

HAVAYOLU ULAŞTIRMA HİZMETLERİNİN TURİZM
TALEBİ ÜZERİNDEKİ ETKİSİNİN BELİRLENMESİ:
EDREMIT VE GÜLLÜK KÖRFEZİ ÖRNEĞİ
*DETERMINATION OF THE EFFECT OF AIRLINE
TRANSPORTATION SERVICES ON THE DEMAND OF
TOURISM: A CASE OF EDREMIT AND GULLUK GULF*

Prof. Dr. M. Oğuzhan İLBAN

Balıkesir Üniversitesi

ilban@balikesir.edu.tr

ORCID: 0000-0002-7557-9817

Alev GÜNGÖR

Balıkesir Üniversitesi

gngralev@gmail.com

ORCID: 0000-0003-1503-3764



MAKALE BİLGİSİ

Araştırma Makalesi

Makale Geliş

14.11.2019

Düzeltilme

10.12.2020

Kabul

09.02.2020

ABSTRACT

Over time, airline transportation has become the most demanding transportation system in the world. Turkey is also extremely important in this sector, the tourism sector is an important question. In this study, providing a significant impact on Turkey in terms of tourism; The impact of Milas-Bodrum airport, which is connected to Muğla province in the southern Aegean region, and Balıkesir Koca Seyit airport, which is bordering both Marmara and North Aegean, on the regional tourism demand was examined. In addition to conventional unit root tests (Augmented Dickey Fuller and Phillips Perron), the unit root test of Zivot and Andrews (1992) was used to determine the presence of structural breakage. Empirical analysis was performed with data between 1986-2016. As a result of the analyzes, while the traditional methods point out the existence of unit root in the data of Güllük Gulf, Zivot and Andrews (ZA) method, which takes structural fractures into consideration, revealed that there is no unit root when the fractures are taken into consideration, in the series are stationary. On the other hand, the tourism level for Edremit Gulf was determined to be stable, indicating that there was no structural break in the said period. Therefore, a positive relationship was found between tourism demand and airline transportation systems.

Key words: Tourism, Airport, Milas Airport, Edremit Airport, Unit Root Test.

Öz
Zamanla gelişen havayolu ulaşımı, dünya genelinde en çok talep gören ulaştırma sistemi olarak öne çıkmaktadır. Türkiye'nin de önemli söz sahibi olduğu bu sektör turizm sektörü içinde son derece önemlidir. Bu çalışmada, turizm açısından Türkiye'ye önemli bir etki sağlayan; Güney Ege Bölgesindeki Muğla iline bağlı olan Milas-Bodrum havalimanı ile hem Marmara hem de Kuzey Ege'ye sınırı olan Balıkesir Koca Seyit havalimanının bölgesel turizm talebine etkisi incelenmiştir. Geleneksel birim kök testlerinin (Augmented Dickey Fuller ve Phillips Perron) yanı sıra, yapısal kırılmanın varlığının tespiti için, Zivot ve Andrews'ın (1992) birim kök testi kullanılmıştır. Ampirik analiz 1986-2016 dönemi arasındaki veriler ile yapılmıştır. Yapılan analizler sonucunda Güllük Körfezine ait verilerde geleneksel yöntemler birim kökün varlığını işaret ederken, yapısal kırılmaları dikkate alan Zivot ve Andrews (ZA) yöntemi serilerde kırılmaların dikkate alınması durumunda birim kök olmadığı yani serilerin durağan olduğu sonucunu ortaya koymuştur. Diğer taraftan Edremit Körfezi için ise turizm verilerinin seviye durağan tespit edilmiş olması, söz konusu dönemde yapısal bir kırılma yaşanmadığını göstermektedir. Dolayısıyla turizm talebi ile havayolu ulaştırma sistemleri arasında pozitif ilişki tespit edilmiştir.

Anahtar kelimeler: Turizm, Havalimanı, Milas Havalimanı, Edremit Havalimanı, Birim Kök Testi.

GİRİŞ

Ulaştırma sektörü, üretim-dağıtım-tüketim sürecinin önemli bir parçası olup, aynı zamanda altyapı yatırımlarıyla da ekonomide önemli etkiler yaratmaktadır (Gerçek, 2001, s. 90). Ulaştırma sektörü kadar turizm sektörü de ülkelerin ekonomik kalkınmasında önemli yere sahip olup, her geçen gün daha da önem kazanmaktadır.

Ulaştırma ve turizm ilişkisi incelendiğinde ise bu iki ana sektör arasında ulaştırmanın dört adet ana fonksiyona sahip olduğu görülmektedir. Bunlar (Hall ve Page, 2002, 181):

- Kaynak pazar ile merkezi destinasyonu birleştirmek,
- Destinasyon merkezi olan bölge veya ülkeye erişilebilirliğini ve ulaşılabilirliğini sağlamak,
- Turistik yerlerde canlılığı ve ulaşılabilirliği sağlamak,
- Turizm olanağı sunan eğlence yerlerine yönelik seyahati olanaklı kılmak.

Havayolları stratejilerini, turizm stratejileri ile birlikte koordine eder (Lohmann, Albers, Koch ve Pavlovich, 2009, s. 205). Havayolu sektöründe önceki dönemlerdeki kısıtlamalarla turizm sektörüne olumsuz yansımalar doğurmasına rağmen havayolundaki serbestleşme ile birlikte de turizm sektörü güçlenmiştir (Zhang ve Findlay, 2014, s. 42).

Turistik yerlerin çekiciliklerini değerlendirmek için yabancı literatürde "Altı A" olarak adlandırılarak belirtilen unsurlar vardır. Bunlar (Della Corte, Piras ve Zamparelli, 2010: 358-377);

- Hedefin erişilebilirliği,
- Talep yapısını oluşturan yerel mekânlar ve yerler,
- Konaklama yapıları,
- Tesislerde sunulan hizmetler (restoranlar, tiyatrolar, vs.) ya da varış yerleri,
- Kompleks tekliflerin üretilmesinde topluluk veya tur operatörlerinin/yerel aktörlerin faaliyetleri,
- Gelen acentaların, yerel enstitülerin ve destek organizasyonlarının faaliyetlerini içeren yan hizmetler.

Yukarıda belirtilen unsurlar göz önüne alındığında, turizm faaliyetinin tek bir yapı olarak tanımlanmasından ziyade birçok bileşenin bir araya gelmesi ile oluşan bir yapıya sahip olduğunu söyleyebiliriz. Böylelikle belirtilen en önemli etmenlerden biri hedefin ulaşılabilirliği yani turizm ve ulaştırma ilişkisi vurgulanmaktadır. Eğer turist, bulunan lokasyona ulaşamıyorsa, gerçekleştireceği bir turizm faaliyetinin varlığından da söz edilemeyecektir.

Havayolu Ulaştırma Hizmetlerinin Turizm Talebi Üzerindeki Etkisinin Belirlenmesi: Edremit ve Güllük Körfezi Örneği

Bu durumda bahsi geçen koşullardan birinin eksikliği sonucunda verimli bir turizm faaliyetinden de bahsetmek mümkün olmayacaktır.

Turizm talebinde gerçekleşen artış veya azalışların bölgesel büyüme üzerindeki etkisi oldukça önemli bir paya sahiptir. Bu anlamda çalışmanın temel amacı, Türkiye'deki turizm sektörünün gelişim döneminde, ele alınan iki bölgenin 1986-2016 yılları dâhilinde havayolu ulaştırma sistemleriyle turizm talebi arasındaki büyüme ilişkisinin tespit edilmesine yöneliktir. Zaman serileri kullanılarak, birim kök testleri uygulanmıştır. Durağanlık özelliklerinin tespitinde ise geleneksel birim kök testlerinden biri olan; Dickey Fuller Testi (ADF) ve Phillips Perron Testi (PP)'nin yanı sıra Zivot-Andrews (ZA) testi kullanılarak ve olası kırılmalar dikkate alınarak açıklanmaya çalışılmaktadır.

M. Oğuzhan İLBAN
ve Alev GÜNGÖR,
4 (1) 2020

Zaman serileri, gözlemlenen değişkenlerin aldığı değerlerin zamana göre sıralanmasıyla ulaşılan serilerdir. Zaman serileri analizi ise, önceki dönemlere ait gözlem değerleri aracılığıyla, geleceğe ilişkin öngörülerde bulunabilmeyi sağlayan analizdir (Kaplan, 2009: 35).

Birim kök kavramı, zaman serilerinin durağan olup olmadığının sınanmasında yaygın olarak kullanılan testleri içeren bir yöntemdir. Zaman serisinin birim kök içerip içermediğine bakılarak serilerin durağanlığı test edilmektedir (Çabuk ve Balcılar, 1998).

Bu çalışmanın temel problemi, her iki bölgede gerçekleşen havalimanı faaliyetlerinden sonra artan veya azalan turizm talebi ile uzun vadeli bölgesel büyüme arasındaki ekonomik boyutun açıklanmasına yöneliktir. Bu doğrultuda aşağıda yer alan sorulara cevap bulunmaya çalışılmıştır.

1. Havayolu hizmetleri bölgesel turizm talebinde bir yapısal dönüşme sebep olmuş mudur?
2. Turizm talebindeki değişimler ekonomik değişimlere sebep olmakta mıdır?

Bu kapsamda gerçekleştirmiş olduğumuz bu çalışma; ulusal ve uluslararası boyutta yapılan çalışmalara yönelik literatür kısmı ile başlayarak, araştırma yönteminin açıklanmasının ardından elde edilen bulgular ve tartışma çerçevesinde değerlendirilerek sonuç ve öneriler kısmı ile sonlanmaktadır.

LİTERATÜR TARAMASI

Havayolu endüstrisinin küresel ve ekonomik etkilerinin yanı sıra, ülkelerin gelişmişlik düzeyinin de belirleyicileri arasındadır (Kuyucak ve Şengür, 2009, s.133). Havayolu ulaştırma sistemlerine gerekli finansal desteklerin ve yatırımların sağlanması sonucunda; turistlerin konaklama sürelerinin uzaması, ülkeye sıcak paranın yani dövizin girişinin sağlanması ticaret yapan

sektörlerin de hareketlilik kazanması anlamına gelmektedir (Kültür ve Turizm Bakanlığı, 2007, s. 13).

Turizm sektöründe yaşanan uzun dönemli yapısal dönüşüm ve/veya kırılmalara yönelik çalışmaları ulusal ve uluslararası gruplara göre analiz ederek çalışmanın literatür taraması kısmı oluşturulmuştur.

Ulusal araştırmalar baktığımızda Çil Yavuz'un (2006) yılında yapmış olduğu çalışmada, Türkiye'de 1992Q1-2004Q2 döneminde turizm gelirlerindeki artışın ekonomik büyüme üzerindeki etkisini araştırmıştır. Bu amaçla geleneksel ADF birim kök testinin yanı sıra yapısal kırılmayı dikkate alan Zivot ve Andrews (1992) birim kök testinden, standart Granger nedensellik testi ve Toda-Yamamoto (1995) nedensellik testinden faydalanmıştır. Analiz sonuçlarına göre turizm gelirleri ile ekonomik büyüme arasında bir nedensellik ilişkisi bulunamamıştır. Kızılgöl ve Erbaykal'ın (2008) gerçekleştirmiş olduğu araştırmada, Türkiye'de turizm gelirleri ile ekonomik büyüme arasındaki ilişkiyi 1992(Q1)-2006(Q2) dönemi için Toda-Yamamoto nedensellik yöntemi ile araştırmışlardır. Araştırmacılar, ekonomik büyümeden turizm gelirlerine doğru tek yönlü bir nedensellik ilişkisi saptanmış ve bu anlamda daha çok turizm geliri için sürdürülebilir ekonomik büyümenin önemini vurgulanmışlardır. Gündüz ve Hatemi-J'nin (2005) yılında yapmış olduğu çalışmada, bootstrap simülasyonuna dayandırılmış nedensellik ilişkisini test ederek, Türkiye için turizme dayalı büyüme hipotezinin geçerliliğini araştırmışlardır. Gündüz ve Hatemi-J 1963-2002 dönemi için yıllık veriler kullanarak, turizmden iktisadi büyümeye, turizmden iktisadi büyümeye doğru tek yönlü nedensellik ilişkisi tespit etmişlerdir.

Uluslararası çalışmalara baktığımızda, Balaguer ve Cantavella-Jorda'nın (2002) yılında yapmış olduğu çalışmada, İspanya için eşbütünleşme ve nedensellik analizlerini uygulayarak turizm ile iktisadi büyüme arasındaki bağı araştırmışlardır. 1975-1997 yılları içinde turizm gelirleri, reel döviz kuru ve gayri safi yurt içi hasıla değişkenlerinin üçer aylık verilerinin kullanıldığı bu araştırmada, turizm ile iktisadi büyüme arasında uzun dönemli durağan bir ilişki ve turizm ile iktisadi büyüme arasında tek yönlü nedensellik ilişkisi belirlenmiştir. Oh'un (2005) yılında gerçekleştirmiş olduğu çalışmada, VAR modelinin tahmini çerçevesinde Kore ekonomisi için yaptığı çalışmada, 1975-2001 dönemi için üçer aylık veriler kullanarak iktisadi büyüme ile turizm arasında uzun dönemli bir ilişkinin olmadığını sadece kısa dönemde iktisadi büyümeden turizme doğru tek yönlü bir ilişkinin olduğunu tespit etmiştir.

Bu çalışmada ise, ulaştırma hizmetlerinin Edremit Körfezi ve Güllük Körfezindeki turizm talebine yönelik etkisi araştırılmıştır. Bu amaçla,

Havayolu Ulaştırma Hizmetlerinin Turizm Talebi Üzerindeki Etkisinin Belirlenmesi: Edremit ve Güllük Körfezi Örneği

**Havayolu Ulaştırma Hizmetlerinin Turizm Talebi Üzerindeki Etkisinin Belirlenmesi:
Edremit ve Güllük Körfezi Örneği**

uygulanmış geleneksel ADF ve PP birim kök testinin yanı sıra yapısal kırılmayı dikkate alan Zivot Andrews (1992) birim kök testleri uygulanmıştır. Analiz sonuçlarına göre, ulaştırma hizmetlerinin turizm talebi üzerinde pozitif yönlü bir etki yarattığı tespit edilmiştir.

YÖNTEM

Ampirik analiz Turizm ve Kültür Bakanlığı tarafından Güllük ve Edremit Körfezlerinin 1986-2016 dönemi arasındaki yıllık ilçe verilerinin tasnif edilmesi ile yapılmıştır. Tanımlayıcı istatistiksel bazında Kültür ve Turizm Bakanlığı, Bölge ve İlçe Mahalli İdareleri, İlçe Belediyeleri tarafından elde edilen istatistiklerle sınırlıdır. Veri setinin çerçevesi; analize dahil edilen yıllar için Kültür ve Turizm Bakanlığının hazırlamış olduğu il ve ilçelerin yıl sonu turist sayısı ve geceleme istatistikleriyle sınırlıdır. Otuz yıllık veri setinde yalnızca iki bölgeye gelen turistlerin geceleme ve tesise giriş sayılarına ulaşıldığı için sadece bu ilişki ele alınmış olup, doluluk oranı ve ortalama kalış süreleri göz ardı edilmiştir.

Tablo 1. Analizde Kullanılan Değişkenlerin Karakteristik Özellikleri

Değişken	Kısaltma
Bölgeye Gelen Yerli Turistlerin Tesise Giriş Sayısı (Bağımlı Değişken)	DGL
Bölgeye Gelen Yabancı Turistlerin Tesise Giriş Sayısı (Bağımlı Değişken)	FGL
Bölgeye Gelen hem Yerli hem Yabancı Turistlerin Toplam (Total) Tesise Giriş Sayısı (Bağımlı Değişken)	TGL
Bölgeye Gelen Yerli Turistlerin Geceleme Sayısı (Bağımlı Değişken)	DTL
Bölgeye Gelen Yabancı Turistlerin Geceleme Sayısı (Bağımlı Değişken)	FTL
Bölgeye Gelen hem Yerli hem Yabancı Turistlerin Toplam Geceleme Sayısı (Bağımlı Değişken)	TTL

Ele alınan iki bölgenin 1986-2016 dönemi için havayolu ulaştırmalarının turizm talebi arasındaki ekonomik büyüme ilişkisinin tespit edilmesine yöneliktir. Durağanlık özelliklerinin tespitinde geleneksel birim kök testlerinden genelleştirilmiş Dickey Fuller testi (ADF) ve Phillips Perron Testi (PP)'nin yanı sıra Zivot-Andrews testi kullanılarak olası kırılmalar dikkate alınarak açıklanmaya çalışılmıştır. Analizde kullanılan değişkenler Tablo1'de gösterilmiştir.

Zaman serisi analizlerinde ilk yapılacak olan, serinin durağanlığının tespitidir. Eğer seri durağan değilse, bunun sebepleri araştırılır ve durağanlığı elde etmek için gerekli yöntemler uygulanır. Zaman serilerinin

geneli, durağan özelliğine sahip değildir. Birçok seri, çoğunlukla azalan veya artan bir trende sahiptir (Kutlar, 2000, s. 12-13).

Bir zaman serisi durağansa, ortalaması, varyansı ve çeşitli gecikmelerdeki ortak varyansı hep aynıdır (Gujarati, Damodar ve Porte, 1999, s. 713). Yani, X_t gibi bir zaman serisinin ortalaması ve varyansı zaman içerisinde sabit, kovaryansı ise zamana değil de dönem arasındaki zaman mesafesine göre değişiyorsa, bu zaman serisinin durağan olduğu söylenir. Eğer sayılan varsayımlardan biri ya da daha çoğu gerçekleşmiyor ise, X_t serisi durağan değildir (Charemza ve Derek, 1999, s. 85). Durağan olmayan zaman serilerinin kullanılması önemli problemler doğurmaktadır. Stokastik ve deterministik yöntemi kapsayan zaman serileri ile oluşturulan modeller sahte (spurious) regresyon sonuçları verir. Ayrıca, oto korelasyonlar sıfırdan sapar veya gecikmeler arttıkça sıfırdan uzaklaşır (Utkulu, 2005, s. 304-305).

Bu çalışmada değişkenlerin durağanlığı Dickey-Fuller (1979), Philips-Perron (1988) testleri kullanılarak analiz edilmiştir. Philips-Perron ve Dickey-Fuller (DF) testi, üç regresyon denklemine dayalı olarak yapılmaktadır:

Sabitsiz ve Trendsiz:

$$\Delta Y_t = \gamma Y_{t-1} + u_t$$

Sabitli:

$$\Delta Y_t = \alpha_0 + \gamma Y_{t-1} + u_t$$

Sabitli Trendli:

$$\Delta Y_t = \alpha_0 + \alpha_1 t + \gamma Y_{t-1} + u_t$$

Bununla birlikte, çalışmada tanımlanan modellerdeki serilerin özellikle turizm gelirlerinin ekonomik ve politik koşullardaki değişimlere oldukça duyarlı olmaları ve inceleme döneminde Türkiye ekonomisinde içsel ve/veya dışsal şoklardan kaynaklı yapısal değişimlerin meydana gelmiş olması, bu serilerde yapısal değişimlerin (kırılmaların) ortaya çıkmış olabileceğini düşündürmektedir. Bu nedenle, çalışmada tanımlı modellerdeki serilerde örneklem döneminde meydana gelmiş olan yapısal değişimlerin etkilerini dikkate almadan uygulanan ADF ve PP vb. geleneksel birim kök testlerinin sapmalı sonuçlar türetebileceği kabul edilmektedir (Yalçınkaya ve Karbulut, 2017, s. 1236). Nitekim içsel ve/veya dışsal şoklardan kaynaklı yapısal değişimlerin etkileri dikkate alınarak yapılan durağanlık analizlerinde durağan olmayan birçok serinin, durağan özellikler gösterebileceği belirtilmektedir (Perron, 1989, s. 1361-1363).

Çalışmada olası bu riskin önüne geçmek amacıyla birim kök sınaması ayrıca yapısal kırılmayı dikkate alan Zivot-Andrews birim kök testi yardımıyla sınanmıştır. Zivot ve Andrews (ZA) testi, aşağıdaki regresyon denklemlerinin tahminine dayanmaktadır. ZA testinde, ardışık ADF test yöntemi ile örnek içindeki mümkün olan her kırılma noktası için, regresyon denklemi tahmin edilmekte ve tahmin edilen parametreler için t- istatistiği hesaplanmaktadır. Bilinmeyen bir zaman noktasında otonom ve trend

**Havayolu Ulaştırma Hizmetlerinin Turizm Talebi Üzerindeki Etkisinin Belirlenmesi:
Edremit ve Güllük Körfezi Örneği**

fonksiyonu eğiminde tek zaman kırılmalı (TB) trend durağan hipotezine karşın, birim kök temel hipotezi test edilmektedir. ZA testinin uygulamasında tahmin edilen aşağıdaki üç modelden ilki Model A ortalama kırılma ile ilgili iken, ikincisi Model B eğimdeki kırılmayı göstermektedir. Model C ise yapısal bir değişimin hem ortalama hem de eğimi değiştirdiğini gösteren denklemdir (Çil Yavuz, 2006, s. 166).

Model A:

$$Y_t = \mu + \beta t + \phi_1 Y_{t-1} + Y_2 DVU_2(\lambda) + \sum_{j=1}^p \delta_j \Delta Y_{t-j} + \varepsilon_t$$

Model B:

$$Y_t = \mu + \beta t + \phi_1 Y_{t-1} + Y_3 DVT_t^*(\lambda) + \sum_{j=1}^p \delta_j \Delta Y_{t-j} + \varepsilon_t$$

Model C:

$$Y_t = \mu + \beta t + \phi_1 Y_{t-1} + Y_2 DVU_t(\hat{\lambda}) + Y_3 DVT_t^*(\hat{\lambda}) + \sum_{j=1}^p \delta_j \Delta Y_{t-j} + \varepsilon_t$$

Burada kukla değişken $t > T\lambda$ olduğunda $DVU_t(\hat{\lambda}) = 1$ değeri alırken, $t \leq T\lambda$ için $DVU_t(\hat{\lambda}) = 0$ 'dır. Ayrıca diğer kukla değişkende $t > T\lambda$ için $DVU_t^*(\hat{\lambda}) = t - T\lambda$ değeri alırken $t \leq T\lambda$ için $DVU_t^*(\hat{\lambda}) = 0$ değeri almaktadır.

Dolayısıyla Zivot-Andrews (1992) yaklaşımında kırılma zamanı aslında $\hat{\lambda}_{inf}^{(t)}$ ve $t_{\hat{\lambda}}$ 'nin minimum değerleri tarafından $T_b = T\hat{\lambda}$ olarak belirlenir. Yani kırılma zamanı $T_b = [\lambda_0 T], [\lambda_0 T] + 1, [\lambda_0 T] + 2, \dots, T - [\lambda_0 T]$ olarak hesaplanır. Regresyon denklemlerindeki gecikme sayısı (p) ise daha önce ADF için açıklandığı şekilde belirlenebilir.

Zivot-Andrews (1992) yaklaşımında kırılma zamanı herhangi bir noktada olduğu varsayılmaktadır. Burada λ 'nın değeri $2/T$ 'den $(T-1)/T$ 'ye kadar değişebilmektedir. Diğer bir anlamda genel olarak 0.0001 ile 0.999 değerleri aralığında minimum t-istatistiğini bulmak için T-2 adet regresyon modeli tahmin edilmesi gerekir (Güriş, Akay Çağlayan ve Güriş, 2013, s. 314).

Yukarıdaki testlere bağlı kalarak, havayolu ulaştırmalarının bölgesel turizm talebi arasındaki ilişki boyutu analiz edilmiş ve bulgular kısmında yorumlanmıştır.

BULGULAR VE TARTIŞMA

Güllük Körfezine ait değişkenler Dickey Fuller, Philips-Perron Birim Kök Testi ve Zivot Andrews Birim Kök Testi ile değerlendirilmektedir. Araştırmaya dâhil edilen değişkenler Kültür ve Turizm Bakanlığı'ndan elde edilmiştir.

Tablo 2. Güllük Körfezi ADF Birim Kök Test Sonuçları

Değişkenler	ADF		
	Sabitsiz-Trendsiz	Sabitli	Sabitli-Trendli
DGL (I0)	1.774816	-0.829581	-2.688745
DGL (I1)	-4.742431*	-5.389601*	-5.321700*
FGL (I0)	1.653121	-2.072039	-0.845665
FGL (I1)	-5.704324*	-6.211791*	-5.691677*
TGL (I0)	2.208868	-2.045746	-1.250510
TGL (I1)	-5.357568*	-6.292711*	-6.734612*
DTL (I0)	1.922636	-1.080838	-2.300805
DTL (I1)	-4.301025*	-5.150263*	-5.185908*
FTL (I0)	1.745231	-2.007177	0.071019
FTL (I1)	-5.438626*	-6.029955*	-6.759642*
TTL (I0)	2.733398	-2.065703	-0.755290
TTL (I1)	-5.192839*	-6.640037*	-7.187182*

Not: Sabitte, Trendde, Hem Sabitte Hem Trendde sırasıyla kırılmanın olduğu modelleri tanımlamaktadır. Değişkenler için hesaplanan test istatistiklerde bulunan "****" "***" ve "**" işaretleri değişkenlerin sırasıyla %10, %5 ve %1 önem düzeyinde durağan olduğunu göstermektedir.

Tablo 2 ve 3'de Güllük körfezine ait verilerin durağanlık sınaması (ADF ve PP) sonuçları görülmektedir. Sadece Yabancı Turist Geceleme (FGL) ve Yabancı Turist Tesise Giriş (FTL) değişkenleri PP sabitli yöntemde durağan görülmekte beraber diğer beş modelde birim kök içeriyor çıkmıştır.

Çizelge sonuçlarına göre tüm değişkende fark durağan tespit edilmiştir. Daha öncede bahsedildiği gibi içsel ve dışsal şoklardan kaynaklı yapısal değişimlerin dikkate alınması aslında durağan olan (stokastik herhangi bir süreç içermeyen) serilerin durağan olmadığı sonucunu doğurabilmektedir. Stokastik süreç, bir rassal değişkenin zaman içindeki değişimini ifade etmektedir (Mazıbaşı, 2005: 62).

Havayolu Ulaştırma Hizmetlerinin Turizm Talebi Üzerindeki Etkisinin Belirlenmesi: Edremit ve Güllük Körfezi Örneği

**Havayolu Ulaştırma Hizmetlerinin Turizm Talebi Üzerindeki Etkisinin Belirlenmesi:
Edremit ve Güllük Körfezi Örneği**

Tablo 3. Güllük Körfezi PP Birim Kök Test Sonuçları

Değişkenler	PP		
	Sabitsiz-Tendsiz	Sabitli	Sabitli-Trendli
DGL (I0)	3.623219	-0.307686	-2.720809
DGL (I1)	-4.742431*	-6.155706*	-7.534136*
FGL (I0)	1.375745	-3.157896*	-2.410218
FGL (I1)	-5.205012*	-5.578939*	-7.688192*
TGL (I0)	2.138526	-2.588706	-1.917604
TGL (I1)	-5.072898*	-5.748236*	-8.190307*
DTL (I0)	2.931745	-1.016315	-2.314162
DTL (I1)	-4.322679*	-5.010962*	-5.908793*
FTL (I0)	1.272836	-3.131424*	-1.250477
FTL (I1)	-4.638653*	-4.399078*	-5.370447*
TTL (I0)	2.652992	-2.528605	-1.825869
TTL (I1)	-4.434560*	-5.002563*	-6.947871*

M. Oğuzhan İLBAN
ve Alev GÜNGÖR,
4 (1) 2020

Not: Sabitte, Trendde, Hem Sabitte Hem Trendde sırasıyla kırılmanın olduğu modelleri tanımlamaktadır. Değişkenler için hesaplanan test istatistiklerde bulunan "****" "***" ve "**" işaretleri değişkenlerin sırasıyla %10, %5 ve %1 önem düzeyinde durağan olduğunu göstermektedir

• 78

Çalışmada olası bu riskin önüne geçmek amacıyla birim kök sınaması ayrıca yapısal kırılmayı dikkate alan Zivot-Andrews birim kök testi yardımıyla sınanmıştır. Zivot-Andrews testinin sonuçları aşağıdaki Tablo 4'te sunulmuştur.

Tablo 4. Güllük Körfezi Zivot Andrews Birim Kök Testi

Değişkenler	Model	Kırılma Dönemi	Minimum τ İstatistikleri
In (DGL)	Model A	1996	-3.847*
	Model B	2000	-4.051
	Model C	1997	-4.195*
In (FGL)	Model A	1996	-3.221*
	Model B	2005	-3.556*
	Model C	2004	-3.466
In (TGL)	Model A	1996	-4.224
	Model B	2004	-3.862*
	Model C	1999	-3.941
In (DTL)	Model A	1996	-3.682*
	Model B	2001	-3.367
	Model C	1997	-3.574**
In (FTL)	Model A	1996	-3.221*
	Model B	2005	-3.556*
	Model C	2004	-3.466
In (TTL)	Model A	1996	-3.589*
	Model B	2003	-3.527*
	Model C	1998	-3.556**

Tablo 2 ve 3'ü incelediğimizde, durağan serilerin farklarının alınması ve bu şekilde analize dâhil edilmesiyle elde edilecek sonucun ekonometrik açıdan yanlış değerlendirmelere neden olabilmektedir. Bu sebeple geleneksel ADF ve PP testlerinden sonra tek kırılmayı vurgulayan Zivot Andrews birim kök testi uygulanmıştır. Tablo 4'de elde edilen sonuçlara baktığımızda da model A ve Model C'ye göre kırılmaların çoğunlukta 1996-97 yıllarında yaşandığı görülmektedir.

Edremit Körfezi içinde Güllük Körfezinde de uygulanmış olan benzer bir analiz yapılmış olup ilk olarak değişkenlerin durağan olup olmadıklarını saptamak için ADF ve PP yapısal kırılmalı testler ve tekli kırılmayı saptamak için Zivot Andrews (1992) birim kök testleri uygulanarak sonuçları Tablo 5, 6 ve Tablo 7'de sunulmuştur.

Tablo 5. Edremit Körfezi ADF Birim Kök Test Sonuçları

Değişkenler	ADF		
	Sabitsiz-Tendsiz	Sabitli	Sabitli-Trendli
DGL (I0)	1.167570	-1.976895	-3.782022*
DGL (I1)	-7.643179*	-7.808577*	-7.698023*
FGL (I0)	-0.278082	-2.882665	-2.938260
FGL (I1)	-7.579702*	-7.447668*	-7.346243*
TGL (I0)	2.780422	-0.586704	-5.113671*
TGL (I1)	-5.984277*	-5.047491*	-4.442244*
DTL (I0)	1.799178	-1.607229	-3.542380**
DTL (I1)	-7.376932*	-7.924624*	-7.849622*
FTL (I0)	-0.099110	-2.313302	-2.363454
FTL (I1)	-6.378571*	-6.220057*	-6.083344*
TTL (I0)	2.780422	-0.586704	-5.113671*
TTL (I1)	-5.984277*	-5.047491*	-4.442244*

Not: Sabitte, Trendde, Hem Sabitte Hem Trendde sırasıyla kırılmanın olduğu modelleri tanımlamaktadır. Değişkenler için hesaplanan test istatistiklerinde bulunan "****" "***" ve "**" işaretleri değişkenlerin sırasıyla %10, %5 ve %1 önem düzeyinde durağan olduğunu göstermektedir.

Edremit Körfezinde yapılan ADF ve PP analiz verileri Güllük Körfezinden farklı olarak altı değişkenin dördünde seviye durağan olduğu görülmektedir. Bu sonuç ile ulaştırma hizmetlerinin Edremit Körfezi üzerinde yapısal bir dönüşüme sebep olmadığı söylenebilmektedir.

Havayolu Ulaştırma Hizmetlerinin Turizm Talebi Üzerindeki Etkisinin Belirlenmesi: Edremit ve Güllük Körfezi Örneği

**Havayolu Ulaştırma Hizmetlerinin Turizm Talebi Üzerindeki Etkisinin Belirlenmesi:
Edremit ve Güllük Körfezi Örneği**

Tablo 6. Edremit Körfezi PP Birim Kök Test Sonuçları

Değişkenler	PP		
	Sabitsiz-Tendsiz	Sabitli	Sabitli-Trendli
DGL (I0)	1.989772	-1.976895	-3.762503*
DGL (I1)	-8.199365*	-11.41958*	-12.63555*
FGL (I0)	-0.302337	-3.095917*	-3.178987
FGL (I1)	-7.683203*	-7.556391*	-7.434051*
TGL (I0)	0.544631	-3.322430*	-5.248327*
TGL (I1)	-12.91190*	-14.40662*	-13.92999*
DTL (I0)	1.806725	-1.557986	-3.576855*
DTL (I1)	-7.258008*	-7.953537*	-7.917871*
FTL (I0)	-0.099110	-2.355223	-2.330180
FTL (I1)	-6.378571*	-6.220057*	-6.083344*
TTL (I0)	0.544631	-3.322430*	-5.248327*
TTL (I1)	-12.91190*	-14.40662*	-13.92999*

M. Oğuzhan İLBAN
ve Alev GÜNGÖR,
4 (1) 2020

Not: Sabitte, Trendde, Hem Sabitte Hem Trendde sırasıyla kırılmanın olduğu modelleri tanımlamaktadır. Değişkenler için hesaplanan test istatistiklerde bulunan "****" "***" ve "*" işaretleri değişkenlerin sırasıyla %10, %5 ve %1 önem düzeyinde durağan olduğunu göstermektedir.

• 80

Daha önceden bahsedildiği gibi içsel ve dışsal şoklardan kaynaklı yapısal değişimlerin dikkate alınması aslında durağan olan (stogastik herhangi bir süreç içermeyen) serilerin durağan olmadığı sonucunu doğrulamaktadır. Çalışmada olası olan bu riskin önüne geçmek amacıyla birim kök sınaması ayrıca yapısal kırılmayı dikkate alan Zivot-Andrews birim kök testi yardımıyla sınanacaktır. Zivot-Andrews Testi'nin sonuçları aşağıdaki Tablo 7'de sunulmuştur.

Edremit körfezine uygulanmış olan ZA birim kök testinde Yabancı Turist Tesise Giriş Sayısı (FTL) serisinin Model A içinde çoklu kırılma sebebiyle veri bulunamamıştır.

Yabancı Turist Geceleme Sayısı (FGL) ve Yabancı Turist Tesise Giriş Sayısı (FTL) modelleri dışındaki serilerde kırılma 1997 yılında yani havaalanının kurulduğu ve uçuş trafiğine açıldığı yıllara denk gelmektedir. FGL ve FTL serilerine farklı yıllar çıkmasının sebepleri arasında Edremit Körfezinin yabancı turist açısından çok fazla tercih edilmemesi ve yapısal kırılmaların yaşandığı bu yıllarda yabancı turistlerin tesise giriş ve geceleme sayılarında ciddi düşüşler yaşanması gösterilebilir. Yabancı Turistlerin Tesise Giriş Sayısı (FTL) 1990 yılında 87.617 kişi iken kırılmanın gerçekleştiği 1994-95 yıllarında kişi sayısında 31.137 ve 35.834 gibi ciddi bir düşüş yaşanmıştır.

Tablo 7. Edremit Körfezi Zivot Andrews Birim Kök Test Sonuçları

Değişkenler	Model	Kırılma Dönemi	Minimum τ İstatistikleri
In (DGL)	Model A	1997	-5.879*
	Model B	2001	-4.539*
	Model C	1997	-5.757*
In (FGL)	Model A	2007	-4.132
	Model B	2001	-4.222
	Model C	2004	-4.428**
In (TGL)	Model A	1995	-7.191*
	Model B	1996	-7.459*
	Model C	1997	-7.620
In (DTL)	Model A	1997	-7.711
	Model B	2003	-4.747*
	Model C	1997	-8.623
In (FTL)	Model A ^a	-	-
	Model B	1994	-3.724
	Model C	1995	-3.723
In (TTL)	Model A	1994	-5.058
	Model B	1995	-4.771**
	Model C	1997	-5.031

Not: Sabitte, Trendde, Hem Sabitte Hem Trendde sırasıyla kırılmanın olduğu modelleri tanımlamaktadır. Değişkenler için hesaplanan test istatistiklerde bulunan "****" "***" ve "**" işaretleri değişkenlerin sırasıyla %10, %5 ve %1 önem düzeyinde durağan olduğunu göstermektedir. Aa ilgili modelde tam çoklu doğrusallık sorunu ile karşılaşıldığı için çözümleme yapılamamıştır.

Yabancı Turistlerin Geceleme Sayılarının (FGL) 2007, 2004 ve 2001 yıllarında ise bir önceki yıla göre ani artışlar yaşanmıştır. 2006 yılında 135.507 kişi iken 2007 yılında 210.687 kişiye, 2003'te 94.477 kişiye iken 2004'te 187.486'ya, 2000 yılında ise 84.669'dan 98.841 kişiye yükselmesi kırılma yıllarında değişime sebep olmuştur. Bu sebeple seviyesinde durağan ve kırılma yıllarında oluşan farklılıkların ortaya çıkmasındaki en büyük etkenin Edremit Körfezinde bulunan Koca Seyit Havalimanının 1997'de uçuş trafiğine açılmasına rağmen etkin ve verimli bir şekilde kullanılmamasından kaynaklandığı söylenilebilir.

SONUÇ VE ÖNERİLER

Havayolu ulaşımı atıl durumda olan arazilerin değerlendirilmesi ile ulaşımın gelişmesini sağlayarak turizm sektörü içinde elde edilecek fayda sürecini hızlandırmıştır. Turizm faaliyeti seyahat ve konaklama ikilisini kapsayan bir bütündür. Çoğu zaman tatil yeri seçiminde konaklama yeri, ulaşım koşulları nedeniyle kişilerin tercih durumunu etkilemektedir. Ulaştırma ekonomisinin bağlantılı olduğu turizm işletmeleri de bu yolla bir yeni bir pazar payı elde

Havayolu Ulaştırma Hizmetlerinin Turizm Talebi Üzerindeki Etkisinin Belirlenmesi: Edremit ve Güllük Körfezi Örneği

**Havayolu Ulaştırma Hizmetlerinin Turizm Talebi Üzerindeki Etkisinin Belirlenmesi:
Edremit ve Güllük Körfezi Örneği**

edip kalkınma sağlamışlardır. Ulaşım koşullarının gelişmesi, maliyetlerin düşmesi, mesafelerin kısalması, destinasyon merkezlerine talebi arttırmıştır.

Bu çalışmada, Güllük Körfezi ADF ve PP birim kök testleri ile farkında durağan olduğu saptanan turizm talebinin, içsel kırılma varsayımı olarak bilinen Zivot Andrews testi sonucuna göre karşılaştırılan Güllük Körfezi için kırılmaların Milas-Bodrum Havaalanının kurulduğu yıl çevresinde olduğu belirlenmiştir. Bu sonuçlar doğrultusunda Misal Bodrum Havalimanının bölgenin turizm farkındalığını arttırdığına yönelik bir gösterge durumundadır. Öte yandan Edremit Körfezinde gerçekleştirilen analizlerden elde edilen veriler doğrultusunda bölgenin ADF ve PP gibi zaman serisi analizlerinde yapısal kırılma olmaması, seviye durağan serilerin çokluğu ve Zivot Andrews'de de kırılma yıllarında farklılıklar gözlenmesi sebebiyle Edremit Körfezinde bulunan Koca Seyit Hava Limanının turizmde işlevsel olarak bir fark yaratmadığını söyleyebiliriz. Keza Güllük Körfezinde bulunan Milas Bodrum Havalimanı son on yıl içinde 33.618.577 kişilik bir uçuş kapasitesine ulaşırken, Edremit Körfezinde bulunan Koca Seyit Havalimanı son on yılda toplamda 1.585.385 kişilik bir kapasiteyle sınırlı kalması da ulaşılmış olduğumuz bu sonucu destekler niteliktedir.

M. Oğuzhan İLBAN
ve Alev GÜNGÖR,
4 (1) 2020

• 82

Benzer analizler kullanılarak yapılan çalışmalara baktığımızda ise benzeri etkilerin görüldüğü sonucuna ulaşılmaktadır. Dereli ve Aydın'nın (2016) yılında gerçekleştirmiş oldukları çalışmalarında, ADF, Toda-Yamamoto (1995), Johansen Eşbütünleşme testleri kullanılarak Türkiye'de turizm gelirleri ile iktisadi büyüme arasındaki ilişkinin analiz edilmiştir. Bu analiz sonucunda turizm gelirleri ile iktisadi büyüme arasında kısa dönemde bir nedensellik ilişkisi tespit edilememiştir. Bu çalışmanın yanı sıra Tang ve Tan'nın (2015) yılında Granger Nedensellik testini kullanarak, turizm Malezya'nın ekonomik büyümesine katkı sağlayıp sağlamadığı incelenmiştir. Turizmin Malezya ekonomisinin büyümesini sağladığı tespit edilmiştir.

Gerçekleştirmiş olduğumuz bu çalışmanın sonucunda da bu alanda literatürde gerçekleştirilen çalışmalarla benzer bir sonuca ulaşılmıştır. Elde edilen ekonomik etkiler doğrultusunda turizm ve ulaştırma hizmetleri arasındaki gelişmelere yönelik sonuçlar yaratması beklentisiyle gerçekleştirilen ilgili alanlardaki harcamaların ve yatırımların ekonomik büyümeyi olumlu etkilediği, fakat bu ilişkinin somut ve soyut koşullardaki değişikliklerin etkisinden de sıyrılmadığını söyleyebiliriz. Çalışmanın ortaya koyduğu sonuçlar, ulaştırma hizmetlerindeki yapısal değişmelerin bölgedeki ekonomik büyümeyi dolayısıyla da turizm faaliyetlerinin büyük ölçüde geliştirdiğini göstermektedir.

Turizm sektörü uluslararası arenada gittikçe artan bir değer olmasından dolayı ulaşımın önemi arttırılmalıdır. Dolayısıyla ulaşım sektörü, planlarına turizm sektörünü dâhil ederek süreci yürütmelidir.

Havayolu düzenlemeleri gerçekleştirilirken insan faktörü öncelikler arasına alınmalıdır. Hız ve konforun dışında seyahat boyunca yapılacak olan bilgilendirilmeler, kişisel ihtiyaçların giderilmesine yönelik oluşturulacak ilgili davranış şekilleri ulaştırmanın kalitesini arttıracaktır. Turizm talebin tek bir ulaşım türüne göre ayarlanması yerine destinasyon merkezleri içinde dolaşımın sağlanabilmesi için birden fazla ulaşım çeşidinin koordineli olarak çalışması gerekmektedir. Bu koordinasyon için herhangi bir ulaşım türünün kullanımında oluşacak aksaklık tüm seyahatin olumsuz etkilenmesi ile sonuçlanacaktır. Bu sebeple ulaşım türleri bir bütün halinde süreci yönetmelidir. Bunun yanı sıra havayolu ulaşımı dâhil tüm ulaşım türlerini altyapı çalışmalarını çevreye ve doğaya saygılı düzenlenmelidir.

Önümüzdeki yirmi yıllık dönemde havayolu sektöründe de öngörülen büyüme ile doğal olarak turizm ve diğer sektörlerde de büyümeyi beraberinde getirecektir. Bu durum Güllük Körfezinde eş zamanlı bir büyümeyi beraberinde getirdiği açık bir şekilde gözlenmektedir. Edremit Körfezinde ise havacılık ile ilgili tüm kurum ve kuruluşların kendilerine düşen görev ve sorumlulukları eksiksiz yerine getirerek, turizm sektörü için önemli olan bu fırsattan faydalanmaları büyük önem taşımaktadır.

Bu çalışmadan da çıkan sonuç ile ulaştırma faaliyetlerinin turizmde olumlu değişimler, yapısal dönüşümler yaşattığını göstermektedir. Ele almış olduğumuz bölgelere yönelik yapılması gerekenler arasında öncelikle Edremit Körfezinin tıpkı Güllük Körfezindeki gibi turizm işletmelerinin iyileştirilmesi, çeşitlendirilmesi ve kapasitesinin arttırılması turist akışının artmasını sağlayacaktır. Mevcut ulaştırma tesislerinin Edremit Körfezinde bulunan Koca Seyit Havalimanının da turizme daha çok katkı sağlayacak işlevsel bir hale getirilmesi gerektiği söylenebilir. Milas-Bodrum Havalimanındaki geniş uçuş ağı ve şirketlerinin, Koca Seyit Havalimanında da arttırılıp çeşitlendirilmesi hem turistlerin tercihleri bakımında hem de havayolu şirketleri arasında oluşan rekabet sonucunda hizmet kalitesinin iyileştirilmesi ve daha ekonomik hale gelmesi bakımından da faydalı olacaktır. Çevre yerleşim yerlerinden Koca Seyit Havalimanına yönelik direk ulaşım ağlarının çeşitlendirilmesi ve sefer sayılarının arttırılması havayolu ulaşımına yönelik olumlu bir geri dönüş sağlayacaktır.

Edremit Körfezi içinde bulunan Ayvalık, Burhaniye, Edremit, Ayvacık ilçelerinin Güllük Körfezi gibi marka değerlerinin oluşturulması ve bu değerlerin geliştirilerek yenilikçi bir pazarlama, imaj ve tanıtım süreçlerinin başlatılması bölge adına iyi bir adım olacaktır.

Havayolu Ulaştırma Hizmetlerinin Turizm Talebi Üzerindeki Etkisinin Belirlenmesi: Edremit ve Güllük Körfezi Örneği

**Havayolu Ulaştırma Hizmetlerinin Turizm Talebi Üzerindeki Etkisinin Belirlenmesi:
Edremit ve Güllük Körfezi Örneği**

Edremit Körfezinde özellikle yabancı turist sayısının az olması bölge adına büyük bir eksiklik oluşturmaktadır. Güllük Körfezi 2008/2017 yılları arasında toplam 11.748.437 yabancı turist ağırlarken, Edremit Körfezi 2008/2017 yılları arasında toplam 1.385.664 yabancı turist ağırlamıştır. Buradan yola çıkarak Edremit Körfezinin yabancı turistlere yönelik ürün çeşitliğinin çoğaltılması, turistik çekiciliklerinin arttırılması ve turizm çeşitlerinin arttırılarak bölgenin daha çekici bir hale getirilmesi sağlanmalıdır. Edremit Körfezinin çekici hale gelmesiyle özellikle yabancı ve yerli turistler için tercih sebebi olacaktır. Dolayısıyla bu turistlerin bölgeye yönelik en kolay ulaşım türü olan havayolu ulaşımını kullanmasıyla Koca Seyit Havalimanı da aktif olarak yoğunluğu arttırılabilir.

Edremit Körfezinde bulunan yerel yönetimler ve Koca Seyit Havalimanı yönetimi ile Edremit Körfezinin yönelik yenilikçi çalışmalar yürütmesiyle de bölgenin tanınırlığı arttırılabilir. İşte tüm bu gelişmeler karşısında, Koca Seyit Havalimanı ile bölgesel turizm arasında karşılıklı faydaya dayanan destekleyici bir bağın oluşması kaçınılmaz bir durum olacaktır.

Turizm sektörü için uzun dönemli etkilerin incelenmesi doğrultusunda; birim kök testlerinde kullanılan uzun dönemli veri setlerinin kullanılmasıyla gözlem çerçevesi artacak ve elde edilen verilerden daha sağlıklı sonuçlar elde etme imkânı sağlanacaktır. Bu sonuçlarla yapılacak olan yeni çalışmalarda da turizm talebi ile ekonomik büyüme arasındaki ilişkiye yönelik daha güvenilir tahminler elde edilecektir.

Turizm araştırmalarında uzun vadeli ekonometrik analizlerin son yıllarda kullanılmaya başlanması aslında yeni bir araştırma alanının varlığını da ortaya koymaktadır. Araştırmacılar gelecekte yapacakları çalışmalar ile turizm alanında literatüre yeni katkılar sağlamış olacaklardır.

KAYNAKÇA

Balaguer, J. ve Cantavella-Jorda, M. (2002). Tourism as a Long-run Economic Growth Factor: The Spanish Case. Applied Economics. Sayı: 34, 877-884.

Charemza, W. ve Derek, D. (1999). New Directions in Econometric Practice. USA: Edward Publishing.

Çabuk, A. ve Balçılar, M. (1998). What Does A Unit Root Mean? The Statistical and Economic Interpretation Of Unit Root Processes With A Survey Of Unit Root Test”, Journal of the Faculty of Economics and Administrative Sciences, Cukurova University, Special Issue on Econometrics, 8, 289-332.

- Çil Yavuz, N. (2006). Türkiye’de Turizm Gelirlerinin Ekonomik Büyüme Etkisin: Yapısal Kırılma ve Nedensellik Analizi. Doğuş Üniversitesi Dergisi. Sayı: 2, 162-171.
- Della Corte, V., Piras, A., ve Zamparelli, G. (2010). Brand and Image: The Strategic Factors in Destination Marketing. *International Journal of Lelsure and Tourism Marketing*, 1(4), 358-377.
- Gerçek, H. (2001). Otoyolların Mali ve Ekonomik Değerlendirilmesi. İstanbul: Ulaştırma Kongresi Bildiriler Kitabı.
- Güriş, Selahattin., Ebru Akay Çağlayan ve Burak Güriş, EViews ile Temel Ekonometri, İstanbul: D&R Yayınları, 2013.
- Gündüz, L. ve Hatemi-J, A. (2005). İs The Tourism-Led Growth Hypothesis Valid for Turkey. *Applied Economics*, Sayı:12, 499-504.
- Gujarati, N., Damodar, ve Porte, C. (1999). Temel Ekonometri, Çev. Ümit Şenesen ve Gülay Günlük Şenesen. İstanbul: Literatür Yayıncılık.
- Hall, C. ve Page, S. (2002). *Geography of Recreation and Tourism*. Londra: Psychology Press.
- Kaplan, F. (2009). Türkiye'de Reel Döviz Kurlarındaki Oynaklığın İşsizlik ve Büyüme Oranları Üzerine Etileri. Isparta: Süleyman Demirel Üniversitesi, SBE, Yayınlanmış Yüksek Lisans Tezi.
- Kızılgöl, Ö. ve Erbaykal, E. (2008). Türkiye’de Turizm Gelirleri ile Ekonomik Büyüme İlişkisi: Bir Nedensellik Analizi. *İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*. Sayı: 2, 351-360.
- Kutlar, A. (2000). *Ekonometrik Zaman Serileri Teorileri ve Uygulama*. Ankara: Gazi Kitap Evi.
- Kuyucak, F., ve Şengür, Y. (2009). Değer Zinciri Analizi: Havayolu İşletmeleri İçin Genel Bir Çerçeve. *KMU İİBF Dergisi*, 2009 (1), 132-147.
- Kültür ve Turizm Bakanlığı. (2007). Türkiye Turizm Stratejisi 2023 Eylem Plânı 2007-2013, <https://www.kultur.gov.tr/Eklenti/906,ttstratejisi2023pdf.pdf?0>, E.T. 21.12.2018.
- Lohmann, G., Albers, S., Koch, B. ve Pavlovich, K. (2009). From Hub to Torusim Destination -An Explorative Study of Singapore and Dubai's Aviation-Based Transformation. *Journal of Air Transport Management*, 205.
- Mazıbaş, M. (2005). Türk Bankacılık Sektöründe Operasyonel Risklerin Stokastik Yöntemlerle Ölçülmesi. Ankara: Gazi Üniversitesi Sosyal

**Havayolu Ulaştırma Hizmetlerinin Turizm Talebi Üzerindeki Etkisinin Belirlenmesi:
Edremit ve Güllük Körfezi Örneği**

Bilimler Enstitüsü Basılmamış Yüksek Lisans Tezi.

Perron, P. (1989). The Great Crash, The Oil Price Shock, and the Unit Root Hypothesis. *Econometrica*, 1361-1401.

UNWTO (United Nations World Tourism Organization) (2017), UNWTO World Tourism Barometer, Temmuz 2017, <http://media.unwto.org/content/infographics>, Erişim Tarihi. 08.08.2017.

Utkulu, U. (2005). Türkiye'nin Dış Ticareti ve Değişim Mukayeseli Üstünlükler. İzmir: Dokuz Eylül Üniversitesi Matbaası.

WTTC (Dünya Seyahat ve Turizm Konseyi) (2017), Publications, Haziran 2017, <https://www.wttc.org/priorities/sustainable-growth/future-of-work/>, Erişim Tarihi: 06.06.2017

Yalçınkaya, Ö. ve Karbulut, K. (2017). Turizm Gelirlerinin Ekonomik Büyüme Üzerindeki Etkileri: Türkiye Üzerine Dönemsel ve Yapısal Kırılmalı Bir Zaman Serisi Analizi (1965-2016). *Uluslararası Sosyal Araştırma Dergisi*, 10(52), 1236.

Zhang, Y. ve Findlay, C. (2014). Air Transport Policy and It's Impact on Passenger Traffic and Tourism Flows. *Journal of Air Transport Management*, 42.

M. Oğuzhan İLBAN
ve Alev GÜNGÖR,
4 (1) 2020

• 86

ETİK ve BİLİMSEL İLKELER SORUMLULUK BEYANI

Bu çalışmanın tüm hazırlanma süreçlerinde etik kurallara ve bilimsel atıf gösterme ilkelerine riayet edildiğini yazar(lar) beyan eder. Aksi bir durumun tespiti halinde Güncel Turizm Araştırmaları Dergisi'nin hiçbir sorumluluğu olmayıp, tüm sorumluluk makale yazar(lar)ına aittir.