 ₺
09:31	İzmir-Nevşehir	12 saat	100,00 ₺
10:00	İzmir-Nevşehir	14 saat	90,00 ₺
13:00	İzmir-Nevşehir	14 saat	90,00 ₺
13:00	İzmir-Nevşehir	13 saat	80,00 ₺
13:30	İzmir-Nevşehir	12 saat	90,00 ₺
13:30	İzmir-Nevşehir	12 saat	100,00 ₺
14:00	İzmir-Nevşehir	13 saat	90,00 ₺
15:30	İzmir-Nevşehir	13 saat	100,00 ₺
17:00	İzmir-Nevşehir	13 saat	110,00 ₺
18:00	İzmir-Nevşehir	13 saat	110,00 ₺
20:00	İzmir-Nevşehir	12 saat	100,00 ₺
21:00	İzmir-Nevşehir	13 saat	110,00 ₺
21:00	İzmir-Nevşehir	14 saat	110,00 ₺
21:30	İzmir-Nevşehir	13 saat	95,00 ₺
23:00	İzmir-Nevşehir	13 saat	100,00 ₺

Bölgedeki illerden Kırşehir ile İzmir arasında günde 6 sefer (3 sefer Kırşehir'den İzmir'e, 3 sefer İzmir'de Kırşehir'e) gerçekleştirilmektedir. Bu otobüs seferlerinin detayları Tablo 26'da yer almaktadır.

Tablo 26: Niğde ile İzmir Arasında Gerçekleştirilen Otobüs Seferleri

Hareket Saati	Güzergâh	Süre	Bilet Fiyatı
19:45	Niğde-İzmir	13 saat	120,00 ₺
20:00	Niğde-İzmir	13 saat	120,00 ₺
20:00	Niğde-İzmir	13 saat	120,00 ₺
18:00	İzmir-Niğde	13 saat	120,00 ₺
18:30	İzmir-Niğde	13 saat	115,00 ₺
19:30	İzmir-Niğde	13 saat	120,00 ₺

Yukarıdaki tablolarda il bazında bölge illeriyle İzmir arasında gerçekleştirilen seferler ve detayları görülmektedir. Bu çalışmanın hedeflediği gerçekçi sonuçlara ulaşmak için, yapılan bu seferler arasında İzmir güzergâhı üzerinde olması sebebiyle mükerrer olarak gözüken seferler bulunmaktadır. İl bazında listelenen seferler arasında mükerrer olanlar ayıklanmıştır.

Yapılan ayıklama işlemi sonrasında İzmir'den Aksaray ve Nevşehir'e yapılan ve tablolarda ayrı ayrı gözüken 12 seferin, Nevşehir ve Aksaray'dan İzmir'e yapılan ve tablolarda ayrı ayrı gözüken 9 seferin mükerrer olduğu tespit edilmiştir. Diğer taraftan gerçekleştirilen bu seferlerin 9 tanesi de Doğu'da yer alan illerden kalkış yapıp, bölge illeri üzerinden İzmir istikametine giden seferler olduğu tespit edilmiştir. Güzergâh üstü sefer niteliğindeki bu otobüslere bölge insanından istikrarlı bir talep gitmediği görüldüğünden, arazi talep niteliğinde kabul edilebilir. Tüm bu durumlar göz önünde bulundurulduğunda her gün bölge illerinden İzmir'e 22, İzmir'den bölge illerine de 18 olmak üzere toplam 40 otobüs seferi gerçekleştirildiği görülmektedir.

Gerçekleştirilen seferlerdeki koltuk doluluk oranları hakkında ulaşabileceğimiz depolanmış bir veri kaynağı bulunmadığından, bu nicel verinin doğrusuna en yakın sonucu tespit etmek için, yine sahada nitel araştırma yöntemi uygulanmış ve bu otobüslerin koltuk doluluk oranlarına ilişkin bilgi toplanmıştır.

Yapılan görüşmeler sonucunda elde edilen veriler farklı firmalardaki yetkililerden çapraz kontrole tabi tutulmuş ve İzmir ile bölge illeri arasında karşılıklı gerçekleştirilen otobüs seferlerinin yıllık ortalama koltuk doluluk oranının %76'lar seviyesinde olduğuna kani olunmuştur. Mevsimsellik etkisinin Antalya seferleri üzerinde hissedilen kadar derin olmadığı yönünde tutarlı cevaplara ulaşılmıştır. Nisan, Mayıs, Haziran, Temmuz, Ağustos, Eylül ve Ekim aylarında %83 koltuk doluluk oranlarına ulaşan otobüs firmaları geri kalan aylarda %67 seviyelerinde bir doluluk oranına ulaşabilmektedirler.

Şehirlerarası otobüslerin ortalama 44 yolcu kapasitesine sahip olduğu, bu güzergâhlarda günlük 40 seferin gerçekleştirildiği ve %76 koltuk doluluk oranı bilgisinden hareketle, bölge illerinden İzmir'e ve İzmir'den bölge illerine günlük 1.337 kişinin seyahat ettiğini varsayabilmekteyiz. Bu günlük ortalama yıllık 488.005 kişiye tekabül etmektedir.

Araştırma neticesinde, bölge illerinin hava yolu ile erişilebilirlik konusunda İzmir ile yapılacak uçuş bağlantısı için de yeterli potansiyel talebin bulunduğu düşünülmektedir. Kapadokya Bölgesinde turizm hizmeti sağlayan acente ve tur operatörleriyle yapılan görüşmelerde Kayseri Erkilet Havalimanından sunulan tarifeli seferlerin sayısının ve uçuş saatlerinin, paket tur yapabilmeleri konusunda yeterli olmadığı bilgisine ulaşılmıştır. İzmir ile bölge illerinin hava yolu bağlantısı kurulması, Türkiye'nin uluslararası alanda yeni turizm destinasyonlarından bir tanesi olma yolunda çaba harcayan İzmir otoritesi için de önemli bir adım olacaktır.

Ayrıca daha önceki bölümlerde işlenmiş olduğu üzere, sektörel riskin dağıtılması açısından Aksaray'ın İzmir ile olan ticaret hacmi de uçuş bağlantısı ihtiyacını kuvvetli bir şekilde desteklemektedir.



SONUÇ

Erişilebilirlik, İkinci Dünya Savaşı sonrası önemi her geçen gün daha da artan bir mesele olmuştur. Bu gerçeklikten hareketle, sosyo-ekonomik kalkınmayı desteklemek açısından tetikleyici unsur olabilecek başlıklardan birisi de bölgenin erişilebilirliğinin modern yaklaşımlarla ve tamamlayıcı ulaşım modları yaklaşımıyla artırılmasıdır.

Bu analizde bölge illerinde yaşayan nüfusun politik, ticari ve turistik merkezlere ulaşma isteğinin, talebe dönüşüp dönüşmeyeceğine yönelik incelemeler çok boyutlu olarak yapılmaya çalışılmıştır. Bölge illeriyle Antalya ve İzmir arasında gerçekleşen ticaret hacimleri, turistlerin milliyet benzerlikleri, otobüs seferleri, yükseköğretimde eğitim görmek amacıyla yer değiştiren öğrenciler ve göç eden kişiler gibi başlıklar altında çıkarımlarda bulunulmuştur.

Yapılan analizler yalın analizler olarak kalmaması amacıyla dünyadaki talep değişim trendleri, altyapı yatırımları gibi tüm dinamikler değerlendirilmeye dâhil edilmiştir. Tüm bu değerlendirmeler ulaşım modlarının birbirinin rakibi olarak görüldüğü eski anlayıştan uzak bir şekilde, tamamlayıcı ulaşım modları gerekliliği savunularak yapılmıştır.

Yapılan analizler ve değerlendirmeler sonucunda, topografik açıdan ülkenin ulaşım için en elverişli yerlerinden biri olan TR71 Bölgesi'nin Antalya ve İzmir gibi ticari ve turistik yönden önemli iki merkezle bağlantısının yapılmasının hem ülke hem de bölge ekonomisine ciddi katkılar sağlayacağı görülmüştür. Bölgeye erişilebilirliğin artırılması durumunda sağlanması öngörülen ekonomik dışsallığın ölçülmesi daha detaylı akademik bir çalışmayı gerektirmektedir.

KAYNAKÇA

Acar Yalçın, İktisadi Büyüme ve Büyüme Modelleri, Bursa, 2002

ATAG, 2005

ATAG, 2016

ATAG, Aviation: Benefits Beyond Borders, Global Summary, June 2016

Deniz Taşkın, Türkiye'de Ulaşım Sektöründe Yaşanan Değişimler ve Mevcut Durum, Doğu Coğrafya Dergisi, 2016

Devlet Planlama Teşkilatı, 2008

GBS, Girişimci Bilgi Sistemi

IATA, <https://www.iata.org/Pages/default.aspx>

InterVISTAS, 2007

OECD Regions At A Glance 2005, OECD

Rostow, W. Walt, İktisadi Gelişmenin Merhaleleri (Çeviri: Erol Güngör), 1966

Saatçioğlu Cem, Ulaştırma Ekonomisi: Teori ve Politika, Ankara, 2011

Şimşek Ahmet, Erişilebilir Şehirler ve Bölgeler: Erişilebilirliğin Bölgesel Kalkınmaya Etkisi ve İller Bazında Erişilebilirlik Endeksinin Geliştirilmesi, 2015

TÜİK, Türkiye İstatistik Kurumu

World Bank, World Development Indicators

T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, 2017-2021 Stratejik Plan

TÜİK, <https://biruni.tuik.gov.tr/medas/?kn=95&locale=tr> (Erişim tarihi muhtelif tarihler)

YÖK, Yükseköğretime Geçişte İl-Bölge Başarıları ve Nüfus Hareketliliği Raporu, 2019

[https://www.gapminder.org/tools/#\\$state\\$time\\$value=2009&delay:1200;&marker\\$select@\\$country=tur&trailStartTime=1995;;&axis_y\\$which=roads_paved_percent_of_total_roads&domainMin:null&domainMax:null&zoomedMin:null&zoomedMax:null&spaceRef:null;;&chart-type=bubbles](https://www.gapminder.org/tools/#$state$time$value=2009&delay:1200;&marker$select@$country=tur&trailStartTime=1995;;&axis_y$which=roads_paved_percent_of_total_roads&domainMin:null&domainMax:null&zoomedMin:null&zoomedMax:null&spaceRef:null;;&chart-type=bubbles) (Muhtelif tarihlerde erişim sağlanmıştır.)

<https://data.worldbank.org/indicator/ST.INT.TRNR.CD?end=2016&start=1995&view=chart> (Erişim tarihi 25 Ocak 2019) <https://data.worldbank.org/indicator/ST.INT.RCPT.CD?end=2016&start=1995&view=chart> (Erişim tarihi 26 Ocak 2019)

[https://www.gapminder.org/tools/#\\$state\\$time\\$value=2017&delay:1200;&marker\\$select@\\$country=tur&trailStartTime=2017;;&axis_y\\$data=data_wdi&which=is_air_psg&domainMin:null&domainMax:null&zoomedMin:null&zoomedMax:null&spaceRef:null;;&chart-type=bubbles](https://www.gapminder.org/tools/#$state$time$value=2017&delay:1200;&marker$select@$country=tur&trailStartTime=2017;;&axis_y$data=data_wdi&which=is_air_psg&domainMin:null&domainMax:null&zoomedMin:null&zoomedMax:null&spaceRef:null;;&chart-type=bubbles) (Erişim tarihi 08 Şubat 2019)

https://www.iata.org/whatwedo/Documents/economics/Intervistas_Elasticity_Study_2007.pdf (Erişim tarihi 11 Ocak 2019)

<https://gbs.sanayi.gov.tr/Raporlar.aspx> (Muhtelif tarihlerde erişim sağlanmıştır.)





AHİLER KALKINMA AJANSI

Cevher Dudayev Mah. Vatan Cad. No:42/1 Merkez / NEVŞEHİR

Şubat 2020

ISBN: **978-605-80925-3-2**

Kalkınma Ajansı Yayınları Bedelsizdir, Satılamaz.

www.ahika.gov.tr

