

T.C.

BALIKESİR ÜNİVERSİTESİ

SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ

ULUSLARARASI TİCARET VE PAZARLAMA ANABİLİM DALI

**HAVAYOLU ULAŞTIRMA HİZMETLERİNİN TURİZM TALEBİ
ÜZERİNDEKİ ETKİSİNİN BELİRLENMESİ: EDREMİT VE
GÜLLÜK KÖRFEZİ ÖRNEĞİ**

YÜKSEK LİSANS TEZİ

Alev GÜNGÖR

Balıkesir, 2019

T.C.

BALIKESİR ÜNİVERSİTESİ

SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ

ULUSLARARASI TİCARET VE PAZARLAMA ANABİLİM DALI

**HAVAYOLU ULAŞTIRMA HİZMETLERİNİN TURİZM TALEBİ
ÜZERİNDEKİ ETKİSİNİN BELİRLENMESİ: EDREMİT VE GÜLLÜK
KÖRFEZİ ÖRNEĞİ**

YÜKSEK LİSANS TEZİ

Alev GÜNGÖR

Tez Danışmanı

Prof. Dr. Mehmet Oğuzhan İLBAN

Balıkesir, 2019

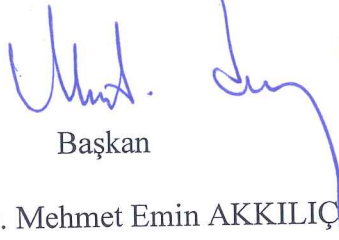
T.C.

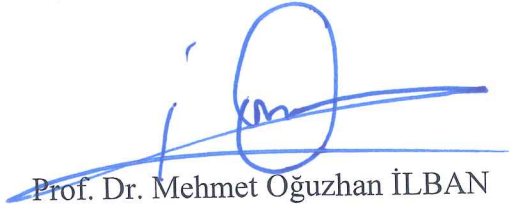
BALIKESİR ÜNİVERSİTESİ

SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ

TEZ ONAYI

Enstitümüzün Uluslararası Ticaret ve Pazarlama Anabilim Dalı'nda 201612555010 numaralı Alev GÜNGÖR 'ün hazırladığı "Havayolu Ulaştırma Hizmetlerinin Turizm Talebi Üzerindeki Etkisinin Belirlenmesi: Edremit ve Güllük Körfezi Örneği" konulu YÜKSEK LİSANS tezi ile ilgili TEZ SAVUNMA SINAVI, Lisansüstü Eğitim Öğretim ve Sınav Yönetmeliği uyarınca 24.07.2019 tarihinde yapılmış, sorulan sorulara alınan cevaplar sonunda tezin onayına OY BİRLİĞİ/ ~~OY ÇOKLUĞU~~ ile karar verilmiştir.


Başkan
Prof. Dr. Mehmet Emin AKKILIÇ


Prof. Dr. Mehmet Oğuzhan İLBAN

(Danışman)

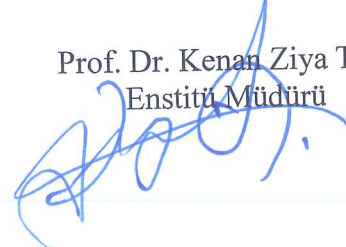
Üye


Dr. Öğr. Üyesi Hacı Mehmet YILDIRIM
Üye

Yukarıdaki imzaların adı geçen öğretim üyelerine ait olduklarını onaylıyorum.

28.08/2019

Prof. Dr. Kenan Ziya TAŞ
Enstitü Müdürü



ÖNSÖZ

Bir yerden bir yere gitmek üzerine kurulu olan turizm sektörü, var olduğu ilk günden beri ulaşım ihtiyacı duymuştur. Bu nedenle ulaşım hizmetleri, turizm faaliyetleri gerçekleştirecek kişiler için farklı avantajlar sunarak bu ihtiyacın giderilmesini sağlamaktadır. Özellikle havayolu hizmetinin sağladığı zaman avantajı turistler için önemli tercih nedenlerinden biri olmaktadır. Bu da havayolu avantajı sunan turistik bölgelerin diğer bu avantaja sahip olmayan bölgelere göre daha tercih edilebilir olduğu gerçeğini ortaya koymaktadır. Ele almış olduğumuz Güllük Körfezi'nde havayolu işletmelerinin bölge turizmi adına bir avantaj sağlamış, Edremit Körfezi'nde ise küçük çaplı canlanmalara rağmen genel anlamda tam bir avantaj haline dönüştürülemediği görülmüştür.

Bu çalışmada, Türkiye'de bulunan Edremit ve Güllük Körfezi'nde faaliyet gösteren havayolu ulaştırma sistemlerinin, turizm sektörünün talep yapısına olan etkisi araştırılmıştır. Ele alınan bu bölgelerin, turizm talep yapısındaki değişimleri ekonometrik anlamda saptamak için yapısal kırılmalı testler olan Augmented Dickey Fuller (ADF) ve Phillips Perron'nun (PP) ardından birim kök testi olan Zivot Andrews (ZA) uygulanmış olup, tanımlayıcı istatistik tablolarıyla da desteklenmiştir. Çalışmanın sonuç bölümünde, Milas-Bodrum Havalimanı'nın Güllük Körfezi'nde bir yapısal kırılmaya ve dönüşüme yol açtığı, Koca Seyit Havalimanı'nın ise Edremit Körfezi'nde yapısal bir dönüşüme sebep olmadığı tespit edilmiştir. Bu sonuç doğrultusunda, Edremit Körfezi'nde var olan turizm talebinin geliştirilmesine yönelik bazı öneriler sunulmaktadır.

Bu çalışmanın ilk aşamasından son aşamasına kadar bilgi ve desteğini esirgemeyen başta danışmanım Prof. Dr. Mehmet Oğuzhan İLBAN'a, yüksek lisans eğitimim boyunca etkin bilgi ve tecrübelerinden yararlandığım değerli hocalarım Doç. Dr. Ferhat TOPBAŞ'a, Doç. Dr. Sabriye ÇELİK UĞUZ'a, Prof. Dr. Mehmet Emin AKKILIÇ'a, Dr. Öğr. Üyesi Volkan ÖZBEK'e sonsuz teşekkürlerimi sunarım.

Tüm hayatım boyunca her konuda beni destekleyen, varlıklarını hep hissettiğim en önemli destekçilerimden olan aileme, manevi anlamda daima yanımda olan tüm dostlarıma sonsuz teşekkürlerimi sunarım.

Alev GÜNGÖR

Ağustos 2019, Balıkesir

ÖZET

HAVAYOLU ULAŞTIRMA HİZMETLERİNİN TURİZM TALEBİ ÜZERİNDEKİ ETKİSİNİN BELİRLENMESİ: EDREMİT VE GÜLLÜK KÖRFEZİ ÖRNEĞİ

GÜNGÖR, Alev

Yüksek Lisans, Uluslararası Ticaret ve Pazarlama Anabilim Dalı

Tez Danışmanı: Prof. Dr. Mehmet Oğuzhan İLBAN

2019, 120 Sayfa

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 alanında 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 havalimanı 1997 yılında uçuş trafiğine açılmıştır. Araştırmada, bahsi geçen iki havalimanının kurulma ve uçuşa açılma yıllarının aynı olması, benzer coğrafi konuma sahip olmaları ve önemli destinasyon merkezlerini sınırları içinde bulundurmaları sebebiyle araştırmaya uygun bölgeler olarak seçilmişlerdir. Çalışma boyunca ele alınan iki havalimanının bölgesel turizm talebine olan katkıları elde edilen istatistik çizelgelerle ortaya konularak, değerlendirmelerde bulunulmuştur. Araştırmanın sonucunda ise, gelişmekte olan Koca Seyit Havalimanının daha verimli hale getirilmesi için çözüm önerileri sunulmuştur.

Bu çalışmada Güllük Körfezi'nde bulunan Milas Havalimanı ile Edremit Körfezi'nde bulunan Koca Seyit Havalimanları ile 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'in (1992) birim kök testi kullanılmıştır. Ampirik analiz 1986-2016 dönemi arasındaki veriler ile yapılmıştır. Yapılan analizler sonucunda Güllük Körfezi'ne 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.*

ABSTRACT

DETERMINATION OF THE EFFECT OF AIRLINE TRANSPORTATION SERVICES ON THE DEMAND OF TOURISM: A CASE OF EDREMIT AND GULLUK GULF

GÜNGÖR, Alev

Master, Department of International Trade and Marketing

Thesis Adviser: Prof. Dr. Mehmet Oğuzhan İLBAN

2019, 120 Pages

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; 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 Sea, were opened for flight traffic in 1997. In the research, these two airports have been chosen as suitable regions because of the same years of establishment and opening to the flight, having similar geographical location and having important destination centers within their borders. The contribution of the two airports discussed in the study to the regional tourism demand was presented by the statistical tables and the evaluations were made. As a result of the research, solution suggestions were presented to make the developing Koca Seyit Airport more efficient.

In this study, the effect of Milas Airport in Güllük Gulf and Koca Seyit Airports in Edremit Gulf is 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 indicate the presence of unit root in the data of Güllük Gulf, the Zivot and Andrews (ZA) method, which takes structural fractures into consideration, revealed that the unit root is not stable when the fractures are taken into consideration. On the other hand, the tourism level for Edremit Bay 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.*

İÇİNDEKİLER

ÖNSÖZ.....	iii
ÖZET.....	v
ABSTRACT.....	vii
İÇİNDEKİLER	ix
ŞEKİLLER LİSTESİ.....	xiii
ÇİZELGELER LİSTESİ.....	xiv
KISALTMALAR.....	xvii
1.GİRİŞ	1
1.1. Problem.....	2
1.2. Amaç.....	2
1.3. Önem	3
1.4. Varsayımlar	5
1.5. Sınırlılıklar.....	5
1.6. Tanımlar	6
2.KURAMSAL ÇERÇEVE VE İLGİLİ ALANYAZIN	7
2.1. Turizm ve Ulaştırma.....	7
2.1.1. Turizm ve Ulaştırma İlişkisi	8
2.1.2. Turizm Ulaştırması	11
2.1.3. Ulaştırma Alt Sistemleri ve Turizm.....	12
2.1.3.1. Karayolu Taşımacılığı ve Turizm	13
2.1.3.2. Demiryolu Taşımacılığı ve Turizm.....	14
2.1.3.3. Denizyolu Taşımacılığı ve Turizm.....	16

2.1.3.4. Havayolu Taşımacılığı ve Turizm.....	16
2.1.4. Havayolu Hizmetleri.....	19
2.1.4.1. Yolcu Hizmetleri.....	22
2.1.4.2. Apron (Ramp) Hizmetleri	22
2.1.4.3 Kargo ve Posta Hizmetleri	23
2.1.4.4. Yük Kontrol ve Haberleşme Hizmetleri	23
2.2. Havayolu Taşımacılığının Küresel Boyutu	23
2.2.1. Dünyada Havayolu Taşımacılığı	25
2.2.2. Türkiye’de Havayolu Taşımacılığı	27
2.3. Türkiye’de Bölgesel Turizm Potansiyeli.....	31
2.3.1. Edremit Körfezi’nin Turizm Kaynakları	31
2.3.1.1. Edremit Körfezi’nin Turistik Arz Kapasitesi.....	32
2.3.1.1.1. Doğal, Kültürel ve Tarihi Çekicilikleri	34
2.3.1.1.2. Ulaşım Olanakları.....	36
2.3.1.1.3. Turizm Tesisleri.....	39
2.3.1.1.3.1. Konaklama (Termal, Turizm Belgesi, Belediye Belgesi).....	42
2.3.1.1.3.2. Yiyecek-İçecek İşletmeleri	45
2.3.1.1.4. Turist Sayıları	46
2.3.1.1.5. Turizm Gelirleri.....	51
2.3.1.2. Edremit Körfezi’nin Turizm Çeşitleri.....	54
2.3.1.2.1. Termal Turizm.....	54
2.3.1.2.2. Tarih ve Kültür Turizmi	56
2.3.1.2.3. Deniz ve Kıyı Turizmi.....	57

2.3.1.2.4. Dağ-Doğa, Kırsal ve Eko-Turizm	57
2.3.1.2.5. Etkinlik Turizmi	58
2.3.2. Güllük Körfezi'nin Turizm Kaynakları	59
2.3.2.1. Güllük Körfezi Turistik Arz Kapasitesi	60
2.3.2.1.1. Doğal, Kültürel ve Tarihi Çekicilikler.....	61
2.3.2.1.2. Ulaşım Olanakları.....	63
2.3.2.1.3. Turizm Tesisleri.....	66
2.3.2.2. Milas Körfezi'ne Yönelik Turizm Talebinin Özellikleri	73
2.3.2.2.1. Turist Sayıları	73
2.3.2.2.3. Turizm Gelirleri.....	78
2.3.2.3. Milas Körfezi'nin Turizm Çeşitleri.....	81
2.3.2.3.2. Deniz ve Kıyı Turizmi.....	82
2.3.2.3.3. Dağ-Doğa, Kırsal ve Eko-Turizm	83
2.3.2.3.4. Etkinlik Turizm	84
2.4. İlgili Araştırmalar	85
2.4.1. Yapısal Kırılmalı Birim Kök Testleri ile İlgili Yapılmış Çalışmalar	85
3. YÖNTEM.....	88
3.1. Araştırmanın Modeli ve Hipotezleri.....	88
3.2. Araştırmanın Evreni ve Örneklemi	88
3.3. Veri Toplama Araçları ve Teknikleri	88
3.4. Veri Toplama Süreci.....	89
3.5. Verilerin Analizi.....	90
3.5.1. Zaman Serilerinde Durağanlık.....	90

3.5.2. Birim Kök Süreci.....	91
3.5.2.1 Genelleştirilmiş Dickey-Fuller Birim Kök Testi (ADF).....	92
3.5.2.2. Philips-Perron Birim Kök Testi	95
3.5.2.3. Zivot-Andrews Birim Kök Testi.....	97
3.5.3. Kırılmalı ve Kırılmasız Test Bulgularının Karşılaştırılması.....	99
4. ARAŞTIRMANIN BULGULARI VE YORUMLAR	101
4.1. Araştırmaya Yönelik Tanımlayıcı İstatistikler	101
4.1.1. Güllük Körfezi Test Bulguları	101
4.1.2. Edremit Körfezi Test Bulguları	105
5. SONUÇ VE ÖNERİLER.....	109
5.1. Sonuçlar	109
5.2. Öneriler.....	111
KAYNAKÇA	114

ŞEKİLLER LİSTESİ

	Sayfa
Şekil 1:Ulaştırma Hizmetlerindeki Değişim ve Turizm Üzerindeki Etkisi.	8
Şekil 2. Küresel Ekonomik Büyüme ve Havayolu Yolcu Taşıma Sektörünün Gelişimi. 10	
Şekil 3. Havayolu Taşımacılığında Hizmet Süreci.	20
Şekil 4. Yabancı Turistlerin Seyahatlerinde Tercih Ettikleri Ulaşım Türleri	25
Şekil 5. Havayolu Taşımacılığında Bölgesel Paylar	27
Şekil 6. Avrupa Hava Trafik Raporu.	30

ÇİZELGELER LİSTESİ

Sayfa

Çizelge 1. Ulaşım Türlerine Göre Gelen Yabancı Turist Sayısı.....	14
Çizelge 2. Türkiye’de Demiryollarının Genel Görünümü	15
Çizelge 3. Uluslararası Turizm Hareketlerinin Kıtlara Göre Oranları	26
Çizelge 4. Dönemler İtibariyle Türkiye’de Havayoluyla Yolcu Ulaşımı	28
Çizelge 5. Türkiye’de Faaliyet Gösteren Havayolu Şirketleri Listesi	29
Çizelge 6. Edremit Körfezi Müze Yerlerini ziyaret Edenlerin Sayısı (2018).....	35
Çizelge 7. Balıkesir Koca Seyit Havalimanı'na Ait Uçak ve Yolcu Sayısı (2009-2018)	37
Çizelge 8. Edremit Körfezi Limanlarına Gelen Yabancı Turistlerin Sayısı (2009-2018)	38
Çizelge 9. Edremit Körfezi Yat Limanı Kapasitesi (2018).....	39
Çizelge 10. Edremit Körfezi Konaklama İşletmeleri (2017)	40
Çizelge 11. Edremit Körfezi Türlerine Göre Tesis ve Yatak Sayıları (2017).....	41
Çizelge 12. Edremit Körfezi Seyahat İşletmeleri (2018)	42
Çizelge 13. Edremit Körfezi Turizm İşletme Belgeli Konaklama Tesislerinin Doluluk Oranları (2009-2018)	43
Çizelge 14. Edremit Körfezi Belediye Belgeli Konaklama Tesislerinin Doluluk Oranları (2009-2018).....	44
Çizelge 15. Edremit Körfezi Turizm İşletme ve Belediye Belgeli Konaklama Tesislerin Doluluk Oranlarının Türkiye Geneline Oranı (2009-2018).....	45
Çizelge 16. Edremit Körfezi Yeme-İçme İşletmeleri (2017).....	46
Çizelge 17. Edremit Körfezi Gelen Yerli Turistlerin Tesise Giriş, Geceleme Sayıları ve Kişi Başı Geceleme Süresi (2009-2018).....	47
Çizelge 18. Edremit Körfezi Gelen Yabancı Turistlerin Tesise Giriş, Geceleme Sayıları ve Kişi Başı Geceleme Süresi (2009-2018)	48

Çizelge 19. Edremit Körfezi Yıllara Göre Turizm Talebindeki Değişim Oranları (2009-2018)	49
Çizelge 20. Edremit Körfezi Konaklama ve Geceleme Sayısı Karşılaştırılması (2009-2018)	50
Çizelge 21. Edremit Körfezi'nde Konaklayan Yabancı Turistlerin Yöre Ekonomisine Katkısı (2009-2018)	51
Çizelge 22. Yabancı Turistlerin Edremit Körfezi'nin Ekonomisine Katkısı (2018)	52
Çizelge 23. Edremit Körfezi'nde Konaklayan Yerli Turistlerin Yöre Ekonomisine Katkısı (2009-2018)	53
Çizelge 24. Yerli Turistlerin Edremit Körfezi'nin Ekonomisine Katkısı (2018).....	54
Çizelge 25. Edremit Körfezi ve Çevresindeki Termal Tesis Yatak Kapasitesi (2018)....	55
Çizelge 26. Edremit Körfezi'nde Bulunan Mavi Bayraklı Plajların Sayıları (2018).....	57
Çizelge 27. Güllük Körfezi Müze ve Ören Yerlerini Ziyaretçi İstatistikleri (2018).....	62
Çizelge 28. Muğla Milas-Bodrum Havalimanı'na Ait Uçak ve Yolcu Sayısı (2009-2018)	64
Çizelge 29. Güllük Körfezi Limanına Gelen Yabancı Turistlerin Sayısı (2008-2018) ...	65
Çizelge 30. Güllük Körfezi Yat Limanı Kapasitesi (2018).....	66
Çizelge 31. Güllük Körfezi Konaklama İşletmeleri (2017)	67
Çizelge 32. Güllük Körfezi Türlerine Göre Tesis ve Yatak Sayıları (2017)	68
Çizelge 33. Güllük Körfezi Seyahat İşletmeleri (2018).....	69
Çizelge 34. Güllük Körfezi Turizm İşletme Belgeli Konaklama Tesislerinin Doluluk Oranları (2009-2018)	70
Çizelge 35. Güllük Körfezi Belediye Belgeli Konaklama Tesislerinin Doluluk Oranları (2009-2018).....	71
Çizelge 36. Güllük Körfezi Turizm İşletme ve Belediye Belgeli Konaklama Tesislerin Ortalama Doluluk Oranlarının Türkiye Geneline Oranı (2009-2018)	72
Çizelge 37. Güllük Körfezi Yeme-İçme İşletmeleri (2017).....	73

Çizelge 38. Güllük Körfezi Gelen Yerli Turistlerin Tesise Giriş, Geceleme Sayıları ve Kişi Başı Geceleme Süresi (2009-2018).....	74
Çizelge 39. Güllük Körfezi Gelen Yabancı Turistlerin Tesise Giriş, Geceleme Sayıları ve Kişi Başı Geceleme Süresi (2009-2018)	75
Çizelge 40. Güllük Körfezi Yıllara Göre Turizm Talebindeki Değişim Oranları (2009-2018)	76
Çizelge 41. Güllük Körfezi Konaklama ve Geceleme Sayısı Karşılaştırılması (2009-2018)	77
Çizelge 42. Güllük Körfezi'nde Konaklayan Yabancı Turistlerin Yöre Ekonomisine Katkısı (2009-2018)	78
Çizelge 43. Yabancı Turistlerin Güllük Körfezi'nin Ekonomisine Katkısı (2018)	79
Çizelge 44. Güllük Körfezi'nde Konaklayan Yerli Turistlerin Yöre Ekonomisine Katkısı (2009-2018).....	80
Çizelge 45. Yerli Turistlerin Güllük Körfezi'nin Ekonomisine Katkısı (2018)	80
Çizelge 46. Güllük Körfezi'nde Bulunan Mavi Bayraklı Plajların Sayıları (2018).....	83
Çizelge 47. Ulusal Literatür Çalışmaları.....	86
Çizelge 48. Uluslararası Literatür Çalışmaları.....	87
Çizelge 49. Analizde Kullanılan Değişkenlerin Karakteristik Özellikleri.....	100
Çizelge 50. Güllük Körfezi ADF Birim Kök Test Sonuçları.....	102
Çizelge 51. Güllük Körfezi PP Birim Kök Test Sonuçları	103
Çizelge 52. Güllük Körfezi Zivot Andrews Birim Kök Testi.....	104
Çizelge 53. Edremit Körfezi ADF Birim Kök Testi Sonuçları.....	105
Çizelge 54. Edremit Körfezi PP Birim Kök Testi Sonuçları	106
Çizelge 55. Edremit Körfezi Zivot Andrews Birim Kök Testi Sonuçları.....	107

KISALTMALAR

AB	: Avrupa Birliği
ACI	: Uluslararası Havalimanları Konseyi
AIC	: Akaike Bilgi Kriteri
ADF	: Augmented Dickey Fuller Birim Kök Testi
AR-GE	: Araştırma ve Geliştirme
DGL	: Yerli Turistlerin Geceleme Sayısı
DTL	: Yabancı Turistlerin Tesise Giriş Sayısı
DHMD	: Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü
EUROCONTROL	: Avrupa Seyrüsefer Emniyeti Teşkilatı
FGL	: Yabancı Turistlerin Geceleme Sayısı
FTL	: Yabancı Turistlerin Tesise Giriş Sayısı
GSMH	: Gayri Safi Milli Hasıla
KPSS	: Kwiatkowski-Phillips-Schmidt-Shin
ICAO	: Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü
MÖ	: Milattan Önce
MS	: Milattan Sonra
PP	: Phillips Perron Birim Kök Testi
SHGM	: Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü
SIC	: Schwarz Bilgi Kriteri
TC	: Türkiye Cumhuriyeti
TGL	: Toplam Geceleme Sayısı
TTL	: Toplam Tesise Giriş Sayısı
TS	: Tesis Sayısı
THY	: Türk Hava Yolları

TÜBİTAK	: Türkiye Bilimsel ve Teknolojik Araştırma Kurumu
TÜİK	: Türkiye İstatistik Kurumu
UNESCO	: Birleşmiş Milletler Eğitim, Bilim ve Kültür Örgütü
UNWTO	: Birleşmiş Milletler Dünya Turizm Örgütü
YS	: Yatak Sayısı
ZA	: Zivot Andrews Birim Kök Testi

1. GİRİŞ

Günümüzde ülkelerin ekonomik kalkınmasında önemli rol oynayan ve her geçen gün daha da önem kazanan turizmin gelişimi tek bir boyuta indirgenmeyecek kadar önemli bir durumdur. Turizmi, kendisiyle bağlantılı olan diğer tüm sektörlerin kaliteli faaliyetlerinin katkısıyla gelişen bir sektör olarak tanımlamamız daha doğru olacaktır. Bunların en önemlilerinden biri de ulaşım sektörünün bir kolu olan, sivil havacılıktır.

Turizm faaliyetlerinin yapıldığı bölgelerin kolay ulaşılabilirliği talep yapısını doğrudan etkilemektedir. Uzak destinasyon merkezlerine olan ulaşım süresinin kısaltılması, turizm sürecinin olumlu ilerlemesini sağlayarak tüketicilerin memnuniyet derecelerini de arttırmaktadır. Oluşan ulaşım talebinin karşılanmasının yanında konfor, hız ve diğer tüm kaynakların etkin kullanılması da havayolunun tercih edilebilirliğini arttırmaktadır. Seyahat süresini en aza indirirken, eğlenmek için planlanan sürenin daha fazla bir dilime yayılması durumu da önemli bir tercih sebebi olmasını sağlamaktadır.

Dünyada olduğu gibi Türkiye’de de sivil havacılık yaygın bir ulaşım ağı halini alıp, günümüz teknolojilerine uygun, daha verimli, donanımlı havaalanlarının kurulmasını sağlamıştır. Ekonomik anlamda da artık lüks bir tüketim aracı olmaktan çıkarak, her kesimden insanın talebini karşılayarak ulaştığı kitleyi büyütülmüştür.

Bu çalışmada, coğrafi bakımdan birbirine benzer olan iki havalimanının kurulmadan önce ve kurulduktan sonra ki dönemlerini kapsamaktadır. Bu süreç içinde de ele alınan iki havalimanının turizm sektörüne yönelik etki boyutunun istatistik veriler ve analizler yoluyla ortaya konulması amaçlanmaktadır. Dolayısıyla, bu çalışma sonucunda bu iki havalimanının turizm açısından gelişmelerini destekleyici altyapıların oluşması ve verimlilik sonuçlarına göre yeni politikaların geliştirmesi hedeflenmiştir.

İki havalimanının performanslarını karşılaştırmalı olarak ortaya konmasına yönelik yapılan bu çalışmada, 1986-2016 yıllarına ait 30 yıllık verilerin istatistiksel tasnifi yapılarak, her iki bölgeye de ayrı ayrı yapısal kırılmalı testler uygulanmıştır. Bu yöntem ile bölgelerin havaalanı öncesi ve havaalanının kurulup, etkin bir işleyiş halini aldıktan sonra oluşan gelişim süreci açıklanmıştır.

1.1. Problem

Turizmi etkileyen çeşitli faktörler geçmişten günümüze kadar birçok araştırmada ele alınmıştır. Son yıllarda ise turizm talebinin ekonomik etkilerine yönelik yapılan araştırmaların ağırlık kazanmasına rağmen, bu çalışmalar kısa dönemli süreçlerle sınırlı kalmış ve yeterli boyuta ulaşamamıştır. Konu hakkındaki çalışmaların yeterli boyutta olmaması, bu konunun yeni bir araştırma alanı olarak kabul edilebilmesine olanak sağlamaktadır.

Turizm talebinin artış veya azalışının ekonomik büyümeye olan etkisi arasında oldukça güçlü bir bağ vardır. Bu anlamda Edremit ve Güllük Körfezi'nde kurulan havaalanlarının 1986 yılından 2016 yılına kadar var olan otuz yıllık süreç boyunca ekonomik büyümeye yönelik değişimleri ele alınmıştır. Bu kapsamda çalışmanın temel problemi, her iki bölgenin havaalanı faaliyetlerinden sonra artan veya azalan turizm talebi ile uzun vadeli ekonomik büyümeler arasındaki boyutun açıklanmasına yöneliktir. Bu doğrultuda aşağıda yer alan sorulara cevap bulunmaya çalışılmıştır.

- Havayolu hizmetleri bölgesel turizm talebinde bir yapısal dönüşüme sebep olmuş mudur?
- Turizm talebindeki değişimler ekonomik değişimlere sebep olmakta mıdır?

1.2. Amaç

Bu çalışmanın temel amacı, Türkiye'deki turizm sektörünün gelişim döneminde, 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 çalışılacaktır.

1.3. Önem

Türkiye’de turizmin önem kazanmasını sağlayan tarihsel süreç incelendiğinde, ekonomik anlamda geniş çaplı düzenlemelerin masaya konulduğu 1960’lı yıllarda planlı döneme denk gelmektedir. Fakat turizmin ve ülkenin ekonomik anlamda gelişmesi için atılan bu adımlar 1980’lere kadar istenilen duruma gelememiştir. Ancak, 1982’de çıkarılan "Turizm Teşvik Kanunu" ile ekonomik büyüme ve turist sayılarında kayda değer bir artış gözlenmiştir. Bu çalışmada, karşılaştırılmak için kullanılan veri seti 1986’dan yakın geçmiş olan 2016’nın sonu itibariyle elde edilen verilere dayanmaktadır. Dolayısıyla kullanılan veri seti, dönem itibariyle önemli yılları kapsamaması ve otuz yıllık geniş bir sürecin ele alınmış olmasıyla önemli bir özelliğe sahip olduğunu söyleye biliriz. Aynı zamanda ulaştırma sitelerinin gelişmesiyle birlikte bölgesel turizmin kalkınmasına yönelik sektör öncülerini ve resmi kurumların gerçekleştirebileceği yatırımlar konusunda işletmeleri bilgilendirerek, yeni turizm stratejilerinin geliştirilmesinde yardımcı bir kaynak olacağı düşünülmektedir.

Alanyazın çalışmasında, genellikle alternatif turizm çeşitleri, turizm algısı ve turizm talebi üzerine çalışmaların yoğunlukta olduğunu görmekteyiz. Ancak son dönemlerde uzun süreli ekonomik büyümeler ve geçmiş yıllara yönelik elde edilen istatistik veriler ile turizmin ekonomik bakımdan iktisadi büyüme içindeki yerini saptamak için turizm verilerinden faydalanarak yapısal kırılmalı zaman serisi analizleri uygulanmaktadır.

Turizm sektöründe yaşanan uzun dönemli yapısal dönüşüm ve/veya kırılmalara yönelik çalışmalar analiz edilen ülke veya ülke dışı gruplara göre sınıflandırılarak çalışmanın literatür taraması kısmı oluşturulmuştur.

Çil Yavuz (2006) yılında yapmış olduğu çalışmada, Türkiye’de 1992Q1-2004Q2 döneminde turizm gelirlerindeki artışın ekonomik büyüme üzerindeki etkisi araştırılmıştır. 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 (2008) yılında yapmış olduğu çalışmada, Türkiye’de turizm gelirleri ile ekonomik büyüme arasındaki ilişkiyi 1992Q1-2006Q2 dönemi için TodaYamamoto 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 vurgulamışlardır. Gündüz ve Hatemi-J (2005) yılında gerçekleştirmiş 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.

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 (2005) 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 ve Güllük Körfezi’ndeki turizm talebine yönelik etkisi araştırılmıştır. Bu amaçla, uygulanan 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.

1.4. Varsayımlar

Araştırmaya yönelik varsayımlar aşağıda sunulmaktadır:

- Edremit Körfezi içinde bulunan Havran ve Gömeç ilçeleri turistik tesis bulundurmaması sebebiyle etkisiz bölgeler olarak varsayılmıştır.
- Araştırmada uygulanan ve analize dahil edilen turistlerin konaklama ve geceleme istatistik verilerinin evreni temsil ettiği varsayılmıştır.
- Araştırmada kullanılan birim kök testlerinin araştırmanın amacına uygun veriler toplandığı varsayılmıştır.
- Araştırmada istatistik verilerin paylaşımında bulunan kurumların, doğru ve geçerli verileri sundukları varsayılmıştır.

1.5. Sınırlılıklar

Yürütülen her çalışma belirli sınırlılıklara sahiptir. Bu araştırma için geçerli olan sınırlılıklar aşağıda sıralanmaktadır.

- Kuramsal çerçeve sınırları içinde alan yazın olarak; internet kaynakları, araştırma raporları, kitaplar, makaleler, tezler ve bildiriler gibi araştırma kaynakları ile sınırlıdır.
- 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.

1.6. Tanımlar

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).

Stokastik süreç, bir rassal değişkenin zaman içindeki değişimini ifade etmektedir (Mazıbaş, 2005: 62).

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

2. KURAMSAL ÇERÇEVE VE İLGİLİ ALANYAZIN

2.1. Turizm ve Ulaştırma

Turizm, II. Dünya Savaşı'ndan sonra uluslararası turizm hareketlerinin gelişmesiyle birlikte dünya ekonomisi içerisinde önemli bir sektör haline gelmiştir. Telekomünikasyon, bilgi ve ulaştırma teknolojilerinde yaşanan gelişmelere paralel olarak turizm sektörü de hızla gelişmiş ve ülkeler için döviz sağlayan, gelir ve istihdam artıran bir konuma ulaşmıştır (Crouch ve Ritchie, 1999: 138).

Ulaştırma; demiryolu, karayolu, denizyolu ve havayolu olarak var olan ve ülkelerin ekonomik kaynaklarının temelini oluşturan birimlerdir. Bu ulaştırma kanallarının gerçekleştirdiği süreçler genel olarak lojistik olarak adlandırılmaktadır. Fakat lojistik sektörünün faaliyetler arasında insan taşımacılığı yer almaktadır. Bu durumda lojistik ile ulaştırmanın ayrıldığı en temel ve en önemli noktalarından birini oluşturmaktadır.

Ulaştırma sektörü, üretim-dağıtım-tüketim sürecinin önemli bir parçası olup, aynı zamanda sektörün etkilediği altyapı yatırımları ekonomide mühim etkiler yaratmaktadır (Gerçek, 2001: 90).

Ekonomik ve lojistik boyutunun yanı sıra insanların bir araya gelmesini sağlayarak da farklı bir ticari boyut kazanmıştır. Yaklaşık olarak M.Ö. 3000 yıllarda tekerlek ve kızıağın bulunması ve ardından arabaların ortaya çıkması insanlık için bir yerden bir başka gitme sürecini başlatmıştır. Ardından buharın bulunması ile tren, gemiler, uçaklar gibi çeşitli ulaşım araçları geliştirilmiştir.

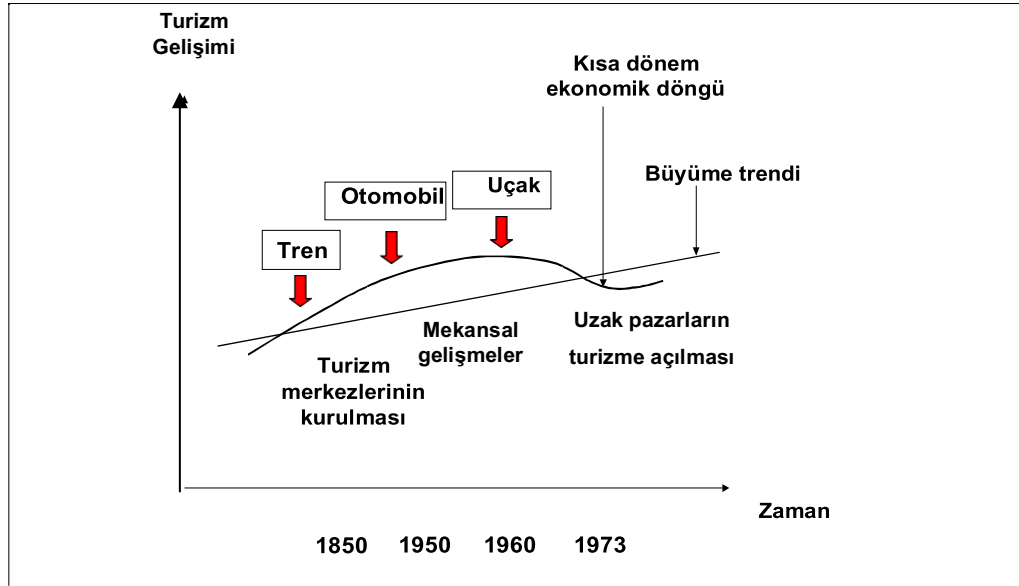
Ulaştırma ekonomisinin bağlantılı olduğu turizm işletmeleri de bu yolla yeni bir pazar payı elde edip kalkınma sağlamışlardır. Ulaşım koşullarının gelişmesi, maliyetlerin düşmesi, mesafelerin kısılması, destinasyon merkezlerine talebi arttırmıştır.

2.1.1. Turizm ve Ulaştırma İlişkisi

Ulaştırma ve turizm ilişkisi incelendiğinde bu iki ana sektör arasında ulaştırmanın dört adet ana fonksiyonu vardır. Bunlar:

- 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 (Hall ve Page, 2002: 181).

Şekil 1:Ulaştırma Hizmetlerindeki Değişim ve Turizm Üzerindeki Etkisi.



Kaynak: Keller, P. (2005). Innovation and Tourism Policy, Part 1, 25.

Şekil 1'de gördüğümüz gibi oluşan ekonomik ve teknolojik gelişmelerden dolayı, ulaştırma turizm için olmazsa olmaz bir boyut halini almıştır.

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 mekanlar 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 yapının değil birçok bileşenin bir araya gelmesi ile oluşan bir yapısı olduğunu söyleyebiliriz. Belirtilen en önemli etmenlerden biri de görüldüğü gibi turizm ve ulaştırma ilişkisidir. Eğer turist, bulunan lokasyona ulaşamıyorsa, gerçekleştireceği bir turizm faaliyetinin varlığından da söz edilemeyecektir. Bu durumda bahsi geçen koşullardan birinin eksikliği sonucunda verimli bir turizm faaliyetinden de bahsetmek mümkün olmayacaktır.

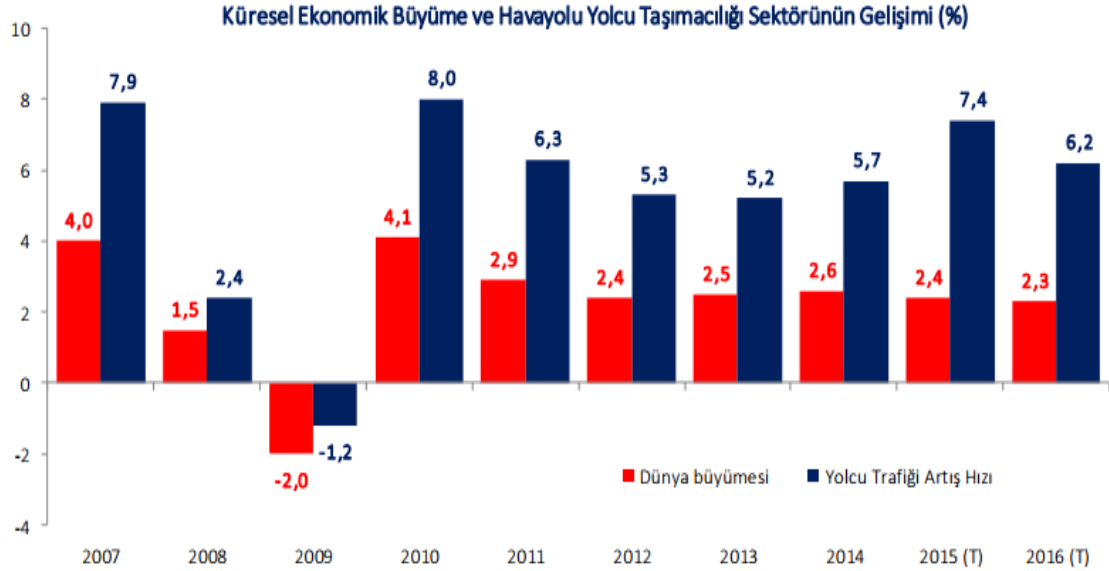
Ulaşım ağlarının etkinlik ve verimlilik kapasitesinin yüksek olmasının yanında gelişmiş, modern bir ulaşım sektörünün de önemi büyüktür. Bölgenin ulaşımına uygun yapısını oluşturulmasının yanında konfor, ulaşım süresi, sunulan hizmetin kalitesini doğrudan etkilemektedir. Artan bu talepler sebebi ile havayolu ulaşım ağı, modern havalimanları, kullanışlı terminal binaları ve hızlı ulaşım alanlarındaki gelişmeler ile daha iyi bir hizmet alanı yaratmak mümkün olacaktır.

Havayolu taşımacılığının yüksek olduğu ülkelerde ekonominin, uluslararası ticaretin ve turizmin gelişmiş olduğu gözlenmektedir. Eski dönemlerde birer lüks tüketim aracı piyasasında yer almış olan havayolu taşımacılığı, teknolojinin gelişmesi

ile daha fazla kitleye hitap ederek ulaşım ağını genişletmiştir. Bu genişleme ile turizm işletmeleri için daha geniş bir fırsat olanağı oluşturulmuştur.

Havayolu taşımacılığının turizmin itici bir faktörü olarak tek yönlü bir etkinin olduğunu savunmak yanlış olacaktır. Turizmdeki gelişmeler, yeni turizm biçimleri ve yeni varış yerleri de hava taşımacılığına yeni etki alanları yaratarak iki taraflı bir büyümeyi gözler önüne getirmiştir (Bieger ve Wittmer, 2006: 40-42). Karayollarıyla bağlantılı olmayan deniz aşırı destinasyon merkezleri için de havayolu ulaşımı önemli bir kaynak haline almıştır.

Şekil 2. Küresel Ekonomik Büyüme ve Havayolu Yolcu Taşıma Sektörünün Gelişimi.



Kaynak: Sarsın Kaya, D. (2016). Havayolu Taşımacılığı Sektörü, İş Bankası Yayınları, 8.

Şekil 2’de gördüğümüz gibi küresel ekonominin büyümesi ile havayolu taşımacılığının da aynı anda büyüyüp, aynı anda da düştüğünü görmekteyiz. Buradan yola çıkarak ileri teknoloji ile orta ve uzun vadeli büyüme gerçekleştirilerek verimlilik artırılabilir.

2.1.2. Turizm Ulaştırması

Turizm ulaştırması, insanların turizm pazarlarından turizm destinasyonlara hızlı, güvenli ve uygun bir halde nakledilmesini gerçekleştirdiği hizmet çalışmasıdır (Gürdal, 1995: 13). Havayolu ulaşımı atıl arazilerin değerlendirilmesi ile ulaşımın gelişmesini sağlayarak elde edilecek fayda sürecini hızlandırmıştır. Turizm de bu verimliliğin gelişerek ilerlediği en önemli sektörlerden biri haline almıştır. Bilindiği üzere turizm faaliyeti seyahat ve konaklama ikilisini kapsayan bir bütündür. Ve çoğu zaman tatil yeri seçiminde konaklama yeri, ulaşım koşulları nedeniyle kişilerin tercih durumunu etkilemektedir.

Devlet ekonomilerinin etkinliği, ulaştırmanın aldığı şekil ve kendisini restorasyonu ile direkt bir ilişki içindedir (TBMM, 2018). Ulaştırma sektöründe ve ürünlerindeki önemli gelişmeler turizm sektöründe de kayda değer etkiler yaratması kaçınılmaz sonuçlardan biridir. Turizm ulaştırmasının özellikleri şunlardır (Gürdal, 1995: 13):

- Turizm ulaştırması, tüketicileri buldukları merkezlerden turistik bölgelere götürülmesinin yanında turistik bölgeler arasındaki ulaştırmayı da kapsar.
- Turizm ulaştırması aynı zamanda çok sayıda araç çeşidi ile gerçekleştirilebilir. Örneğin, havayoluyla Türkiye'ye gelen turist, ülke dahilinde turistik destinasyon yerlerini karayoluyla gezmeye devam etmesi ihtimaller arasındadır.
- Turizmde ulaştırması bir hizmet biçimidir. Ulaştırma araçları ile yapılan bu hizmet, ihtiyaç anında, mekanda üretilen ve o anda tüketilen bir özellik taşır.
- Turizm ulaştırması bunlarla birlikte turistik ürünün bir paydasıdır.
- Turizm ulaştırmasındaki kolaylığın yanı sıra turistik destinasyonun tercih edilmesini etkileyen faktörlerden biridir.
- Turizm ulaştırması hız, güven ve kalıcılık gibi içinde bulunduğumuz modern çağın gereksinimlerini gerçekleştiren gerçek bir faaliyettir.
- Ulaştırma turistik ürün yelpazesi içinde öyle veya böyle de olsa belirli bir ölçüde fakat kesinlikle bir pay alır.

Tüm bu nihai ürün-hizmet etkilerine bakıldığında aradaki paydaşlar ile oluşan değer zinciri ülkenin refah düzeyiyle doğru orantılıdır. Döviz girdisinin en önemli kaynak akışının da turizm üzerinden gerçekleşmesi, ulaştırma ile aralarındaki doğrusal ilişkinin önemini ortaya koymaktadır. Kısaca ulaştırma sektörünün ilerlemesi turizm sektörünün ilerlemesi, turizmin ilerlemesi de ulaştırmanın ilerlemesini sağlamaktadır. Bunun sonucunda da istihdam olanakları ve ekonomik anlamda da döviz girdisi gibi birçok olumlu etki yaratarak bir dalga halinde etkisini sürdürecektir.

2.1.3. Ulaştırma Alt Sistemleri ve Turizm

Ulaştırma; bir fayda sağlamak amaçlı birey veya materyallerin ekonomik, hızlı ve güvenli bir şekilde yer değişmesi olarak tanımlanabilir (TUBİTAK, 2003: 13). Tüm bu sistem işleyiş noktasında ayrı ayrı bölünmekteledir. Bunlar;

- Karayolu Taşımacılığı
- Demiryolu Taşımacılığı
- Denizyolu Taşımacılığı
- Havayolu Taşımacılığıdır.

Ulaştırmanın dayandığı bu dört ana sistem; gelişen teknolojik süreç ile de tercih noktasında birbirinden ayrıldığı söyleyebiliriz. Bunlar (MEB, 2019: 32);

- Emniyetli,
- Ekonomik,
- Hızlı,
- Konforlu,
- Çevreye duyarlı,
- Enerji israfının aza indirgenmesi, gibi birçok etmen sebebiyle kişilerin tercih edecekleri ulaştırma çeşitleri değişmektedir.

Turizm sektörü içinde ulaşım türlerinin gelişmiş ve tercih edilebilir olması çok önemlidir. Buradan yola çıkarak ulaştırma türlerine göre turizm sektörünün gelişimini ele alabiliriz.

2.1.3.1. Karayolu Taşımacılığı ve Turizm

1769'da Fransız mühendisleri, buhar kazanı ile çalışan ilk üç tekerlekli aracı yapmış ve buna otomobil adını vermişlerdir (Trafik Eğitimi ve Bilgi Sistemi, 2019). Teknolojik gelişmelerle birlikte otomobil kavramı birçok aşamadan geçerek ve gelişerek ulaşım sektörünün tahtına oturmuştur. Ulaşım sektörünün diğer dallarından farklı olarak turizm sektörünün de vazgeçilmezlerindedir.

Turizmde karayolu ulaşımı, destinasyonlar arasında bağ kurar, öteki ulaşım ağlarından daha yoğun bir ulaşım ağına sahip olduğundan dolayı, bir destinasyon merkezi ve çevresinde, turistik çekiciliklerin, yerleşim yerleriyle kontak oluşturarak, bütünlük yaratır. Güzergahında bulunan merkezler ve çevresindeki doğal ve kültürel kaynakları turizme açılmasını sağlar, sunduğu bu dinamizm ve konaklamalarla kısa sürede daha çok yer görme olanağı sunar. Turizmde karayolu ulaşımı, turistlerin gecekemeleri için karayolu boyunca otel, pansiyon, apart, kamping yerleri gibi konaklama tesisleri ve alışveriş tesisleri hizmeti sağlanmaktadır (Doğaner, 1996: 19-45).

Karayolu taşımacılığı, turizm ve ulaştırma ilişkisinde en önemli husus taşımacılık olmasına rağmen genel olarak beklenen değeri bulamamıştır. Bu bakımdan havayolu taşımacılığı turizmin gelişmesine yönelik münazaralarda öne çıkmıştır. Fakat karayolları turizmin gelişmesi bakımından önemini kendi içinde bulundurduğu unsurların değerlendirilmesiyle daha açık bir şekilde ortaya koyacaktır. Bunun temel sebebi turizm bakımından çekiciliği olan yerlere ziyareti farklı bir ulaşım türünü kullanmadan gerçekleştirebilmesi ve ilgi çekici yerleri görme fırsatı sağlamasıdır. Bunun yanı sıra ilerlemeyi amaçlayan destinasyonların devamlılığı olan bir ulaştırma sistemine sahip olmalılardır. Karayolu taşımacılığı uçak, gemi vb. ulaşım türleriyle gelen ziyaretçileri konaklama, eğlence vb. tesislere ulaştırmada tercih edildiği için sorunsuz ulaşım için en mühim ulaştırma araçlarını kendi içinde barındırır (Gürdal, 1995: 63).

Ülkemizdeki karayolu taşımacılığının turizme etkisine baktığımızda hem iç turizmde hem de dış turizmde ciddi bir konuma sahip olduğunu anlayabiliriz. Yurt

dışından ülkemizi ziyarete gelen turistlerin çoğunlukla tercih ettikleri ulaşım türünde karayollarının ikinci sırada yer aldığını görebiliriz. Çizelge 1’de 2014-2018 yıllarındaki istatistiklerine bakıldığında karayollarının tercih edilme oranında son üç yıl içinde düzenli olarak bir düşüş gerçekleşmiştir. Bu düşüş sebepleri arasında kullanıcıların diğer ulaşım türlerine yönelmeleri ve kara yolunu artık daha az tercih etmeleri söylenilebilir.

Çizelge 1. Ulaşım Türlerine Göre Gelen Yabancı Turist Sayısı

Yıllar	Hava	Kara	Tren	Deniz	Toplam	Karayolu Taşımacılığı Oranı
2014	26.794.191	7.573.826	24.460	2.445.423	36.837.900	20,56
2015	26.807.722	7.102.637	17.936	2.316.337	36.244.632	19,60
2016	17.783.437	6.653.555	6.154	909.067	23.352.213	26,24
2017	23.364.345	8.223.895	9.749	784.460	32.382.449	24,16
2018	30.069.776	8.414.461	15.464	988.700	39.488.401	21,31

Kaynak: <http://www.kultur.gov.tr> Kültür İstatistikleri.

2.1.3.2. Demiryolu Taşımacılığı ve Turizm

Dünyada, küresel ticaretin gelişmesiyle aynı doğrultuda küresel ulaştırma ağları da düzenlenmeye çalışılmaktaydı ve demiryolu ulaştırması da bu küreselleşmenin yarattığı etkiyle ciddi yapısal ve teknik değişim geçirmiştir. Yapısal değişim dönemleri dahilinde demir yollarının hem kendi içinde hem de ulaşım ağları içindeki hız ve konfor durumu yeni bir ivme kazanmıştır. Bu durum, ülkemizde de 1950’li yıllarda izlenmeye başlanan karayolu ulaştırma politikalarının sonuçlarından sonra görülmüştür. Fakat demiryolu ulaşımı içinde bulunduğumuz dönemin yarattığı kurumsal ve teknolojik yenilenmeyi gerçekleştirilememiş ve ulaştırma ağı içindeki değeri giderek azalmıştır.

Demiryolları ulaşımı, diğer ulaşım ağları içinde uluslararası düzeyde en güvenli ve kaza riskinin gelişen teknoloji ile en aza indirildiği söylenilebilir. Dünya genelinde ulaşım türlerinin kullanım ve yatırım maliyetlerine baktığımızda da en ekonomik göstergenin demiryolu ulaşımında ortaya çıktığını görmekteyiz. Yolcu kapasitesi olarak

incelediğimizde yine en fazla kitleyi taşıyabilecek kapasiteye sahiptir. Böylelikle kişilerin can güvenliği duygusu ile konfor, hız gibi belirleyici unsurlar desteklendiği takdirde demiryolu turizme bir alternatif oluşturmaktadır.

Son yıllarda dünya üzerinde başlayan aşırı çevre kirliliği sebebi ile iklim değişiklikleri görülmektedir. Bu açıdan bakıldığında da demiryolları ulaşım ağları içinde doğa üzerinde tahribat oranının az olması önemli özelliklerinden biri olmuştur. Bu durum ile çevreci turistler içinde tercih önceliğini alarak, kullanışlı oluşu teşvik edici olmuştur.

Demiryollarının turizm açısından ön görülen tüm çekiciliklerinin yanı sıra dezavantajlarının çok daha fazla olması nedeniyle ülkemizde en az tercih edilen ulaşım ağı olmaktadır. Ülkemizdeki raylı sistemlerin, turizm bölgelerine yönelik olma oranı yok denecek kadar azdır. Bu sebeple günümüz koşullarında pasif bir durumdayken, ilerleyen yıllarda canlandırılması beklenilmektedir.

Çizelge 2. Türkiye’de Demiryollarının Genel Görünümü

	2006	2012	2018
Konvansiyonel Ana Hat Uzunluğu (km)	8.697	8.770	10.556
Hızlı Tren Hat Uzunluğu (km)	0	888	2.496
Elektrikli Hat (%)	21	26	70
Sinyalli Hat (%)	28	33	80
Yük Taşıma (milyar net ton-km)	9,6	10,9	22,5
Yük Taşımacılığında Demiryolunun Payı (%)	5,1	4,8	7,1

Kaynak: 10. Kalkınma Planı, 2013: 125.

Çizelge 2’de görüldüğü üzere her anlamda 2006’dan 2018’e kadar yükseliş gözlenmektedir. Demiryolları yolcu ulaşım ağı en düşük ulaştırma tipi olması nedeniyle devlet tarafından belirli teşvikler ile iyileştirilmesi hedeflenmektedir.

2.1.3.3. Denizyolu Taşımacılığı ve Turizm

Denizyolu taşımacılığının en aktif noktası uluslararası lojistik olmakla birlikte, deniz aşırı turistik bölgelere ulaşım konusunda da tercih edilmektedir. Denizyolu taşımacılığının turizme aktarılmış hali ile kıyı turizmi ve yat turizmi başta olmak üzere birçok alternatif ve sportif faaliyetler ile canlılık kazanmıştır.

Kruvaziyer yolcuları, Dünya Turizm Örgütü (WTO) tarafından “aynı gün gelen ve ayrılan ziyaretçiler” olarak kabul edilmektedir. Dünya genelinde Türkiye’nin kruvaziyer turizmdeki konumu incelendiğinde ise 2018 yılında toplam 247 gemi ve 213.771 yolcu sayısına ulaştığı görülmektedir (Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü-Planlama ve İstatistik Dairesi Başkanlığı, 2018).

Turizm sektörü, dünyanın her yerinde doğa içinde alternatif ve faal bir tatil ihtiyacının gün geçtikçe arttığı yeni bir dönemin başlangıcı olmuştur. Özellikle ülkemizin kendi içinde barındırdığı zengin doğal kaynakları, üç tarafı denizlerle kaplı bir yarımada olması, doğa sporlarına ait önemli bir potansiyelini de içinde bulundurmaktadır. Buna rağmen denizyolu ulaşımı, turizm ulaştırması çeşitleri arasında resmi verilere göre en az tercih edilen ulaştırma türü olarak ikinci sırada yer almaktadır.

2.1.3.4. Havayolu Taşımacılığı ve Turizm

Havayolu taşımacılığı, tarihsel süreç içerisinde seyahat amaçlı tercih edilen en son ve en çok kullanılan ulaşım şekli olmuştur. Uluslararası ilk havayolu ulaşımı 25 Ağustos 1915 tarihinde Londra’dan Paris’e ulaşmak için düzenlenmiştir (BBC News, 2019). Havayolu taşımacılığı ülkelerin toplumsal tutarlılığı, istihdamı ve ekonomisinde hayati bir rol oynamaktadır.

Havaalanlarının ekonomik ve sosyal etkilerini, pozitif ve negatif olarak bölümleyerek anlatılabilir. Havaalanlarının pozitif etkilerini özetle tanımlamak gerekirse, havaalanları (Turan ve Turan, 2008: 162);

- Ülke sınırları dahilinde ve uluslararası turizm sektörünün gelişimine katkı sağlamakta,

- Çoğu ekonomik alanın gelişimine stratejik destek sağlamakta,
- Yurt içi ve yurt dışı ulaşımı kolaylaştırarak, teşvik etmekte,
- İş ve istihdam olanaklarını arttırmakta,
- Nüfus hareketliliği yaratarak, kültürel ilişkilere fayda sağlamakta,
- Hizmetlere olan talebin değişmesine ve artmasına sebep olmakta,
- Ekonomik alanda farklılaşma ve değişime yol açmaktadır.

Turizm, turistlerin seyahatlerinin başlangıç ve bitiş süreçleri arasında geçen, bu geçen süreç içerisinde de oluşan tüm faaliyetler ve etkinliklere dayanan hizmet sektörüdür. Havalimanları da bu çerçevede turistlerin seyahatlerinin başlangıç ve bitiş noktası olduğundan, turizm döngüsünde önemli bir yere sahiptir. Turist olarak gelen kitlenin öncelikli talebi tatil faaliyetleri sürdüreceği yere odaklı olmakla birlikte bu sürecin ilk adımını havalimanları ile başlamaktadır. Turistlerin tercih ettikleri turizm merkezi ile ilgili ilk izlenimlerini oluşturdukları ve geriye kalan ek hizmetler için genel bir olumsuzluk oluşmasına yönelik ilk olarak pasaport ve güvenlik kontrolleri, bagaj işlemleri gibi başlıca işlevleri ve bununla birlikte alışveriş, eğlence vb. hizmetlerin etkin ve verimli bir şekilde düzenlenmesi yapılmalıdır. Turistlerin temel ve zaruri hizmetler için ayırdıkları zamanı minimuma indirerek onların tatil süreçlerindeki harcama yapabilecekleri alanlar için zaman dilimini genişleterek hem yaşanacak hizmet kalitesini arttırılması hem de kişi başına düşen harcama miktarının arttırılması sağlanacaktır (Martin-Cajes, 2006: 874).

Havayolları stratejilerini turizm stratejileri ile birlikte koordine eder (Lohmann, Albers, Koch ve Pavlovich, 2009: 205). Havayolu sektöründe önceki dönemlerdeki kısıtlamalarla turizm sektörüne olumsuz yansımalar doğurmasına rağmen havayolundaki serbestleşme ile birlikte de turizm sektörü güçlenmiştir (Zhang ve Findlay, 2014: 42). Hava taşımacılığı ve turizmin gelişimi 4 kademeli olarak açıklanabilir (Bieger ve Wittmer, 2006: 40-2). Bunlar:

- **Havayolu İçinde Turizm'in İhmal Edildiği Dönem:** Planlı ve düzenli hava taşımacılığı hizmeti, 1. Dünya savaşından sonra iş adamlarının posta, kargo vb. işlemlerinin yapılması için başlamıştır. Ancak 1930'lu yıllarda ilk olarak 14 yolcu kapasiteli DC2 ve DC3 gibi büyük uçakların ortaya çıkmasıyla turizm amaçlı yapılan uçuşlar havayolu ulaşımının bir parçası haline almaya başlamıştır.
- **Havayolu İçinde Turizm'in Yan Görevde Olduğu Dönem:** II. Dünya Savaşı'ndan sonra, çok sayıda uçağın bulunduğu havayolu taşımacılığı, finansal anlamda turistlerden sağlanan yolcu gelirlerine daha fazla önem vermeye başlamıştır. Bu gelişmelerin ardından da yeni bir havayolu alanının ortaya çıkmasını sağlamıştır. Örneğin, Charter havayolları DC4, DC6 adındaki yeni yolcu uçaklarının açılışı yapılarak, bu alanda bir havayolunu işletmiştir.
- **Havayolu İçinde Turizm İçin Uygulanan Özel Şartlar:** Ebat olarak geniş uçakların geliştirilmesiyle turizm ve hava trafiğinin gelişimi yeni bir boyut kazanmıştır. Havayolları işletmeleri, uçakların büyüyen kapasitelerini doldurmak için turizm pazarına daha fazla entegre olmak zorunda kaldılar. Böylelikle yeni nesil uçaklar, yerleşmiş olan lüks algısını kırmaya çalışarak çok daha ekonomik fiyatlarla uçuş olanakları sağlanmaya başlamışlardır. Apex veya Superapex (önceden yer ayrılmış tarifeli uçuş) gibi yeni tarife kategorileri, ağ taşıyıcıları ile kıtalararası turizm için uzun mesafeli yolculukların gerekçelerini ortaya koymuşlardır.
- **Havayoluyla Turizm'in Birbirine Bağlanması:** Seksenlerde Birleşik Devletlerde, doksanlı yıllarda Avrupa'da başlayan hava taşımacılığı endüstrisinin serbestleştirilmesi ile en son ve en önemli gelişme gerçekleştirmiştir. Böylelikle piyasada yeni rakiplerin oluşması ile Düşük Maliyetli Taşıyıcı Modeli olarak adlandırılan yeni bir iş modeli geliştirilmiştir. Havayolu sektörünü yeni oluşumları ile besleyen turizm sektöründe; kısa mesafe şehir turizmi, ikinci ev turizmi veya yeni turizm biçimleri ile alternatifler oluşturmuştur.

Bu tarihsel süreç içinde turizmin gelişimi, hava taşımacılığının ve farklı havayolları biçimlerinin arasındaki güçlü bağları göstermektedir.

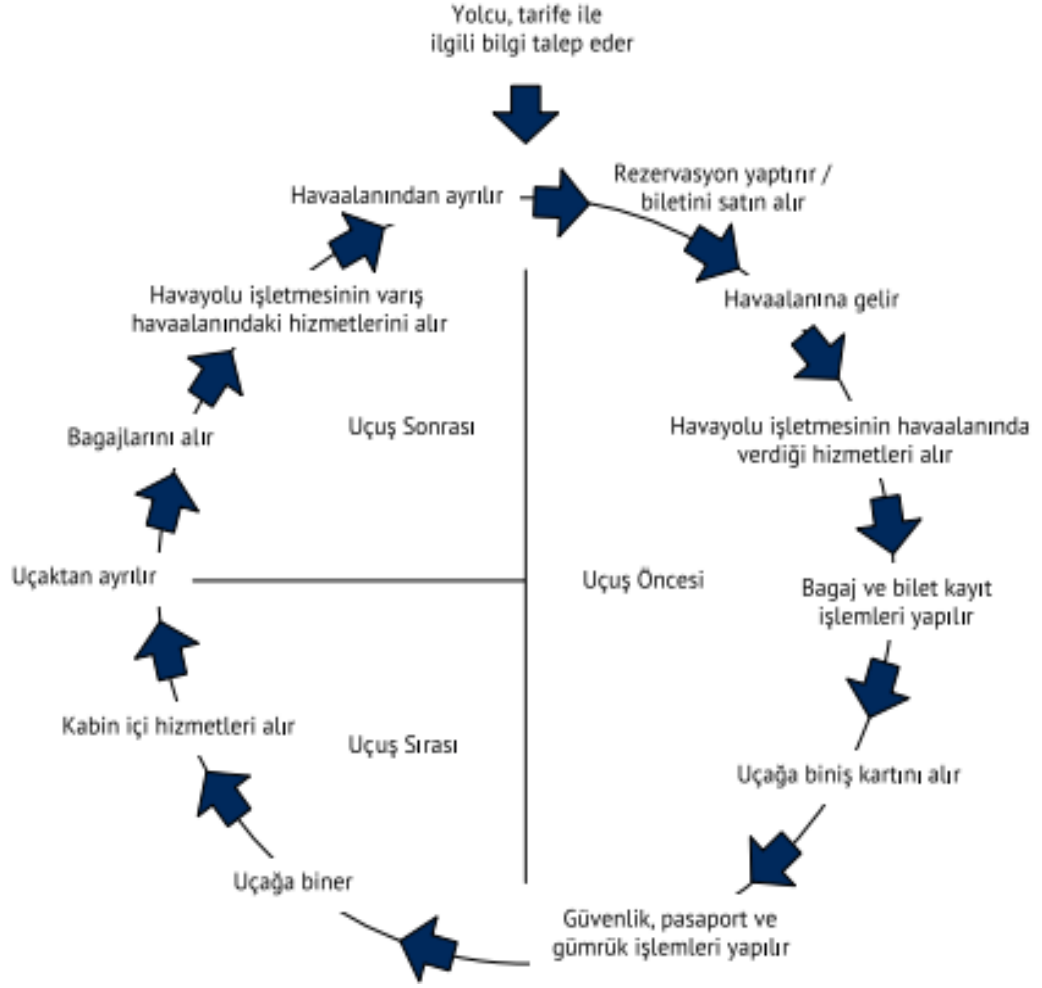
2.1.4. Havayolu Hizmetleri

Günümüzde giderek küreselleşen ve artan rekabet (Özer, 2008: 22-39) havayolu hizmetleri süreçlerinin içerisinde de oluşmaktadır. Bu durumda oluşan tüm havayolu hizmetlerinin ulaşılabilirlikleri ve fiyat avantajları sektör içerisinde önemli bir rol oynamaktadır.

Piyasadaki talep yapısının esnekliği havayolu ulaşımı için hem avantaj hem de dezavantaj oluşturmaktadır. Havayolu şirketlerinin bu koşulları avantaja çevirerek kar elde etmeleri; piyasanın talep yapısıyla, yenilenebilir enerji kullanımıyla, zaman avantajı yaratmasıyla, ulaşılabilirliğiyle ve en önemlisi gelişen teknolojiye ayak uydurmasıyla ile mümkün olabilmektedir.

Havayolu taşımacılığı hizmetine yönelik tanımlanması gereken kavramların başında "havayolu ürünü" veya diğer bir ifade şekli olarak "havayolu hizmet sunumu" gelmektedir. İnsan ihtiyaçlarını giderme özelliği olan araçlara, ürün ve/veya hizmet adı verilir. Bu araçlardan dokunulabilir olanlar (somut) ürün, dokunulamaz olanlar (soyut) ise hizmet olarak adlandırılır (Turan N. , 2012: 11).

Şekil 3. Havayolu Taşımacılığında Hizmet Süreci.



Kaynak: Thomas, D. (1997). Thomas, D. (1997). Retail and leisure developments at London Gatwick Airport. Commercial Airport (British Airport Authority), 24, s.140.

Şekil 3’de adlandırılan ürünler ve bu ürünlere ihtiyacı olan kişiler arasında bir hizmet süreci oluşmaktadır. Bu hizmet süreci döngüsünü Şekil 3’te görülmektedir. Bu döngüye baktığımızda ilk olarak yolcu tarafından bir bilgi veya hizmet talebinin oluşması gerekmektedir. Ardından satın alma, havaalanına giriş, uçağa biniş ve havaalanından ayrılış ile sonlanan bir süreç oluşmaktadır. Talebin oluşmasından sonra, tamamlanmasına kadar geçen sürecin uzunluğuna göre hizmeti talep eden kişilerin tercih ettikleri ulaşım türü değişiklik gösterebilmektedir. Bu sebeple sunulan hizmetin; amaca yönelik, kısa, komplike durumlardan arındırılmış ve daha anlaşılır olması piyasada faaliyet gösteren şirketler için pazar avantajı sağlamaktadır.

Havayolu taşımacılığı süreci içinde oluşan hizmetlerinin özelliklerini aşağıdaki gibi sıralamak mümkündür (Doganis, 2002: 4-26; Wensveen, 2007: 261-262):

- Havayolu taşımacılık hizmeti, talep düzeylerine göre, sonradan sunulmak üzere saklanamaz. Uçuş sırasında boş bulunan koltuk, satış olanağını bütünüyle kaybetmiştir. Bu durum havayolu şirketlerinin pazara sundukları kapasiteyi verimli bir şekilde yönetmesini, üretim devam ettikçe ve imkan oldukça bütününe yakınının satışını yapabilmesini gerektirir. Aksi durumda doluluk oranları ve elde edilen gelir düşecek, birim maliyetler ise artacaktır.
- Hizmet bireyseldir, sunulan hizmet her yolcu tarafından farklı şekillerde algılanabilir. Bu durumda müşterilerin istek ve ihtiyaçlarının doğru bir şekilde algılanması ve bunların hizmet boyunca karşılanarak giderilmesi gerekmektedir. Aksi durumda havayolu taşımacılığı hizmetine duyulan talep ve dolayısıyla gelirlerde azalacaktır.
- Havayolu taşımacılığı hizmeti bir süreçtir, o anda üretilir ve tüketilir. Mal satışlarındaki gibi alınan hizmetin iade edilmesi veya değiştirilmesi olanağı mümkün değildir. Tüketiciler de hizmet sunumu sürecine dahil olurlar. Bu durumda hizmet sürecinin her anı hem havayolu işletmesi hem de müşteri için önemlidir.
- Hizmet sunumunun kalitesi tüketim gerçekleşmeden önce anlaşılabilir. Mallarda olduğu gibi tüketimden hemen önce ürünün kalitesini test etme, deneme imkanı yoktur. Bu durum yukarıda açıklandığı gibi, taşımacılık hizmet sürecinin direk gerçekleştiği anları önemli kılar.
- Havayolu taşımacılığı hizmet sunumunun gerçekleşmesi her zaman net değildir. Teknik sorunlar veya meteorolojik durumlar gibi sebeplerden dolayı uçuş gecikebilir veya iptal edilebilir. Uçuş gecikmeleri ve iptalleri işletim maliyetlerini artırır, algılanan hizmet kalitesini düşürebilir.
- Havayolu hizmeti genel olarak topluluklara sunulur, kişiye özel hizmet yoktur. Müşterilerin istek ve ihtiyaçlarını giderilmesi hizmet kalitesini, talebi, gelirleri ve müşteri bağlılığını artırmada güçlü bir rol oynar. Bu nedenle, birbirinden farklı bireylere toplu hizmet yapılıyorken bile müşterinin istek ve ihtiyacının

giderilip giderilmemesi havayolu işletmelerinin başarısı açısından önemli bir duruma gelmektedir. Bu da etkili bir pazar bölümlendirme ihtiyacını beraberinde getirir.

2.1.4.1. Yolcu Hizmetleri

Havaalanları içerisinde İç ve Dış Hatlar olarak ayrılmış olan bölümlerden yolcuların karşılanması, bagaj alımlarının yapılmasından sonra yolcuların terminal binasından uçak biniş noktasına yönlendirilmesiyle başlamaktadır. Aynı zamanda gelen yolcuların bagaj teslimatlarının yapılması, hasarlı, kayıp eşyalar ve şikayetler için gerekli işlemlerin yapılması ve yolcunun sağlıklı bir şekilde havaalanından ayrılması sağlanmaktadır. Bu durumların yanı sıra oluşabilecek özel durumlarda (engelli, çocuk, yaşlı, hamile vb.) kişilere refakat edecek uçuş personeli tarafından öncelikli işlemlerin yapılması ve uçuşa hazır hale getirilmesi gerekmektedir. Bu durumlardan da anlaşıldığı gibi yolcu hizmetleri, havayolu ulaşımın en önemli kısımlarından birini oluşturmaktadır.

2.1.4.2. Apron (Ramp) Hizmetleri

Havaalanı içerisinde sunulan apron (ramp) hizmetleri kapsamında şunlar sıralanabilir. Bunlar (Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü [SHGM], 2014: 45):

- Uçakların uçuşa hazırlanması,
- Yük boşaltılması ve yüklemesi,
- Yolcuların uçak içerisine veya dışarısına aktarımının yapılması,
- Kalkış ve iniş sürecinin yönetilmesi, park işleminin yürütülmesi,
- Uçağın iç ve dış temizliğinin (lavabo, koltuk vb.) yapılması,
- Uçağın teknik kontrollerin yapılması,
- Uçağın yakıt ihtiyacının giderilmesi,
- Kişisel ihtiyaçların (yeme/içme, lavabo vb.) giderilmesi,
- Kötü hava koşulları sebebiyle oluşabilecek buzlanma ihtimalini önleyici tedbirler alınması,
- Olası elektrik kesilmesi durumunda kullanılacak jeneratörün bulundurulması gerekmektedir.

2.1.4.3 Kargo ve Posta Hizmetleri

Havaalanı içerisinde sunulan kargo ve posta hizmetleri alanı için şunlar sıralanabilir. Bunlar (SHGM, 2014: 46):

- İhraç edilecek olan malların evraklarının hazırlanması ve kabul edilmesi,
- İhraç edilecek olan malların kargo veya posta kontrollerinin yapılması ve yüklenmeye hazır hale getirilmesi,
- İhraç edilen kargo veya postaların yasal olarak gümrük işlemlerinin yapılması,
- İthal edilen kargo veya postaların gümrük işlemlerinin yapılarak teslimatının sağlanması,
- Uluslararası kargo veya yük transferlerinin yapılması,
- Ulaşım ve teslimat süresi içinde oluşabilecek olumsuzlukların tespiti ve gerekli işlemlerin düzenlenmesi bulunmaktadır.

2.1.4.4. Yük Kontrol ve Haberleşme Hizmetleri

Havaalanı içerisinde gerçekleşen yük kontrol ve haberleşme hizmetleri alanı için şunlar sıralanabilir. Bunlar (SHGM, 2014: 46):

- Uçak içi yük kontrollerinin hesaplanması,
- Uçuş evraklarının hazırlanması ve iletilmesi (gümrük kabulü, yükleme formu, uçuş planı, hava raporu, manifesto vb.)
- Uçuş koordinasyonunun tamamlanarak haberleşme ağının oluşturulması bulunmaktadır.

2.2. Havayolu Taşımacılığının Küresel Boyutu

Havayolu taşımacılığı, ülke güvenlik ve kamu menfaati bakımından etkilenen, başka sektörlerle istinaden uluslararası bakımdan baskın olan bir sektördür. Bu açıdan havayolu ulaşımında ilk aşamasından son aşamasına kadar uluslararası yasalara göre hareket etmek, mecburi bir durum olmuştur. Uluslararası sivil havacılığın esaslarını, evrensel boyutta tanımlayan Şikago Konvansiyonu (ülkeler arası anlaşma belgesi), 7 Aralık 1944 tarihinde düzenlenmiştir. Ticari hava taşıyıcılarının hava trafik haklarına yönelik, uluslararası bir rehber özelliği oluşturmaktadır. Bu konvansiyona göre; tarifeli

uluslararası hava taşımaları, hava alanı kullanılan devletin özel müsaadesi veya bu devletin yetkili biriminin müsaadesiyle yapılabilmektedir. Uluslararası havacılık hizmetleri, ülkeler arasında yapılan ikili anlaşmalar yoluyla yapılabilmektedir (Göktepe, 2007: 214).

Şikago Konvansiyonun ardından 1947’de, tüm havacılık kurum ve kuruluşlarıyla ilişkileri sağlamak, sektörel gereksinimleri belirlemek ve ihtiyaç duyulan koşulları yönetmekle sorumlu olan Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatı (ICAO) kurulmuştur.

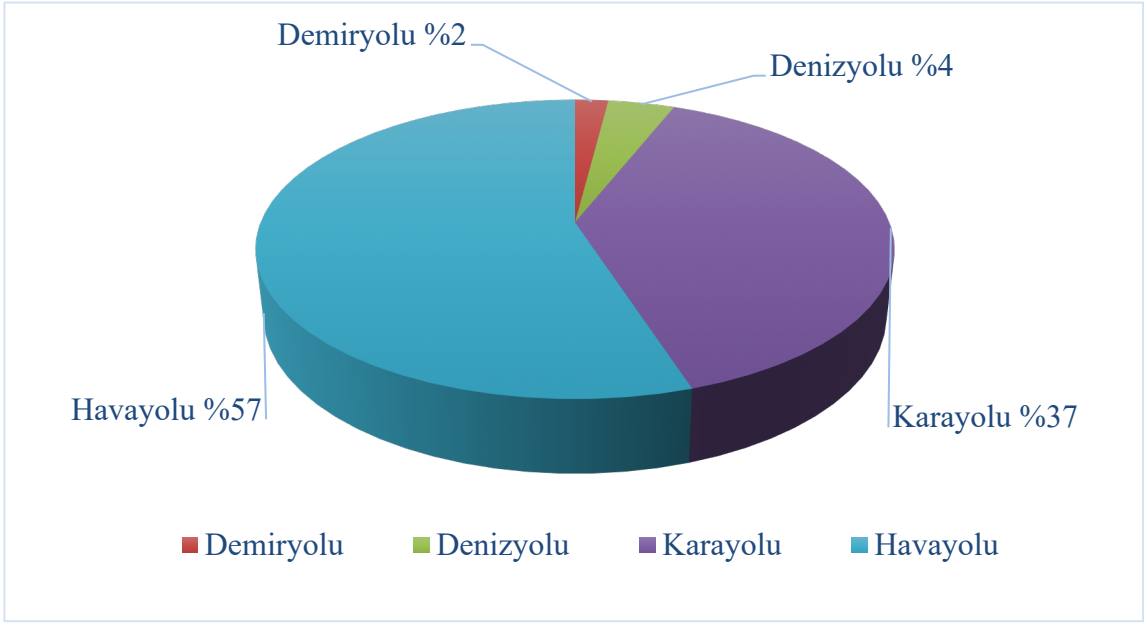
1991 yılında Uluslararası Havalimanları Konseyi’nin (ACI) kurulması ile bugünün Avrupa havaalanı ağı içinde bulunan bölgelerin ekonomik ve sosyal gelişimine önemli katkılar sağlanmıştır. Tüm bu kuruluşların faaliyetleri, havacılık sektörünün serbestleşmesi, doksanlı yılların başında internetin yaygınlaşması, düşük maliyetli seferlerin artması, dünya seyahat oranının en yüksek olduğu kıtayı kapsayan Avrupa Birliği ülkelerinin 28 ülkeye yükselmesi havalimanlarının tam teşekküllü bir yapıya dönüşmesini sağlamıştır. Bununla birlikte havayolu şirketlerinde hızlı bir kurumsallaşma süreci başlamıştır. Havacılık sektörünün, 20. Yüzyılla birlikte gelişimini arttıran etmenler aşağıdaki gibi belirlenmektedir (Akça ve Karagülle, 2012: 541):

- Globalleşme
- Yüksek teknoloji üretimi
- Toplumun refah artışı
- Uluslararası ticaretin gelişmesi
- Havayolu endüstrisinin serbestleşmesi(liberalizasyon)
- Gelişmekte olan pazarların büyümesi
- Hava trafik artışı
- Havayolu ulaşım ağlarının gelişmesi
- Uzun mesafeli yolculuklara olan talebin artması
- Artan turizm olanakları

2.2.1. Dünyada Havayolu Taşımacılığı

Dünya Turizm Örgütü'nün 2017 yılında yayınlanan istatistiklerine göre turizm sektörü, son 60 yıl içinde en çok gelişen sektörlerden biri olmuştur. Buna göre; 1950'li yıllarda 25 milyon olan küresel turist sayısını 2017 yılında 1.322 milyar kişiye ulaştığını, 2030'larda ise bu rakamın 1.8 milyara yükseleceği tahmin edilmektedir (UNWTO, 2017).

Şekil 4. Yabancı Turistlerin Seyahatlerinde Tercih Ettikleri Ulaşım Türleri



Kaynak: UNWTO Tourism Highlights Edition (2018).

Şekil 4'de gördüğümüz gibi UNWTO tarafından açıklanan son verilere göre yabancı turistlerin geliş ve gidişlerinde tercih ettikleri ulaşım çeşitlerinin oranları gösterilmektedir. Demiryolu ulaşımından sonra en az tercih edilen ulaşım çeşidi olarak denizyolu turizmi yerini almaktadır. Ulaşım süresinin uzaması, gerekli durumlarda kara ile bağlantı imkanının olmaması gibi bazı nedenlerle bu oranın düştüğünü söyleyebiliriz. Dolayısıyla bu gibi engellerin oluşması sonucunda ise havayolu ulaşımının tercih edilirliliğini arttırmıştır. Şekil 4'te de görüldüğü gibi havayolu ulaşımı uluslararası seyahat tercihlerinde %57 ile dünya ulaşım ağının yarısından fazlasını

kapsamaktadır. Bu durum bize havayolu ulaşımının nedenli önemli bir pazara sahip olduğunu ve olacağını göstermektedir.

Avrupa kıtası, Asya ve Afrika kıtalarından sonra en fazla nüfusa sahip olması, içerisinde 45 tane ülkenin bulunması, Avrupa Birliğinde bulunan ülkeler arası geçişlerde vize sorunlarının yaşanmaması, eşsiz tarihi, turistik çekicilikleri, yakın mesafedeki ülkeler arası ulaşımın gelişmiş ve kolay olması sebebiyle dünya turizmi içinde önemli bir konuma sahiptir.

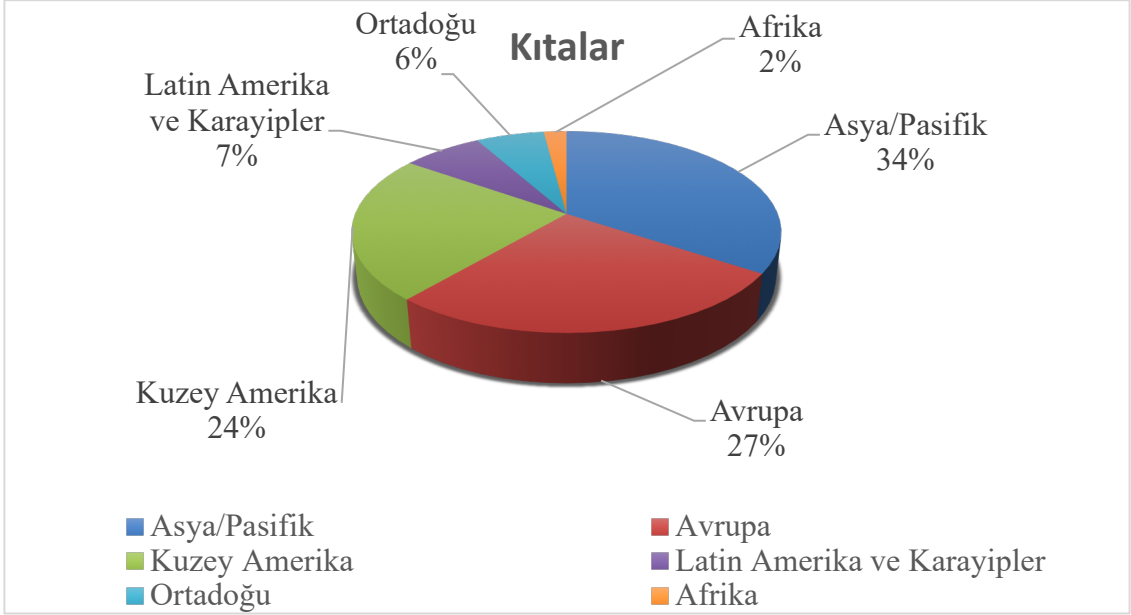
Çizelge 3. Uluslararası Turizm Hareketlerinin Kıtalar Göre Oranları

Uluslararası Turizm Oranları (%)		
	Turist Sayısı (Milyon)	Turist Geliri (\$)
Avrupa	671	512
Amerika	207	326
Asya ve Pasifik	324	330
Ortadoğu	58	68
Afrika	62	38

Kaynak: UNWTO, <http://media.unwto.org/content/infographics> 'ten 08.08.2018'de oluşturulmuştur.

Çizelge 3'te de görüldüğü üzere, dünya üzerindeki turist kaynağının neredeyse %50'sine yakını elinde tutan Avrupa yine en fazla gelir sağlayan destinasyon merkezi olarak da göze çarpmaktadır.

Şekil 5. Havayolu Taşımacılığında Bölgesel Paylar



Kaynak: ICAO, (2017). <https://www.iata.org/pressroom/pr/Documents/2018-02-01-01-fr.pdf> 'den 09.08.2018 tarihinde oluşturulmuştur.

Şekil 5'teki veriler ışığında Avrupa kıtası, Asya/Pasifikten sonra dünyadaki en fazla yolcu potansiyeline sahiptir. 2016 yılına kıyasla yolcu trafiğinin %7,9 oranında bir artış gerçekleşmiştir. Türkiye'nin de dahil olduğu ve büyük bir paya sahip olan Avrupa hava sahası, havayolu şirketlerinin kurumsal bir kimlik kazanmasına katkı sağlamıştır. Bunun yanı sıra Ortadoğu ile geçiş noktası durumunda olmasıyla Türkiye havayolu sektörünün mühim bir parçası olmuştur.

2.2.2. Türkiye'de Havayolu Taşımacılığı

Turizm ve ağırlama endüstrisi; yatırım planlaması, altyapı ve operasyonlar ile ulaştırma sektörü üzerinde büyük bir yük oluşturmaktadır. Türkiye de turizm potansiyeli yüksek olan bir ülke olmasından kaynaklı bu gibi durumlardan kolaylıkla etkilenmektedir. Son yıllarda turizmin artmasıyla birlikte havacılık sektörü için de gün geçtikçe artan bir talebin oluşmasına sebep olmuştur. Altyapı iyileştirme ve geliştirme faaliyetleri Türkiye havalimanları için bir zorunluluk haline gelmiştir. Bununla birlikte, bu alanda daha fazla yatırım ihtiyacına yönelik bir artış yaşanmasına neden olmuştur.

Hava yolu ulaşımının son durumuna bakacak olursak, Çizelge 1’de elde edilen istatistiksel veriler ışığında 2016 yılında %21,76 olan hava yolu ulaşımı 2017 sonu itibariyle %30,64 oranında bir artış gözlemlenmiştir.

Çizelge 4. Dönemler İtibariyle Türkiye’de Havayoluyla Yolcu Ulaşımı

Yıllar	Yolcu Sayısı				
	İç Hatlar	Oran (%)	Dış Hatlar	Oran (%)	Toplam
1980	1.621.998	47	1.836.167	53	3.458.165
1990	5.347.723	39	8.282.242	61	13.629.965
2000	13.339.039	38	21.633.495	62	34.972.534
2010	50.575.426	22,7	52.224.966	17,9	102.800.392
2020	105.904.532	-	104.797.422	-	210.701.954

Kaynak: TÜİK İstatistik Göstergeler 1923-2009 ve DHMİ 2018.

*DHMİ’nin Türkiye geneli havalimanları uçak, yolcu ve yük trafiği 2020 yılı tahmini rakamıdır.

Havayolu ulaşımı, havayollarındaki serbestleşme ve tarifersiz uçuşların başlaması ile birlikte hızlı bir şekilde gelişme sağlamıştır. Bununla birlikte Çizelge 4’de görüldüğü gibi 1980’lerde 3 buçuk milyona yakın yolcu sayısı, 2010 yılına gelindiğinde 103 milyona erişebilecek bir yolcu kitlesini yakalamıştır. 2020’nin sonu itibariyle de toplam uçuş sayısının son on yıl içinde yaklaşık olarak iki katından daha fazla bir artışın gerçekleşeceği ön görülmektedir. Bu yüzde yüzün üstünde büyüme oranı ile havayolu ulaşım ağının artık en popüler ulaşım türü olduğunun da ayrıca bir kanıtı olmaktadır. İç ve dış hatlar arasında duruma baktığımızda ise yıllara göre katlanarak artmasının yanı sıra, yüzdesel bölümde küçük miktarlarda farklılıkların olduğu gözlemlenmektedir. Her ne kadar 2000’li yılların başlarında Türkiye’de finansal krizler gözlenmiş olsa da havayolu ulaşımı açısından büyüme katlanarak devam etmiştir.

Çizelge 5. Türkiye’de Faaliyet Gösteren Havayolu Şirketleri Listesi

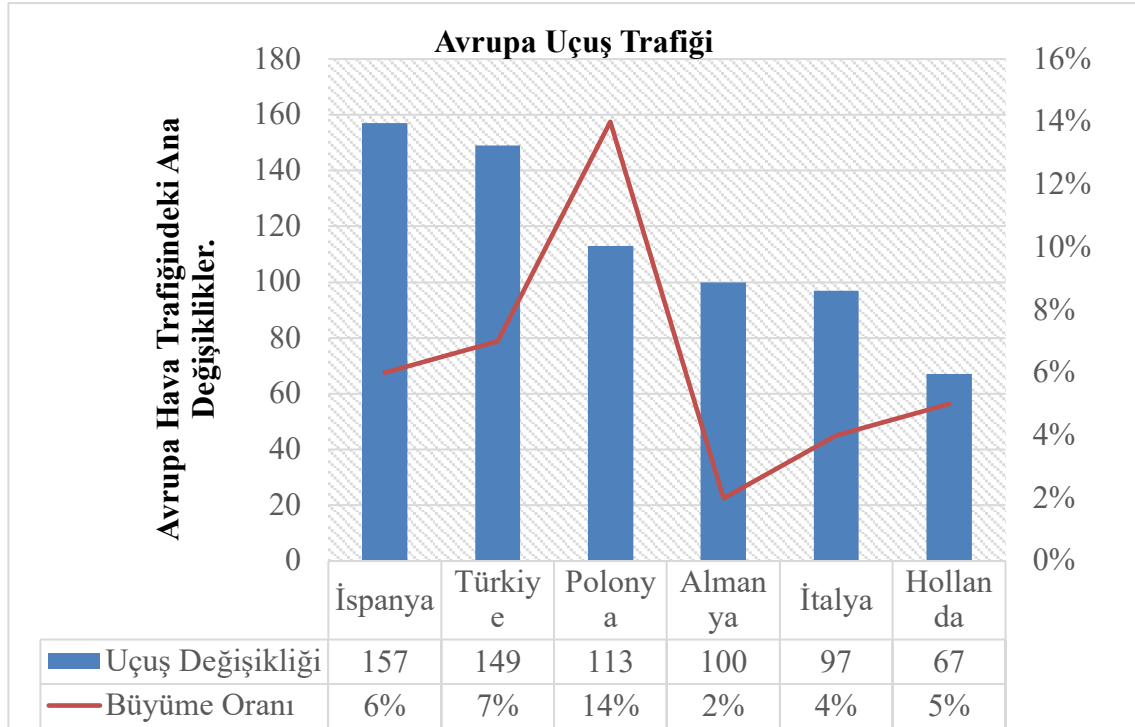
Havayolu Şirketi	Faaliyet Alanı	Kuruluş Yılı
THY A.O.	Yolcu+Yük	1933
Sun Ekspres Havacılık A.Ş.	Yolcu+Yük	1989
Pegasus Hava Taşımacılığı A.Ş.	Yolcu+Yük	1990
Onur Air Taşımacılık A.Ş.	Yolcu+Yük	1992
MNG Havayolları ve Taşımacılık A.Ş.	Kargo	1996
Hürkuş Havayolları A.Ş.	Yolcu+Yük	2001
Atlasjet Havacılık A.Ş.	Yolcu+Yük	2001
MyCARGO Havayolları A.Ş.	Kargo	2004
Saga Havayolları Taşımacılık A.Ş.	Yolcu+Yük	2004
ULS Hava Yolları Kargo Taşımacılığı A.Ş.	Kargo	2004
Corendon Havayolları A.Ş.	Yolcu+Yük	2005
ACT Hava Yolları A.Ş.	Kargo	2005
İHY İzmir Havayolları A.Ş.	Yolcu+Yük	2006
Tailwind Havayolları A.Ş.	Yolcu+Yük	2009
Borajet Havacılık Taşımacılık Uçak Bakım Onarım ve Ticaret A.Ş.	Yolcu+Yük	2010

Kaynak:http://web.shgm.gov.tr/documents/sivilhavacilik/files/havacilik_isletmeleri/Havayolu_isletmeleri.pdf den 20.04.2018 tarihinde oluşturulmuştur.

1983 yılında 2920 Sayılı Sivil Havacılık Kanunu ile özel sektörün havacılık faaliyetleri yapmasına müsaade verilmesinin ardından çok fazla özel havayolu işletmesi açılarak bu pazarda yerini almıştır (Gerde, 2015: 179). Özelleştirmeler ve yapılan serbestleşmelerle birlikte havayolu şirketleri arasında bir rekabet başlamıştır. Bu rekabetle birlikte havayolu ulaşımı daha ekonomik ve daha verimli bir yapıya sahip olmuştur. Bu sürecin ardından 2000’li yıllarda Türkiye’de havayolu yolculuğu lüks olmaktan çıkarak daha geniş kitlelerin faydalandığı ekonomik bir ulaşım ağı olmuştur.

Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü'nün açıklamış olduğu verilere göre, yurtdışı uçuşların yoğunluk kazanmasıyla ve farklı dış hat uçuş noktalarının belirlenmesi için 2017 yılında 36 adet ikili havacılık anlaşması gerçekleştirmiştir. Var olan anlaşmaların güncel olarak yeniden revize edilerek alternatif uçuş noktaları belirlenmiştir. Anlaşmalar sayesinde yurt dışı uçuş ağımız son bir yılda yüzde 3 oranında büyüyerek, 121 ülkede 300'den daha fazla noktaya ulaşmıştır. Bu atılımlar sayesinde, 2018'in Şubat ayı itibariyle belirlenmiş olan Avrupa Hava Trafik Raporu'nun sonuçlarına göre Türkiye ikinci olmuştur.

Şekil 6. Avrupa Hava Trafik Raporu.



Kaynak: <http://web.shgm.gov.tr/tr/manset-haber/5727-avrupa-hava-trafigine-en-fazla-katki-yapan-ikinci-ulke-turkiye> , (Son Erişim Tarihi: 20.04.2018).

Şekil 6'da gösterilen ve Eurocontrol Teşkilatının yayınlamış olduğu Hava Trafik Operasyonları Raporu'na göre; Türkiye gün içinde ek 149 uçuş sayısı ile İspanya'dan sonra Avrupa uçuş trafiğine en çok hareket yaratan ikinci ülke olmuştur. Açıklanan bu raporda, iç hatlardaki artışla birlikte Rusya Federasyonu ile karşılıklı olarak yapılan yoğun uçuşların bu artışa katkısı olabileceği dikkat çekmektedir. Bunun

dışında rapora göre, gün içinde toplam 252 uçuş ile Avrupa havayolları içinde 3. sırada bulunan THY, Şubat ayında gün içinde 145 uçuş eklemesi ile Avrupa hava trafiğine en çok katkı sağlayan havayolu sıralamasında birinci olmuştur. Eurocontrol'ün Endüstri Raporunda, THY'nin 2017 yılına göre 2018 yılında %80 doluluk oranıyla bir önceki yıla kıyasla %7'lik bir artış yaptığı bunun yanı sıra, kilometre başına kullanılabilir koltuk sayısında %14, yolcu sayısında %26 ve kilometre başına gelir olarak da %24'lik bir artış gerçekleştirdiği açıklandı (SHGM, 2018).

Gerçekleştirilen atılım ve yatırımlar sayesinde Türk havacılık sektörü için son yıllarda önemli artışlar görülmektedir. Buna en iyi örnek olarak, 1933'de kurulan THY'nin günümüzde 304 adet uçak filosu ile dünya çapında en büyük filolardan birine sahip olmasını gösterilebilir. Bu pozitif ilerlemelerin yanı sıra havacılığın en önemli girişimi olan AR-GE araştırmalarının da geliştirilerek uçak yapım ve yedek parça üretimlerine yönelik gelişimlerin sağlanmasıyla birlikte çok daha iyi konuma ulaşılmasının kaçınılmaz olacağını söylenilebilir.

2.3. Türkiye'de Bölgesel Turizm Potansiyeli

2.3.1. Edremit Körfezi'nin Turizm Kaynakları

Edremit Körfezi, Ege Bölgesi'nin Kuzey Kıyı Ege bölümü ile Marmara Bölgesi'nin Güney Marmara Bölümü'nün sınır kesiminde yer alır. Kıyı Ege Bölümü'nün kuzeyinde yer alan Madra Dağı, Balıkesir il sınırında Ayvalık, Burhaniye, Gömeç, Edremit, Havran ve Kıyı Marmara Bölümü'nün güneyinde yer alan Kaz Dağı, Çanakkale il sınırında; Ayvacık ilçesi ile çevrelenmektedir.

Edremit Körfezi; coğrafi konumu, Antik Çağlarda 1001 rüzgar vadisi olarak anılan bölge, Kaz Dağları ve Madra Dağları arasında yer alması sebebiyle imbat ve poyraz rüzgarları hâkimdir. Hava sirkülasyonu sebebiyle bölgedeki hava oldukça temizdir (Belediyesi Belediyesi, 2018). Ayrıca kendine özgü iklim özelliğine sahip olmasıyla, çeşitli ulaşım ağlarına yakınlığıyla, doğal, kültürel ve tarihi zenginlikleriyle iyi bir turizm gücüne sahiptir. Bölge, turizme kaynak sağlayan alanları ile iç ve dış turizm akışını attırarak, Türkiye'nin önemli bir destinasyon merkezi olmaya adaydır.

Ancak, bölgenin turistik açıdan sahip olduğu bu önemli unsurlara rağmen bölge turizminin aktif olamadığı ve çeşitli sorunların mevcut olduğu bilinmektedir. Bu nedenle, bölgedeki aktif turizm yapısının ortaya konulması, alternatif turizm potansiyelinin tespiti ve var olan turizm sorunlarının giderilmesinde çözüm önerilerinin oluşturulması gerekmektedir.

Edremit Körfezi'nin turizm arz ve talep yapısı, T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı, Balıkesir ve Çanakkale İl Kültür ve Turizm Müdürlüğü, ilgili ilçelerin Turizm Danışma Bürosu ve ilçe Belediyelerine ait Turizm ve Kültür verilerinden yararlanarak değerlendirilmektedir. Bu veriler sayesinde, bölgenin turizm arzı; Balıkesir ilinde Ayvalık, Burhaniye, Edremit, Çanakkale ilinde Ayvacık ilçelerinin doğal ve kültürel değerleri, ulaşım olanakları ile incelenirken, turizm işletmelerine ait veriler Ayvalık, Burhaniye, Edremit ve Ayvacık ilçeleri ile ortaya konulmaktadır. Bölgenin turizm talebi ise, turistik çekiciliği ile öne çıkmış ilçeler bazında analiz edilmektedir. Edremit Körfezi'ne yönelik turizm talebinin Ayvalık, Burhaniye, Edremit ve Ayvacık ilçelerinde yoğunlaştığı, turistler tarafından bu ilçelerin tercih edildiği görülmektedir. Bu araştırmada, 2009-2019 yılları arasında yüksek oranda turist çeken; Ayvalık, Burhaniye, Edremit Ayvacık yöreleri dikkate alınarak, bölgenin turizm talebindeki gelişimi incelenmektedir. Gömeç, Havran ilçelerine yönelik yeterli bir turizm talebi ve turistik açıdan turizm işletmesi olmamasından dolayı bu ilçeler çalışmaya dahil edilmemiştir.

2.3.1.1. Edremit Körfezi'nin Turistik Arz Kapasitesi

Çanakkale İlinin Ayvacık ilçesi ile Balıkesir'in Edremit, Burhaniye ve Ayvalık ilçelerini içine alan Edremit Körfezi; doğal güzellikleri, tarihi geçmişi ve kültürel değerleri açısından zengin bir bölgedir. Kaplıcaları, zengin bitki örtüsü, oksijeni açısından bol ve doğal alanlarının çekicilikleriyle göze çarpan bölge, müze ve ören yerleri, antik kentleri, sit alanları, mimarisi, el sanatları, mutfağı, festivalleri ve yerel etkinlikleri gibi kültürel değerleriyle turizm faaliyetlerine geniş bir hizmet alanı sunmaktadır. Bunun yanı sıra milli parklar ve doğa parkları da bölgenin turizmine çeşitlilik katmaktadır.

Tarihi geçmişinin M.Ö 2000’li yıllara dayanması ve bölge içinde bulunan Thebe (Edremit’in Kuzeyi), Khrysa (Ayvacık), Killa, Andeira (Çavuşlu/Evciler Köyü), Antandros (Edremit/Altınoluk), Astrya (Edremit/Güre), Adramytteion (Burhaniye/Ören) gibi antik şehirlerin dönemin en büyük savaşlarından biri olan Truva Savaşına sahiplik etmesiyle bölgenin kültür turizmi için önemli bir unsur olmuştur (Balıkesir İl Kültür ve Turizm Bakanlığı [BAKTB], 2019).

Kaz Dağları Milli Parkı: 1993 yılında UNESCO tarafından korumaya alınan ve Edremit Körfezi’nde Çanakkale ile Balıkesir sınırları içerisinde Biga Yarım Adasının en yüksek dağıdır. Bölgenin büyük bir bölümü Balıkesir sınırları içerisinde bulunmaktadır. Kaz Dağları Milli Parkı zengin bitki örtüsü nedeniyle Alp Dağları’ndan sonra barındırdığı yüksek oksijen oranıyla dünyanın en temiz ikinci yeridir. Bu eşsiz doğanın bakirliğinin bozulmaması amacıyla ulaşım yolları dahi ilk halini korumaktadır. Yer üstü ve yer altı su rezervleriyle, doğal bitki örtüsü, iklim ve toprak yapısıyla dünyanın en önemli ekosistemlerinden birisi durumundadır. Milli park içerisinde bulunan Sarı Kız, Baba Tepe, Karataş Tepesi (Gargaros) yerlerinin rehber eşliğinde gezilmesi zorunlu tutulmaktadır.

Kaz Dağları bölgesi içerisinde bulunan, Burhaniye’ye uzaklığı yaklaşık 38 km olan ve 26 km uzunluğa sahip olan Şahinderesi Kanyonu, Jeep Safari veya Off-Road gibi alternatif turizm çeşitleriyle öne çıkan bir yer olduğunu söylenebilir. Burada hem doğa yürüyüşleri hem de kamp yapılmaktadır. Ayrıca Dereçatı mevkiinde özel bir otele ait kamping alanı bulunmakta ve müşteriler, talep etmeleri durumunda buraya ulaştırılarak kamp yaptırılmaktadır. Milli Parkta tutulan kayıtlara göre 2007 yılı içerisinde 408 Jeep bu amaçla Kazdağı Milli Parkı’na girmiştir (Akçay DKMPM, 2008). Tüm bu avantajlarıyla birlikte Kırsal turizm için önemli bir kaynak halini alan Kaz Dağları Milli Parkının Edremit bölgesi içinde bulunması da büyük önem arz etmektedir.

Kaz Dağlarının yanı sıra Madra Dağlarına yakınlığıyla ve yeşil vadileri, yaylacılık alanları, yeraltı suları, verimli topraklarında yetişen zeytin ve çam ağaçlarıyla, zengin bitki örtüsü ve bol oksijenli havası ile Burhaniye’nin önemli kırsal

turizm kaynaklarındandır. Madra Dağlarının, 500 ile 700 m yüksekliklerinde bulunan yerleri yayla olarak adlandırılmaktadır. Bu yayların en bilinenlerinden biri olan ve fıstık çamı ormanları ile çevrelenen Kozak Yaylasıdır. Bu yaylalar boyunca uzanan, Madra Dağı ve Kaz Dağları'nın doğal bitki örtüsü içerisinde trekking yapmak için X ayrı parkur vardır; Altınoluk-Darıdere Tabiat Parkı 24 km, Ormanevi- Atyakası Zirve 8 km, Hanlar Mevkii- Handere Mevkii 17 km, Gülsümana-Eybek Zirve-Hanlar Mevkii 15 km, Bahadınlı-Karadere 7 km, Burhaniye-Dutluca 10 km, Bahadınlı-Yaylacık 5 km, Avunduk-Kırtık 8 km, Şarköy-Hisarköy 7 km, Şahinler-Taylıeli 5 km, Taylıeli-Burhaniye 8 km'dir (Misya Yürüyüş Yolları, 2019). Bu faktörlerin yanı sıra Madra Dağları, içerisinde bağ üzümcülüğü ile Cabernet Sauvignon, Merlot, Syrah, Chardonnay, Bornova misketi, Pinot Noir ve Öküzgözü üzümlerinin üretimine ev sahipliği yapmaya başlamıştır. Üzümün şaraba dönüşmesi yolculuğunda yeni ve benzersiz bir yer halini almaya başlamıştır.

2.3.1.1.1. Doğal, Kültürel ve Tarihi Çekicilikleri

Verimli yer altı ve yer üstü su kaynakları, kaplıcaları, mesire yerleri, doğal ve tarihi güzellikler ile kaplı olan Edremit Körfezi ve çevresi, çam ormanları, zeytin ağaçları, zengin bitki örtüsü, yüksek oksijen alanlarına sahip yeşil doğası, asırlık kızılçam ağaçları ve antik kentleri ile turistik çekicilikler açısından zengin bir alana sahiptir.

Ayvalık Adaları Tabiat Parkı, Ayvalık'ı çevreleyen 22 adet ada ve en çok tanınanı olan Alibey (Cunda) Adası, Şeytan Sofrası, Madra Dağı, Bölgeyi kaplayan Fıstık çamı ormanları, doğal sit alanı Ören, Gömeç Atatürk Kayalıkları, Edremit'te bulunan Kaz Dağları Milli Park'ı, Asos Antik Kenti gibi doğal değerleriyle bölge turistik açıdan ön plana çıkmaktadır. Bunun yanı sıra Madra Dağı ve Kaz Dağlarını çevreleyen, sağlıklı yaşamaya katkı sağlayan ve çeşitli hastalıkların tedavisine iyi gelen sıcak su kaplıcaları, ılıcaları, termal tesisler bölgenin turizmine katkı sağlamaktadır.

Kültür Bakanlığının taşınmaz kültür varlığı olarak belirlediği resmi olarak 77 adet ve henüz resmileşmemiş olanlarla birlikte neredeyse 100'e yakın antik kent bulunmaktadır. Edremit körfezi sınırları içerisinde baktığımızda ise 16 adet antik kentin

varlığını görmekteyiz. Balıkesir bölgesinde bulunan antik kentler Thebe/Theb Antik Kenti, Adramytteion Antik Kenti, Tragasia Antik Kenti, Astyra Antik Kenti, Antandros Antik Kenti'dir (Balıkesir İl Kültür ve Turizm Bakanlığı, 2019). Çanakkale bölgesinde bulunan antik kentler Eion Antik Kenti, Pionia Antik Kenti, Asos Antik Kenti, Amaxitos Antik Kenti, Polymedion Antik Kenti, Apollon Smintheus Mabadi Antik Kenti, Lamponia Antik Kenti, Kolonai Antik Kenti, Chrysa (Khrysa) Antik Kenti ve Gargaron Antik Kentleri tarihi zenginliği barındıran özel yerlerdir (Çanakkale İl Kültür ve Turizm Bakanlığı, 2019). Bu bakımdan Edremit Körfezi'nin Türkiye geneline oranla M.Ö ve M.S oluşturulan yerleşim yerleri, mimari yapılar, kutsal mekanlara ait kalıntılarıyla zengin bir tarihi kültürü barındırdığını söyleyebiliriz.

Çizelge 6. Edremit Körfezi Müze Yerlerini ziyaret Edenlerin Sayısı (2018)

Müze Yeri	Ziyaretçi Sayısı
Taksiyarhis Anıt Müzesi (Cunda Rahmi Koç Müzesi)	13.689
Kuvayi Milliye Kültür Müzesi	10.189
Asos Örenyeri	151.155
Ayvacak Apollon Symintheion Örenyeri	9.898

Kaynak: <http://dosim.gov.tr/>, Müze ve Örenyeri İstatistikleri.

Çizelge 6'da Edremit Körfezi'nde kültür turizminin en önemli kaynaklarından olan müze ve ören yerlerini ziyaret edenlerin sayısı incelendiğinde; 2018 yılında Assos Ören Yeri ve Taksiyarhis Anıt Müzesi (Cunda Rahmi Koç Müzesi) en çok ilgi çeken alanlar olduğu görülmektedir. Kültür ve Turizm Bakanlığına bağlı olan müzeler dışında, özel işletmeli müzelerin varlığı da bölgede kültür turizminin gelişimine olanak sağlanmaktadır.

Bölgesel turizmin gelişiminde önemli rol üstlenen resmi kuruluşların başında Kültür ve Turizm Bakanlığının politikalarının yürütülmesi ile yerelde belediyelerin iyileştirici çalışmalarıyla yapılan yatırımlar hem kısa hem de uzun vadede turizmin gelişimini sağlamaktadır. Bölgenin tanıtım, reklam ve yatırımlarla turistik çekiciliklerinin artırılması yine bölgenin resmi kurumları ile yürütülerek fayda

sağlanmalıdır. Edremit körfezi'nde son 8'yıl içerisinde çeşitli bölümleri ile kurulan Üniversite yerleşkeleriyle ve gerçekleştirilen çeşitli festivallerle çok sayıda dinamik, genç kitleyi çekmeyi başararak bölgenin gelişimde ve tanınmasında önemli bir süreç olmuştur.

2.3.1.1.2. Ulaşım Olanakları

Coğrafi konumu ile Kuzey-Güney ve Doğu-Batı bağlantı yollarının kesişimin de bulunan Balıkesir, Türkiye'nin önemli konuma sahip illerinden biridir. Edremit Körfezi ve Çevresi ise; Balıkesir, Bursa, Manisa, Çanakkale, İzmir ve İstanbul gibi büyük metropollere yakınlığı ve iç kesimlere olan elverişli yollarıyla hem lojistik ticaretin hem de turizmin bir üssü olmaya adaydır.

Edremit Körfezi'ne ulaşım olanaklarına baktığımızda ise kara, deniz ve havayolları ile aktif ulaşım ağı bulunmaktadır. Ankara (625 km), İstanbul (425 km), İzmir (200 km), Balıkesir (95 km), Çanakkale (129 km), Manisa (210 km) ve Bursa (285 km) mesafede olmakla beraber (T.C. Balıkesir Valiliği, 2019), Türkiye'nin dört büyük şehrine yakın olması ve ulaşım seçeneklerinin çeşitliliği de bölgenin çekiciliğini arttırmaktadır. Denizyolu ulaşımı, İstanbul-Çanakkale arası gemi seferleri ve İstanbul (Yenikapı)-Balıkesir (Bandırma) hattındaki hızlı feribot seferi, Yunanistan'ın Midilli Adasından Ayvalık arasındaki gemi seferleri ve Alibey (Cunda) Adası ile Edremit (Altınoluk) arasında 2017 itibariyle hayata geçirilmiş olan deniz otobüs seferleriyle de bölgenin tercih edilme sebebini arttırmaktadır. Hem yurt içi hem yurt dışı ulaşım seçenekleri için Balıkesir Koca Seyit Havaalanı uçuş seferleriyle de bölgeye ulaşım imkanı sağlanmaktadır.

İzmir Adnan Menderes Havalimanı ile bölgeye havayolu ulaşımı sağlanırken, Çanakkale-İzmir karayolu üzerinde bulunan Edremit Koca Seyit Havalimanı (eski adıyla Balıkesir Körfez Havaalanı) bölgenin tüm ilçelerine yakınlığı nedeniyle bölgeye hizmet eden en önemli ulaşım ağını oluşturmaktadır. Mevcut ve devam etmekte olan karayolu yatırımları, liman projeleri ve yine Ulaştırma Bakanlığı'nın proje aşamasındaki İstanbul-İzmir-Balıkesir-Bursa hızlı tren hattı ile İstanbul'un 1 saat, İzmir'in 40dk, Bursa'nın da 30 dakikalık bir mesafeye indirilmesi öngörülmektedir.

Böylelikle Balıkesir'in turizm potansiyelinin dinamizminin hızla artmasına ve bölgenin gelişmesine çok büyük katkı sağlanacaktır.

Çizelge 7. Balıkesir Koca Seyit Havalimanı'na Ait Uçak ve Yolcu Sayısı (2009-2018)

Yıllar	Tüm Uçak Trafiği			Yolcu Trafiği (Gelen-Giden)		
	İç Hat	Dış Hat	Toplam	İç Hat	Dış Hat	Toplam
2009*	Kapalı	Kapalı	0	Kapalı	Kapalı	0
2010**	983	-	983	37.236	-	37.236
2011	2.499	33	2.532	56.933	2.723	59.656
2012	3.288	40	3.328	46.180	415	46.595
2013	5.265	49	5.314	90.581	997	91.578
2014	5.966	93	6.059	199.280	7.108	206.388
2015	7.991	122	8.113	311.785	9.735	321.520
2016	20.276	179	20.455	353.567	11.181	364.748
2017	22.793	129	22.922	426.705	9.556	436.261
2018	20.068	151	20.219	503.558	10.452	514.010

Kaynak: Balıkesir Koca Seyit Havalimanı Müdürlüğü

*2009 yılında uçuşa kapalı.

**2010 yılının Temmuz ve Aralık aylarında uçuşa açık.

Çizelge 7'de elde edilen verilere göre 2017 yılından 2018 yılına geçişte iç hatlardaki uçak trafiği düşmesine rağmen dış hatlar uçak trafiği ve genel olarak yolcu sayılarındaki uçak artışlar gözlenmektedir. Hem dış hatlardaki hem de iç hatlardaki yıllar arası gösterilen yolcu sayılarındaki istikrarsızlıklar bölgesel turizm için olumsuz bir durum oluşturmaktadır. Koca Seyit Hava Limanını tercih ederek bölgeye gelen yolcuların sayılarında her geçen yıl kayda değer bir artış gözlenmesine rağmen, bölge turizminin gelişmesinde iç ve özellikle dış hatlardaki uçak ve yolcu trafiğinin yoğunluk kazanması gerektiği söylenebilir.

Çizelge 8. Edremit Körfezi Limanlarına Gelen Yabancı Turistlerin Sayısı (2009-2018)

Yıllar	Balıkesir	Çanakkale
	Ayvalık Limanı	Küçükkuyu Limanı
2009	26.396	-
2010	10.863	-
2011	15.212	-
2012	13.003	-
2013	17.636	-
2014	22.639	-
2015	16.360	-
2016	10.194	-
2017	29.853	-
2018	36.474	2.316
Toplam	200.946	

Kaynak: <http://www.kultur.gov.tr>, Sınır Giriş-Çıkış İstatistikleri

Bakanlık tarafından bölge limanlarına giriş yapan yerli turist sayıları 2009 yılı dışında yayınlanmamıştır. Bu sebeple yalnızca yabancı turist sayıları değerlendirmeye alınmıştır. Bölgenin denizyolu ulaşımı Ayvalık Limanı ile gerçekleştirilirken, Çizelge 8’de görüldüğü gibi deniz yoluyla gelen turistlerin sayılarında ani yükseliş ve ani düşüşler gözlene de son üç yıl boyunca düzenli bir artış görülmektedir. Bunun sebepleri arasında bölgeye yakın olan Yunan Adalarına yönelik düzenlenen günübirlik yat seferlerinin artışının büyük etkisi olduğu düşünülmektedir. Bir önceki yıla kıyasla turist sayılarında 2010, 2012, 2015, 2016 yıllarda düşüşler yaşanırken en düşük oranı 2016’da en yüksek oran ise 2018’de görülmektedir. Bölgeye 2018 yılına kadar yalnızca Ayvalık Yat Limanı hizmet ederken, 2018 yılında Küçükkuyu Yat Limanının da eklenmesiyle bölgede gerçekleştirilecek olan yat turizmi için farklı bir fırsat alanı olmuştur. Bu sonuçlar doğrultusunda Edremit Körfezi’nde bulunan küçük tekne iskelelerinin ve yeni yat limanlarının yapılması, yolcu potansiyelinin iyileştirilmesi bölgeye pozitif bir etki sağlayacaktır.

Edremit Körfezi'nde Ayvalık Limanı, Ayvacık Turizm İşletme Belgeli Setur Ayvalık Marina, Sadan Yat Çekrek Yeri ve Turizm Yatırım Belgeli olan Burhaniye İskele Yat Limanı bölge içerisinde yat turizmi için faaliyet gösteren yerlerdir (Güney Marmara Kalkınma Projesi [GMKA], 2014). Proje yapım aşamasındayken maddi yetersizlikler sebebi ile yapılamayan Altınova Yat Limanı ile bölgenin denizyolu ulaşımı ve yat turizmine yönelik kapasitesi arttırılıp, deniz turizmine farklı alanlarda imkan sağlanabileceği aşıkardır.

Edremit Körfezi'nin yat limanı kapasitesi Çizelge 9'da gösterilmektedir. Çizelgede gösterilen yat liman kapasitesi içinde Ayvalık'ta bir tane Mavi Bayraklı marina ve bir tane Mavi Bayraklı yat bulunmaktadır. Bu doğrultuda Burhaniye'de Mavi Bayraklı marinaların oluşturulması, Ayvacık ilçesinde de yat limanı inşasının gerçekleştirilmesi öncelikli hedefler halini aldığı görülmektedir.

Çizelge 9. Edremit Körfezi Yat Limanı Kapasitesi (2018)

Tesis Adı	Kara Kapasitesi	Deniz Kapasitesi	Toplam
Setur Ayvalık Marina	150	200	350
Sadan Yat Çekrek Yeri	140	-	140
Burhaniye İskele Yat Limanı	100	210	310

Kaynak: Balıkesir İl Kültür ve Turizm Bakanlığı

2.3.1.1.3. Turizm Tesisleri

Edremit Körfezi, turistleri cezbeden tarihi yapısı, doğal ve kültürel değerlere sahip olması, bakir yapısının yanı sıra, talep yapısına etki eden ulaşım koşulları, konaklama, turistik tesislerin çeşitliliği, büyük metropollere yakın bir konumda bulunması gibi bünyesinde barındırdığı çeşitli avantajları ile turizm sektörü için büyük bir potansiyel sunmaktadır. Bölgede bulunan konaklama tesisleri sayıları, yeme-içme ve seyahat işletmeleri Çizelge 10, Çizelge 12 ve Çizelge 16'de gösterilmektedir.

Çizelge 10. Edremit Körfezi Konaklama İşletmeleri (2017)

İl	İlçe	Tesis Türü	Turizm Yatırım Belgesi		Turizm İşletme Belgesi		Belediye Belgesi		Turizm İ. Ve B. Belgeli Toplam		İlçelere Göre Yatak Sayısı Oranı (%)
			T.S	Y.S	T.S	Y.S	T.S	Y.S	T.S	Y.S	
BALIKESİR	Ayvalık	Otel	6	1.050	8	409	97	6.795	105	7.204	33,4
		Motel	-	-	-	-	20	871	20	871	
		Tatil Köyü	-	-	-	-	-	-	-	-	
		Pansiyon	-	-	1	32	61	1.236	62	1.268	
		Apartment	-	-	-	-	25	1.720	25	1.720	
		Kamping	-	-	-	-	-	-	-	-	
	Burhaniye	Otel	3	314	3	128	20	1.559	23	1.687	11,3
		Motel	-	-	-	-	-	-	-	-	
		Tatil Köyü	-	-	2	368	1	250	3	618	
		Pansiyon	-	-	-	-	67	1.368	67	1.368	
		Kamping	1	75	1	35	1	32	2	67	
	Edremit	Otel	2	286	19	2.359	58	5.996	77	8.355	33,8
		Motel	-	-	-	-	20	847	20	847	
		Pansiyon	-	-	-	-	31	854	31	854	
		Apartment	-	-	-	-	26	1.149	26	1.149	
		Tatil Köyü	-	-	-	-	3	778	3	778	
		Kamping	-	-	-	-	-	-	-	-	
	ÇANAKKALE	Ayvalık	Otel	2	90	17	1.563	60	3.508	77	5.071
Motel			-	-	-	-	-	-	-	-	
Tatil Köyü			-	-	-	-	-	-	-	-	
Pansiyon			-	-	1	26	79	1.876	80	1.902	
Kamping			-	-	-	-	12	659	12	659	
Toplam			14	1.815	52	4.920	581	29.498	633	34.418	100

Kaynak: Balıkesir ve Çanakkale Kültür ve Turizm Müdürlüğü ve İlçe Belediye Başkanlıkları.

Çizelge 10'da 2017 yılı itibariyle Edremit Körfezi ve çevresinde 14 adet turizm yatırım belgesi tesiste 1.815 yatak, 52 adet turizm işletme belgesi tesiste 4.920 yatak ve

581 adet belediye belgeli tesiste ise 29.498 yatak kapasitesi bulunmaktadır. Bölge, var olan toplam 633 konaklama tesisinde 34.418 adet yatak sayısı ile hizmet sunarken, Belediye Belgeli konaklama tesislerinin diğer konaklama türlerine kıyasla yoğunlukta olduğu görülmektedir. Toplam yatak kapasitesinin Ayvalık %33,4, Burhaniye %11,3, Edremit %33,8 ve Ayvacık %21,3'ünü kapsamaktadır.

Ayvalık ve Edremit yaklaşık olarak aynı oranda olmakla birlikte en az turistik tesisin Burhaniye ilçesine ait oluşu dikkat çekmektedir. Ayvalık ve Edremit arasında bir geçiş bölgesi olmaktan çıkarılıp, bölgenin tanıtım ve reklam faaliyetleri ile Burhaniye'nin de gelişimi desteklenmeli, turistik çekicilikleri ön plana çıkarılmalıdır. Böylelikle Edremit Körfezi'ndeki turizm dinamiklerinin dağılımı orantılı bir şekilde sağlanmış olacaktır.

Çizelge 11.Edremit Körfezi Türlerine Göre Tesis ve Yatak Sayıları (2017)

Tesis Türü	Tesis Sayısı	Yatak Sayısı
Otel	295	24.057
Motel	40	1.718
Tatil Köyü	6	1.396
Pansiyon	240	5.392
Apart	51	2.869
Kamping	15	801
Toplam	647	36.233

Kaynak: Balıkesir ve Çanakkale Kültür ve Turizm Müdürlüğü ve İlçelerin Turizm Danışma Bürosu

Çizelge 11'de bu tesislerin türlerine göre dağılımı incelendiğinde otellerin ardından apart ve pansiyonlar ön plana çıkmaktadır. Tatil Köyü ve Kamping sayılarının artırılıp, var olan işletmelerin modernizasyonunu gerçekleştirerek bölgenin turizm potansiyeli desteklenmelidir.

Çizelge 12. Edremit Körfezi Seyahat İşletmeleri (2018)

Seyahat Acentaları		A Grubu	B Grubu	C Grubu
Balıkesir	Ayvalık	17	-	1
	Burhaniye	8	-	-
	Edremit	23	-	1
Çanakkale	Ayvacık	3	-	-
Toplam		51	-	2

Kaynak: Balıkesir ve Çanakkale Kültür ve Turizm Müdürlüğü

Çizelge 12’de 2018 yılı itibariyle Edremit Körfezi ve çevresinde 51 tane A Grubu ve 2 tane C Grubu olan seyahat acentası ile turizme hizmet sunarken, seyahat acentalarının Edremit ve Ayvalık ilçelerinde yoğunlaştığı görülmektedir. Ayvacık ve Burhaniye ilçelerinde seyahat acentalarının az olması bu bölgelerdeki turizmin geliştirilmesinde bir engel olarak görülebilir. Benzeri bir durum Çizelge 10’da tesis sayılarında da gözlenmektedir. Bu sebeple özellikle bölgede bulunan Ayvacık ve Burhaniye ilçelerini kapsayan bir turizm politikasının geliştirilerek devreye konulması gerekliliğini ortaya koymaktadır.

2.3.1.1.3.1. Konaklama (Termal, Turizm Belgeli, Belediye Belgeli)

Edremit Körfezi ve çevresindeki konaklama tesislerinin etkinliğini açığa çıkarmak amaçlı bölgenin doluluk oranları yerli ve yabancı turistler tarafından ortaya konulmaktadır. Çizelge 13 ve Çizelge 14’de, 2009-2018 döneminde Turizm İşletme Belgeli tesislerin doluluk oranı ile Belediye Belgeli tesislerin doluluk oranı yer almaktadır.

Çizelge 13. Edremit Körfezi Turizm İşletme Belgeli Konaklama Tesislerinin Doluluk Oranları (2009-2018)

Yıllar	Ayvalık		Burhaniye		Edremit		Ayvacık	
	Yerli/ Yabancı	Toplam Doluluk	Yerli/ Yabancı	Toplam Doluluk	Yerli/ Yabancı	Toplam Doluluk	Yerli/ Yabancı	Toplam Doluluk
2009	149.280	%43,05	10.208	%34,27	74.899	%31,85	32.822	%26,05
2010	187.576	%27,75	6.696	%30,87	92.528	%25,29	29.569	%16,53
2011	232.381	%56,80	6.103	%56,94	107.588	%28,28	42.685	%25,03
2012	199.557	%51,07	9.207	%56,05	126.801	%37,94	49.854	%32,19
2013	194.337	%45,67	13.554	%59,21	114.370	%31,29	50.010	%29,61
2014	175.196	%50,08	13.183	%52,87	158.309	%37,41	55.513	%28,91
2015	181.428	%40,99	13.107	%52,41	126.069	%31,82	69.838	%33,53
2016	102.728	%21,14	12.843	%29,89	97.636	%27,05	62.884	%29,74
2017	183.805	%46,12	24.829	%54,89	117.494	%34,54	59.957	%30,84
2018	118.696	%54,60	25.806	%55,17	134.909	%34,26	64.861	%32,21

Kaynak: <http://www.kultur.gov.tr>, Konaklama İstatistikleri.

Çizelge 13’de 2009-2018 yılları içinde bölgedeki Turizm İşletme Belgeli tesislerde doluluk oranında Burhaniye ilçesi öne çıkarken hem yabancı hem yerli turistler sayılarında Ayvalık ilçesi öne çıkmaktadır. Ayvalık ilçesi doluluk oranları ve turist sayıları ile bölgenin en önemli turistik alanı olduğunu kanıtlamaktadır. Burhaniye ilçesi bölge içerisinde en az tesis ve turist sayısına rağmen doluluk oranlarında en yüksek olması ilçeye yönelik turistik talebin önemini ortaya koymaktadır. Çizelge 10’da görüldüğü gibi turistik tesis sayısında bölge içerisinde %11,3 pay ile en düşük ilçe olduğu görülmektedir. 2018 yılı itibariyle de kendi içinde son on yılın en fazla turist sayısına sahip olarak Burhaniye ilçesine yapılacak olan yeni turistik tesisler ve alternatif turizm çeşitleri ile bu artış desteklenebilir. Ayvacık ve Edremit ilçelerinde ilk beş yıllık periyottan sonra son beş yıllık periyot boyunca yabancı turist sayılarında düzenli olarak düşüş yaşanmıştır. Ciddi sayıda yaşanan bu yabancı turist kaybının önlenmesi bölge turizmi adına büyük önem taşımaktadır.

2009-2018 yılları arasında Edremit Körfezi ve çevresindeki konaklama tesislerinin doluluk oranlarının düşük olması ile tesislerde önemli ölçüde atıl bir kapasitenin var olduğu ortaya çıkmaktadır. Konaklama tesislerinin düşük doluluk oranıyla faaliyet göstermesinin en temel nedeni, turizm talebindeki istikrarsızlık ve her yıl daralmaların meydana gelmesidir. Diğer nedenleri ise, bölgede var olan işletmelerin yapısal durumu ve hizmet kalitesinin yeterli olmaması, plansız yapılanma ile kurulan yeni tesislerin artması, işletmelerin reklam kampanyalarının yetersiz olması, altyapı ağlarının yetersiz kalmasıdır.

Çizelge 14. Edremit Körfezi Belediye Belgeli Konaklama Tesislerinin Doluluk Oranları (2009-2018)

Yıllar	Ayvalık		Burhaniye		Edremit		Ayvacık	
	Yerli/ Yabancı	Toplam Doluluk	Yerli/ Yabancı	Toplam Doluluk	Yerli/ Yabancı	Toplam Doluluk	Yerli/ Yabancı	Toplam Doluluk
2009	291.017	%33,9	12.556	%30,2	306.048	%27,3	157.170	%33,8
2010	251.396	%31,8	14.197	%29,0	382.942	%32,8	113.146	%13,9
2011	210.545	%20,9	3.240	%6,9	413.890	%49,9	161.193	%17,9
2012	188.430	%18,3	12.423	%25,9	506.660	%42,7	120.290	%10,7
2013	313.307	%20,9	13.611	%27,9	311.781	%30,3	109.840	%12,1
2014	313.962	%21,0	14.773	%38,4	198.022	%24,7	88.205	%9,0
2015	394.880	%28,9	16.456	%44,6	325.158	%34,6	100.251	%10,6
2016	314.671	%21,2	30.559	%47,0	351.234	%36,0	96.281	%24,0
2017	156.337	%36,0	55.547	%35,8	140.804	%24,8	56.461	%25,3
2018	200.397	%37,1	58.036	%37,3	127.623	%22,4	48.315	%28,1

Kaynak: <http://www.kultur.gov.tr>, Konaklama İstatistikleri.

Çizelge 14’de görüldüğü gibi, 2009-2018 yıllarında Edremit Körfezi içindeki Belediye Belgeli tesislerde en fazla doluluk oranı yine Burhaniye ilçesine gelen turistlerden elde edilmiştir. Yerli turist sayısında en fazla 3.036.569 ile Edremit ilçesi, yabancı turist sayısında 167.924 ile Ayvalık ilçesi sahiptir. Bu durumda bölgeyi en çok yerli turistlerin tercih ettiğini kesin bir şekilde ortaya koymaktadır.

Çizelge 15. Edremit Körfezi Turizm İşletme ve Belediye Belgeli Konaklama Tesislerin Doluluk Oranlarının Türkiye Geneline Oranı (2009-2018)

Yıllar	Turizm İşletme Belgeli Tesislerin Ortalama Doluluk Oranı (%)		Belediye Belgeli Tesislerin Ortalama Doluluk Oranı (%)	
	Türkiye	Edremit Körfezi	Türkiye	Edremit Körfezi
2009	48,9	33,7	32,7	31,2
2010	49,1	40,7	32,7	28,8
2011	51,4	41,7	33,9	23,8
2012	54,3	46,0	34,2	24,2
2013	52,6	45,6	32,7	22,7
2014	51,8	46,3	36,3	23,2
2015	51,1	42,2	31,2	29,6
2016	41,6	30,3	29,9	31,9
2017	50,9	33,3	36,1	30,5
2018	56,4	44,0	38,9	31,2

Kaynak: <http://www.kultur.gov.tr>, Konaklama İstatistikleri

Çizelge 15’de bölgedeki doluluk oranlarının ülke genelinin ortalamasına oranla İşletme Belgeli Tesislerin, Belediye Belgeli Tesislerden daha fazla doluluk oranına sahip olduğunu göstermektedir. Türkiye ortalamasına yakın bir orana sahip olması Edremit Körfezi’nin kendi içinde yüksek oranda turizm potansiyelinin varlığını göstermektedir. Var olan bu potansiyel doğru bir şekilde değerlendirilip, yeni istihdam alanlarının oluşturulmasıyla birlikte hem bölge halkına yeni bir gelir alanı kazandırılmış hem de bölgeye gelen turist sayısında olumlu bir geri dönüş alınmasını sağlayacaktır.

2.3.1.1.3.2. Yiyecek-İçecek İşletmeleri

Edremit Körfezi’nde 2017 yılı itibariyle Çizelge 16’da görüldüğü gibi toplamda 1.181 adet restoran, lokanta, kafe-bar gibi bölgede faaliyet gösteren yeme-içme işletmeleri ile de turistleri ağırlayabilecek geniş bir yelpazeye sahiptir. Çizelge 10’da

görüldüğü üzere Ayvacık %21,3 oranında konaklama tesislerine sahip olması ile bölge içinde üçüncü ilçe konumunu almasına rağmen yeme-içme işletmelerine olan talebi en düşük seviyede karşılaması olumsuz bir durum oluşturmaktadır. Bu nedenle Ayvacık ilçesinin alternatif kaynaklar sağlayarak oluşan talebi karşılayacak duruma gelmesi bölgenin turistik çekiciliği açısından büyük önem teşkil etmektedir.

Çizelge 16. Edremit Körfezi Yeme-İçme İşletmeleri (2017)

Balıkesir	Ayvalık	439
	Burhaniye	298
	Edremit	428
Çanakkale	Ayvacık	16
Toplam		1.181

Kaynak: Ayvalık, Burhaniye, Edremit ve Ayvacık Belediyeleri.

2.3.1.2. Edremit Körfezi'ne Yönelik Turizm Talebinin Özellikleri

Edremit Körfezi turizm talep yapısı; tesise giriş sayısı, geceleme sayısı ve ortalama kalış sürelerine göre tetkik edilip, bölgenin turizm talebine ait verilerin Türkiye geneline oranla karşılaştırılarak Edremit Körfezi'ne yönelik ortaya çıkan turizm talebi değerlendirilmektedir.

Çizelge 17 ve Çizelge 18'e göre, bölgede konaklayan yabancı turistlerin yerli turistlere oranla çok daha düşük olduğu görülmektedir. Çizelge 19'da bu durumu daha açık bir şekilde görmekte ve her geçen yıl tesise giriş sayılarında ciddi bir düşüş yaşandığını görmekteyiz. Bu durumun nedenlerine dair araştırmalar yapılarak gerekli tedbirlerin alınması halinde yeniden bir canlanma ve istikrar sağlanabilir.

2.3.1.1.4. Turist Sayıları

Edremit Körfezi'ne 2018 yılında toplam 878.643 turist gelmiştir: Bu turistlerin 162.301'i yabancı uyruklu ve 716.342'si yerli turistten oluşmaktadır. 2016 yılında yabancı turist sayısında ciddi bir düşüş görülmesine rağmen 2017 ve 2018'de

katlanarak artmıştır. Yerli turist sayılarında yıllar arası ani düşüş ve yükselişler gözlenmekle beraber son on yıllık periyotta en ciddi düşüş 2017 yılında yaşanmıştır. Çizelge 17 ve Çizelge 18’de gözlenen bu istikrarsızlık, geceleme ve kişi başına geceleme sürelerinde de kendini göstermektedir.

Çizelge 17. Edremit Körfezi Gelen Yerli Turistlerin Tesise Giriş, Geceleme Sayıları ve Kişi Başı Geceleme Süresi (2009-2018)

Yıllar	Tesise Giriş Sayısı	Geceleme Sayısı	Kişi Başına Geceleme Süresi (Gün/Kişi)
2009	939.419	1.877.144	2,00
2010	945.475	1.974.413	2,09
2011	910.594	2.059.419	2,26
2012	1.068.450	1.693.106	1,58
2013	939.081	1.730.283	1,84
2014	889.315	1.604.851	1,80
2015	1.053.184	1.939.167	1,84
2016	1.009.752	1.868.489	1,85
2017	700.126	1.123.758	1,61
2018	716.342	1.555.293	2,17

Kaynak: <http://www.kultur.gov.tr> Konaklama İstatistikleri.

Çizelge 17’de tablonun geneline baktığımızda ise, bölgeye yönelik yerli turist sayısında tesise girişte en fazla 2012 yılında yaşanmasına rağmen kişi başına geceleme oranının en düşük olduğu yıl yine 2012 yılı olmuştur. Gelen turistlerin tatmin düzeylerinin artırılarak bölgede kalıcılıklarının sağlanması gerekmektedir. Böylelikle turizm gelirlerinde artışların yaşanması, turistik işletmelerinin daha verimli hale gelmesi sağlanacaktır.

Çizelge 18. Edremit Körfezi Gelen Yabancı Turistlerin Tesise Giriş, Geceleme Sayıları ve Kişi Başı Geceleme Süresi (2009-2018)

Yıllar	Tesise Giriş Sayısı	Geceleme Sayısı	Kişi Başına Geceleme Süresi (Gün/Kişi)
2009	94.581	200.245	2,12
2010	132.125	244.925	1,85
2011	267.031	472.313	1,77
2012	144.772	273.790	1,89
2013	181.729	413.399	2,27
2014	127.648	286.767	2,25
2015	174.003	297.949	1,71
2016	59.084	122.331	2,07
2017	95.108	157.836	1,66
2018	162.301	290.357	1,79

Kaynak: <http://www.kultur.gov.tr> Konaklama İstatistikleri.

Çizelge 18 incelendiğinde, bölgeye gelen yabancı turistlerin sayısında yıllar arasında sert yükseliş ve düşüşler yaşanmıştır. 2017 yılından 2016 yılına geçişte en düşük %-66'lık oranını görmesinin ardından 2018 yılında yaşanan %70 oranında artış ile son on yılın en önemli seviyesi gözlenmektedir. Geceleme sayılarında en yüksek oran tesise giriş sayılarıyla da doğru orantılı olarak 2011, 2013 ve 2018 yıllarında gözlenirken, geceleme sayılarında yaşanan istikrarsızlık da dikkat çekmektedir. 2009-2018 döneminde yerli turistler de karşılaştığımız istikrarsızlıklar, ciddi oranda düşüş ve yükselişler aynı şekilde yabancı turistlerde de ortaya çıkmasıyla bölgenin turizm talebindeki sorunun ciddiyetini ortaya koymaktadır.

Çizelge 19. Edremit Körfezi Yıllara Göre Turizm Talebindeki Değişim Oranları (2009-2018)

Yıllar	Tesise Giriş Sayısı	Geceleme Sayısı	İlk 5 yıla göre tesise giriş değişimi %	İlk 5 yıla göre geceleme değişimi %
İlk 5 Yıl			-11,33%	-15,48%
2009	1.034.000	2.077.389		
2010	1.077.600	2.219.338		
2011	1.177.625	2.531.732		
2012	1.213.222	1.966.896		
2013	1.120.810	2.143.682		
İlk 5 Yıl Toplam	5.623.257	10.939.037		
Son 5 Yıl				
2014	1.016.963	1.891.618		
2015	1.227.187	2.236.498		
2016	1.068.236	1.990.820		
2017	795.234	1.281.594		
2018	878.643	1.845.650		
Son 5 Yıl Toplam	4.986.263	9.246.180		

Kaynak: <http://www.kultur.gov.tr> Konaklama İstatistikleri.

Çizelge 19’da ilk beş yıllık periyot ile son beş yıllık periyot karşılaştırılarak tesise giriş sayılarındaki değişim oranı tespit edilmeye çalışılmıştır. Tesise giriş sayılarında ilk beş yıllık periyodun toplamının son beş yıllık periyodun toplamına göre -11,33% oranında önemli bir düşüş yaşandığı görülmektedir. Geceleme sayılarındaki değişime baktığımızda ise ilk beş yıllık periyodun toplamının son beş yıllık periyodun toplamına göre -15,48%’lik bir düşüş yaşanmıştır. Son beş yıllık periyotta hem tesise giriş sayılarında hem de geceleme sayılarındaki düşüş ve son on yıl içinde en düşük seviyenin 2017, 2018 yıllarında yaşanması da yenilikçi turizm politikalarının gerekliliğini ortaya koymaktadır.

Çizelge 20. Edremit Körfezi Konaklama ve Geceleme Sayısı Karşılaştırılması (2009-2018)

Yıllar	Tesise Giriş Sayısı			Geceleme Sayısı		
	Türkiye	Edremit Körfezi	%	Türkiye	Edremit Körfezi	%
2009	45.065.161	1.034.000	2,3	124.398.217	2.077.389	1,7
2010	53.253.857	1.077.600	2,0	149.186.942	2.219.338	1,5
2011	56.025.776	1.177.625	2,1	156.234.715	2.531.732	1,6
2012	58.821.520	1.213.222	2,1	172.318.712	1.966.896	1,1
2013	59.501.495	1.120.810	1,9	169.712.200	2.143.682	1,3
2014	66.053.566	1.016.963	1,5	181.593.490	1.891.618	1,0
2015	67.928.556	1.227.187	1,8	177.494.692	2.236.498	1,3
2016	59.383.867	1.068.236	1,8	154.311.937	1.990.820	1,3
2017	61.952.005	795.234	1,3	155.809.568	1.281.594	0,8
2018	71.957.656	878.643	1,2	190.686.722	1.845.650	1,0
2009-2018	599.943.459	10.609.520	1,8	1.631.747.195	20.185.217	1,23

Kaynak: <http://www.kultur.gov.tr> Konaklama İstatistikleri.

Çizelge 20’de görüldüğü gibi Edremit Körfezi’nin Türkiye geneli turizm oranıyla kıyaslandığında sahip olduğu pay çok düşük olup, ortalama konaklama sayılarına göre %1,8, geceleme sayılarına göre ise %1,23’dür. Türkiye geneline göre geceleme ve tesise giriş sayılarının bu denli düşük olması Edremit Körfezi’nin turistler tarafından geçiş noktası olarak tercih edildiğini göstermektedir. Bölgeye yönelik oluşan turizm talebinin az olmasındaki nedenler; bölgenin tarihi, kültürel ve doğal çekiciliklerinin tanıtımındaki yetersizlik, ekonomik bütçenin sınırlı oluşu, yenilikçi ve sürdürülebilir bir turizm politikasının oluşturulamaması, altyapı yetersizliği, hizmet kalitesinin iyileştirilememesi şeklinde sıralanabilir.

2.3.1.1.5. Turizm Gelirleri

Edremit Körfezi'ne gelen yerli ve yabancı turistlerin yöre ekonomisine katkısı bölgenin ekonomik olarak kalkınması bakımından oldukça önemlidir. Yabancı ve yerli turist sayılarının her yıl değiştiği gibi TÜİK tarafından belirlenen ziyaretçi başına ortalama harcama oranı da her yıl değişmektedir. Bu hesaplamalardan yola çıkarak Çizelge 21'de yabancı turistlerden 2011, 2013 ve 2015 yıllarında en çok gelirin elde edildiğini görmekteyiz. 2015 yılında son on yılın en çok gelir sağlanan üçüncü yılı olmasına karşın en düşük gelirin 2016 yılında elde edildiği görülmektedir. Yabancı turistlerden son yıllarda elde edilen döviz gelirlerindeki düşüşün önlenmesi için yabancı turistlere müşteri memnuniyeti aşılanmalı, ekonomik tur paketleri gibi çeşitli düzenlemeler yapılmalıdır.

Çizelge 21. Edremit Körfezi'nde Konaklayan Yabancı Turistlerin Yöre Ekonomisine Katkısı (2009-2018)

Yıllar	Yabancı Turist Sayısı	Ziyaretçi Başına Ortalama Harcama (\$)	Turizm Geliri (Milyon \$)
2009	94.581	697	65.922.957
2010	132.125	670	88.523.750
2011	267.031	709	189.324.979
2012	144.772	715	103.511.980
2013	181.729	749	136.115.021
2014	127.648	775	98.927.200
2015	174.003	715	124.412.145
2016	59.084	633	37.400.172
2017	95.108	630	59.918.040
2018	162.301	617	100.139.717

Kaynak: <http://www.kultur.gov.tr> Konaklama İstatistikleri.

Çizelge 21'de, bölgeye gelen yabancı turistlerden elde edilen gelire baktığımızda en yüksek gelir 2011 yılında elde edilirken, 2016 ve 2017 yılları son on yıl boyunca en düşük gelirin elde edildiği yıllar olarak karşımıza çıkmaktadır. Buna

rağmen 2018 yılında bir önceki yıla göre turizm talebinin artışı ile birlikte iki katı bir gelir artışı yaşanması bölge adına olumlu geri dönüş olarak öne çıkmaktadır.

Çizelge 22. Yabancı Turistlerin Edremit Körfezi'nin Ekonomisine Katkısı (2018)

	Türkiye	Ayvacık, Ayvalık, Edremit, Burhaniye	%
Yabancı Turist Sayısı	39.488.401	162.301	0,41
Turizm Geliri	24.028.311.000	100.139.717	0,4

Kaynak: <http://www.kultur.gov.tr> Konaklama İstatistikleri.

Çizelge 22'de Edremit Körfezi'ne gelen yabancı turistlerden elde edilen ekonomik gelirin Türkiye geneline oranla bakıldığında ise çok daha düşük bir paya sahip olduğunu görmekteyiz. Bölgenin ulusal olarak tanınırlığı düşük olmasının yanı sıra elde ettiğimiz bu sonuçlarla uluslararası düzeyde de tanınırlığının düşük olduğunu söyleyebiliriz. Hem ulusal hem uluslararası tanıtımlar yapılarak bölgenin bilinirliğinin artırılması döviz girişi ve ekonomik kalkınma açısından önemli bir adım olmaktadır.

Çizelge 23. Edremit Körfezi'nde Konaklayan Yerli Turistlerin Yöre Ekonomisine Katkısı (2009-2018)

Yıllar	Yerli Turist Sayısı	Ziyaretçi Başına Ortalama Harcama \$	Turizm Geliri (Milyon \$)
2009	939.419	1.222	1.147.970.018
2010	945.475	1.231	1.163.879.725
2011	910.594	1.168	1.063.573.792
2012	1.068.450	1.241	1.325.946.450
2013	939.081	1.252	1.175.729.412
2014	889.315	1.130	1.004.925.950
2015	1.053.184	970	1.021.588.480
2016	1.009.752	978	987.537.456
2017	700.126	903	632.213.778
2018	716.342	801	573.789.942

Kaynak: <http://www.kultur.gov.tr> Konaklama İstatistikleri.

Çizelge 23'de Edremit Körfezi'ne gelen yerli turistlerden elde edilen ekonomik gelire baktığımızda sırasıyla en çok 2012, 2013 ve 2010 yılları gelmektedir. 2018 yılında yabancı turist sayısı yükselme yaşanmasına rağmen yerli turistlerde 2017'de önemli bir düşüş 2018'de de çok az bir artış gözlenmektedir. Çizelge 23'e baktığımızda ise bu sonucun yerli turistlerin harcamalarına da yansıtıldığı görülmektedir. Bu durumun sebepleri arasında, bölgeye gelen yabancı turist talebinin düşmesiyle birlikte turizm işletmelerinin kaybettiği döviz payını yerli turistlere yönelik olan satışlara yansıtması sonucu yerli turistlerin alım düzeyinin düşmesi gösterilebilir.

Çizelge 24. Yerli Turistlerin Edremit Körfezi'nin Ekonomisine Katkısı (2018)

	Türkiye	Ayvacık, Ayvalık, Edremit, Burhaniye	%
Yerli Turist Sayısı	6.624.191	716.342	10,81
Turizm Geliri \$	5.345.472.000	573.789.942	10,73

Kaynak: <http://www.kultur.gov.tr> Konaklama İstatistikleri.

Çizelge 24'e göre Edremit Körfezi'ne gelen yerli turistlerden elde edilen gelir %10,73 ile Türkiye ekonomisine önemli bir katkı sağladığı söylenilebilir. Bölgenin turizm alanında gelişmesi, var olan talebin karşılanması için arz kapasitesinin artırılması gerekmektedir. Bu durum sonucunda da var olan turist alternatif turistik bölgelere kaymak yerine bölge içerisinde devamlılık sağlayacaktır. Böylelikle elde edilen gelirin daha da artırılması kaçınılmaz olacaktır.

2.3.1.2. Edremit Körfezi'nin Turizm Çeşitleri

Edremit Körfezi sahip olduğu zengin doğal ve kültürel kaynaklar, faunası ve florası ile sadece bulunduğu bölgede değil, Türkiye'de ve Dünya'da eşsiz bir yere sahip olan Kaz Dağlarının sayesinde bünyesinde barındırdığı turizm potansiyeli hayli yüksek bir bölge durumundadır. Doğaseverler, gezginler ve sporcular için güzel deneyimlere, anılara ev sahipliği yaparken, bölgede SİT alanları olarak korumaya alınan mimari yapıları, kültürel mirası ile dikkat çekici bir yer olmaktadır.

Edremit Körfezi'nde gerçekleştirilen alternatif turizm çeşitleri: Termal Turizm, Tarih ve Kültür Turizmi, Deniz ve Kıyı Turizmi, Dağ-Doğa, Kırsal ve Eko-Turizm, Etkinlik Turizmi bulunmaktadır.

2.3.1.2.1. Termal Turizm

Termal turizm ve sağlıklı yaşam için jeotermal kaynaklar açısından zengin bir bölge olan Edremit Körfezi, kaplıcalarıyla termal turizmde önemli yer tutmaktadır. Güre Kaplıcaları, Bostancı Kaplıcaları, Altınoluk, Zeytinli, Akçay, Tuzla Köyü ve Afrodit kaplıcalar termal turizm açısından önemli alanlardır.

Çizelge 25. Edremit Körfezi ve Çevresindeki Termal Tesis Yatak Kapasitesi (2018)

İl	Termal Alanlar	Tesis Sayısı	Yatak Sayısı
Balıkesir	Ayvalık	-	-
	Burhaniye	-	-
	Edremit	9	2.728
Çanakkale	Ayvacak	-	-
Toplam		9	2.728

Kaynak: İl Kültür ve Turizm Bakanlıkları

Ülkenin en önemli termal kaynaklarına sahip olduğu bilinen Edremit Körfezi'nin tüm termal kaynakları Çizelge 25'de görüldüğü üzere Edremit ilçesinde yer almaktadır. Kültür ve Turizm Bakanlığı tarafından oluşturulan 2007-2023 Master Eylem Planı çerçevesinde Ayvalık ilçesi içinde 2.000 adet planlı yatak kapasiteli turizm tesisi yapılması hedeflenmektedir. Bölgede bulunan kaplıcaların geneli ilk çağlarda kullanılan Türk Hamamlarının yapısal özelliklerini taşımaktadır. Termal tesislerde ve kaplıcalarda uygulanan sağlık kürleri, kireçlenme, romatizma, cilt hastalıkları gibi çeşitli hastalığın tedavisinde şifa olarak görülmekte ve kullanılmaktadır.

Türkiye Turizm Stratejisi 2023 Eylem Planında içerisinde Çanakkale-Balıkesir ilçelerini barındıran "Troya Kuzey Ege Kültür ve Termal Turizm Gelişim Bölgesi" sahip olduğu jeotermal su kaynaklarıyla Termal, Sağlık ve Kırsal Turizm'in gelişmesinde önemli bir adım atılmıştır. Aynı zamanda Kaz Dağları Milli Park'ın yamaçlarında bulunan jeotermal su kaynaklarının tespit edilerek termal turizm faaliyetlerine yeni alanlar sağlanmaya çalışılmaktadır. Bununla birlikte Kaz Dağları Milli Parkı'nın barındırmış olduğu özel flora ve faunasıyla birlikte kıyı turizmin sağlamış olduğu turizm potansiyeli ile termal turizm faaliyetleri birleştirilerek bölgesel turizmin kalkınması düşünülmektedir.

2.3.1.2.2. Tarih ve Kùltür Turizmi

Geçmişten günümüze kadar ulaşmış antik kalıntılar, ören yerleri, anıtlar ve mimari yapılar, Helenistik, Roma ve Osmanlı'dan kalma Türk-İslam mimarisine özgü yapılar, camiler, kiliseler, şapeller, mutfak kültürü, el sanatları, müzeleri, tarihi deve güreşleri ve çeşitli festival etkinlikleriyle kültür turizmi bakımında önemli bir kaynağa sahiptir.

Edremit Körfezi Kaz Dağları Milli Parkı, Yıllantepe Altarı, Antandros Antik Kenti, Pordeselene Antik Kenti, Tahtakuşlar Etnografya Müzesi, Assos Antik Kenti, Adramytteion Antik Kenti, Apollon Siminteus Mabadi, Athena Tapınağı, Zeus Altarı, Güre Antik Hamamı, Antondros Antik Kenti, Eion, Larissa, Polymedion, Pionnia, Lamponia, Kolonai, Chrysa (Khrysa), Gargoran, Gargara, Amaxitos gibi birçok doğal ve kültürel hazine kaynaklarına sahiptir.

Edremit Körfezi'nde 500 yaşını aşmış, 2 milyonun üzerinde zeytin ağacına sahiplik yapmasıyla dikkat çekmektedir. Olea Oleaster halk arasında " Delice " olarak adlandırılan ve özel bir genetik yapıya sahip olan bu zeytin ağaçları sayesinde bölgede 19.y.y 'dan beri Edremit Körfezi'nde zeytincilik (zeytinyağı, sabunu, sofralık zeytin) önemli bir geçim kaynağı olmaktadır. Bu sebeple 2017 yılında Ayvalık Endüstriyel Peyzaj alanı Dünya Geçici Miras Listesinde korumaya alınmıştır.

Ayvacık ilçesinde Behramkale Köyünde bulunan Asos Arkeolojik Alanı; M.Ö. 4.yy'da Helenistik ve Roma gibi büyük uygarlıklara ev sahipliği yaptığı dönemde oluşturulan antik kalıntılardan oluşmaktadır. Aristoteles gibi önemli felsefe düşünürünün yaşadığı, Homeros'un İlyada destanına konu olan bir bölgedir. Bu nedenlerle 2017 yılında Asos Arkeolojik Alanı Dünya Geçici Miras Listesinde korunmaya alınmıştır.

Bölgede günöbirlik ziyaretlere yönelik oluşturulan geziler içinde çeşitli turlar düzenlenen Asos Antik Kenti, Alibey (Cunda) Adası, Midilli Adası dahil olmak üzere irili ufaklı 22 adet ada tarafından çevrelenmektedir.

2.3.1.2.3. Deniz ve Kıyı Turizmi

Kuzey Ege ve Marmara denizine doğru uzanan Edremit Körfezi kıyıları çok sayıda plaj ve mavi bayraklı sahillere sahip olması ile deniz ve kıyı turizmi açısından gelişmiş bir bölgedir. Türkiye’de mavi bayraklı plaj sayısı 454’e ulaşarak İspanya ve Yunanistan’ın ardından üçüncü olmuştur. Bu mavi bayraklı plajların 29’u Edremit Körfezi içinde bulunmaktadır. Bu sebeple bölgedeki kıyı ve deniz turizmine yönelik talepler gittikçe artmaktadır.

Çizelge 26. Edremit Körfezi’nde Bulunan Mavi Bayraklı Plajların Sayıları (2018)

İl	İlçe	İlçe
Balıkesir	Ayvalık	7
	Burhaniye	4
	Gömeç	3
	Edremit	7
Çanakkale	Ayvacık	8
Toplam		29

Kaynak: <http://www.mavibayrak.org.tr>, 2017 Yılı Mavi Bayrak Verileri

Bölgenin mavi bayraklı plajlarının yanı sıra, içerisinde bulunan Sarımsaklı ve Ören Plajları ince kumu, sığ denizi ve temiz suyuyla en bilinen plajlar arasındadır. Ayvacık ilçesinde bulunan Kadırğa Koyu, Cunda adasında bulunan Cennet Ada ve Ortunç Koyu bakir yapısıyla dikkat çekmektedir.

2.3.1.2.4. Dağ-Doğa, Kırsal ve Eko-Turizm

Edremit Körfezi’nde var olan doğal çekicilikler, kaynaklar, tarihi dokular, kültürel değerler, bakir kalmış doğası ile turizm için önemli olanaklar sağlamaktadır. Bölgeyi çevreleyen Madra ve Kaz dağlarının barındırdığı yeşilin bin bir tonuyla, oksijen kaynağı bol olan doğasıyla, fauna ve flora çeşitliliğiyle, Ege ve Marmara’ya uzanan deniziyle birçok alanda turizme hizmet etmektedir.

Eko-Turizm ve Kırsal Turizm faaliyetleri ile birlikte bölgenin doğal kaynakları, bitkileri, kültürel değerlerinin devamlılığının uzun yıllar sürmesi için tahrip edilmeden kullanılması çok önemlidir. Bölgede safari, trekking, kampçılık, yaylacılık, dağcılık, avcılık, doğa sporları gibi çeşitli aktiviteler yapılabilmektedir. Bu bağlamda tarım, yayla, mağara, botanik turizmi ve doğa sporları olarak trekking, discovering, kaya tırmanışı, yaban hayatı gözleme gibi sportif aktiviteler pek çok alternatif turizm olanağı sunmaktadır. Bu tür aktiviteleri gerçekleştirmek için Karataş Tepesi, Babadağ, Sarıkız Tepesi, Ayvacık Afrodit Kaplıcaları, Kazdağları, Madra Dağı, Şahinderesi Kanyonu, Sütüven, Hasanboğuldu, Mıhlı Çayı, Şeytan Sofrası, Küçükköy, Kozak Yaylası, Sarımsaklı Kurugöl, Cennet Koyu, Behramkale, Zeus Altarı gibi bölgede çok sayıda önemli yerler bulunmaktadır.

2.3.1.2.5. Etkinlik Turizmi

Günümüzde gittikçe artan ve ulusal, uluslararası düzeyde gerçekleştirilen çeşitli festivaller sayesinde, etkinliğin yapıldığı bölgeye çok sayıda turist gelmesini sağlanmaktadır. Turizm bölgelerine yerli ve yabancı turistlerin gelmesini ve bölge ekonomisine yönelik pozitif etkiler yaratan festivaller, önemli bir aktivite türü olmaktadır. Geleneksel gösterilerin, şenliklerin ve festivallerin yapıldığı Edremit Körfezi'ndeki kültür ve sanat etkinlikleri, bölgenin adının duyulmasını sağlayacak özelliklere sahiptir.

Ülke genelinde gerçekleştirilen festivaller arasında en fazla katılıma sahip olan Zeytinli Rock Festivali, bu yıl dördüncüsü yapılacak olan Burhaniye Bisiklet Festivali, Ayvacık Uluslararası Kültür ve Sanat Festivali, Ayvalık Doğa Festivali, Uluslararası Ayvalık Film Festivali, Altın Kumsal Kültür ve Turizm Festivali, Ayvalık Kültür Sanat Günleri, Ayvalık Tiyatro Festivali, Zeytin Hasat Şenlikleri, Cunda Müzik Günleri, Geleneksel Kazdağı (Ayazma) Güzellik Yarışması, Akçay-İda Kültür ve Sanat Şenlikleri, Sarıkız Etkinlikleri, Deve Güreşi gibi çok amaçlı birçok aktivite yapılmaktadır (Festivall, 2019). Geleneksel, tarihsel özellikleri yansıtan festivallerin yanı sıra Bisiklet, Film, Tiyatro ve Zeytinli Rock Festivalleri ile daha dinamik, genç ve

sporcu kitlelere de hitap eden bu festivaller, Edremit Körfezi'nin imajını ve bu imajla turizmde bir marka haline gelmesini sağlayacak önemli etkinliklerdir.

2.3.2. Güllük Körfezi'nin Turizm Kaynakları

Güllük Körfezi, aynı ada sahip olan limanı ile Ege'de Bodrum yarımadasının kuzeyinde yer alan bölgeye verilen isimdir. Güllük Körfezi eskiden İasos, Labranda, Euromos, Herakleia gibi yaklaşık 27 antik kentten oluşan bir yerken şu an Bodrum yarımadasının kuzeyinde yer alan, Muğla il sınırında Milas, Bodrum ve Aydın il sınırında; Didim ilçesi ile çevrelenmektedir.

Güllük Körfezi; coğrafi konumu, eşsiz doğasıyla Tavşan, Büyükada, Domuz, Yılan, Ziraat, Metelik ve Sahil Adalarıyla doğal ve kendine özgü koylara sahip olması, turizmin çok yoğun olduğu bölgelere nazaran el değmemiş olarak korunmuş doğası ve gelişmiş ulaşım koşulları, doğal, kültürel ve tarihi zenginlikleriyle iyi bir turizm potansiyeli oluşturmaktadır.

Bölgenin destinasyon merkezi olarak öne çıkan Bodrum, alternatif bir turizm merkezi olarak gelişmekte ve ulaşım kolaylığı açısından da ön plana çıkmaktadır. Bölgenin batısında bulunan aralıklarla çalılıklar, fundalıklar ve yöresel söylev olarak "Çeti" diye nitelendirdikleri dikenli otlarla kaplı bir bitki örtüsüne sahiptir. Yeryüzü şekilleri bakımından güney kıyı şeridi genel olarak düz olup, batı ve kuzeyde girintili ve engebeli bir yapıya sahiptir. Toprak yapısından kaynaklı aşırı derecede kalkerli alanlardan oluşur. Kıyı boyunca direk denize çıkan, iç kesimlerde ise küçük havzaların oluşturduğu çöküntü alanları ve bunlara bağlı vadiler bulunmaktadır. Bu alanların başlıcaları: Bitez Ovası, Akçaalan Ovası ve Karaova'dır. Körfez boyunca Büyükkiremit Adası, Çakal Adası, Karaada olmak üzere birçok irili ufaklı ada bulunmaktadır. Turizme kaynak oluşturan bu alanları ile iç ve dış turizm akışını geliştirmekte olup, Türkiye'nin önemli bir destinasyon merkezi olarak göze çarpmaktadır. Bölgedeki aktif turizm yapısının ortaya konulması, alternatif turizm potansiyelinin tespiti ve var olan turizm kaynaklarının geliştirilmesinde faydalı olacaktır.

Güllük Körfezi'nin turizm arz ve talep yapısı, T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı, Muğla ve Aydın İl Kültür ve Turizm Müdürlüğü, ilgili ilçelerin Turizm Danışma Bürosu ve ilçe Belediye'lerine ait Turizm ve Kültür verilerinden faydalanarak değerlendirilmektedir. Bu veriler sayesinde, bölgenin turizm talebi; Muğla'da Milas, Bodrum, Aydın'da; Didim ilçelerinin doğal ve kültürel değerleri, ulaşım olanakları ile incelenirken, turizm işletmelerine ait veriler Milas, Bodrum, Didim ilçeleri ile ortaya konulmaktadır. Bölgenin turizm talebi ise, turistik çekiciliği ile öne çıkmış ilçeler bazında analiz edilmektedir. Güllük Körfezi'ne yönelik turizm talebinin Bodrum ve Didim ilçelerinde yoğunlaştığı, turistler tarafından bu ilçelerin daha çok tercih edildiği görülmektedir. Araştırmada, 2009-2019 döneminde yüksek oranda turist çeken Didim, Milas, Bodrum bölgeleri dikkate alınarak, bölgenin turizm talebindeki gelişimi incelenmektedir.

2.3.2.1. Güllük Körfezi Turistik Arz Kapasitesi

Gökova Körfezi'nin kuzeyinde yer alan Güllük Körfezi; Mandalya ve Asin iç körfezlerini de içinde barındıran, ülkenin en önemli turizm merkezlerinden Bodrum, Didim ve Milas'ı kapsayan bölgedir. Bölgede Akvaryum Koyu, Cennet Koyu, Manastır Koyu, Güvercinlik Koyu, Aspat Koyu gibi birçok bakir koy bulunmaktadır. Bunların yanı sıra Gümüşlük, Gumbet, Torba, Bitez, Turgutreis, Akyarlar, Yalıkavak, Gündoğan, Türkbükü, Altinkum, Akbük gibi kendi içinde tanınmış tatil beldeleri ve çok sayıda tanınmış plajları bünyesinde barındırmaktadır.

Güllük Körfezi, barındırdığı doyumsuz ve doğal güzelliğinin yanı sıra Salih Adası, Metelik Adası, Yılan Adası, Küçük Ada, Fener Adası, İkiz Adalar, Cennet Adası, Saplı Ada, Eşek Adası, Bulamaç Adası gibi irili ufaklı çok sayıda adaya sahiplik etmektedir.

Güllük Körfezi, Akdeniz iklim kuşağında bulunmaktadır. Yazlar sıcak ve kurak, Kış aylarında nadir olarak sıfırın altına düşen hava sıcaklığı dışında genelde ılık ve bol yağışlı geçmektedir. Bölgedeki dağların yükseltisi çok fazla olmamasından kaynaklı kış aylarında ancak birkaç dağın doruklarında kar görülmektedir. Yaz aylarında ortalama sıcaklıkların 30-35 derecede seyretmekte olup, nem oranının artması sebebiyle hissedilen

sıcaklık 40 derecenin üzerine çıkmaktadır. Bu durum sonucunda deniz, kum, güneş üçlüsü ile bölge turizmi açısından önemli arz yaratmaktadır.

Didim'e 10 km mesafede Beşparmak Dağlarının çevresinde bulunan 5 adet küçük adayı da içinde barındıran Bafa Gölü Milli Parkı gibi doğal güzellikleriyle öne çıkmaktadır. Bölgede yaşamış olan uygarlıkların tarihsel kalıntıları, çok sayıda kuş türüne sahiplik yapması, barındırdığı bol oksijen ile günü birlik olarak gelen kişilerin trekking, kuş gözlemciliği, tarihi-kültürel geziler yapmasına imkan sağlamaktadır.

2.3.2.1.1. Doğal, Kültürel ve Tarihi Çekicilikler

Güllük Körfezi, liman kenti olmasının yanı sıra, Bizans kaynaklarında da bahsedilmesinden de anlaşıldığı gibi ve özellikle çevresinde barındırdığı boksit ve feldspat gibi önemli mineraller ve körfezin iki tarafında da bulunan Tuzla ve Güllük dalyanları sebebiyle balıkçılık faaliyetleri önemli bir yer tutmaktadır. Bu dalyanlar sayesinde bölgedeki balık popülasyonunun önemli ölçüde artışı sağlamaktadır. Çok sayıda Kefal, Çipura, Mercan, İstavrit, Dil Balığı, Yılan Balığı, Lüfer, Levrek, Lidaki, Palamut, Turna gibi çeşitli balık türlerini barındırmasıyla beraber kültür balıkçılığı, olta balıkçılığı gibi çeşitli aktivitelerin yapılması için önemli bir potansiyeli oluşturmaktadır.

Karayolu ulaşımı olmadan önce bölgeye ulaşımın Güllük Limanı üzerinden yapılmakta ve günümüzde turizm amaçlı yapılan yatçılık faaliyetleri sebebiyle de Güllük Körfezi önemli bir liman kentidir. Günümüzde İzmir ve İstanbul arası ulaşımın büyük bir kısmı da deniz yolu ulaşımıyla gerçekleştirilmektedir.

Çizelge 27. Güllük Körfezi Müze ve Ören Yerlerini Ziyaretçi İstatistikleri (2018)

Müze Yeri	Ziyaretçi Sayısı
Bodrum Sualtı ve Arkeoloji Müzesi	2.879
Bodrum Mausoleium Anıt Müzesi	17.765
Bodrum Zeki Müren Sanat Müzesi	41.456
Bodrum Antik Tiyatrosu	10.229
Milas İassos Örenyeri	1.797
Milas Labranda Örenyeri	2.741
Milas Beçin Kalesi ve Örenyeri	4.957
Milas Herakleia Örenyeri	1.229
Milas Euromos Örenyeri	4.567
Milas İassos Balık Pazarı Müzesi	2.838
Didim Örenyeri	67.844
Didim Milet Müzesi	32.556

Kaynak: <http://dosim.gov.tr/>, Müze ve Örenyeri İstatistikleri.

Çizelge 27’de görüldüğü gibi Güllük Körfezi’nin kültür turizmi açısından en önemli kaynaklarından olan müze ve ören yerlerini ziyaret edenlerin sayısı incelendiğinde; 2018 yılında Didim Örenyeri, Didim Milet Müzesi ve Bodrum Zeki Müren Sanat Müzesi en çok ilgi müze ve Örenyeri oldukları görülmektedir. Bölgede bulunan Hekatomnos Anıt Mezar ve Kutsal Alanı, Temenos Duvarı, Menandros Sütunu, Balık Pazarı Anıt Mezarları ve antik dünyanın yedi harikasından biri olarak kabul edilmiş olan Halicarnassus Mausoleum (Halikarnas Mozolesi) olarak bilinen anıt mezarlar tarihi açıdan eşsiz bir değer taşımaktadır. Bu dönemlerden günümüze kadar ulaşmış ve türlerinin tek örnekleri olan mezar anıtları, antik kalıntılar, heykeller, su kemerleri, sütunlar, resimler, mimari eserler kültür turizmi açısından çok büyük önem taşımaktadır.

Bölge en az 5 bin yıllık tarihi geçmişiyle Karia, Roma, Bizans, Selçuklu, Osmanlı gibi büyük uygarlıkların hüküm sürdüğü bir bölge olmuştur. Köklü bir tarihi geçmişe sahip olması sebebiyle birçok önemli antik kentlere ve ören yerlerine sahiptir. Didim’de bulunan Miletus (Milet) Antik Kenti, Priene Antik Kenti, Didiyma Antik Kenti, Euromos Antik Kenti, İasos Antik Kenti, Labraunda Antik Kenti, Heraklia Antik Kenti, Magnesia Antik Kenti, Mastura Antik Kenti tarihi dokusunu oluşturmaktadır (Aydın İl Kültür ve Turizm Müdürlüğü, 2019). Bodrum ve Milas ilçelerinde bulunan Mylasa Antik Kenti, Mandasa Antik Kenti, Karyanda Antik Kenti, Myndos (Gümüşlük) Antik Kenti, Oranion Antik Kenti, Pedasa(Bitez) Antik Kenti, Souagele Antik Kenti, Teikhiousa Antik Kenti, Telmisos Antik Kenti, Uydai Harabeleri, Kapıkırıık Köyü Harabeleri, Keranos Şehir Harabeleri Ayaklı Köyü Harabeleri gibi çevresinde kurulmuş olan uygarlıklardan kalma çok sayıda tarihi eser bulunmaktadır (Muğla İl Kültür ve Turizm Müdürlüğü, 2019).

2.3.2.1.2. Ulaşım Olanakları

Güllük Körfezi Güney Batı Anadolu’daki coğrafi konumu ile Kuzeyinde Tekağaç Burnu ve Güneyinde İnce Burun arasında bulunan Muğla ili ve Türkiye’nin en dinamik turizm merkezlerinden biri olan Aydın’ın Didim ilçesine kadar uzanmaktadır. Güllük Körfezi ve çevresi; İzmir, Antalya, Denizli ve Aydın gibi metropollere yakınlığı ile iç kesimlere doğru çeşitli yolları ve gelişmiş ulaşım ağlarıyla turizmin kalbi niteliğindedir.

Bodrum ve Didim ilçelerinde olan yat limanlarıyla denizyolu ulaşımı bakımından gelişmiş bir bölgedir. Çevresinde bulunan illere karayolu ile ulaşım mesafeleri; Aydın 118 km, İzmir 210 km, Denizli 230 km, Antalya 398 km’dir. Bölgeyi çevreleyen bu iller sayesinde mevcut turizm potansiyeli daha da cazip hale gelmektedir.

Milas Bodrum Havalimanı ile bölgeye havayolu ulaşımı sağlanırken yine Muğla’ya bağlı olan Dalaman Hava Limanı ve Aydın-İzmir karayolu üzerinde bulunan İzmir Adnan Menderes Havalimanlarına yakınlığı nedeniyle bölgeye hizmet eden en önemli ulaşım ağını oluşturmaktadır. Milas Bodrum Havalimanı’na ait uçak ve yolcu

sayısı Çizelge 28’de verilmiştir. Milas Bodrum Hava Limanını tercih ederek bölgeye gelen yolcuların sayılarında iç hatlarda 2008’den 2018’e kadar artarak ilerlemesine rağmen, dış hatlardan gelen yolcu sayılarında 2011 yılından 2017 yılına kadar düzenli olarak düşüş gözlenmektedir. 2018 yılında dış hat yolcularında yeniden önemli sayıda artış yakalanmıştır. Bölge turizminin gelişmesinde dış hatlardaki uçak ve yolcu trafiğinde yaşanan ciddi düşüşlerin nedenlerini tespit ederek, sorunların giderilmesi yönünde adımların atılması gerektiğini söyleyebiliriz.

Çizelge 28. Muğla Milas-Bodrum Havalimanı'na Ait Uçak ve Yolcu Sayısı (2009-2018)

Yıllar	Tüm Uçak Trafiği			Yolcu Trafiği (Gelen-Giden)		
	İç Hat	Dış Hat	Toplam	İç Hat	Dış Hat	Toplam
2009	11.292	12.179	23.471	970.337	1.810.607	2.780.944
2010	12.815	13.001	25.816	1.166.018	1.919.169	3.085.187
2011	13.952	14.011	27.963	1.396.493	1.991.842	3.388.335
2012	15.755	13.375	29.130	1.614.314	1.916.146	3.530.460
2013	16.457	13.590	30.047	1.738.027	1.890.293	3.628.320
2014	20.036	13.937	33.973	2.011.444	1.835.103	3.846.547
2015	21.592	12.805	34.397	2.309.115	1.568.758	3.877.873
2016	23.348	8.169	31.517	2.312.042	909.734	3.221.776
2017	20.565	7.955	28.520	2.576.262	925.268	3.501.530
2018	21.272	11.873	33.145	2.670.185	1.505.927	4.176.122

Kaynak: Muğla Milas-Bodrum Havalimanı Müdürlüğü

Çizelge 28’e bakıldığında son dört yılda dış hatlardaki yolcu trafiğinde düşüş yaşamasına rağmen 2018 yılında tekrardan olumlu bir artış gözlenmekle beraber, iç hat uçak trafiğindeki istikrasızlıklara rağmen yolcu trafiğinde 2018’e kadar artarak ilerleme görülmektedir. Bu sonuçlar doğrultusunda Güllük Körfezi’nin dış turizm piyasasından çok iç turizme piyasasına hitap eden bir yapıdan oluştuğu söylenebilir.

2016 ve 2017 yıllarında hem dış hatlarda hem de iç hatlarda uçuş trafiği düşmesine rağmen yolcu trafiğinde artış görülmektedir. Bu sebeple dış hatlarda yaşanan bu düşüşlerin sebeplerinin tespit edilerek, önemlerin alınmasıyla bölgeye gelecek olan yabancı turist bandının yüksek tutulması, bölge turizminin gelişmesini ve ekonomik olarak kalkınmasını sağlayacaktır.

Çizelge 29. Güllük Körfezi Limanına Gelen Yabancı Turistlerin Sayısı (2008-2018)

Yıllar	Muğla				Aydın
	Bodrum	Güllük	Turgutreis	Yalıkavak	Didim
2009	163.095	161	20.906	254	-
2010	76.889	125	21.161	403	1.789
2011	171.000	160	22.175	170	1.819
2012	168.674	154	23.273	795	2.343
2013	190.289	126	23.092	4.825	1.024
2014	184.523	184	23.145	3.945	1.110
2015	112.669	250	16.859	5.031	574
2016	68.450	114	7.799	2.477	114
2017	121.137	176	13.600	2.646	574
2018	179.817	109	21.504	3.578	672
TOPLAM	1.676.748				

Kaynak: <http://www.kultur.gov.tr>, Sınır Giriş-Çıkış İstatistikleri

Güllük Körfezi içerisinde Yatırım ve İşletme belgesine sahip dört adet Bodrum’da, bir adet Didim’de olmak üzere beş adet yat limanı bulunmaktadır. Bakanlık tarafından bölge limanlarına giriş yapan yerli turist sayıları 2009 yılı dışında yayınlanmamıştır. Bu sebeple yalnızca yabancı turist sayıları değerlendirmeye alınmıştır. Bu yat limanlarına gelen yerli ve yabancı turist sayılarına Çizelge 29’a baktığımızda on yıllık süreç içerisinde çok fazla artış ve düşüşlerin yaşandığını görmekteyiz. Özellikle tüm limanların 2016 yılında yaşamış olduğu sert düşüş dikkat çekmektedir. Bazı yıllara ait yerli turist verilerinin yayınlanmamış olmasından

kaynaklı, bu istatistiki verilerle detaylı bir analiz yapmamız mümkün olmamaktadır. Fakat genel olarak yabancı turistlerde gözlemlenen bu düşüşün nedenleri arasında bölgeye yönelik yanlış turizm politikaları, turistlerin taleplerinin karşılanmaması veya diğer ulaşım türlerinin yat turizminden daha fazla tercih edilmesi gibi olasılıklardan bahsedebiliriz. Didim limanı ise resmi olarak 2009 yılında açılmış 2012 yılından sonra süren düşüş 2018 yılı itibariyle yeniden yükselişe geçmiştir.

Çizelge 30. Güllük Körfezi Yat Limanı Kapasitesi (2018)

Tesis Adı	Kara Kapasitesi	Deniz Kapasitesi	Toplam
Bodrum	1.211	2.101	3.312
Milas	566	180	746
Didim	600	623	1223

Kaynak: Bodrum, Milas ve Didim Turizm Danışma Müdürlüğü

Güllük Körfezi kıyı özellikleri bakımından yat turizmine elverişli olduğunu Çizelge 30'a yansıyan oranlarla da görmekteyiz. Bölgede var olan bu tesis alanları ve yeni yatırımlarla ülkemizdeki sayılı yat turizm alanlarından biri olarak gösterilmektedir. Bu yat limanlarının içerisinde bulunan Liman Hizmetleri ve Genel Hizmetler dışında Sosyal Hizmetler, Alışveriş Hizmetleri, Sağlık Hizmetleri gibi birçok modern ve alternatif hizmet çeşitlerini içeren bir yapıya sahip olması sunulan hizmet kalitesinin artmasını sağlamaktadır.

2.3.2.1.3. Turizm Tesisleri

Güllük Körfezi, turistleri cezbeden doğası ve denizi, doğal ve kültürel değerleri, bakir koyları, antik kentlerinin yanı sıra, talep yapısına etki eden ulaşım avantajları, konaklama tesislerinin çok sayıda oluşu, birçok tanınmış destinasyon merkezlerine yakın bulunması gibi bünyesinde barındırdığı çeşitli avantajları ile turizm sektörü için hem çok önemli bir potansiyel sunmakta hem de hala keşfedilmemiş birçok özelliği içerisinde barındırmaktadır. Bölgede bulunan konaklama tesisleri sayıları, seyahat işletmeleri ve yeme-içme Çizelge 31, Çizelge 33 ve Çizelge 37'de gösterilmektedir.

Çizelge 31. Güllük Körfezi Konaklama İşletmeleri (2017)

İl	İlçe	Tesis Türü	Turizm Yatırım Belgeli		Turizm İşletme Belgeli		Belediye Belgeli		Turizm İşletme ve Belediye Belgeli Toplam		İlçe Yatak Sayısı Oranı (%)
			T.S	Y.S	T.S	Y.S	T. S	Y. S	T.S	Y. S	
MUĞLA	Bodrum	Otel	36	4.845	116	36.896	461	65.681	577	102.577	74%
		Motel	-	-	-	-	-	-	-	-	
		Tatil Köyü	13	9.128	13	8.397	7	3.707	20	12.104	
		Pansiyon	1	40	2	64	210	5.939	212	6.003	
		Apart	-	-	14	2.314	124	6.023	138	8.337	
		Kamping	1	270	-	-	4	1.150	4	1.150	
	Milas	Otel	12	5.298	9	2.462	31	3.715	40	6.177	4%
		Motel	-	-	-	-	2	77	2	77	
		Tatil Köyü	1	463	-	-	-	-	-	-	
		Pansiyon	-	-	-	-	31	638	31	638	
		Apart	-	-	-	-	4	76	4	76	
		Kamping	-	-	-	-	-	-	-	-	
AYDIN	Didim	Otel	17	7.473	70	20.853	141	13.831	211	34.684	22%
		Motel	-	-	-	-	-	-	-	-	
		Özel Tesis	-	-	3	400	-	-	3	400	
		Apart	-	-	3	428	-	-	3	428	
		Tatil Köyü	3	2.600	3	2.692	-	-	3	2.692	
		Pansiyon	-	-	-	-	25	540	25	540	
		Kamping	-	-	-	-	-	-	-	-	
Toplam			84	30.117	233	74.506	1.040	101.377	1.273	175.883	100%

Kaynak: Muğla ve Aydın Kültür ve Turizm Müdürlüğü, İlçe Turizm Danışma Bürosu ve İlçe Belediyeleri.

Çizelge 31’de 2017 yılı itibariyle Güllük Körfezi’nde 233 turizm işletme belgeli tesiste 74.506 adet yatak, 84 turizm yatırım belgeli tesiste 30.117 adet yatak, 1.040

belediye belgeli tesiste 101.377 adet yatak kapasitesi mevcuttur. Bölge, toplamda 1.357 konaklama tesisi ile 206.000 adet yatak kapasitesine ulaşmıştır. Bölgede diğer türlere kıyasla Belediye Belgeli konaklama tesislerinin daha yoğunlukta olduğu görülmektedir. Toplam yatak kapasitesinin Bodrum %74, Güllük %4 ve Didim %22 ilçesinde bulunurken genelinin Bodrum ve Didim ilçelerinde yoğunluğun daha fazla olduğu görülmektedir.

Çizelge 32. Güllük Körfezi Türlerine Göre Tesis ve Yatak Sayıları (2017)

Tesis Türü	Tesis Sayısı	Yatak Sayısı
Otel	893	161.054
Motel	2	77
Tatil Köyü	40	26.987
Pansiyon	269	7.221
Apartment	145	8.841
Özel Tesis	3	400
Kamping	5	1.420

Kaynak: Muğla ve Aydın Kültür ve Turizm Müdürlüğü ve İlçelerin Turizm Danışma Bürosu

Çizelge 32’de ise, bu tesislerin türlerine göre dağılımı incelendiğinde yatak kapasitesi bakımından otel ve tatil köylerini öne çıkarmaktadır. Toplam tesis sayısı bakımından incelendiğinde ise otel, pansiyon ve apartlar ilk üç sırayı oluşturmaktadır. Moteller konumları, Özel Tesisler de kullanım şartları itibariyle en az işletme sayılarına sahiptirler. Bunun sonucunda da en az tercih edilen turistik tesis durumundadırlar. Bunun dışında özellikle kamping alanlarının sayısının yetersiz kaldığını, tatil köylerinin de tesis sayılarının artırılarak bölgenin turistik arz kapasitesinin en önemli parçası olan konaklama sorunun ortadan kaldırılmasını sağlayacaktır.

Çizelge 33. Güllük Körfezi Seyahat İşletmeleri (2018)

Seyahat Acentaları		A Grubu	B Grubu	C Grubu
Muğla	Bodrum	220	-	-
	Milas	5	-	-
Aydın	Didim	42	-	-
Toplam		267	-	-

Kaynak: Muğla ve Aydın Kültür ve Turizm Müdürlüğü

Çizelge 33’de 2017 yılı itibariyle Güllük Körfezi’nde 267 adet A Grubu seyahat acentası turizm sektörüne hizmet sağlarken, bu seyahat acentalarının Bodrum ilçesinde yoğunlaştığı görülmektedir. Didim ve özellikle Milas ilçesinde bu oranın düşük olması bölgeye yönelik talep yapısının düşmesine ve turizm sektörünü olumsuz yönde etkilediği sonucuna varılabilir. Kültür ve Turizm Bakanlığı ile TÜRSAB’ın kontrolü altında kaçak seyahat acentelerinin varlığını önlenmesi de bu açığın resmi yollarla kapatılması sağlayacaktır. Bunun yanı sıra yeni kurulacak seyahat acentalarına yönelik yapıcı teşvik ile bölgedeki acentaların artışı sağlanabilir.

2.3.2.1.3.1. Konaklama İşletmeleri

Edremit Körfezi’nde olduğu gibi Güllük Körfezi’nde de konaklama tesislerinin kapasitesini ve verimliliğini ortaya koymak için bölgeye ait olan yerli ve yabancı turistlerin oluşturduğu otellerin doluluk oranları tespit edilmiştir. Ele almış olduğumuz üç ilçenin yerli ve yabancı turistlerin bölge tesislerindeki doluluk oranlarını Belediye Belgeli ve İşletme Belgeli tesisler olmak üzere iki ayrı kategoride incelenmektedir. Bunlar Çizelge 34 ve 35’de gösterilmektedir.

Çizelge 34. Güllük Körfezi Turizm İşletme Belgeli Konaklama Tesislerinin Doluluk Oranları (2009-2018)

Yıllar	Bodrum		Milas		Didim	
	Yerli/ Yabancı	Toplam Doluluk	Yerli/ Yabancı	Toplam Doluluk	Yerli/ Yabancı	Toplam Doluluk
2009	972.231	%50,71	24.056	%16,63	199.174	%70,27
2010	1.105.322	%49,38	18.055	%15,09	77.676	%31,99
2011	1.092.369	%52,24	34.480	%27,68	104.593	%36,31
2012	1.134.102	%53,78	18.491	%30,48	182.892	%67,33
2013	1.228.993	%54,70	29.301	%27,26	217.046	%70,23
2014	1.373.004	%51,85	31.897	%31,14	181.939	%65,31
2015	1.607.836	%52,99	34.801	%31,01	264.178	%61,72
2016	1.122.614	%41,47	47.481	%30,86	286.124	%55,81
2017	952.590	%47,22	11.883	%24,93	263.844	%72,75
2018	1.190.943	%51,22	28.549	%30,19	261.014	%89,42

Kaynak: <http://www.kultur.gov.tr>, Konaklama İstatistikleri.

Çizelge 34’de 2009-2018 yılları arasında bölgedeki “Turizm İşletme Belgeli” testlerin yerli ve yabancı turist oranlarına baktığımızda Bodrum ilçesi öne çıkmaktadır. 2015 yılına kadar yabancı turist ağırlıkta iken 2015’ten sonra bu oran tam tersine dönerek yerli turistlere yönelik bir artış gözlenmektedir. Yabancı turist talebindeki bu kaybın bölge adına iyileştirilen politikalarla 2018 yılı ile birlikte yeniden artışa geçmiştir. Milas ilçesi 2011 yılında yerli turistin iki katından fazla yabancı turist sayısına sahipken ani düşüş ve yükselişlerle birlikte 2018 yılında son on yılın neredeyse en düşük seviyesine gelmiştir. Bu tutarsızlıklar yerli turist talebinde de gözlenmektedir. Doluluk oranlarına baktığımızda ise Didim ilçesi öne çıkmaktadır. Didim ilçesine olan talebin yüksek oluşu alternatif turizm tesislerine ihtiyaç olduğunu göstermektedir.

Çizelge 35. Güllük Körfezi Belediye Belgeli Konaklama Tesislerinin Doluluk Oranları (2009-2018)

Yıllar	Bodrum		Milas		Didim	
	Yerli/ Yabancı	Toplam Doluluk	Yerli/ Yabancı	Toplam Doluluk	Yerli/ Yabancı	Toplam Doluluk
2009	129.264	%28,78	32.369	%26,22	518.188	%38,32
2010	600.400	%19,31	67.187	%27,82	546.526	%49,11
2011	708.599	%33,40	66.704	%26,23	608.212	%50,77
2012	652.792	%33,31	120.587	%33,15	249.926	%38,02
2013	485.881	%21,26	7.803	%23,75	186.919	%26,58
2014	682.570	%53,91	17.016	%47,12	409.274	%45,00
2015	642.923	%28,71	13.548	%38,52	451.293	%35,22
2016	978.780	%38,64	8.495	%26,86	326.792	%39,85
2017	227.218	%32,66	2.196	%44,24	94.968	%39,88
2018	339.541	%39,85	7.346	%59,86	236.782	%46,81

Kaynak: <http://www.kultur.gov.tr>, Konaklama İstatistikleri.

Çizelge 35’de 2009-2018 yılları arasında Turizm Belediye Belgeli konaklama tesislerinin doluluk oranlarına baktığımızda yerli ve yabancı turistlerin doluluk oranının en yüksek olduğu ilçe Çizelge 34’de de görüldüğü gibi Didim ilçesidir. Turist sayılarındaki düşüş ve yükselişe rağmen doluluk oranlarında yine Didim ilçesinin ön plana çıkması Güllük Körfezi’ndeki turizm potansiyelini kalkındıracak güce sahip olduğunu göstermektedir.

Çizelge 34 ve 35’de yerli ve yabancı turist oranlarında genel olarak yıllar arası tutarsızlıklar görülmektedir. Bu durumda hem belediye belgeli tesislerin hem de işletme belgeli tesisler gelen yabancı ve yerli turistlerin müşteri memnuniyetine dikkat ederek, turistlere yönelik çekici farklılıklar yaratarak, çeşitli turistik paketler gibi yapıcı çalışmalar gerçekleştirebilirler. Kısaca bölgeye gelen turistlerin bir sonraki yıl yeniden talep etmeme sebepleri araştırılarak, bölge adına kalıcı çözümler üretilmelidir.

Çizelge 36. Güllük Körfezi Turizm İşletme ve Belediye Belgeli Konaklama Tesislerin Ortalama Doluluk Oranlarının Türkiye Geneline Oranı (2009-2018)

Yıllar	Turizm İşletme Belgeli Tesislerin Ortalama Doluluk Oranı %		Belediye Belgeli Tesislerin Ortalama Doluluk Oranı %	
	Türkiye	Güllük Körfezi	Türkiye	Güllük Körfezi
2009	48,9	45,8	32,7	31,1
2010	49,1	32,1	32,7	32,1
2011	51,4	38,6	33,9	36,7
2012	54,3	50,5	34,2	34,8
2013	52,6	50,7	32,7	23,8
2014	51,8	49,3	36,3	48,5
2015	51,1	41,2	31,2	33,8
2016	41,6	42,6	29,9	35,0
2017	50,9	48,2	36,1	38,8
2018	56,4	56,9	38,9	48,8

Kaynak: <http://www.kultur.gov.tr>, Konaklama İstatistikleri.

Bölgede bulunan Turizm İşletme Belgeli ve Turizm Belediye Belgeli Tesislerin ortalama doluluk oranlarına baktığımızda Türkiye geneli doluluk oranına yakın oldukları Çizelge 36'da görülmektedir. Çizelge ortalamalarının geneline baktığımızda Güllük Körfezi'nin Türkiye için en önemli bir turizm kaynağı olduğunu ortaya koymaktadır. Fakat turizm; birçok ülke, bölge ve topluluk için önemli ekonomik faydalar sağlarken, hızlı gelişim olumsuz çevresel (sosyo-kültürel) etkilere sebep olmaktadır. Turizm aktivitelerinin sebep olduğu doğal kaynaklardaki azalma ve çevresel tahribat, turizmce zengin bölgelerde ciddi problemler oluşturmaktadır (Neto, 2002). Bu sebeple günümüz tüketim koşulları göz önünde bulundurulduğunda, turizm kaynaklarının sürdürülebilirliğine dikkat edilmesi ve doğal yapısının korunması bölgenin gelecekteki turizm potansiyeli için çok önemli durum halini almaktadır.

2.3.2.1.3.2. Yiyecek-İçecek İşletmeleri

Güllük Körfezi 2017 yılı itibariyle toplamda 2.262 adet restoran, lokanta, kafe-bar gibi bölgede faaliyet gösteren yeme-içme işletmeleri ile de turistleri ağırlayabilecek çok geniş bir yelpazeye sahip olduğu Çizelge 37’de görülmektedir. Milas ilçesi diğer ilçelere kıyasla çok düşük bir kapasiteye sahip olması ilçenin turizm potansiyeli açısından olumsuz bir durum oluşturmaktadır. Bu nedenle Milas ilçesinde Bodrum ve Didim ilçeleri gibi oluşan talebi karşılayacak kapasiteye ulaşması ilçenin ve bölgenin turistik çekiciliği açısından büyük önem teşkil etmektedir.

Çizelge 37. Güllük Körfezi Yeme-İçme İşletmeleri (2017)

	Bodrum	2.160
Muğla	Milas	102
Aydın	Didim	976
Toplam		2.262

Kaynak: Bodrum, Milas ve Didim Belediyeleri

2.3.2.2. Milas Körfezi’ne Yönelik Turizm Talebinin Özellikleri

Güllük Körfezi’nin turizm talep yapısı; 2008-2017 yılları arasında turizm tesislerindeki konaklama, geceleme ve ortalama kalış sürelerine göre tasnif edilip, elde edilen bölgesel turizm talebinin Türkiye geneline oranla turizm talep yapısı tanımlanmaktadır.

2.3.2.2.1. Turist Sayıları

Yerli ve yabancı turistlerin geceleme sayılarına baktığımızda küçük değişimler gözlense de genel olarak artışlar yaşanmıştır. Geceleme sayılarında yaşanan en ciddi düşüş 2016 ve 2017 yılında yabancı turistlerde yaşanmıştır. Çizelge 28’de söylediğimiz gibi yabancı turist piyasasından, iç turist piyasasına yönelik bir değişim olduğunu Çizelge 38’de de görülmektedir.

Çizelge 38. Güllük Körfezi Gelen Yerli Turistlerin Tesise Giriş, Geceleme Sayıları ve Kişi Başı Geceleme Süresi (2009-2018)

Yıllar	Tesise Giriş Sayısı	Geceleme Sayısı	Kişi Başı Geceleme Süresi (Gün/Kişi)
2009	1.019.896	2.115.805	2,07
2010	930.545	2.665.070	2,86
2011	1.149.300	3.005.928	2,62
2012	1.073.005	3.334.090	3,11
2013	1.192.602	2.674.471	2,24
2014	1.220.415	3.336.955	2,73
2015	1.582.803	3.044.018	1,92
2016	1.900.444	4.879.843	2,57
2017	1.043.225	3.061.993	2,94
2018	1.178.553	3.369.229	2,86

Kaynak: <http://www.kultur.gov.tr>, Konaklama İstatistikleri.

Çizelge 38 ve Çizelge 39'a göre, bölgede konaklayan turistlerin 2008 yılından 2014 yılına kadar yabancı turistlerin oranının daha fazla olduğu, fakat 2014 yılının ardından bölgeye gelen yabancı turistlerin sayısının gittikçe düştüğü görülmektedir. Son on yıl içerisinde en düşük oran ise 2017 yılında elde edilmiştir. 2017 yılında bölgeye toplam 1.555.699 turist tesise giriş yapmıştır: Bu turistlerin 512.474'si yabancı asıllı ve 1.043.225'i ise Türk asıllıdır. 2009-2018 yılları arasında yerli turistlerden daha fazla olan yabancı turist sayısının son 4 yılda ciddi oranda kayıp yaşaması ve yerli turist sayılarının da son on yıl içerisinde yaşamış olduğu istikrarsız durum dikkat çekmektedir.

Çizelge 39. Güllük Körfezi Gelen Yabancı Turistlerin Tesise Giriş, Geceleme Sayıları ve Kişi Başı Geceleme Süresi (2009-2018)

Yıllar	Tesise Giriş Sayısı	Geceleme Sayısı	Kişi Başı Geceleme Süresi (Gün/Kişi)
2009	855.386	4.402.865	5,15
2010	1.484.621	5.598.745	3,77
2011	1.465.657	6.154.956	4,20
2012	1.285.755	6.061.010	4,71
2013	1.162.602	5.769.779	4,96
2014	1.475.285	7.459.267	5,06
2015	1.431.773	6.426.805	4,49
2016	872.842	4.204.820	4,82
2017	512.474	2.139.818	4,18
2018	885.622	3.266.325	3,69

Kaynak: <http://www.kultur.gov.tr>, Konaklama İstatistikleri.

Çizelge 39'a baktığımızda ise, bölgeye yönelik yabancı turist sayısında tesise girişte 2010, 2011 ve 2014 yılı ile birlikte son on yıl içerisindeki en fazla yabancı turist sayısı yakalanmıştır. Kişi başına geceleme sürelerinde 2009 ve 2014 yılları beş gün ile en fazla orana sahipken 2010 ve 2018 yıllarında gelen turistlerin geceleme süreleri üç gün gibi bir süre ile en düşük seviyeyi görmüştür. Son yıllarda yaşanan bu düşüşlerin önlenmesi bölgesel turizmin kalkınması açısından ciddi bir önem teşkil etmektedir. Geceleme ve tesise giriş sayılarındaki dengesiz düşüş ve yükselişler kişi başı geceleme sürelerine de yansımaktadır.

Çizelge 40. Güllük Körfezi Yıllara Göre Turizm Talebindeki Değişim Oranları (2009-2018)

Yıllar	Tesise Giriş Sayısı	Geceleme Sayısı	İlk 5 yıla göre tesise giriş değişimi %	İlk 5 yıla göre geceleme değişimi %
İlk 5 Yıl			21,50%	-1,49%
2009	1.875.282	6.518.670		
2010	2.415.166	8.263.815		
2011	2.614.957	9.160.884		
2012	2.358.760	9.395.100		
2013	2.355.204	8.444.250		
İlk 5 yıl Toplam	11.619.369	41.782.719		
Son 5 Yıl				
2014	2.695.700	10.769.222		
2015	3.014.576	9.470.823		
2016	2.773.286	9.084.663		
2017	1.555.699	5.201.811		
2018	2.064.175	6.635.554		
Son 5 Yıl Toplam	12.103.436	41.162.073		

Kaynak: <http://www.kultur.gov.tr>, Konaklama İstatistikleri.

Çizelge 40’da görüldüğü gibi ilk beş yıllık periyodun toplamının son beş yıllık periyoduna kıyasla tesise giriş sayısında 21,50%’lik bir artış yaşanmasına rağmen, geceleme sayısında %-1,49’luk bir düşüş yaşanmıştır. Bu durumda gelen turistin geceleme sürelerinin tesise giriş sayılarından çok daha kısa olması sunulan hizmet kalitesinden memnun olunmaması, fiyatlandırmaları yüksek bulmaları veya farklı cazibe merkezlerine yönelik bir tercihte bulunmaları gibi nedenlerin yol açtığı söylenebilir. Bölgede bulunan konaklama işletmelerinin gelen turistlerin geceleme ve ortalama kalış sürelerini etkileyecek hizmet kalitesinin artırılması, sosyal ve kültürel faaliyetlerin oluşturulması, bölgeyi tanıtıcı çeşitli turlar düzenlenmesi ve özellikle ideal fiyatlandırma siteleri geliştirmeleri gerekmektedir. Bölgede bulunan eğlence

yerlerinin, turistik mekanlar ve işletmelerin resmi kurumlar tarafından kontrol edilerek güvenlik ağının geliştirilmesi de bölgeye olan güvenin artmasına ve turistlerin kalış sürelerinin uzamasını sağlayacaktır.

Çizelge 41. Güllük Körfezi Konaklama ve Geceleme Sayısı Karşılaştırılması (2009-2018)

Yıllar	Tesise Giriş Sayısı			Geceleme Sayısı		
	Türkiye	Güllük Körfezi	%	Türkiye	Güllük Körfezi	%
2009	45.065.161	1.875.282	4,2	124.398.217	6.518.670	5,2
2010	53.253.857	2.415.166	4,5	149.186.942	8.263.815	5,5
2011	56.025.776	2.614.957	4,7	156.234.715	9.160.884	5,9
2012	58.821.520	2.358.760	4,0	172.318.712	9.395.100	5,5
2013	59.501.495	2.355.204	4,0	169.712.200	8.444.250	5,0
2014	66.053.556	2.695.700	4,1	181.593.490	10.769.222	5,9
2015	67.928.556	3.014.576	4,4	177.494.692	9.470.823	5,3
2016	59.383.867	2.773.286	4,7	154.311.937	9.084.663	5,9
2017	61.952.005	1.555.699	2,5	155.809.568	5.201.811	3,3
2018	71.957.656	2.064.175	2,9	190.686.722	6.635.554	3,5
Toplam	599.943.449	23.722.805	4,0	1.631.747.195	82.944.792	5,1

Kaynak: <http://www.kultur.gov.tr>, Konaklama İstatistikleri.

Çizelge 41’i incelediğimizde Güllük Körfezi’nin Türkiye geneli turizm oranıyla kıyaslandığında tesise giriş sayısının oranı %4,0 iken geceleme sayısının oranı %5,1 ile sahip olduğu payın çok düşük olduğu görülmektedir. Son on yıl içinde Türkiye genelinde en yüksek tesise giriş sayılarının elde edilmesine rağmen Güllük Körfezi’nin en düşük %2,5 ve %2,9 ile 2017 ve 2018 yılları olmuştur. Bölgeye gelen turistlerin farklı destinasyon merkezlerini tercih ettiklerini veya bölgeye gelen turist kitlesinin değişime uğradığı varsayılabilir. Geceleme sayılarında ise Türkiye geneline oranla yine en düşük %3,3 ve %3,5 ile 2017 ve 2018 yılları olmuştur. Tesise giriş ve geceleme eski bandına getirilerek bölgesel turizmin yeniden gelişmesi sağlanmalıdır. Fakat bölgeye

yönelik oluşacak turizm talebinin arttırılmasının yanı sıra sürdürülebilir bir turizm politikası ile gelecek için sağlam bir alt yapı oluşturulması gerekmektedir.

2.3.2.2.3. Turizm Gelirleri

Güllük Körfezi'ne gelen yerli ve yabancı turistlerin yöre ekonomisine katkısı bölgenin ekonomik olarak kalkınması bakımından oldukça önemli bir durumdur. Yabancı ve yerli turist sayılarının her yıl değiştiği gibi TÜİK tarafından belirlenen "Ziyaretçi Başına Ortalama Harcama" oranı her yıl değişmektedir. Bu hesaplamalar doğrultusunda Güllük Körfezi'nin Türkiye ekonomisine olan katkısı Çizelge 42 ve Çizelge 43'de gösterilmektedir.

Çizelge 42. Güllük Körfezi'nde Konaklayan Yabancı Turistlerin Yöre Ekonomisine Katkısı (2009-2018)

Yıllar	Yabancı Turist Sayısı	Ziyaretçi Başına Ortalama Harcama \$	Turizm Geliri \$
2009	855.386	697	818.204.118
2010	1.484.621	670	994.696.070
2011	1.465.657	709	1.039.169.956
2012	1.285.755	715	919.314.825
2013	1.162.602	749	870.788.898
2014	1.475.285	775	1.143.345.875
2015	1.431.773	715	1.023.719.840
2016	872.842	633	552.508.986
2017	512.474	630	322.858.620
2018	885.622	617	554.428.774

Kaynak: <http://www.kultur.gov.tr> Konaklama İstatistikleri.

Çizelge 42'de yabancı turistlerden 2011, 2014 ve 2015 yıllarında en çok gelirin elde edildiğini görmekteyiz. 2014 yılında son on yılın en çok gelir sağlanan üçüncü yılı olmasına karşın en düşük gelirin 2016 ve 2017 yılında elde edildiği görülmektedir. Edremit Körfezi'nde de yaşanan düşüşlerin de neredeyse aynı yıllarda yaşanmasıyla

ülke genelinde yabancı turist sayılarında önemli oranda düşüşün gerçekleştiği söylenebilir. Bu durum da “Bacasız Fabrika” olarak nitelendirilen, ülke ekonomisinin can damarlarından olan turizmin hızlı bir şekilde iyileştirilmesi gerektiği gerçeğini fark etmemizi sağlamaktadır. Yabancı turistlere yönelik ekonomik tur paketleri düzenlenmesi, uluslararası düzeyde daha fazla tanıtımların yapılması, ülkeler arası siyasal ve ticari anlaşmalarla bölge turizminin yeniden yapılandırılması gerekmektedir.

Çizelge 43. Yabancı Turistlerin Güllük Körfezi’nin Ekonomisine Katkısı (2018)

	Türkiye	Didim, Bodrum, Milas	%
Yabancı Turist Sayısı	39.488.401	885.622	2,24%
Turizm Geliri \$	24.028.311.000	554.428.774	2,31%

Kaynak: <http://www.kultur.gov.tr> Konaklama İstatistikleri.

Çizelge 43’de Güllük Körfezi’ne gelen yabancı turistlerin sayısının ve elde edilen ekonomik gelirin Türkiye geneline oranladığımızda ise düşük olduğu tespit edilmiştir. Güllük Körfezi, Türkiye turizmi için en önemli gelir kaynaklarından biri olan Bodrum ve Didim gibi büyük turizm beldelerini içinde barındırmasına rağmen bu oranın düşük olması ülke turizmin açısından önemli ve dikkate alınması gereken bir durum olduğu söylenebilir.

Çizelge 44. Güllük Körfezi'nde Konaklayan Yerli Turistlerin Yöre Ekonomisine Katkısı (2009-2018)

Yıllar	Yerli Turist Sayısı	Ziyaretçi Başına Ortalama Harcama \$	Turizm Geliri \$
2009	1.019.896	1.222	857.096.136
2010	930.545	1.231	1.120.880.895
2011	1.149.300	1.168	1.342.383.400
2012	1.073.005	1.241	948.982.772
2013	1.192.602	1.252	1.206.102.932
2014	1.220.415	1.130	1.718.068.950
2015	1.582.803	970	2.538.808.160
2016	1.900.444	978	1.858.634.232
2017	1.043.225	903	942.032.175
2018	1.178.553	801	944.020.953

Kaynak: <http://www.kultur.gov.tr> Konaklama İstatistikleri.

Çizelge 44'de Güllük Körfezi'ne gelen yerli turistlerden elde edilen ekonomik gelire baktığımızda sırasıyla en çok 2015, 2016, 2014 ve 2011 yılları gelmektedir. Çizelge 42'de son yıllarda yaşanan yabancı turist sayılarındaki düşüşe rağmen Çizelge 44'ü incelediğimizde yerli turist sayılarında küçük değişimler gözlenmektedir. Fakat yerli turistlerin harcamalarında yıllar arası istikrarsızlık görülmektedir. Yabancı turistlerde elde edilen gelirlerdeki düşüşle birlikte yerli turist gelirlerinde de oluşan bu istikrarsızlıklar bölgesel turizm için olumsuz bir durum yaratmaktadır.

Çizelge 45. Yerli Turistlerin Güllük Körfezi'nin Ekonomisine Katkısı (2018)

	Türkiye	Didim, Bodrum, Milas	%
Yerli Turist Sayısı	6.624.191	1.178.553	17,8%
Turizm Geliri \$	5.345.472.000	944.020.953	17,7%

Kaynak: <http://www.kultur.gov.tr> Konaklama İstatistikleri.

Çizelge 45’de yerli turistlerde %17,7 oranı ile Türkiye ekonomisinin önemli bir kısmını Güllük Körfezi’nin karşıladığı görülmektedir. Elde edilen gelir payının çok olması bölgenin daha da gelişmesinin, tercih edilmesine yönelik cezbedici seçeneklerin yaratılmasının önünü açmaktadır. Bu potansiyelin değerlendirilmesi ile birlikte bölgenin turizm alanındaki popülaritesinin turistler için çekici unsur olarak devam etmesi ve harcamalarına yansımaları kaçınılmaz olacağı düşünülmektedir.

2.3.2.3. Milas Körfezi’nin Turizm Çeşitleri

Güllük Körfezi bünyesinde barındırdığı zengin antik yapıları, birçok uygarlığa ev sahipliği yapmasıyla oluşan görkemli tarihi geçmişi, doğal ve kültürel kaynakları, yeşille mavinin en güzel görüntüsüne sahip oluşu ile sadece Türkiye’de değil, Dünya’da eşsiz bir yere sahiptir. Tarihi hikayeler ve antik kalıntılar üzerine gerçekleştirilen araştırmalar, doğaseverlerin çeşitli aktiviteleri, gezginler ve sporcular için farklı deneyimlere, anılara ev sahipliği yaparken, aynı Edremit Körfezi gibi bölgede birçok SİT alanları olarak korumaya alınan mimari ve antik yapıları, kültürel mirası ile dikkat çekici bir yer halini almaktadır.

2.3.2.3.1. Tarih-Kültür Turizmi

Güllük Körfezi çok sayıda antik kentin, ören yerinin, anıt mezarlarının ve çeşitli tarihi kalıntıların bulunduğu önemli bir bölgedir. Bu topraklar üzerinde Roma, Bizans, Selçuklu ve Osmanlı gibi çok büyük uygarlıklar yaşamıştır. Bu uygarlıklardan kalan tarihi kalıntılar sayesinde döneme ait bilgiler edinilmesini sağlamıştır. Bölgeye gelen turistlere bu tarihi geçmiş anlatılarak dönem içerisinde kısa bir yolculuk yapılması sağlanmaktadır.

Bodrum hem Yunan hem de Mısır mimarisinden izler taşıyan, Dünyanın yedi harikasından biri olarak bilinen, Kral Mausollos’un kızı ve karısı tarafından yapılan günümüze de Halikarnas Mozolesi adı ile bilinen dünyanın en önemli mezar anıtına sahiplik yapmaktadır. Milas’ta bulunan geçmişten günümüze kadar bozulmadan varlığını koruyarak gelen Gümüşkesen Mezar Anıtı ve Hekatomnos Mezar Anıtları

bulunmaktadır. Didim’de bulunan Arkaik çağı ve Roma’dan kalma birçok oyulmuş mezar anıtları ve odaları bulunmaktadır.

Güllük Körfezi’nde bulunan ve UNESCO tarafından koruma amaçlı "Dünya Kültürel ve Doğal Mirası Koruma" amaçlı Bodrum Kalesi, Hekatomnos Anıt Mezarı ve Kutsal Alanı, Beçin Orta Çağ Kentleri listeye alınmıştır (Muğla İl Kültür ve Turizm Müdürlüğü, 2018).

Doğal, Kültürel ve tarihi çekicilikleri kısmında bahsetmiş olduğumuz çok sayıda antik kent bulunmaktadır. Bunlardan öne çıkanları sayacak olursak Miletus (Milet) Antik Kenti, Didiyma Antik Kenti, Euromos Antik Kenti, İasos Antik Kenti, Mylasa Antik Kenti, Karyanda Antik Kenti, Myndos (Gümüşlük) Antik Kenti, Oranion Antik Kenti, Pedasa (Bitez) Antik Kenti, Teikhiousa Antik Kenti, Telmisos Antik Kenti, Uydai Harabeleri, Kapıkırıık Köyü Harabeleri, Keranos Şehir Harabeleri Ayaklı Köyü Harabeleri gibi tarihi eserin varlığından söz edilmektedir (Muğla ve Aydın İl Kültür ve Turizm Müdürlüğü, 2019).

2.3.2.3.2. Deniz ve Kıyı Turizmi

Ege Denizinin en önemli kıyı şeridinde sahip olan güllük körfezi, birçok bakir koy, plaj, küçük adaları bünyesinde barındırmaktadır.

Bodrum, Milas ve Didim’de büyük ve küçük çok sayıda plaj vardır. Öncelikli olarak Bodrum’a bakacak olursak Bitez, Kadıkalesi, Karaincir, Ortakent, Akyarlar, Yalıkavak, Gümüşlük, Turgutreis, Türkbükü, Gündoğan, Aspat, Bağla, Gümbet plajlarıyla kıyı turizminin gözde yerlerine sahip olduğu görmekteyiz. Bu koy ve plajların yanı sıra Bodrumdan Rodos, Kos, Kalymnos, SYMI (Simi), Leros gibi adalara gemi seferleri düzenlenmektedir. Bu bağlamda Milas ilçesi Zeytin Kuyu Plajı, Çökertme Koyu, Menci ve Hayalet Adası ile bölge her yıl binlerce turisti bünyesinde ağırlamaktadır.

Turkuaz rengine sahip olan Altınkum, Mavişehir, Yeşilkent, Manastır ve Akbük Koyu ve plajlarının yanı sıra Saplı Ada, Kömür Adası, Eşek, Bulamaç Adası gibi yakın

mesafede günü birlik gezilerin yapılmasıyla bölgesel olarak kıyı ve deniz turizmi açısından Didim’de bölgedeki önemli bir yere sahiptir.

Çizelge 46. Güllük Körfezi’nde Bulunan Mavi Bayraklı Plajların Sayıları (2018)

İl	İlçe	İlçe
Muğla	Bodrum	68
	Milas	2
Aydın	Didim	11
Toplam		81

Kaynak: <http://www.mavibayrak.org.tr>, 2017 Yılı Mavi Bayrak Verileri

Çizelge 46’da gördüğümüz gibi Türkiye’de bulunan 454 Mavi Bayraklı plajların 81 tanesi Güllük Körfezi sınırları içerisinde bulunmaktadır. Bu da bölgenin deniz ve kıyı turizminde Türkiye içerisindeki farkındalığını ve önemini ortaya koymaktadır.

Plajların Bodrum ilçesinde yoğunlaşmasının yanı sıra Didim ve Milas bölgelerinde de kıyı ve deniz turizminin yaygınlaştırılması gerekmektedir. Böylelikle Bodrum’a olan bu yoğun talebin daha dengeli bir şekilde yayılmasıyla kıyı turizminin sürdürülebilirliği açısından önemli bir durumdur.

2.3.2.3.3. Dağ-Doğa, Kırsal ve Eko-Turizm

Güllük Körfezi girintili çıkıntılı bir kıyı şeridine sahip olmasına rağmen iç kısımlara ilerledikçe geniş ovalarla çevrilidir. Bu ovalar tektonik yapıda olması sebebiyle alüvyon tabakalarıyla kaplıdır. Bunlardan başlıca olanları Bitez, Akçaalan, Karaovası ve Didim’in kuzeyinde kalan Söke ovasını söyleyebiliriz. Bu alanlarda kamping, eko-turizm etkinlikleri ve çeşitli rekreasyon faaliyetleri ile turizm için iyi bir kaynak oluşturmaktadır.

Bölgeyi çevreleyen dağların yükseltileri çok fazla olmamakla birlikte yaklaşık olarak 400-1400 m arasında değişmektedir. Bunlar Beşparmak Dağları, Batı Menteşe

Dağları ve Pazar Dağlarından oluşturmaktadır. Bu dağların yanı sıra Kadı, Kalem, Çukurgöl yayları ile kıyı ve deniz turizmini sevmeyenler için alternatif bir yayla turizmi seçeneği sunmaktadır.

Milas ilçesinde bulunan Hamza Bey Çayının kıyısında doğayla iç içe, ormanlık alan içerisinde çeşitli ağaçlarla kaplı olan Uyku Vadisi turistik çekiciliği ile göze çarpan önemli bir yer durumundadır. Vadi içerisinde şelaleler, mağaralar, nehir boyunca ceviz ağacı, narenciye ağaçları bulunmaktadır. Bu sebeple her yıl çok sayıda doğaseverin bölgeye gelmesini sağlamaktadır.

Didim'de tarihi 2000 yıl öncesine dayanan ve Beşparmak Dağlarına yamacına konumlanmış olan Bafa Gölü Milli Parkı da doğaseverler için içerisinde eşsiz bir kaynak barındırmaktadır.

2.3.2.3.4. Etkinlik Turizm

Festivaller ve şenlikle son yılların en gözde kitlesel hareketini oluşturmaktadır. Dinamik bir kitleye sahip olmasıyla birlikte sosyal ve kültürel gelişiminin gözlendiği önemli bir alandır. Güllük Körfezi bu tarz oluşumların yoğun şekilde gerçekleştiği bir bölgeye sahiptir. Bölge içerisinde özellikle Bodrum modern sanatlar, müzik, doğa gibi birçok ulusal ve uluslararası boyutta festivalleriyle öne çıkmaktadır.

Bodrum'da Bodrum Mandalina Şenliği, Gündoğan Sucuk-Şarap Festivali, !F² Bağımsız Filmler Festivali, Slow Cheese Bodrum Peynir Festivali, Filmmor Kadın Filmleri Festivali, Bodrum Global Run, Bodrum Pedasa Festivali, Bodrum Uçurtma ile Farkındalık Festivali, Orta Kent Yahşi Bahar Festivali, Uluslararası Bodrum Dans Festivali, Uluslararası Modern Dans Festivali, Bodrum Summer Tango Festivali, Viva Fest Bodrum Salsa Festivali, MindBody Festivali, Uluslararası Gümüşlük Klasik Müzik Festivali, Uluslararası Bodrum Bale Festivali, Chill Out Festivali, Bodrum Rock Festivali, Uluslararası D-Marin Klasik Müzik Festivali, Cup'ışalım mı Deniz Festivali, Karaova Bağ Bozumu Günleri, D-Marin Deniz Filmleri Festivali, Bodrum Caz Festivali, Bodrum Barok Müzik Festivali, SunSplash Music Festivali, Bodrum Latin Dansları Festivali, The Bodrum Cup, Bodrum Karaada Şenligi, Sürdürülebilir Yaşam Film

Festivali, Bodrum Koşusu, Slow Food Toprak Ana Günleri ve Yerli Malı Haftası gibi ulusal ve uluslararası etkinlikler düzenlenirken Didim ve Milas bölgesinde de Altinkum Yazarlar Festivali, Altinkum Plaj Festivali, Didim Barış Festivali, Uluslararası Zeytin Festivali, Didim VegFest, Uluslararası Milas Balık Festivali ve Çocuk Oyunları gibi festivallere ev sahipliği yapmaktadır (Festivall, 2019).

2.4. İlgili Araştırmalar

2.4.1. Yapısal Kırılmalı Birim Kök Testleri ile İlgili Yapılmış Çalışmalar

Turizm geliri ve ekonomik büyüme arasındaki ilişkiyi ampirik olarak inceleyen ulusal ve uluslararası çalışmalar Çizelge 47 ve 48’de sunulmaktadır. Literatür taraması; çalışmanın kimler tarafından yapıldığı, araştırmanın amacı, kullanılan metod ve sonuç kısmı yer almaktadır. Yapılan çalışmalar yıllara göre sıranalarak sunulmuştur.

Çizelge 47. Ulusal Literatür Çalışmaları

Yazar ve Yıl	Araştırmanın Amacı	Metod	Sonuç
Kutlar ve Sarıkaya (2012)	Türkiye'ye 1964-2007 döneminde gelen turist sayısı ile ilgili ekonometrik bir araştırma yapılmıştır.	ARIMA, VAR ve Eşbütünleşme Testleri	Uzun dönem için turizm gelirleri ile GSMH, gelen turist sayısı ve yurt dışına giden Türk vatandaşı turist sayısı arasında ilişki mevcuttur.
Özer ve Kirca (2014)	Türkiye'deki büyüme, ihracat ve turizm gelirleri arasındaki ilişki araştırılmıştır.	Granger Nedensellik	Uzun dönem için ihracat ve turizm gelirlerinin büyümeye, büyüme ile turizm gelirlerinden de ihracata doğru bir nedensellik söz tespit edilmiştir. Kısa dönemde ise büyüme ile turizm gelirlerinden ihracata ve büyümeden turizm gelirlerine doğru bir nedensellik tespit edilmiştir.
Algan ve Gencer (2015)	Türkiye'de turizm gelirlerinin ekonomik büyümeye etkisi incelenmiştir.	ADF, KPSS Zivot ve Andrews (1992), Johansen-Juselius ve Gregory-Hansen	Uzun dönemde turizm gelirlerinin ekonomik büyümeyi pozitif yönde etkilediği sonucuna ulaşılmıştır.
Göçer ve Aydın (2016)	Türkiye'deki sağlık değişkenlerinin turizm gelirine etkisi ölçülmüştür.	Kapetanios (2005), Maki (2012), Toda-Yamamoto (1995)	Sağlık sektörüne yönelik harcamaların, Türkiye'nin turizm gelirlerini olumlu yönde etkilediği, bu nedenle ülkeyi yönetenlerin, turizm gelirlerini arttırabilmek için, sağlık turizmüne daha fazla önem vermeleri gerektiği tespit edilmiştir.
Dereli ve Akiş (2018)	Türkiye'de turizm gelirleri ile iktisadi büyüme arasındaki ilişkinin analizi (1970-2016)	ADF, Toda-Yamamoto (1995), Johansen Eşbütünleşme	Turizm gelirleri ile iktisadi büyüme arasında kısa dönemde bir nedensellik ilişkisi tespit edilememiştir.
Doğru, Işık ve Sarıkaya-Turk (2019)	Döviz kurundaki değer düşüklüğünün ve değerlendirme oranlarının turizm ticaret dengesi üzerindeki etkilerini incelemektir.	ADF, PP, Zivot-Andrews, Linear ARDL ve Non-linear ARDL.	ABD dolarının değer kazanması, ABD ve Kanada'yla ABD'nin ikili turizm ticaret dengesini bozsa bile uzun vadede ABD'nin Meksika ile ikili turizm ticaretini etkilediği sonucuna ulaşılmıştır.

Çizelge 48. Uluslararası Literatür Çalışmaları

Yazar ve Yıl	Araştırmanın Amacı	Metod	Sonuç
Narayan (2005)	Fiji'deki turizm endüstrisine yönelik şokların turist harcamaları üzerindeki etkisinin kalıcı mı, geçici mi olduğu araştırılmıştır.	Genişleştirilmiş Dickey-Fuller, Zivot Andrews (1992) ve Lumsdaine ve Papell (1997)	Fiji'de turizm sektöründe yaşanan şoklar, Fiji turist harcamaları üzerinde yapılan analizde seriler durağan olması ile geçici bir etkiye sahip olduğu sonucuna ulaşılmıştır.
Khalil vd. (2007)	Pakistan'da kısa vadeli ekonomik kalkınmada turizmin rolü incelenmiştir.	Granger Nedensellik	Turizm gelirleri ile büyüme arasında güçlü bir ilişki tespit edilmiştir.
Samimi vd. (2011)	Pakistan'da kısa vadeli ekonomik kalkınmada turizmin rolü incelenmiştir.	VAR, Granger Nedensellik	Turizmin ekonomik büyümeye neden olduğu hipotezi reddedilmiştir.
Tang ve Tan (2015)	Turizm Malezya'nın ekonomik büyümesine katkı sağlayıp sağlamadığı incelenmiştir.	Granger Nedensellik	Turizmin Malezya ekonomisinin büyümesini sağladığı tespit edilmiştir.
Aratuo (2018)	Amerika Birleşik Devletleri'nde turizm talebi ve ekonomik kalkınma üzerine etkiler araştırılmıştır.	ARDL Sınır testi ve Toda-Yamamoto Artırılmış Granger nedensellik testi	Ekonomik, demografik, kültürel, devlet politikaları ve tesadüfi faktörlerin turizm talebi üzerinde önemli bir etkisi olduğu sonucuna ulaşılmıştır.
Charles, Darné ve Hoarau (2019)	Uluslararası turizm çekiciliği açısından ve ülke ekonomisini düzenli olarak olumsuz yönde etkileyen 1981-2015 yılları arasında La Réunion adasına gelen turist sayılarında durgunluğun dış olaylardan kaynaklanıp kaynaklanmadığı incelenmiştir.	Perron-Yabu (2009b) ve Kejriwal and Perron (2010)	La Réunion'a gelen turist akışının duraksamasının dış kaynaklı şoklardan değil, muhtemelen iç turizm endüstrisi içindeki içsel engellerden ve uygun olmayan kamu politikalarından kaynaklandığı sonucuna ulaşılmıştır.

3. YÖNTEM

3.1. Araştırmanın Modeli ve Hipotezleri

Ekonometrik çalışmaların en temel parçalarından bir tanesi, değişkenlere ait verilerin toplanmasıdır. Toplanan verilerin güvenilir kaynaklardan ve doğru bir şekilde tasnif edilmesinin dışında, araştırmada uygulanacak modele göre verilerin düzenlenmesi de ekonometrik varsayımların güvenilirliğini önemli düzeyde etkilemektedir. Zaman serisi analizine yönelik kullanılan bir diğer önemli nokta veri türleridir. Kırılmalı ve kırılmasız veri analizlerinin tespiti için uzun dönemli veri setlerinin kullanılması büyük önem teşkil etmektedir.

Birim kök testlerinde kullanılan uzun vadeli veri setlerinin kullanılması sayesinde gözlem çerçevesi artacak ve elde edilen verilerden daha sağlıklı sonuçlar elde etme imkânı sağlanacaktır. Bu sonuçlarla da turizm talebi ile ekonomik büyüme arasındaki ilişkiye yönelik daha güvenilir tahminler elde edilecektir.

Alan yazından elde edilen bilgiler ışığında aşağıda yer alan hipotezler test edilmiştir.

H1: Havayolu ulaştırma sistemlerinin turizm talebi ile arasında anlamlı bir ilişki vardır.

3.2. Araştırmanın Evreni ve Örneklemi

Bu çalışmada, Edremit Körfezi ve Güllük Körfezi ile iki bölgede bulunan yedi adet ilçenin otuz yıllık turizm istatistiksel verileri elde edilmiş ve analize dahil edilmiştir.

3.3. Veri Toplama Araçları ve Teknikleri

Çalışmada Kültür ve Turizm Bakanlığı'nın her yıl düzenli olarak yayınladığı turizm istatistikleri kullanılmıştır. Elde edilen verilerle mevcut bölgelere gelen turist sayıları hakkında detaylı bilgiler sağlanmaktadır. Araştırma için Türkiye'de bulunan Güllük Körfezi ve Edremit Körfezi düzeyinde 1986 ve 2016 yılları arasında 30 yıl için kullanılabilir turistlerin tesisi giriş ve geceleme verileri kullanılmıştır. Elde edilen

verilerden sağlıklı sonuçlar alınabilmesi için iki bölgede bulunan ilçelerin istatistikleri tek tek tasnif edilmiştir. Güllük Körfezi (Bodrum, Didim, Milas) ve Edremit Körfezi'nde (Ayvalık, Burhaniye, Edremit, Ayvacık) bulunan işletme belgeli konaklama işletmelerinden elde edilen otuz yıllık istatistiksel verilere uygulanan birim kök testlerinin analizlerinden elde edilen bulgulara yer verilmektedir.

3.4. Veri Toplama Süreci

Bu bölümde yapmış olduğumuz araştırmanın yöntemine yönelik bilgiler sunulmaktadır. Araştırmaya ait verileri toplamak için Turizm ve Kültür Bakanlığı tarafından Güllük ve Edremit Körfez'lerinin 1986-2016 yılları istatistiksel verileri tasnif edilmiştir.

Çalışmada kullanılan verilerin oluşturulması ve veri setinin düzenlenmesi sürecinde araştırma ile ilgili alanyazın geniş çaplı incelenmiş, alanyazında değinilen ve güvenilir olarak kabul edilen veri kaynaklarına ulaşılarak, internette bulunan ulusal ve uluslararası kaynaklar ve veri tabanlarındaki veriler kullanılmıştır.

Kültür ve Turizm Bakanlığının ilçelere yönelik oluşturulmuş olan turizm istatistiksel verilerinde 2000 yılının öncesi yıllarda eksikliklerin olması sebebiyle araştırmamızda “Tesise Giriş ve Geceleme” sayılarında bakanlığa ait sadece İşletme Belgeli Konaklama türlerinin istatistik verileri eksiksiz olarak toplanabilmiştir. Bu sebeple, Belediye Belgeli ve Yatırım Belgeli konaklama türlerinin otuz yıllık istatistiksel verileri olmamasından kaynaklı araştırmaya dahil edilememiştir.

Bu araştırmaya dahil edilen istatistiksel veriler iki bölümden oluşmaktadır. Birinci bölümde iki bölgenin 1986-2016 yılları arasında yerli ve yabancı turistlerin tesise girişi, yerli ve yabancı turistlerin geceleme sayıları ayrı ayrı düzenlenmiştir. Ardından hem tesise giriş sayıları hem de geceleme sayılarının toplamı eklenmiştir.

3.5. Verilerin Analizi

Çalışmanın analiz kısmında, nihai büyüme fonksiyonu tahmin edilmeden önce uygun ekonometrik modelin seçimi ve verilerin temel ekonomik büyüme varsayımlarına göre uygun olup olmadığına ilişkin öncü testler yapılmıştır.

3.5.1. Zaman Serilerinde Durağanlık

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: 12-13).

Bir zaman serisi durağansa, ortalaması, varyansı ve çeşitli gecikmelerdeki ortak varyansı hep aynıdır (Gujarati, Damodar ve Porte, 1999: 713). Yani, X_t gibi bir zaman serisinin ortalaması ve varyansı zaman içerisinde sabit, kovaryansı ise zamana değil, 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: 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: 304-305).

Durağanlığı araştırmak için, öncelikle serinin grafiği oluşturularak, seyri analiz edilebilir. Grafiğe bakarak, fikir sahibi olunabilir ancak kesin sonuca ulaşamaz. Bu nedenle durağanlığı analiz etmek için, farklı yöntemler bulunmuştur. En bilinen yöntem, birim kök testleridir. Literatürde, en çok Genişletilmiş Dickey-Fuller Testi ve Phillips-Perron Birim Kök Testleri kullanılmıştır (Ayvaz Güven ve Ayvaz, 2018: 770)

3.5.2. Birim Kök Süreci

Birim kök testleri, önceki bölümde ele alına otokorelasyon fonksiyonlarının analizi, herhangi bir zaman serisindeki trendin veya mevsimselliğin varlığını göstermede başvurulan ve parametrik olmayan yapıdaki testlerdir. Örneğin yavaşça azalan bir ACF büyük bir karakteristik kökün, doğru birim kök sürecinin ya da trend durağan sürecin göstergesidir. Formel testler bir sistemin trend içerip içermediğini ve bu trendin deterministik veya stokastik olup olmadığını tanımlamaya yardımcı olur. Bununla birlikte mevcut testler yaklaşık birim kök ve birim kök süreci arasında bir ayırım yapmada fazla güçlü değillerdir.

Durağan ve durağan dışı zaman serileri arasında mühim farklar vardır. Durağan bir serinin uzun dönem ön raporları serinin koşulsuz ortalamasına yaklaşır. Teşhis amacıyla kovaryans durağan serisi: (i) sabit uzun dönem ortalama civarındaki dalgalanmalar ortalama olarak eski haline geri döner, (ii) zamanla değişmez sonlu bir varyansa sahiptir (iii) gecikmelerin uzunluğu arttıkça teorik otokorelasyonlar azalır (Sevütekin ve Nargeleçekenler, 2007: 330).

Diğer taraftan durağan-dışı bir serinin ortalama ve/veya varyansı zamanla bağımsızdır. Durağan serinin tersine: (i) seriyi geri çevirecek bir uzun dönemli ortalamaya sahip değildir, (ii) varyans zamandan bağımsızdır ve zaman sonsuza uzarken sonsuza yaklaşır, (iii) teorik otokorelasyonlar azalarak sönmez. Fakat sonlu örneklemelerde örneklem korelogramları yavaşça sönerek ortadan kaybolur (Sevütekin ve Nargeleçekenler, 2007: 335)

Korelogram analizi herhangi bir seride birim kökün varlığının araştırılmasında vazgeçilmez bir yöntem olmasına rağmen kısmen belirsizlikler söz konusu olabilir. Bir korelogramdan bir araştırmacı birim kökün varlığını ileri sürerken, başka bir araştırmacı durağan bir süreç olduğunu savunabilir. Çünkü bir yaklaşık birim kök süreci hemen hemen bir birim kök sürecine benzer ACF değerlerine sahip olduğundan böyle bir sorunun çözümü zordur. Örneğin durağan bir AR (1) sürecinin korelogramında $ACF(1) = 0,99$ olması giderek azalan sönen bir ACF'yi yansıtaçağını

ima eder. Konuyu daha açık hale getirebilmek için birinci-derece otoregresif süreç düşünülebilir:

$$Y_t = \phi Y_{t-1} + \varepsilon_t$$

Burada $\{\varepsilon_t\}$ temiz dizi sürecidir (Seddighi, Lawyer ve Katos, 2000: 262-263; Altınay, 1995: 1; Gujarati, 1999: 718).

İlk önce boş hipotez olarak $\phi = 0$ olduğu bir durum test edilmek isteniyorsa, bu durumda OEKK kullanılarak denklem (6.1) tahmin edilir. Eğer ε_t bir temiz dizi süreci ve $|\phi_1| < 1$ ise $\{Y_t\}$ dizisi durağan ve ϕ_1 'in sıfırdan anlamlı bir şekilde farklı olup olmadığına bakmaksızın t-testini kullanmak mümkündür.

Eğer boş hipotez $\phi_1 = 1$ olarak test edilmek isteniyorsa durum bütünüyle farklıdır. Boş hipotez altında $\{Y_t\}$ dizisi durağan dışı bir süreç ile genelleştirilir.

$$Y_t = \sum_{t=1}^T \varepsilon_t$$

Bu durumda, $\phi_1 = 1$ ise; t artarken varyans, sonsuz büyüklükte artacaktır. Boş hipotez altında otoregresif katsayı ϕ_1 üzerine klasik istatistiksel tahmin yöntemleri kullanmak ve anlamlılık testlerini yapmak uygun değildir (Sevütekin ve Nargeleçkenler, 2007).

3.5.2.1 Genelleştirilmiş Dickey-Fuller Birim Kök Testi (ADF)

Dickey-Fuller tarafından geliştirilen birim kök testleri yalnızca birinci dereceden otoregresif süreçlere uygulanmaz. Daha yüksek dereceden otoregresif süreçlere de Dickey-Fuller testlerini uygulamak mümkündür. Bilindiği gibi p dereceden bir otoregresif AR(p) süreci

$$Y_t = \phi_1 Y_{t-1} + \phi_2 Y_{t-2} + \phi_3 Y_{t-3} + \dots + \phi_p Y_{t-p} + \varepsilon_t$$

biçiminde yazılabilir. Varsayımsal denklem benzer bir modelle kurulmuş ise;

$$Y_t = \phi_1 Y_{t-1} + \varepsilon_t$$

Birinci derceden bir otoregresif süreç modeli ise hata terimi ε_t temiz-dizi olmayacak, aksine serisel-kolerasyonlu olacaktır. Böyle bir durumda $Y_t = \phi_1 Y_{t-1} + \phi_2 Y_{t-2} + \phi_3 Y_{t-3} + \dots + \phi_p Y_{t-p} + \varepsilon_t$ denkleminde hataların korelasyonlu olması yukarıda anlatılan DF test sürecini geçersiz kılacaktır. Çünkü bu denklemdaki hata terimi $\varepsilon_t = \phi_2 Y_{t-2} + \dots + \phi_p Y_{t-p} + v_t$ olarak aldığı değerler katılarak hatalardaki korelasyon ortadan kaldırılmaya çalışılır. Sonuçta $\varepsilon_t = \phi_2 Y_{t-2} + \dots + \phi_p Y_{t-p} + v_t$ denklemini $Y_t = \phi_1 Y_{t-1} + \varepsilon_t$ denkleminde yerine yazıldığında elde edilecek yeni model denklem $Y_t = \phi_1 Y_{t-1} + \phi_2 Y_{t-2} + \phi_3 Y_{t-3} + \dots + \phi_p Y_{t-p} + \varepsilon_t$ denkleminde eşit olacaktır. Bu aşamadan sonra DF testi için uygulanan test süreci burada da geçerli olacaktır. Böyle bir durumda uygulanan testlere *Artırılmış Dickey-Fuller (Augmented Dickey Fuller, ADF) Birim Kök Testleri* adı verilir.

Dickey Fuller sürecinde olduğu gibi önce $Y_t = \phi_1 Y_{t-1} + \phi_2 Y_{t-2} + \phi_3 Y_{t-3} + \dots + \phi_p Y_{t-p} + \varepsilon_t$ denkleminin birinci farkları alınır.

$$\Delta Y_t = \delta Y_{t-1} + \delta_2 \Delta Y_{t-2} + \dots + \delta_p Y_{t-p} + \varepsilon_t$$

Burada δ_i 'ler ϕ 'ların genel fonksiyonlarıdır. Dickey Fuller sürecinde ikinci adım $\Delta Y_t = \delta Y_{t-1} + \varepsilon_t$, $\Delta Y_t = \mu + \delta Y_{t-1} + \varepsilon_t$, $\Delta Y_t = \mu + \beta t + \delta Y_{t-1} + \varepsilon_t$ karşı gelen denklemlerini üretmektedir. Buna göre artırılmış Dickey-Fuller (ADF) denklemleri sırasıyla aşağıdaki gibi yazılabilir:

$$\Delta Y_t = \delta Y_{t-1} + \sum_{j=1}^p \delta_j \Delta Y_{t-j} + \varepsilon_t \quad \tau^- \text{ istatistiği}$$

$$\Delta Y_t = \mu + \delta Y_{t-1} + \sum_{j=1}^p \delta_j \Delta Y_{t-j} + \varepsilon_t \quad \tau_\mu^- \text{ istatistiği}$$

$$\Delta Y_t = \mu + \beta t + \delta Y_{t-1} + \sum_{j=1}^p \delta_j \Delta Y_{t-j} + \varepsilon_t \quad \tau_\tau^- \text{ istatistiği}$$

görüldüğü gibi bu üç denklem sırasıyla $\Delta Y_t = \delta Y_{t-1} + \varepsilon_t$, $\Delta Y_t = \mu + \delta Y_{t-1} + \varepsilon_t$, $\Delta Y_t = \mu + \beta t + \delta Y_{t-1} + \varepsilon_t$ denklemleri ile tanımlanan Dickey-Fuller denklemlerinin bağımlı değişkeninin gecikmeli değerlerinin modele dahil edilmesi ile artırılmış (genişletilmiş)

halidir. Dolayısıyla bu denklemlere de DF testini uygulamak mümkündür. Bu durumda bu testler Artırılmış Dickey-Fuller (ADF) birim kök testi olarak adlandırılır.

Yukarda açıklandığı gibi bağımlı değişkenin gecikmeli değerinin başlangıçtaki Dickey-Fuller denklemlerine ekstra terim olarak eklemeleri bu denklemleri artırmaktadır (genişletmektedir). Bu yaklaşım sonucunda kalıntılardaki otokorelasyon ortadan kaldırılmış olacaktır. Birim kök testi uygulamak için kullanılacak bir denklemde gecikme sayısı olan p 'nin ne olacağını belirlemek için genelde Akaike bilgi kriteri (AIC) ile Schwarz bilgi kriteri (SIC) kullanılır. Burdan başka kalıntıların otokorelasyonlu olup olmadığını ortaya koymak için Breush-Godfrey veya Lagrange çarpanları (LM) testleri uygulanabilir (Seddighi, Lawyer ve Katos 2000: 267-268; Enders, 1995: 225-226)

ADF birim testinin uygulanabilmesi için hata payındaki otokorelasyonun ortadan kaldırılması otokorelasyonun doğru derecesinin belirlenmesine bağlıdır. Uygulamada otoagresif gecikme uzunluğu önceden bilinmediği için modelde yer alması gereken gecikme sayısı (p) farklı stratejiler yürütülerek araştırmacı tarafında belirlenmektedir (Nargeleçekenler, 2005: 64) Çünkü modelde yanlış gecikme dahil edilmesi yapılacak testlerin gücünü azaltır (NG ve Perron, 1995: 268-281) Ayrıca seçilecek p^- gecikme olması gerekenden büyük seçilirse tahminler eğilimli olacaktır.

Modele dahil edilmesi gereken sınırlı gecikme (truncation) p ile örneklem hacmi T arasında deterministik bir ilişki olduğu yapılan çalışmalarla ortaya konmuştur (Said ve Dickey, 1984: 599-607). Dolayısıyla seçilecek gecikme sayısı doğrudan örneklem hacmi ile ilişkili olacaktır. Sınırlı gecikme sayısının belirlenmesi için Akaike Bilgi Kriteri (AIC), Schwarz Bilgi Kriteri (SIC) ve Genelden-özele yaklaşımı en çok kullanılan stratejiler olarak bilinmektedirler. p^- sınır değeri T 'nin polinom derecesine bağlı olarak değiştiğinden tutarlı parametreler elde etmek aşağıdaki iki koşulun yerine getirilmesi gerekir (Said ve Dickey, 1984, s.603).

$$\text{Koşul 1: } p^3/T \rightarrow \infty \quad \text{ve} \quad p \rightarrow \infty, T \rightarrow \infty$$

$$\text{Koşul 2: } c.k > T^{1/r} \quad \text{ve} \quad c > 0, r > 0$$

Koşul 1 otoregresif parametrelerin tutarlılığını göstermektedir. Koşul iki alt sınır koşuludur. Ancak uygulamada yapılan çalışmalarda Koşul 1 yerine getirildiğinde Koşul 2'nin de otomatik olarak yerine getirildiği ve böylece elde edilen tahminlerin tutarlı olduğu bilinmektedir.

3.5.2.2. Philips-Perron Birim Kök Testi

Dickey-Fuller testinde rassal hataların (şokların) dağılımının istatistiksel olarak bağımsız ve sabit varyanslı olduğu varsayılmaktadır. Yani rassal hatalar (şoklar) arasında otokorelasyon olmadığı, $\varepsilon_t \sim \text{IID}(0, \sigma_\varepsilon^2)$ varsayılmaktadır. Phillips-Perron (PP) birim kök için parametrik olmayan yeni bir test geliştirmişlerdir (Perron ve Perron, 1998: 335-346). Bu durumda Phillips-Perron, Dickey-Fuller bir varsayımı geliştirerek rassal şokların dağılımı ile ilgili yeni varsayımda bulunmaktadır. PP testi, Dickey-Fuller testinde olduğu gibi üç farklı regresyon modeli için geliştirilebilmektedir. Ancak PP testi için en basit model AR (1) aşağıdaki şekilde verilmiştir.

$$Y_t = \mu + \phi_1 Y_{t-1} + \varepsilon_t$$

$$(1 - \phi_1 L)Y_t = \mu + \varepsilon_t$$

Burada, $t=1, 2, T$, ve model için birim kök $1/\phi_1$ ile bulunur. $\phi_1 = 1$ olduğunda seride birim kök var demektir. Fuller (1976) $\hat{\phi}_1$, ϕ_1 'in $T-1$ serbestlik derecesinde OEKK tahmincisi iken, $T(\hat{\phi}_1 - 1)$ dağılımı PP testi için temel oluşturmaktadır. PP testi için yine ADF olduğu gibi yardımcı regresyonlar, kesmesiz ve trendsiz, kesmeli ve trendsiz, kesmeli ve trendli olmasına göre yeniden düzenlenmektedir. Kritik tablo değerleri de yine kesmesiz ve trendsiz, kesmeli ve trendsiz, kesmeli ve trendli modeller için farklı olacaktır. Dickey-Fuller için kullanılan testlerin PP versiyonu (Z) ile gösterilir. Örneğin Dickey-Fuller testlerinden kesmesiz ve trendsiz bir modelin testi için \hat{t} kullanılır iken, bu testin karşılığı PP testinde Z_α olacaktır. PP testi için kullanılacak en basit AAR (1) SÜRECİDİR.

$$Y_t = \phi_1 Y_{t-1} + \varepsilon_t$$

PP testi için kullanılan formül aşağıda gösterilmektedir.

$$Z_\alpha = T(\widehat{\phi}_1 - 1) - CF$$

Burada, CF, düzeltme faktörüdür. Düzeltme faktörü aşağıdaki şekilde hesaplanmaktadır.

$$CF = \frac{0.5 (S_{Tl}^2 - s_\varepsilon^2)}{\sum_{t=2}^T Y_{t-1} - \bar{Y}_{-1})^2}$$

Düzeltme faktöründe il olarak hesaplanan kısım α_3^2 hata teriminin varyansıdır. Ancak varyans hesaplanamadığından tutarlı tahmincisi aşağıdaki şekilde hesaplanmaktadır.

$$s_\varepsilon^2 = T^{-1} \sum_{t=1}^T \hat{\varepsilon}_t^2$$

Benzer olarak σ^2 uzun dönem varyans faktörü için tutarlı tahminci hesaplanmaktadır.

$$s_{Tl}^2 = s_\varepsilon^2 + 2 \sum_{t=1}^l W_{sl} \sum \hat{\varepsilon}_t \hat{\varepsilon}_{t-s} / T$$

Burada, s_ε^2 , σ_ε^2 'nin bir tahmincisidir ve s_{Tl}^2 uzun dönem varyans tahmincisidir. Ayrıca $W_{sl} = 1 - \frac{s}{l+1}$, $\bar{Y}_{-1} = \sum_{t=2}^T \frac{Y_t}{T-1}$, ve $\hat{\varepsilon}_t = Y_t - \widehat{\phi}_1 Y_{t-1}$ olarak hesaplanmaktadır. PP-testinde test istatistiklerinin asimptotik dağılımın serisel korelasyonun katsayılarını etkilememesi için t-istatistiğinin dönüştürülmüş biçimi aşağıdaki şekilde hesaplanmaktadır.

$$Z_t = \left(\sum_{t=2}^T Y_{t-1}^2 \right)^{1/2} \frac{(\widehat{\phi}_1 - 1)}{S_{Tl}} - (1/2) \frac{(s_{Tl}^2 - s_\varepsilon^2)}{[s_{Tl}^2 (T^{-2} \sum_{t=2}^T Y_{t-1}^2)^{1/2}]}$$

PP testi için kullanılan truncation parametresi lise pratikte otokorelasyon fonksiyonunun hesaplanması ile elde edilir. Hesaplanan oto korelasyon katsayısına

karşılık gelen en son anlamlı gecikme değeri dikkate alınır. Ancak yapılan çalışmalarda sınırlı gecikme (Truncation) parametresi $l \rightarrow \infty$ için $l = o(T^{\frac{1}{3}})$ oranı yardımı ile tutarlı bir biçimde belirlenebilir. Bu koşul bir kontrol oranı olarak belirlenmektedir (Perron ve Perron, 1998: 336).

3.5.2.3. Zivot-Andrews Birim Kök Testi

Perron (1989)'da ki çalışmasında zaman serilerinde yapısal kırılmanın tek bir noktada gerçekleştiği ve kırılma zamanının T_b olarak bilindiği varsayımı Zivot-Andrews (1992) çalışmasında gerçekleştirilerek kırılma zamanının (T_b) olarak bilinmediği gibi yeniden ele alınmıştır. Yani Perron (1989)'da kırılma zamanı (T_b) egzogen (dışsal) olarak modele eklenirken, Zivot-Andrews (1992) yaklaşımında kırılma zamanı model tarafından endojen (içsel) olarak tahmin edilmektedir. Çünkü Zivot-Andrews'a göre eğer Perron (1989)'da ki gibi kırılma zamanı egzogen olarak alınırsa hipotez testlerinin sonuçları birim kökün lehine değişecektir.

Zivot-Andrews (1992) yaklaşımının her üç modeli için boş hipotez, $Y_t = \mu + Y_{t-1} + \varepsilon_t$ denklemdeki gibi herhangi bir yapısal kırılmayı içermeyen ve birinci dereceden entegre olan (I(1)) bir kayan rassal yürüyüş modelidir (Zivot ve Andrews, 1992: 251-270). Boş hipotezde $\{Y_t\}$ serisinin yapısal kırılma olmaksızın entegre olduğu düşünüldüğü için alternatif hipotez için $\{Y_t\}$ 'nin bilinmeyen kırılma zamanıyla bir trend durağan süreç tarafından temsil edildiği varsayılmaktadır. Dolayısıyla Zivot-Andrews (1992)'nin ama trend durağanlığını yansıtan alternatif hipotez için en fazla aralığı veren nispi kırılma yansımasını (λ) tahmin etmektedir. Yani test istatistiğinin küçük bir değeri boş hipotezin reddedilmesini ima ettiğinden, nispi kırılma yansıması (λ) $i = A, B, C$ için $\hat{\phi}_1^i = 1$ veya $\hat{\delta}^{(i)} = 0$ testindeki tek yanlı minimum t-istatistiğini veren değer olarak seçilir. Bu durumda $i = A, B, C$ modelleri için minimum t-değerini veren kırılma yansımasıdır. $t_{\hat{\delta}} \left[\hat{\lambda}_{inf}^{(i)} \right]$ olarak tanımlanabilir.

Alternatif hipotezler iki noktada Perron (1989)'dan ayrılmaktadır. Birincisi, $Y_t = \mu + Y_{t-1} + \varepsilon_t$ denlemi ile verilen boş hipotez altında yapısal kırılma olmadığından $DVTB_t$ kukla değişkenin Model A ve Model C'de yer almasına gerek yoktur. İkincisi

ise Model B'den ziyade Model B*'nin kullanımı tercih edilmektedir. Bu nedenle Perron (1989)'un Toplamsal Sapmalı Artırılmış Dickey Fuller (IOADF) yaklaşımı izlenecek olursa birim kök testi için kullanılacak regresyon denklemleri aşağıdaki gibi verilebilir:

Model A:

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

veya $\delta = \phi_1 - 1$ tanımlanırsa model alternatif bir biçimde aşağıdaki gibi ifade edilebilir:

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

Model B:

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

veya $\delta = \phi_1 - 1$ tanımlanırsa model alternatif bir biçimde aşağıdaki gibi ifade edilebilir:

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

Model C:

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

veya $\delta = \phi_1 - 1$ tanımlanırsa model alternatif bir biçimde aşağıdaki gibi ifade edilebilir:

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

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 $\hat{\lambda}_{inf}^{(i)}$ ve $t_{\hat{\delta}}$ '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)

3.5.3. Kırılmalı ve Kırılmasız Test Bulgularının Karşılaştırılması

Son yıllarda ortaya konulan ampirik çalışmalarda, turizmin ekonomik boyutunun gelişimi, klasik birim kök testleri, yapısal kırılmalı birim kök testleri, panel birim kök testleri ve yapısal kırılmaları dikkate alan/almayan koentegrasyon testleri kullanılarak araştırıldığı görülmektedir.

3.6. Verilerin Analizi

Bu çalışmada, havayolu hizmetlerinin turizm gelirlerindeki ekonomik büyüme üzerindeki dönemsel etkilerini incelemek üzere tahmin edilecek modellerde kullanılan değişkenler ve kaynakları Çizelge 49’da açıklanmaktadır.

Çizelge 49. Analizde Kullanılan Değişkenlerin Karakteristik Özellikleri

Değişkenler (1986-2016)	Kısaltma	Açıklama	Kaynak
Bölgeye Gelen Yerli (Domestic) Turistlerin Tesise Giriş Sayısı (Bağımlı Değişken)	In (DGL)	Güllük ve Edremit Körfezi’ne Gelen Yerli Turistlerin Türkiye Genelineki Yerli Turistlerin Tesise Giriş Sayısı İçindeki Payı	Turizm Bakanlığı
Bölgeye Gelen Yabancı (Foreigner) Turistlerin Tesise Giriş Sayısı (Bağımlı Değişken)	In (FGL)	Güllük ve Edremit Körfezi’ne Gelen Yabancı Turistlerin Türkiye Genelineki Yabancı Turistlerin Tesise Giriş Sayısı İçindeki Payı	Turizm Bakanlığı
Bölgeye Gelen hem Yerli hem Yabancı Turistlerin Toplam (Total) Tesise Giriş Sayısı (Bağımlı Değişken)	In (TGL)	Güllük ve Edremit Körfezi’ne Gelen Yerli ve Yabancı Turistlerin Türkiye Genelineki Yerli ve Yabancı Turistlerin Tesise Giriş Oranı İçindeki Payı	Turizm Bakanlığı
Bölgeye Gelen Yerli (Domestic) Turistlerin Geceleme Sayısı (Bağımlı Değişken)	In (DTL)	Güllük ve Edremit Körfezi’ne Gelen Yerli Turistlerin Türkiye Genelineki Yerli Turistlerin Geceleme Sayısı İçindeki Payı	Turizm Bakanlığı
Bölgeye Gelen Yabancı (Foreigner) Turistlerin Geceleme Sayısı (Bağımlı Değişken)	In (FTL)	Güllük ve Edremit Körfezi’ne Gelen Yabancı Turistlerin Türkiye Genelineki Yabancı Turistlerin Geceleme Sayısı İçindeki Payı	Turizm Bakanlığı
Bölgeye Gelen hem Yerli hem Yabancı Turistlerin Toplam Geceleme Sayısı (Bağımlı Değişken)	In (TTL)	Güllük ve Edremit Körfezi’ne Gelen Yerli ve Yabancı Turistlerin Türkiye Genelineki Yerli ve Yabancı Turistlerin Geceleme Oranı İçindeki Payı	Turizm Bakanlığı
Trend Değişkeni	TREND	1986-2016 dönemini kapsayan Trend Serisi	

4. ARAŞTIRMANIN BULGULARI VE YORUMLAR

Araştırmanın bu kısmında Balıkesir ve Çanakkale ili sınırları içinde olan Edremit Körfezi ile Muğla ve Aydın ili sınırları içinde bulunan Güllük Körfezi içerisinde bulunan iki havalimanı ve bölgelerin turizm arz kapasitesine yönelik bir araştırma yapılmamaktadır. Yapısal Kırılmalı Testler yöntemi aracılığıyla belirlenen otuz yıllık turizm istatistikleri ile yapılan testlerin sonuçlarına yer verilecektir. Bu bağlamda öncelikle iki bölgenin turizm kapasitesine yönelik tanımlayıcı istatistikler, yapısal kırılmalı testlerin (PP ve ADF) analiz bulguları sunulmuştur. Ardından, araştırma hipotezini desteklemek amacıyla yapılan yapısal kırılmayı vurgulayan Zivot-Andrews birim kök testinin analiz bulguları gösterilmektedir.

4.1. Araştırmaya Yönelik Tanımlayıcı İstatistikler

4.1.1. Güllük Körfezi Test Bulguları

Zaman serisi verileriyle yapılan çalışmalarda modellerdeki seriler durağan olmazlarsa, yukarı veya aşağı doğru kalıcı eğilimler (trend) taşırlarsa, modellerde gözlemlenen yüksek R^2 değerleri ile anlamlı t-ve F istatistikleri, seriler arasındaki gerçek ilişkiden çok bu trendden kaynaklanmaktadır (Gujarati, 2009: 709). Bu nedenle, çalışmada 1986-2016 dönemleri için tanımlanan modellerde var olan sakıncaları gidermek üzere serilerin durağanlık durumu, ADF (Augmented Dickey-Fuller) ve PP (Phillips-Perron) geleneksel Birim Kök Testleriyle araştırılmakta ve sonuçları Çizelge 50 ve Çizelge 51’de sunulmaktadır.

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: 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: 1361-1363).

Çizelge 50. 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.

Çizelge 50 ve 51'de Güllük Körfezi'ne 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 (stogastik herhangi bir süreç içermeyen) serilerin durağan olmadığı sonucunu

doğurabilmektedir.

Çizelge 51. Güllük Körfezi PP Birim Kök Test Sonuçları

Değişkenler	ADF		
	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*

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.

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 Çizelge 52’de sunulmuştur.

Çizelge 52. 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**

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.

Çizelge 50 ve 51'i incelendiğimizde, durağan serilerin farklarının alınması ve bu şekilde analize dahil 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. Çizelge

52’de elde edilen sonuçlara baktığımızda da model A ve Model C’ye göre kırılmaların çoğunlukta 1996-97 yıllarında yaşandığı görülmektedir.

4.1.2. Edremit Körfezi Test Bulguları

Edremit Körfezi içinde Güllük Körfezi’nde 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 Çizelge 53, 54 ve Çizelge 55’de sunulmuştur.

Çizelge 53. Edremit Körfezi ADF Birim Kök Testi 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 istatistiklerde bulunan "****" "***" ve "**" işaretleri değişkenlerin sırasıyla %10, %5 ve %1 önem düzeyinde durağan olduğunu göstermektedir.

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

Çizelge 54. Edremit Körfezi PP Birim Kök Testi 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*

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.

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 doğurabilmektedir. 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 Çizelge 55'de sunulmuştur.

Çizelge 55. Edremit Körfezi Zivot Andrews Birim Kök Testi 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.

A^a İlgili modelde tam çokludoğrusallık sorunu ile karşılaşıldığı için çözümleme yapılamamıştır.

Edremit Körfezi'ne 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 Körfezi'nin 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 31.137 ve 35.834 oranında ciddi bir düşüş yaşanmıştır. 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'ye, 2003'te 94.477 iken 2004'te 187.486'ya, 2000 yılında ise 84.669'dan 98.841'e yükselmesi kırılma yıllarının değişimine sebep olmuştur. Bu sebeple seviyesinde durağan ve kırılma yıllarında oluşan farklılıkların ortaya çıkmasındaki en büyük etkenin Edremit Körfezi'nde bulunan Koca Seyit Havalimanının 1997'de uçuş trafiğine açılmasına rağmen etkin ve verimli bir şekilde kullanılamamasından kaynaklandığını söylenebilir.

5. SONUÇ VE ÖNERİLER

Araştırmanın bu bölümünde, elde edilen bulgulara dayalı ulaşılan sonuçlar açıklanmış ve bu sonuçlar ışığında havayolu ulaşımı ile turizm sektörünün koordineli bir şekilde gelişmesine yönelik bazı önerilere yer verilmiştir.

5.1. Sonuçlar

Havayolu ulaşımı atıl durumda olan arazilerin değerlendirilmesi ile ulaşımın gelişmesini sağlayarak turizm sektörü içinde elde edilecek fayda sürecini hızlandırmıştır. Giriş kısmında da belirttiğimiz gibi turizm faaliyeti seyahat ve konaklama ikilisini kapsayan bir bütündür. Ve 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 edip kalkınma sağlamışlardır. Ulaşım koşullarının gelişmesi, maliyetlerin düşmesi, mesafelerin kısalması, destinasyon merkezlerine talebi arttırmıştır.

Bu çalışmada da turizm sektörü ile ulaştırma hizmetlerinin arkasındaki bu ilişki ampirik olarak ortaya konulmaya çalışılmıştır. Ulaştırma hizmetlerinin turizm sektörü üzerinde gerçekleşen büyümesinin etkisi yapısal kırılmalı testler ile araştırılmıştır. Yapısal kırılmalı testlerin ilk adımı, zaman serisi analizlerinin genelinde olduğu gibi değişkenlere ait zaman serisinin özelliklerinin ve kapsayacağı dönemin belirlenmesidir. Fakat bu doğrultuda kullanılan geleneksel birim kök testlerinin (ADF, PP) yapısal kırılma durumunda, birim kök için öne sürülen temel hipotezinin sapsmalar olacağı için, sonuçlar yanıltıcı bir durum taşımaktadır. Böylelikle bu çalışmada da 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 Körfezi'nde 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 kırılma yıllarında farklılıklar gözlenmesi sebebiyle Edremit Körfezi'nde bulunan Koca Seyit Hava Limanının turizmde işlevsel olarak bir fark yaratmadığını söyleyebiliriz. Çizelge 7 ve Çizelge 28'de bulunan son on yılın toplamına baktığımızda da Güllük Körfezi'nde bulunan Milas Bodrum Havalimanı 33.618.577 kişilik bir uçuş kapasitesine ulaşırken, Edremit Körfezi'nde bulunan Koca Seyit Havalimanı son on yılda toplamda 1.585.385 kişilik bir kapasiteyle sınırlı kalması da ulaşılmış olduğumuz bu sonucu destekler niteliktedir.

Güllük Körfezi'nin gelişimi, sanatı, tarihi ve kültürel değerleri, doğal zenginlikleri ile turizm sektöründe bir marka halini almıştır. Yerli ve yabancı turistler için açık bir destinasyon merkezi haline gelmiştir. Bu durumu açık bir şekilde tanımlamak gerekirse Çizelge 38 ve 39'da 2017 yılında Güllük Körfezinde tesise giriş yapan yerli ve yabancı turistlerin sayısı 1.555.699 olması ile ortaya çıkmaktadır. Çizelge 32'de 1.357 tesis ve 206.000 yatak kapasitesiyle de Türkiye genelinde turizmde bir marka olduğu görülmektedir. Güllük Körfezi içinde bulunan ilçelerden turizme maksimum faydayı Bodrum ilçesi sağlamaktadır. Bu durumun en iyi göstergesi olarak; Çizelge 31'de Güllük Körfezi'ne ait konaklama işletmeleri içerisinde %74'lik bir oranla Bodrum ilçesine ait olması söylenilebilir.

Sonuç olarak, 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.

Bu sebeple, Güllük Körfezi sınırlarındaki turizm sektörü için tahmin edilen büyümenin Edremit Körfezi'nde de uygulanabilir bir yapıya dönüştürülmeyi amaçladığımız bu çalışma sonucunda Edremit Körfezi'nde uzunca bir süre atıl kalan

hava limanına rağmen bir büyüme gözlenmiştir. Buradan yola çıkarak, öne sürmüştüğümüz H1 hipotezimiz desteklenmiştir. Havayolu ulaştırma hizmetleri ile turizm talebi arasında pozitif yönlü bir ilişkisi olduğu sonucuna ulaşılmıştır.

5.2. Öneriler

Turizm sektörü uluslararası arenada gittikçe artan bir değer olmasından dolayı ulaşımın önemi arttırılmalıdır. Dolayısıyla ulaşım sektörü, planlarına turizm sektörünü dahil 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 dahil tüm ulaşım türlerini altyapı çalışmalarını çevreye ve doğaya saygılı düzenlenmelidir.

Dünya ekonomisi içinde turizm geliri, UNWTO (Dünya Turizm Örgütü) 'nün açıkladığı veriler sonucunda son altı yıl artarda büyüme ile 1,3 milyar turist sayısına ve 1.220 milyar dolara ulaşmıştır (UNWTO, 2017). WTTC (Dünya Seyahat ve Turizm Konseyi) 2017'de yayınlandığı verilerine göre de 100 milyondan fazla kişiyi doğrudan istihdam etmekte ve gelecek on yıl boyunca da 74,5 milyon yeni iş imkanı sağlanmasının beklendiği söylenmektedir (WTTC, 2017). Aynı zamanda Türkiye'nin de 2021'de doğrudan 658 bin, dolaylı olarak da 22.160 kişiye istihdam yaratacağını öngörülmektedir. Böylesi önemli bir paya sahip olan bu sektör Türkiye gibi ülkelerde itici bir güç halini alan turizme yönelik olan payın arttırılması sadece sektörde istihdamı değil dolaylı yoldan makroekonomik performansı etkileyecek ve ekonomide de büyüme sağlayacaktır.

Önümüzdeki yirmi yıllık dönemde havayolu sektöründe de öngörülen büyüme ile doğal olarak turizm ve diğer sektörlerde de büyümeyi beraberinde getirecektir. Bu durum Güllük Körfezi'nde eş zamanlı bir büyümeyi beraberinde getirdiği açık bir şekilde gözlenmektedir. Edremit Körfezi'nde 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 Körfezi'nin tıpkı Güllük Körfezi'ndeki gibi turizm işletmelerinin iyileştirilmesi, çeşitlendirilmesi ve kapasitesinin artırılması turist akışının artmasını sağlayacaktır. Mevcut ulaştırma tesislerinin Edremit Körfezi'nde 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 artırılıp 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 artırılması 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.

Edremit Körfezi'nde özellikle yabancı turist sayısının az olması bölge adına büyük bir eksiklik oluşturmaktadır. Çizelge 18 ve 39'da görüldüğü gibi 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 Körfezi'nin yabancı turistlere yönelik ürün çeşitliğinin çoğaltılması, turistik çekiciliklerinin artırılması ve turizm çeşitlerinin artırılarak

bölgenin daha çekici bir hale getirilmesi sağlanmalıdır. Edremit Körfezi'nin 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 artırılabilir.

Edremit Körfezi'nde bulunan yerel yönetimler ve Koca Seyit Havalimanı yönetimi ile Edremit Körfezi'ne yönelik yenilikçi çalışmalar yürütmesiyle de bölgenin tanınırlığı artırılabilir. İşte tüm bu gelişmeler karşısında, Koca Seyit Havalimanı ile bölgesel turizm arasından karşılıklı faydaya dayanan destekleyici bir bağın oluşması kaçınılmaz bir durum olacaktır.

KAYNAKÇA

- Akça, M. ve Karagülle, A. Ö. (2012). Havayolu Şirketleri ve Yerel Hizmetleri Kuruluşları Arasındaki İlişkinin İncelenmesine Yönelik Bir Araştırma. *Ulusal Havacılık Teknolojisi ve Uygulamaları Kongresi*, 539-554.
- Akçay DKMPM, (2008) Akçay Doğa Koruma ve Milli Parklar Mühendisliği 2007, Ziyaretçi Cetveli, Edremit.
- Altınay, G. (1995). *Durağan Olmayan İktisadi Zaman Serilerinin Ekonometrik Analizi: Koentegrasyon ve Hata Düzeltme Yöntemleri*. Bursa: Uludağ Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Basılmamış Doktora Tezi.
- Aydın İl Kültür ve Turizm Müdürlüğü, (2018), Müze ve Ören Yerleri, <https://aydin.ktb.gov.tr/TR-64399/muzeler-ve-orenyerleri.html>, Erişim Tarihi. 13.09.2018.
- Ayvaz Güven, T.E. ve Ayvaz, Y.Y. (2018). Enflasyon ve Ekonomik Büyüme Arasındaki İlişki. *Journal of Human Sciences*, 2, 770.
- Balaguer, J. ve Cantavella-Jorda, M. (2002). Tourism as a Long-run Economic Growth Factor: The Spanish Case. *Applied Economics*. Sayı: 34, 877-884.
- Balıkesir İl Kültür ve Turizm Bakanlığı (2019), Antik Kentler (Ören Yerleri), <https://balikesir.ktb.gov.tr/TR-90612/antik-kentler-oren-yerleri.html>, Erişim Tarihi. 20.08.2019.
- BBC News, (2019). Business Page, <http://news.bbc.co.uk/2/hi/business/8219366.stm>, Erişim Tarihi. 14.06.2019.
- Bieger, T. ve Wittmer, A. (2006). Air Transport and Tourism - Perspectives and Challenges for Destinations, Airlines and Governments. *Journal of Air Transport Managetment*, 12, 40-2.

- Burhaniye Belediyesi (2019). Burhaniye Belediyesi Hakkında. <http://www.burhaniye.bel.tr/burhaniye/burhaniye-hakkinda.html>, Erişim Tarihi. 10.04.2019
- Charemza, W. ve Derek, D. (1999). *New Directions in Econometric Practice*. USA: Edward Publishing.
- Crouch, G.I. ve Ritchie, J.R.B. (1999), Tourism, Competitiveness And Societal Prosperity, *Journal Of Business Research*, 44(3), 137- 152.
- Çabuk, A. ve Balcılar, 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.
- Çanakkale İl Kültür ve Turizm Bakanlığı (2019), Müze ve Ören Yerleri, <https://canakkale.ktb.gov.tr/TR-70509/muze-ve-oren-yerleri.html>, Erişim Tarihi. 20.08.2019.
- Çil Yavuz, N. (2006). Türkiye’de Turizm Gelirlerinin Ekonomik Büyüme Etkisin: Yapısal Kırılma ve Nedensellik Analizi. *Doğuş Üniversitesi Dergisi*. Yıl: 7 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.
- Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü-Planlama ve İstatistik Dairesi Başkanlığı (2018), Aylar Bazında Kruvaziyer Gemi ve Yolcu İstatistikleri, https://atlantis.udhb.gov.tr/istatistik/istatistik_kruvaziyer.aspx, Erişim Tarihi. 19.08.19.
- Doganis, R. (2002). *Flying off Course: The Economics of İnternational Airlines*. London: Routledge.

- Doğaner, S. (1996). Türkiye'de Turizm Ulaştırması. *Coğrafya Araştırmaları*, 19-45.
- Duvall, D. (2007). Tourism and Transport: Modes, Networks and Flows. *Clevedon: Channel View Publications*, 32.
- Enders, W. (1995). *Applied Econometric Time Series*. New York: John Willey and Sons.
- EUROSTAT (European Statistical Office), Air passenger transport in the EU, <http://ec.europa.eu/eurostat/documents/2995521/8306203/7-11102017-BP-EN.pdf/88f3089c-20d7-4bbe-8012-68add95cee9> , Erişim Tarihi: 08.08.2018.
- Festivall (2019), Balıkesir Festivalleri ve Etkinlikleri, <https://festivall.com.tr/search.php>, Erişim Tarihi. 01.14.2019.
- Festivall (2019), Muğla Festivalleri ve Etkinlikleri, <https://festivall.com.tr/il/48/mugla-festival/>, Erişim Tarihi. 01.14.2019.
- Göktepe, H. (2007). Hava Taşımacılığı Sektöründe Rekabet Hukuku Kurallarının Uygulanması. *Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 1, 213-240.
- Gerçek, H. (2001). *Otoyolların Mali ve Ekonomik Değerlendirilmesi*. İstanbul: Ulaştırma Kongresi Bildiriler Kitabı.
- Gerede, E. (2015). *Havayolu Taşımacılığı Kitabı*. Ankara: Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü.
- Gündüz, L. ve Hatemi-J, A. (2005). Is The Tourism-Led Growth Hypothesis Valid For Turkey. *Applied Economics*, Sayı:12, 499-504.
- Güney Marmara Kalkınma Projesi (GMKA) (2014), Balıkesir Yat Turizmi, <https://www.gmka.gov.tr/dokumanlar/yayinlar/Balikesirde-Yat-Turizmi.pdf>, Erişim Tarihi. 20.08.2019.
- Gürdal, M. (1995). *Turizm Ulaştırması*. İzmir: Nobel Yayın Dağıtım.

- Güriş, Selahattin., Ebru Akay Çağlayan ve Burak Güriş, EViews ile Temel Ekonometri, İstanbul: D&R Yayınları, 2013.
- 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.
- 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.
- Martin-Cajes, R. (2006). Tourism Service Quality Begins at The Airport. *Tourism Management*, 874.
- Mazıbaş, M. (2005). Türk Bankacılık Sektöründe Operasyonel Risklerin Stokastik Yöntemlerle Ölçülmesi. Ankara: Gazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Basılmamış Yüksek Lisans Tezi.

- MEB (Milli Eğitim Bakanlığı) (2009), Mesleki Eğitim ve Öğretim Sistemlerinin Güçlendirilmesi Projesi, Ulaştırma Hizmetleri, https://hbogm.meb.gov.tr/modulerprogramlar/programlar/ogretmenlik_ogretim/MTS_mbs/Karayolu%20Taşımacılığı-1.pdf, Erişim Tarihi. 19.08.2019.
- Misya Yürüyüş Yolları (2018), Edremit Yürüyüş Yolları, http://misyayuruyusyollari.gov.tr/edremit_yuruyus_yolu.html, Erişim Tarihi. 19.08.2018.
- Muğla İl Kültür ve Turizm Bakanlığı, (2019), Müze ve Ören Yerleri, <https://mugla.ktb.gov.tr/TR-73765/muzeler-ve-oren-yerleri.html>, Erişim Tarihi. 20.12.2018.
- Muğla İl Kültür ve Turizm Bakanlığı, (2019), Dünya Miras Geçici Listesi, <https://mugla.ktb.gov.tr/TR-158975/dunya-miras-gecici-listesi.html>, Erişim Tarihi. 05.11.2018.
- Nargeleçekenler, M. (2005). *Hisse Senetleri Endekslerinin Getiri Analizi ve Ön Raporlama*. Bursa: Uludağ Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Basılmamış Yüksek Lisans Tezi.
- Neto F., (2002). Sustainable Tourism, Environmental Protection and Natural Resource Management: Paradise on Earth, Report of the International Colloquium on Regional Governance and Sustainable Development in Tourism-driven Economies, Mexico, 166.
- NG, S. ve Perron, P. (1995). Unit Root Test in ARMA Models with Data-Dependent Methods for the Selection of the Truncation Lag. *Journal of the American Statistical Association*, 268-281.
- Özer, A. (2008). Küreselleşme Kıskaçında . *Çimento İş Veren Dergisi*, 22-39.
- Perron, P. (1989). The Great Crash, The Oil Price Shock, and the Unit Root Hypothesis. *Econometrica*, 1361-1401.

- Perron, P. ve Perron, P. (1998). Testing for a unit Root in Time Series Regression. *Biometrika*, 335-346.
- Said , E., ve Dickey, D. (1984). Testing for Unit Roots in Autoregressive-Moving Average Models of Unknown Order. *Biometrika*, 71, 599-607.
- Seddighi, H., Lawyer, K. ve Katos, A. (2000). *Econometrics: A Practical Approach*. London: Routledge Taylor ve Francis Group.
- Sevütekin, Mustafa ve Mehmet Nargeleçekenler, Ekonometrik Zaman Serileri Analizi (EViews Uygulamalı), Ankara: Nobel Yayın Dağıtım, Ankara, 2007.
- SHGM (Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü) (2010), Manşet Haber, <http://web.shgm.gov.tr/tr/manset-haber/5727-avrupa-hava-trafigine-en-fazla-katki-yapan-ikinci-ulke-turkiye> , Erişim Tarihi: 20.04.2018.
- SHGM (Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü) (2004), Ramp Hizmetleri, http://web.shgm.gov.tr/documents/sivilhavacilik/files/pdf/kurumsal/yayinlar/RA_MPBaski.pdf, Erişim Tarihi. 19.08.2019.
- TBMM (Türkiye Büyük Millet Meclisi) (2018), Yayınlar, https://www.tbmm.gov.tr/develop/owa/tbmm_internet.anasayfa, Erişim Tarihi: 15.08.2019
- TUBİTAK, (Temmuz 2003). *Teknoloji Öngörüsü Projesi Rapor Ulaştırma ve Turizm Paneli*. Ankara: TUBİTAK.
- T.C. Balıkesir Valilği (2019). Kaz Dağı (İda Dağı), <http://www.balikesir.gov.tr/kaz-daglari>, Erişim Tarihi. 19.08.2019.
- Turan, F. ve Turan, S.K. (2008). Havaalanlarının Sosyal Etkiler: Sabiha Gökçen Havalimanı Örneği. *V. Ulusal Coğrafya Sempozyumu*, 162.

- Turan, N. (2012). İşletme ve İşletmecilikle İlgili Kavramlar . *Anadolu Üniversitesi Açıköğretim Fakültesi*, 11.
- Trafik Eğitimi ve Bilgi Sistemi, Karayolunun Tarihçesi, Ağustos (2019), http://www.trafiklife.com/index.php?option=com_content&view=article&id=79&Itemid=1168, Erişim Tarihi. 19.08.2019.
- 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
- Wensveen, G. (2007). *Air Transportation: A Management Perspective* . Londra: Ashgate.
- 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.
- Zivot., E. ve Andrews., D.W.K. (1992). Further Evidence on the Great Crash the Oil-Price Shock, and the Unit-Root Hypothesis. *Journal of Business Economic Statistics*, Temmuz, 10, 251-270.