

Şanlıurfa

GAP Havalimanı & Ekonomi ve Turizm

Yazarlar:

Abdülaziz Azizoglu • Harun Yılmaz • Nihat Demirtaş



Şanlıurfa

GAP Havalimanı & Ekonomi ve Turizm

Yazarlar

Abdülaziz Azizoglu

Harun Yılmaz

Nihat Demirtaş



Published by

Özgür Yayın-Dağıtım Co. Ltd.

Certificate Number: 45503

📍 15 Temmuz Mah. 148136. Sk. No: 9 Şehitkamil/Gaziantep

☎ +90.850 260 09 97

📞 +90.532 289 82 15

🌐 www.ozgurayinlari.com

✉ info@ozgurayinlari.com

Şanlıurfa GAP Havalimanı & Ekonomi ve Turizm

Abdulaziz Azizoglu • Harun Yılmaz • Nihat Demirtaş

Language: Turkish

Publication Date: 2024

Cover design by Mehmet Çakır

Cover design and image licensed under CC BY-NC 4.0

Print and digital versions typeset by Çizgi Medya Co. Ltd.

ISBN (PDF): 978-975-447-920-1

DOI: <https://doi.org/10.58830/ozgur.pub482>



This work is licensed under the Creative Commons Attribution-NonCommercial 4.0 International (CC BY-NC 4.0). To view a copy of this license, visit <https://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/>
This license allows for copying any part of the work for personal use, not commercial use, providing author attribution is clearly stated.

Suggested citation:

Azizoglu, A., Yılmaz, H., Demirtaş, N. (2024). *Şanlıurfa GAP Havalimanı & Ekonomi ve Turizm*.

Özgür Publications. DOI: <https://doi.org/10.58830/ozgur.pub482>. License: CC-BY-NC 4.0

The full text of this book has been peer-reviewed to ensure high academic standards. For full review policies, see <https://www.ozgurayinlari.com/>



Önsöz

Gelişmiş ve etkili ulaşım altyapısı, ülkelerin, bölgelerin ve şehirlerin ekonomik büyümesi, sosyal gelişimi ve çevresel sürdürülebilirliği açısından çeşitli avantajlar sağlamaktadır. Bu avantajlar bölgenin ve toplumun ekonomik, sosyal, turizm, sağlık, eğitim gibi alanlardaki kalkınmasında önemli bir rol oynamaktadır. Ulaşım altyapılarından bir tanesi de havayolu ile olan ulaşım"dır. Havayolu ulaşımının önemli tesisi olan havalimanlarının bölgelere etkisi çok yönlü olabilmektedir. Havalimanları doğrudan birçok meslek grubunda istihdam oluşturmakta olup dolaylı yoldan diğer sektörlerin de gelişmesine katkı yapmaktadır. Havalimanları işletmeler ile diğer işletmeleri, müşteriler ile de işletmeleri biraya getirerek ve süreci kolaylaştırarak ticaretin gelişmesini sağlamaktadır. Ayrıca havalimanı olan yerlerde yapılan uluslararası ve ulusal yatırımlar yeni iş fırsatları ve projeler hayata geçebilmektedir. Böylelikle yerel ve küresel ekonomilerin büyümesi hızlanabilmektedir. Havalimanları bölgenin turizm potansiyelinin ortaya çıkarılması, tanıtımı ve turizm beldelerine ulaşımını da sağlayabilmektedir. Bölgeyi ziyaret etmek isteyen yerli ve yabancı turist sayısının artması da hava ulaşımına doğrudan bağlı olabilmektedir. Böylelikle turizm potansiyelinde ve turizm gelirlerinde artış yaşanabilmektedir. Havalimanları, bölgedeki genel altyapının gelişmesinde olumlu etki oluşturmaktadır. Otoyol ve tren rayları ile köprü, otopark ve toplu taşıma sistemleri gibi projeler havalimanı ile bağlantılı olarak gerçekleşmektedir. Böylelikle gelişen ulaşım ağı insan ve ürünlerin hareketliliğini kolaylaştırmaktadır. Havalimanları, bölge halkının diğer bölge ve dünya ile bağlantısını artırarak sosyo-kültürel etkileşimi sağlamaktadır. Ayrıca, eğitim ve sağlık hizmetlerine erişimi kolaylaştırabilir. Havalimanları, bölgedeki güvenlik standartlarını artırarak afet vb acil durumlarda hava yolu ile hızlı müdahale imkânları sağlamaktadır. Havalimanlarının bölgeye etkisi, yerel koşullara ve havalimanının büyüklüğüne bağlı olarak değişiklik gösterebilir. Bu etkilerin dengeli ve sürdürülebilir bir şekilde yönetilmesi, hem bölge halkının hem de havalimanının uzun vadeli başarısı için kritik

öneme sahiptir. Kitapta GAP havalimanının bölge turizm, ekonomi ve toplum yapısına olan etkileri Şanlıurfa GAP Havalimanı özelinde ele alınmıştır. Bu kitap Haziran 2024 tarihinde yapılan Havalimanının Bölge Turizmi Üzerine Etkisinin Araştırılması: GAP Havalimanı Örneği başlıklı yüksek lisans tezine dayanmaktadır.

Urfa'da Yaz Gecesi

*Gün gelin olmaktadır, vakit yine akşamdır
Bu ne güzellik böyle, bu nasıl ihtişamdır
Sana denk ne Roma'dır, ne Halep'tir, ne Şam'dır
Anlatılmaz yaşanır, Urfa'da yaz gecesi.*

*Segâh makamı ile ezanlar okununca
Anzâlba'dan bir meltem, gönüle dokununca
Gökyüzünde yıldızlar sim gibi dokununca
Anlatılmaz yaşanır, Urfa'da yaz gecesi.*

*Baktımız olmasa da, herkesin bir tahtı var
Akşamdan kuruluruz, sabaha dek vakti var
Bekliyoruz feleğin bize de bir abtı var
Anlatılmaz yaşanır, Urfa'da yaz gecesi.*

*Pür nakit hayatımız, hayatta ağacımız
Şarkın mert çocuğuyuz bitmez, gani acımız
Acınıza dermandır türküler, baş tacımız
Anlatılmaz yaşanır, Urfa'da yaz gecesi.*

*Gâhi mağaralardan, gâhi bağlardan gelir
Gâhi yüksek bir damdan, gâhi dağlardan gelir
Bizdeki bu ehlikeyf eski çağlardan gelir
Anlatılmaz yaşanır, Urfa'da yaz gecesi.*

*Binbir gece masalı yaşanır sende, gece
Gündüz ayrı bir abenk, gece başka bilmece
Bu mazlum kollarında ölüversin sessizce
Anlatılmaz yaşanır, Urfa'da yaz gecesi.*

Bekir Urfalı

İçindekiler

Önsöz	iii
Simgeler ve Kısaltmalar	ix
Giriş: Metodolojik Çerçeve	1
1. Turizm ve Ulaşım Sektörü	9
Turizm ve Ulaştırma	10
Havayolu Ulaştırması ve Turizm	12
2. Havayolu Taşımacılığı	15
Havayolu Ulaştırmasının Tanımı	15
Dünyada ve Türkiye’de Havayolu Ulaştırması	16
Hava Taşımacılığı Sektörünün Ekonomik, Sosyal ve Kültürel Etkileri	20
3. Şanlıurfa’nın Tarihi, Kültürel Özellikleri ve Turizm Değerleri	29
Şanlıurfa İlinin Tarihi ve Kültürel Özellikleri	29
Şanlıurfa’daki Arkeolojik Çalışmalar	33
Şanlıurfa Turizmine Katkıda Bulunan Başlıca Kültürel Öğeler	34
Şanlıurfa’daki Yeme İçme İşletmeleri	78
Şanlıurfa Turizmi	79
4. Şanlıurfa Gap Havalimanı’nın Ekonomik ve Turizme Etkisi	81
Şanlıurfa GAP Havalimanı	81
Çalışma Planı	84
Araştırmanın Yöntemi	85
Araştırmanın Evren ve Örneklemi	87
Hipotezler	88

Araştırma Analiz ve Bulguları	88
Hipotezlerin Test Edilmesi	121
5. Sonuç ve Öneriler	129
Kaynaklar	137
Yazar Özgeçmişleri	145

Simgeler ve Kısaltmalar

Bu çalışmada kullanılmış simgeler ve kısaltmalar, açıklamaları ile birlikte aşağıda sunulmuştur.

Simgeler

m²

Açıklamalar

Metrekare

Kısaltmalar

ABD

ATAG

ÇHHA

DHMI

ECAC

EUROCONTROL

GAP

GSYİH

ICAO

KMO

M.S

M.Ö

SHGM

STK

TÜİK

VIP

Açıklamalar

Amerika Birleşik Devletleri

Air Transport Action Group

Çok Hafif Hava Aracı

Devlet Hava Meydanları İşletmesi

European Civil Aviation Conference

Avrupa Hava Seyrüsefer Güvenliği Örgütü

Güneydoğu Anadolu Projesi

Gayri Safi Yurt İçi Hasıla

International Civil Aviation Organization

Kaiser Meyer Olkin

Milattan Sonra

Milattan Önce

Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü

Sivil Toplum Kuruluşu

Türkiye İstatistik Kurumu

Very Important Person

Metodolojik Çerçeve

Dünya çapında turizm ekonomik, sosyal ve kültürel etkileriyle dikkat çekmektedir. Günümüzde turizm, pek çok ülkenin en önemli gelir kaynaklarından biri olup, uluslararası ilişkileri, yerel ekonomileri ve kültürel alışverişi şekillendirmede kritik bir role sahiptir.

Dünya çapında turizm, 20. yüzyılın ortalarından itibaren hızla büyüyen bir sektör haline gelmiştir. Bu büyüme, hava ulaşımındaki gelişmeler, gelir düzeylerindeki artış ve insanların boş zamanlarının artması gibi faktörlerle desteklenmiştir. Birleşmiş Milletler Dünya Turizm Örgütü (UNWTO)'nün raporlarına göre, uluslararası turist sayısı 1950'de 25 milyon iken, 2019'da 1.5 milyarın üzerine çıkmıştır. Turizm, global ekonomi içerisinde %10'a yakın bir paya sahip olup milyonlarca insan için istihdam olanağı sağlamıştır. (unwto.org, 2019).

Türkiye, zengin tarihi mirası, doğal güzellikleri ve coğrafi konumuyla turistler için önemli bir turizm destinasyonu merkezi haline gelmiştir. Tarih boyunca pek çok medeniyete ev sahipliği yapmış olan Türkiye, kültürel turizm açısından Dünya üzerinde önemli bir yere sahiptir. Ayrıca, Türkiye'nin dört bir yanını saran denizler, sahilleri ve tarihi dokusuyla ülkenin dört bir yanını destinasyon merkezi olarak popüler kılmıştır.

Turizm, gelişmiş ve gelişmekte olan ülkelerde ekonomik kalkınmanın önemli bir rolüne sahiptir. Bu faydalar arasında istihdam yaratma, döviz girişi, altyapı gelişimi, yerel ekonomilerin canlandırılması ve ekonomik çeşitliliğin artırılması sayılabilir. Ayrıca, turizm gelirleri sayesinde döviz rezervleri artmakta ve ödemeler dengesi üzerinde olumlu etkisi vardır (Brida ve Zapata, 2010:1-5).

Turizm sadece ekonomik bir olay değildir aynı zamanda karşılıklı insan ilişkilerinin yaşandığı toplum temelli bir sektördür. Bu nedenle turizmin sosyo-kültürel etkilerinin ortaya konulmasının gerekliliği artmaktadır. Turizm, farklı kültürler arasında etkileşimi teşvik ederken, aynı zamanda kültürel mirası koruma ve tanıtırma konusunda da önemli bir rol oynamaktadır. Neticede turizmin ekonomik yönü kadar sosyal ve kültürel yönleri de toplumun sosyal yapısı üzerinde etkili faktörlerdir. Bu sebeplerden dolayı turizmin sosyal ve kültürel yönünün üzerinde durulması gerekmektedir (Civelek, 2010:333).

Turizm, aynı zamanda çevresel etkilere de sahiptir. Turistik alanlarda artan ziyaretçi yoğunluğu ve taşıt araçlarından kaynaklanan hava kirliliği, yerel ekosistemleri olumsuz yönde etkileyebilir. Aynı zamanda turistik alanlardaki artan inşaat faaliyetleri ve artan turist yoğunluğu, doğal alanlarda önemli tahribatlara yol açabilir. Turizm faaliyetleri genellikle doğal kaynakların aşırı tüketimine neden olur Turizmin çevresel etkilerini azaltmak için sürdürülebilir turizm uygulamaları önemlidir. Bu uygulamalar, doğal kaynakların korunmasını ve turizm faaliyetlerinin çevreye olan olumsuz etkilerinin minimize edilmesini hedefler (Gössling ve Hall, 2006, 42-79).

Şanlıurfa dünyanın en eski şehirlerinden biridir. Tarihi ve kültürel öğeleriyle zengin bir şehir olan Şanlıurfa, birçok turistin ilgi odağı olmuştur. Özellikle son 50 yıldır yapılan kazılar neticesinde ve özelde Göbeklitepe'nin keşfedilmesinden sonra dünyanın ilgisi Şanlıurfa'nın üzerinde odaklanmıştır. Keşfedilen bu yerler Şanlıurfa'nın turizm potansiyeline katkı sağlayarak daha çok ziyaret edilen bir şehir olmasını sağlamıştır.

2007 yılından sonra GAP Havalimanının açılmasından sonra Şanlıurfa'ya ulaşım daha kolay ve hızlı hale gelmiştir. Özellikle yurt dışından uzun menzilli uçuşlar gerçekleştirerek İstanbul ve Ankara Havalimanını da transit olarak kullanan ziyaretçiler Şanlıurfa'nın kültürel mirasını yakından görme imkânı elde etmektedirler. Havayolu ulaşımı da bu açıdan doğrudan Şanlıurfa turizmine katkı sunmaktadır.

Havayolu ulaşımı turizmde sürekliliğinin sağlanması açısından önemli bir rol oynamaktadır. Havayolu ulaşımı, turistleri gidecekleri turistik destinasyonlarına gidiş-dönüş olarak hizmetler sunmaktadır (Güngör, 2019).

Turizm ile hava taşımacılığı birbirlerinden ayrılmaz bir bütündür. Aralarındaki bu bağlantı birbirlerinin de daha fazla gelişmesine katkı sağlamıştır. En önemli husus ise charter gibi yeni iş modellerinin ortaya çıkmış olmasıdır. Havayolu taşımacılığının en önemli yönü ise uzun menzilli

uçuşlar için turizm yollarını açmıştır. (Bieger ve Wittmer, 2006: 40-46). Hava taşımacılığında verimli ve güvenli havayolu hizmetleri, turizm açısından en temel destek konumundadır (Lohmann ve Duval, 2015:133-136).

Dünya üzerinde havayolu taşımacılığı 1. Dünya savaşı sırasında gelişme göstermiştir. Ülkeler birbirlerine üstünlük sağlamak amacıyla rekabeti artırarak hava araçlarıyla yolcu ve yük taşımaya başlayarak hava ulaştırma sektörünün de büyümesine neden olmuşlardır. Özellikle 1930 yılında yapılan Atlantik seferleri havayolu taşımacılığı sektörünün gelişmesine katkı göstermiştir (glojistik.com, 2022).

Hava taşımacılığı sektörünün gelişme gösterdiği bir sonraki dönem hiç kuşkusuz ikinci dünya savaşı döneminde olmuştur. Yaşanan teknolojik gelişmeler uçak teknolojisine de yansiyarak havacılık sektörünün hızla büyümesine neden olmuştur. Bu bağlamda yolcu ve kargo uçuşlarıyla ilerleme göstermiştir (Korul ve Küçükönel, 2003).

Havayolu sektörü ve turizm, küresel ekonominin büyüme ve gelişiminde kritik bir rol oynayan iki önemli sektördür. Havayolu endüstrisi, hızlı ve güvenilir ulaşım imkanları sunarak dünyanın farklı noktalarını birbirine bağlayan bir ağ oluşturur. Bu ağ, uluslararası turizmin canlanmasına ve kültürler arası etkileşimin artmasına katkı sağlamıştır. Turizm ise, farklı kültürleri keşfetme, tarihi yerleri ziyaret etme ve yeni deneyimler yaşama amacıyla seyahat eden milyonlarca insanı bir araya getirmektedir. Bu iki sektör arasındaki yakın ilişki, turizmin gelişimi için havayolu taşımacılığının kilit bir faktör olduğunu göstermektedir.

Havayolu sektörü, hızlı ve güvenli ulaşım sağlamasıyla turizmin büyümesini tetikleyici bir unsur olmuştur. İnsanlar, farklı coğrafyalara daha kısa sürede ulaşarak turizm sektörünün de daha geniş bir destinasyon yelpazesine erişimini genişlenmiştir. Özellikle son yıllarda, havayolu sektöründeki teknolojik ve operasyonel gelişmeler, seyahat maliyetlerini düşürerek turizmin daha erişilebilir hale gelmesine olanak tanımıştır.

Havayolu taşımacılığındaki bu gelişmelerin turizm sektörü üzerindeki etkileri, çeşitli araştırmalarda detaylı bir şekilde incelenmiştir. Smith ve Johnson (2018), havayolu sektöründeki rekabetin turizmi nasıl etkilediğini analiz ederken, Jones Et Al. (2020) ise havayolu seyahatinin turistlerin tatil tercihlerini nasıl etkilediğini incelemiştir. Bu çalışmalar, havayolu sektörünün turizmdeki rolünü anlamak ve gelecekteki gelişmeleri tahmin etmek adına önemli bir kaynak teşkil etmektedir.

Turizm ile havayolu sektörü arasındaki bu karşılıklı bağı analiz etmek hem ekonomik hem de sosyal açıdan önemli bir konudur. Havayolu şirketlerinin

turizmle olan entegrasyonu, küresel seyahat dinamiklerini etkileyen bir dizi faktörü içermektedir. Bu bağlamda, havayolu sektörü ile turizm arasındaki ilişkiyi anlamak, sürdürülebilir turizmin teşvik edilmesi ve sektördeki potansiyel zorlukların aşılması için kritik bir öneme sahiptir.

Şanlıurfa GAP Havalimanı Şanlıurfa'ya turizm amaçlı seyahat eden yolcuların yoğun olarak tercih ettiği ulaşım türlerinden biri olmuştur. Bu çalışma ile GAP Havalimanının topluma sosyo-kültürel etkisinin yanında seyahat acentelerine, yiyecek içecek işletmeleri, otel işletmeleri ve turizm sektörüne destek sağlayan diğer tedarik firmalarına dolayısıyla bölge turizminin gelişimine olan ekonomik katkısının ölçülmesi ve değerlendirilmesi amaçlanmıştır.

GAP Havalimanının bölge turizmine etkisini ölçecek olan bu çalışmanın ilk defa yapılması araştırmanın önemini göstermektedir. Elde edilecek sonuçlar bölgenin kalkınması ve yapılacak yeni yatırımlara ışık tutacağı varsayılmaktadır. Bu sayede bölgenin ekonomik ve kültürel olarak da gelişmesine katkı sağlanabilecektir.

Gürdal'a (1990) göre turizm yer değiştirme hareketi olarak tanımlanır. İlhan'a (1999) göre turizm yabancıların seyahat ve bir yerde geçici ikamet etmelerinden doğan olaylar ve ilişkiler bütünüdür. Turizmin gelişmesindeki en büyük etkenlerden biri hiç kuşkusuz yol ve araçları kullanarak "ulaşım sistemleri" olmuştur. Bu ulaşım sistemleri kapsamında turizm de gelişmeler göstermiş ve turizme bağlı olarak da ulaştırma sektörünü geliştirmiştir. Turizm sektörü geliştikçe, bu gelişmeye bağlı olarak ulaşım araçlarının hızı, konforu ve ulaşım sistemlerine düzenlilik gibi şartları zorunlu hale getirmiştir (Doğaner, 2012). Turizm dünden bugüne ve gün geçtikçe, gelişen gelişmekte olan bir olmuştur. Turizm sektörü dünya üzerinde yerini koruyarak dünya ekonomisine de yön veren bir sektör haline gelmiştir (Yıldız, 2011:54).

İnsanlar, temel ihtiyaçlarının yanında gezme ve dinlenme gibi ihtiyaçlarını karşılamak için yaşadıkları yerlerden farklı yerlere gitmektedirler. Yapılan bu faaliyet turizm olarak adlandırılmaktadır (Uçkun, 2004:28). "Turizm" kavramını ele aldığımızda dikkat edilmesi gereken husus kâr amacı güdülmesine müsaade etmemesidir. Ayrıca devamlı ikamete de müsaade etmez. Yaşadığımız yerden farklı olarak ziyaret amacıyla geçici olarak gittiğimiz yer ve gittiğimiz bu yerde para harcama olarak tanımlanabilir (İlhan, 1999).

Turizmde sürekliliği yakalamak için hava ulaşımı önemli bir yer tutmaktadır. Turistlerin gerek gidecekleri yerler gerekse gidiş-dönüşlerde, havayolu şirketleri tarafından hizmetler sunulmaktadır. Ulaştırma, turizmin

önemli bir parçasıdır. Gerek tatil, gerek sağlık, gerekse iş amaçlı seyahat eden kişilere ulaşımını kolaylaştıran bir unsurdur. Ulaştırma, turizmde başlangıç ve bitiş noktaları arasında bir bağlantı kurmaktadır (Arıkan ve Ahıpaşaoğlu, 2005:10). Uluslararası turizmin gelişmesiyle beraber havayollarında da büyük gelişmeler yaşanmıştır.

Seyahat, ekonomik büyümeye önemli katkılarda bulunur. Havayolu, karayolu, demiryolu ve denizyolu gibi çeşitli ulaşım modları, turistlerin destinasyonlara ulaşımını kolaylaştırarak turizm sektörünün büyümesine katkı sağlar (Brown ve Miller, 2020: 5-62). Seyahat ve turizmin sürdürülebilirliği, çevresel ve sosyal etkileri en aza indirme hedefiyle önem kazanmaktadır. Sürdürülebilir turizm uygulamaları, doğal kaynakları koruma, yerel toplulukları güçlendirme ve turizm endüstrisini gelecek nesillere taşıma amacını güder (Göçer ve Tanrıöğen, 2021:78-92).

Ulaşım, bir yerden bir yere taşıma olarak ifade edilir. Ulaşım insanlara sunulan mal ve hizmetlerin kapsamını, tedarik edilmesini kapsamaktadır. Ulaşım toplumların gelişmesi açısından önemli bir faktördür. (Abdullahi, Adesogan ve Alhaji, 2018:78) Ülkemizde 1950 yılına kadar demiryolu ulaşımı ön planda olmuştur. Sonrasında bu üstünlük Marshall yardımları ile karayoluna geçmiştir. Deniz yolu ulaşımı ise 1980'li yıllardan sonra gelişme göstermiştir. Hava yolu ulaşımı 1990 yılından sonra gelişme göstererek zirveye çıkmıştır. Ülkemizde özellikle hızlı tren seferlerinin başlaması ulaşım sektörüne ayrı bir hız kazandırmıştır (Deniz, 2016).

Ticari faaliyetlerin gelişmesiyle beraber taşıma gelişmiş ve buna bağlı olarak insanlar daha fazla yolculuk ederek meraklarını gidermek için seyahat etmeye başlamışlardır (Arıkan ve Ahıpaşaoğlu, 2005:10).

Tarihin ilk çağlarından bu yana insanların bir yerden başka bir yere gitme isteği sürekli olarak gereksinim duyulan ihtiyaçlardan biri olmuştur. (İlhan, 1999) Turizmin gelişmesinde taşıma sektöründeki gelişmeler önemli bir katkı sunmaktadır. Özellikle şehirler, ülkeler ve kıtalar arasında ticaretin gelişmesi taşıma sektörünü de geliştirmiş, çeşitlendirmiş ve başlı başına bir sektör haline getirmiştir (Arıkan, 2015).

Havayolu taşımacılığının beraberinde getirdiği önemli bir yenilik hız faktörü olmuştur. Ulaşımında meydana gelen bu gelişmeyle beraber turistler gittikleri noktalarda daha fazla vakit harcamaktadırlar. Havayolu taşımacılığının turizm gelişmesindeki yararlarını şu şekilde sıralayabiliriz (Boniface ve Cooper, 2001:58).

Hava taşımacılığı sektörü, dünyanın en zorlu sektörlerinden biridir. Dünyada havacılığın gelişmesi ile birlikte günümüz modern çağında,

toplumsal ilerlemelere de zemin hazırlamıştır. Hava taşımacılığının gelişmesi ile birlikte ülkelerin turizmin gelişmesine de neden olmuştur. Bu doğrultuda, hava taşımacılığının ülke ve dünya ekonomisindeki etkisini genişletmiştir (Nwaogbe Wokil, Omoke ve Asiegbuet, 2013).

Turizmle beraber gelişmeler gösteren havayolu ulaşım sektörü, uzak mesafeler için seyahat imkânı sağlayan taşıma türü olmuştur. Havayolu ulaşım sektörü ve turizm sektörünün ilişkili olarak gelişmesi kuşkusuz her iki sektörün de gelişmelere ve yeniliklere açık olmasıyla bağlantılı olmasıdır (Arıkan, 1998).

Havayolu ulaştırması sektörü; havayolu işletmeciliği, havaalanları işletmeciliği, hava trafik kontrol hizmetleri, yer ve ikram hizmetleri, eğitim, bakım, ilgili alt ve üst yapılar ve diğer havacılık faaliyetleri ile bütün bu faaliyetlerin uluslararası zorunluluklara göre koordinasyonu ve denetimini kapsamaktadır. (Havayolu Ulaştırması Özel Komisyonu Raporu, 1990:1). Havayolu taşıma hizmetlerini havacılık alanında kurulmuş olan ticari işletmeler yapmaktadır (SHGM, 2022).

Dünya üzerindeki ülkeler ayakta kalabilmek için ekonomik küreselleşme yoluna gitmişlerdir. Ürettikleri malların, sermayelerin ve emeklerin başka ülkeler ile alışveriş yapmalarına imkân tanımıştır (Karluk, 1998: 90). Hava taşımacılığı sektörü ekonomik gelişmenin yanında aynı zamanda sosyal ve kültürel anlamda da gelişme gösteren bir sektör olmuştur. Ülkeler birbirleriyle ticaret yaparken aynı zamanda kültürel ve sosyal anlamda ilişkilerini geliştirerek beraberinde havacılık sektörünün gelişmesi ve büyümesine büyük katkıda bulunmuştur (Gerede, 2015).

Dünya üzerinde havayolu taşımacılığı sektörü ülkeler açısından ekonomik faydası azımsanmayacak bir sektördür. Aynı zamanda dünya üzerindeki küresel ticaret için vazgeçilmez bir ağa sahiptir (Çelik, 2017).

Hava taşımacılığı dünya çapında en hızlı ulaşım sağına sahip sektördür. Küresel ekonominin büyümesi için gerekli ortamı kılarak istihdam yaratan, uluslararası ticareti ve turizmi kolaylaştıran bir sektördür. ATAG tarafından (2014) yapılan tahmine göre, sektörler arası küresel havacılık endüstrisinin toplam ekonomik etkisi (doğrudan, dolaylı, teşvikli ve turizm bağlantılı) 2,7 trilyon ABD dolarına ulaşmıştır. Bu da dünya gayri safi yurtiçi hasılasının yaklaşık yüzde 3,5'ini oluşturmaktadır (unitingaviation.com, 2022).

Hava taşımacılığı sektöründeki gelişmeler ülkemizde serbestleşmeyi de beraberinde getirerek uluslararası ortamda yoğun rekabet ortamına da girmeye zemin hazırlamıştır. Yoğun rekabet ortamında işletmeler müşterilere yönelik daha düşük fiyatlarla uçuşlar gerçekleştirerek daha fazla insanın da

varış noktasına erişme imkânı tanımıştır. Yaşanan bu arz ve talep ulaşım ekonomisine de büyük ölçüde geliştirmiştir (Altuntaş ve Kılıç, 2021).

Hava taşımacılığı sektörü, diğer ulaşım türlerine göre ulusal ve uluslararası tehditler, savaş, afet, siyasi politikalarından daha çok etkilenen bir sektördür (Eren, Eryer ve Eryer, 2020). Özellikle ülkemizde 2020 yılında yaşanmış olan Covid 19 pandemisi nedeniyle başka tüm dünyada olmak üzere ülkemiz bu durumdan oldukça çok etkilenmiştir (ICAO, 2021). ICAO'nun 2021 raporuna göre 2020 yılının sonu itibariyle Covid 19 pandemisi nedeniyle getirilmiş olan seyahat kısıtlamaları, kademeli olarak kalkmaya başlamıştır. 2021 yılında yayınlamış olduğu verilere göre dünyada yolcu trafiği 2,3 milyar olarak gerçekleşmiştir. Pandeminin etkisiyle 2020 yılında yolcu trafiğinde önceki yıllara göre %60 düşüş gerçekleşmiştir. 2021 yılında kısıtlamaların kademeli olarak kalmasından sonra bu oran %49'a düşmüştür. Havacılık sektörü 2020 yılında 372 milyar ABD doları mali kayıp yaşamıştır.

1. Turizm ve Ulaşım Sektörü

Ulaştırma sektörü, dağıtım sürecinin en önemli parçasıdır. Tarihin ilk çağlarından bu yana insanların bir yerden başka bir yere gitme isteği sürekli olarak gereksinim duyulan ihtiyaçlardan biri olmuştur. İnsanlar yaşamları boyunca daha iyi bir yaşam koşulunu gerçekleştirebilmek için çeşitli araçları kullanarak bu nakillerini gerçekleştirmişlerdir. Bu nakiller tarihin ilk zamanlarında at, eşek, hayvanların çektiği kağnılar gibi çeşitli ulaşım araçlarından meydana gelmiştir. Tarih boyunca görülen bu yer değiştirme olayı, önceleri savaş, kıtlık, göç vb. sebeplerden ötürü olmaktadır sonraları ekonomik, politik, sosyal ve turizm amaçlı gerçekleşmiştir (İlhan, 1999).

Bir bölgedeki turizmin gelişmesi ile ulaşım sektörünün gelişmesi arasında pozitif yönde bir ilişki vardır. Bir bölgede turizmin büyümesi, gelişmesi ve ilerlemesi o bölgeye sık sık seyahat etme eğilimini de beraberinde getirmektedir.

Turizmin gelişmesinde ulaştırma sektöründeki gelişmeler önemli bir katkı sunmaktadır. Özellikle şehirler, ülkeler ve kıtalar arasında ticaretin gelişmesi ulaştırma sektörünü de geliştirmiş, çeşitlendirmiş ve başlı başına bir sektör haline getirmiştir. Ulaştırma sektöründe yaşanan bu gelişmeler turizm sektörünün gelişmesi ve büyümesi için güzel fırsatları da beraberinde getirmiştir. Ulaştırma turizm için var olduğunu söylenemez ancak turizm endüstrisi ulaştırma sayesinde gelişmeye devam etmektedir (Arıkan, 2015).

Hava taşımacılığı sektörü, dünyanın en zorlu sektörlerinden biridir. Dünyada havacılığın gelişmesi ile birlikte günümüz modern çağında, toplumsal ilerlemelere de zemin hazırlamıştır. Hava taşımacılığının gelişmesi ile birlikte ülkelerin turizmin gelişmesine de neden olmuştur. Bu

doğrultuda, hava taşımacılığının ülke ve dünya ekonomisindeki etkisini genişletmiştir. Ürünlerin ve işletmelerin hızlı gelişimine katkıda bulunarak dünya pazarına yükseltmiştir. Bu sonuç hızlı giriş ve çıkış yöntemiyle ülkelerin ekonomisine yüksek gelir sağlamıştır (Nwaogbe Wokil, Omoke ve Asiegbuet, 2013:41-48).

1.1. Turizm ve Ulaştırma

Turizm yer değiştirme hareketi olarak tanımlanır. Turizmin gelişmesindeki en büyük etkenlerden biri hiç kuşkusuz yol ve araçlarını kullanan “ulaşım sistemleri” olmuştur. Bu ulaşım sistemleri kapsamında turizm de gelişmeler göstermiş ve turizme bağlı olarak da ulaşımı geliştirmiştir. Turizm ve ulaşım arasındaki ayrılmaz ilişki “turizm ulaştırması” kavramını ortaya çıkarmıştır. Turizm ulaştırması, turistik amaçlı yolculuklarda, turistin turizm pazarlarından, turizm çekim merkezlerine, hızlı, güvenli ve düzenli bir şekilde taşınmasını sağlayan bir hizmet faaliyetidir (Gürdal, 1990).

Turizm sektörü geliştikçe, bu gelişmeye bağlı olarak ulaşım araçlarının hızı, konforu ve ulaşım sistemlerine düzenlilik gibi şartları zorunlu hale getirmiştir (Doğaner, 2012).

Turizm ile ulaşım arasında sıkı bir bağ vardır. Turizmin olduğu her yerde ulaşımdan söz edebiliriz. Çünkü varmak istediğimiz yere gitmek için ulaşım aracını kullanmamız gerekir. Küreselleşen dünyada uzaklık kavramı, turizm açısından olumsuz bir kavram olmaktan çıkmıştır. Havayolu ulaşımı sayesinde şehirler, ülkeler hatta kıtalar arasında ulaşımda hız ve zaman kavramını farklı bir boyuta taşımıştır.

1.1.1. Turizm

Turizm yabancıların seyahat ve bir yerde geçici ikamet etmelerinden doğan olaylar ve ilişkiler bütünüdür. “Turizm” kavramı ele alındığında devamlı ikamete ve kar etme amacı güdülmesine müsaade etmez. Başka bir ifade ile turizm insanların her gün yaşadıkları ve çalıştıkları yerlerin dışında cazibe merkezlerini ziyaret ve buradaki faaliyetlerini kapsayan geçici kısa vadeli bir harekettir. Yapılan tanımlara bağlı olarak da turizm; sürekli ikamet etmek ve gelir elde etmekten farklı bir gaye ile bulunduğu yerden farklı bir yere giden ve geçici bir süre kalacağı bu yerde para harcaması olarak söyleyebiliriz (İlhan, 1999).

Turizm sektörü geçmişten günümüze gelişmiş ve gelişmekte olan ülkeler tarafından yoğun şekilde ilgi gösterilen ve dünyada hızlı bir şekilde gelişme gösteren sektörlerden biri olmuştur. Bu durum, turizm sektörünün dünya

ekonomisi üzerinde önemli bir yere sahip olduğunu göstermektedir (Yıldız, 2011:54).

İnsanlar, gezip-görme, eğlenme, dinlenme ve psikolojik ihtiyaçlarını karşılayabilmek için sürekli olarak yaşadıkları yerlerden ayrılarak başka bölge veya ülkelere gitmektedirler. Bu faaliyet turizm olarak adlandırılan günümüz uygarlığının en temel özelliklerinden biridir (Uçkun, 2004:28).

Günümüzde yaşanan teknolojik gelişmeler, yaşam standartlarının yükselmesi, küreselleşme ile birlikte var olan seyahat serbestliği, turizmin insan sayısı üzerinde hızla artmasına neden olmuştur.

2.1.2 Ulaştırma

Ulaşım, insanların ve malların bir yerden bir yere taşınmasını ifade eder. Ulaşım toplumların işleyişi için esastır. Tüm canlılara sunulan mal ve hizmetlerin kapsamını, tedarikini, canlıların yaşam kalitesini etkiler. Nitekim toplumdaki gelişmelerin tanıtımı açısından önemli bir faktördür. Araştırılan bilgilerden yola çıkarsak ulaştırma, bir nakil aracı yardımıyla bir yerden başka bir yere gitme eylemi olarak tanımlanır (Abdullahi, Adesogan ve Alhaji, 2018:78).

Yaşadığımız çağda sosyal, ekonomik, kültürel ve turistik faaliyetler yeterince güvenli, hızlı bir ulaştırma sistemi ile daha verimli hale gelecektir. Günden güne tüm dünyada olduğu gibi ülkemizde de ulaştırma sistemleri gelişmekte ve önemini korumaktadır. Bir ülkedeki ulaştırma sisteminin hızlı, güvenli ve rahat olması ulaştırma gelişmişliğinin ve ülke ekonomisinin gelişmişlik düzeyinin bir kabulü olarak gösterilebilir.

Türkiye’de 1950 yılına kadar demiryolu ulaşımı ön planda olmuştur. Sonrasında Marshall Yardımları ile bu üstünlük karayolu ulaşımı ile devam etmiştir. 1980’li yıllarda deniz yolu ulaşımı, arkasından ise 1990’lı yıllarda havayolu ulaşımı daha çok gelişmiştir. Türkiye’de Denizyolu ulaşımı istenilen düzeyde yerini koruyamamıştır. Ancak yapılan yatırımlar neticesinde demiryolu ve havayolu ulaşımında olumlu gelişmeler yaşanmıştır. Türkiye özellikle özel havayolu şirketlerinin kurulması havacılık ulaşım sektörünün gelişmesine katkılarda bulunmuştur. Ayrıca hızlı tren seferlerinin başlaması da ulaşım sektörüne ayrı bir hız kazandırmıştır. Karayolu ulaşımında ise double yolların artması ulaşım sektörü açısından önemli bir gelişme olarak ortaya çıkmıştır (Deniz, 2016).

Ticari faaliyetlerin gelişmesiyle beraber ulaştırma gelişmiş ve buna bağlı olarak insanlar daha fazla yolculuk ederek meraklarını gidermek için seyahat etmeye başlamışlardır (Arıkan ve Ahipaşaoglu, 2005:10).

1.2. Havayolu Ulaştırması ve Turizm

Hava taşımacılığı ve turizm birbiriyle bağlantılıdır. Turizm, hava taşımacılığındaki değişim için itici bir faktör ve bazı durumlarda bir uyarıcı konumundadır. En önemlisi, charter gibi yeni iş modellerinin geliştirilmesi açısından çok önemlidir. Öte yandan hava taşımacılığı, uzun mesafeli geziler gibi yeni destinasyonlar ve turizm yollarını açmıştır. Destinasyonların stratejik gelişimi için güçlü bir hava taşımacılığı politikası gereklidir. (Bieger ve Wittmer), 2006:40,46). Hava taşımacılığında verimli ve güvenli havayolu hizmetleri, turizm açısından en temel destek konumundadır (Lohmann ve Duval, 2015:133-136).

Havayolu ulaştırma sektörü ile turizm endüstrisi arasında sıkı bir ilişki vardır. Havayolu ulaştırma sektörü talebe bağlı olarak turizm sektörünü etkilemektedir.

Yapılan literatür araştırması ve kaynaklara göre Türkiye’de turizm endüstrisi 1960’lı yıllardan sonra gelişme göstermeye başlamıştır. Bu gelişmeye bağlı olarak turizm sektöründeki talep artışı, uluslararası hava taşımacılığı açısından nerdeyse hiçbir ulaşım ağında görülmeyen büyümeye neden olmuştur. Petrol fiyatlarındaki ucuzluk, geniş gövdeli uçaklar, jet uçaklarının kullanımı uluslararası hava trafiğini olumlu bir şekilde etkilemiştir.

Turizmle beraber gelişmeler gösteren havayolu ulaşım sektörü, uzak mesafeler için seyahat imkânı sağlayan taşıma türü olmuştur. Havayolu ulaşım sektörü ve turizm sektörünün ilişkili olarak gelişmesi kuşkusuz her iki sektörün de gelişmelere ve yeniliklere açık olmasıyla bağlantılı olmasıdır (Arıkan, 1998).

Ülkeler arasında ticaretin ağıнын büyümesi, ikili anlaşmalara bağlı olarak vizelerin kaldırılması, uzun menzilli geniş gövdeli uçakların artması, ekonomiye bağlı olarak gelir seviyesinin artması gibi sebepler turizm endüstrisinin gelişmesine katkıda bulunmuştur. Sürekli büyüme gösteren turizm endüstrisi pazarı ülkeler arasında rekabet yarışına girmeye neden olmuştur.

Havayolu ulaşımının bir diğer avantajı da taşıma işini zaman açısından uygun hale getirerek, turizm endüstrisi açısından fayda sağlamasıdır. Havayolu taşımacılığında zamanında taşıma gerçekleştirilebilme, kurallara uyum sağlayabilme, uçak kalkış ve varış saatlerine uygunluk sağlayabilme durumu turizmde pazar talebinin artırıcı rolü arasındadır.

Turizm potansiyeli yüksek olan bölgelere, havayolu ulaşımını bu bölgeler için uygun hale getirmek, bölgelerin turizm potansiyelini artırması açısından oldukça önemlidir. Ülkemiz gerek coğrafi konumu gerek muhteşem doğası

ve gerekse tarihi dokusuyla turizm türleri açısından oldukça zengin bir ülkedir. Bulunduğu coğrafi konumu itibarıyla her ne kadar yaz aylarında deniz turizmi ön plana çıksa da alternatif turizm açısından da oldukça önemli turizm türlerine sahiptir. Bu nedenle ülkemiz gerek yurt içinden gerekse yurt dışından turizm bölgelerine birçok ziyaretçi çekmektedir. Ülkemizdeki bu zengin turizm türlerini fırsata çevirmek oldukça önemlidir.

BÖLÜM 2

2. Havayolu Taşımacılığı

2.1. Havayolu Ulaştırmasının Tanımı

Havayolu ulaştırması sektörü; havayolu işletmeciliği, havaalanları işletmeciliği, hava trafik kontrol hizmetleri, yer ve ikram hizmetleri, eğitim, bakım, ilgili alt ve üst yapılar ve diğer havacılık faaliyetleri ile bütün bu faaliyetlerin uluslararası zorunluluklara göre koordinasyonu ve denetimini kapsamaktadır (Havayolu Ulaştırması Özel Komisyonu Raporu, 1990:1).

Ülkemizde havacılık faaliyetleri Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığına bağlı olan Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü tarafından kontrolü sağlanmaktadır.

Çizelge 3.1. Türkiye'deki 2020-2021 yolcu trafiği

YOLCU TRAFİĞİ	2003	2020	2021	2020-2021 Değişim
İç Hat	9 147	49 740 303	68 711 173	38,1%
Dış Hat	25 296	31 875 837	59 676 396	87,2%
Transit	0	87 545	178 137	103,5%
Toplam	34 443	81 703 685	128 565 706	57,4%

Kaynak: SHGM Faaliyet Raporu, 2022

Başta tüm dünyada olmak üzere ülkemizde havayolu ulaştırma sektörü 2019 yılında Covid 19 pandemisi nedeniyle büyük oranda sekteye uğramıştır. 2020 yılında Türkiye'de 81.703.685 yolcu yurtiçi ve yurt dışında seyahat etmiştir. Normalleşme sürecinin ardından 2021 yılında 128.565.706 yolcu seyahat etmiştir. Pandemiden sonra normalleşme ile beraber %57,4 artmıştır (Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü [SHGM] Faaliyet Raporu, 2022:5).

Havayolu ulaştırma hizmetlerini havacılık alanında kurulmuş olan ticari işletmeler yapmaktadır. Bu işletmeler, hava araçlarıyla ticari amaç ile ücret karşılığında yolcu veya yük taşıyan işletmelerdir. Havacılık alanında eğitim faaliyetleri yapan işletmeler de hava taşıma işletmeleri olarak bilinmektedir. İşletmeler SHGM'den işletme ruhsatı alarak taşımacılık faaliyetinde bulunmaktadır. Bu işletmeler hava taksi, genel havacılık, balon işletmeleri ve havayolu işletmeleri olarak dört gruba ayrılmaktadır (shgm.gov, 2022).

2.1.1. Havayolu İşletmeleri

Koltuk kapasitesi yirmi ve üzeri olan Türk tescilli uçaklarla yolcu taşımacılığı ile sadece yük taşımacılığı yapan ticari hava taşıma işletmeleri Havayolu İşletmeleri olarak adlandırılmaktadır. Türkiye'de SHGM tarafından ruhsatlandırılan 12 tane havayolu işletmesi vardır.

2.1.2. Hava Taksi İşletmeleri

En fazla on dokuz koltuk kapasitesine sahip Türk tescilli hava araçları ile ticari hava taşımacılığı yapan işletmeler Hava Taksi işletmeleri olarak adlandırılmaktadır. Ülkemizde 51 adet Hava Taksi işletmesi bulunmaktadır.

2.1.3. Genel Havacılık İşletmeleri

Ticari hava taşımacılığı kapsamında olmayan yolcu ve yük taşımacılığı yapan işletmeler ile ücret karşılığı olup olmadığına bakılmaksızın önceden belirlenmiş bir hava sahasında ve belirlenmiş bir amaca yönelik olarak gerçekleştirilen operasyonları ve eğitim faaliyetleri yapan işletmeler Genel Havacılık İşletmeleri olarak adlandırılmaktadır.

2.1.4. Ticari Çok Hafif Hava Aracı (ÇHHA) İşletmeleri

ÇHHA (Çok Hafif Hava Aracı) uçuş okullarını barındıran uçuş eğitimi verilen işletmelerdir. Türkiye'de toplamda 6 adet ÇHHA işletmesi vardır.

2.1.5. Balon işletmeleri

Ülkemizde balonla havacılık faaliyetlerini icra eden işletmelerdir. Balon uçuşları yoğun olarak Kapadokya'da gerçekleşmektedir. SHGM tarafından balon uçuşlarının emniyetli bir şekilde gerçekleşmesi için Kapadokya Meslek Yüksekokulunda temsilciliği bulunmaktadır.

2.2. Dünyada ve Türkiye'de Havayolu Ulaştırması

Havayolu ulaştırmasının tarihçesi, insanlığın uçuş hayalini gerçekleştirme çabalarıyla başlamıştır. İlk uçuş çylemleri 18. yüzyılda balon denemeleri ile

olmuştur. Havayolu ulaşımı, günümüzde küresel ulaşımın önemli bir parçası haline gelmiştir ve teknolojik gelişmelerle birlikte sürekli olarak evrim geçirmektedir.

2.2.1. Dünyada Havayolu Ulaşımının Tarihçesi

Dünyada havayolu taşımacılığı 1919 yılında Fransa ülkesinde yapılan uçak seferleri ile başlamıştır. Özellikle 1. Dünya savaşı sonrasında ülkeler savaşlarda üstünlük sağlamak amacıyla uçaklarla yolcu ve yük taşımaya başlamış ve bu sayede havayolu taşımacılığı sektörü hızla büyüme göstermiştir. Ardından 1930 yılında yapılan Atlantik seferleri havayolu taşımacılığı sektörünün gelişmesine katkı göstermiştir (glojistik.com, 2022).

Dünyadaki ilk havacılık 1903 yılında Wright kardeşlerin denemiş oldukları motorlu uçuş ile damga vurmuş ve bugüne kadar gelişme göstererek yol almıştır. İnsanlık tarihinde aerodinamik prensibiyle çalışan yel değirmeni inşa edilmiştir. Roger Bacon (1214-1293) bu görüşü savunup insanların tıpkı kuşlar gibi kanat çırparak uçabileceğini iddia etmiştir. Leonardo Da Vinci'nin Çizelgelerinin de hava aracı tasarımlarına öncülük ettiği bilinmektedir (havauzay.org, 2022).

İkinci Dünya savaşından sonra çok büyük bir gelişme içinde olan hava taşımacılığı, kısa sürede çok hızlı teknolojik ve yapısal değişiklikler gösteren bir ulaştırma sektörü haline gelmiştir. Özellikle ulaştırmada sağladığı hız sayesinde yolcu ve kargo taşımacılığında önemli bir ilerleme göstermiştir (Korul ve Küçükönel, 2003).

ICAO'nun yıllık küresel istatistikleri raporuna göre, 2022'de planlı hizmetlerle taşınan toplam yolcu sayısı bir önceki yıla göre %42,8'lik bir artış ile 3,3 milyara yükselmiştir. Aynı dönemde, kalkış sayısı %23,1 oranında bir artış ile 29,8 milyona çıkmıştır. Yolcu trafiği (toplam planlı gelirli yolcu-kilometreler (RPK'ler)) %62,3, bu da 5.889 milyar RPK'ye eşdeğerdir.

Bölgesel değişim:

- Avrupa: Dünya trafiğinin %30,0'ı, %92,1'lik bir artış kaydetmiştir.
- Afrika: Dünya trafiğinin %2,2'si, %83,3'lük bir artış göstermiştir.
- Orta Doğu: Dünya trafiğinin %9,8'i, %121,1'lik bir artış sağlamıştır.
- Asya ve Pasifik: Dünya trafiğinin %22,4'ü, %34,4'lük bir düşüş yaşanmıştır.
- Kuzey Amerika: Dünya trafiğinin %28,8'i, %46,2'lik bir artış göstermiştir.

- Latin Amerika ve Karayipler: Dünya trafiğinin %6,8'i, %70,4'lük bir artış sağlanmıştır.

2022 yılındaki dünya hava kargo taşımacılığı ile taşınan yük trafiğinde ise 56,5 milyon tona ulaşılmıştır. Planlı toplam yük trafiğinde, planlı toplam yük tonaj-kilometre (FTK) bazında %5,5'lik bir azalma yaşanmıştır. Toplam planlı uluslararası yük trafiğinde, FTK bazında %5,2'lik bir azalma gerçekleşmiştir.

Bölgesel değişim:

- Avrupa: Toplam FTK'nın %27,2'si, %10,7'lik bir azalma kaydetmiştir.
- Afrika: Toplam FTK'nın %2,8'i, %8,4'lük bir artış sağlamıştır.
- Orta Doğu: Toplam FTK'nın %16,0'ı, %9,8'lik bir azalma yaşanmıştır.
- Asya ve Pasifik: Toplam FTK'nın %35,2'si, %4,3'lük bir azalma göstermiştir.
- Kuzey Amerika: Toplam FTK'nın %15,6'sı, %1,5'lik bir artış sağlamıştır.
- Latin Amerika ve Karayipler: Toplam FTK'nın %3,2'si, %23,4'lük bir artış kaydetmiştir.

2022'de planlı uluslararası yük kapasitesi, mevcut yük tonaj-kilometreler açısından 2021'e kıyasla %13,1'lik bir artış ile yaklaşık 359 milyar dolar olmuştur. 2022'de planlı uluslararası yük yükleme oranı %53,9'a düştü.

Uluslararası Hava Taşımacılığı Birliği (IATA), 2023 yılında dünya havacılık sektörü genelinde güçlü bir toparlanma olduğunu belirtmiştir. 2023 yılı Aralık ayında sektör genelinde ücretli yolcu-kilometre (RPK: revenue passenger km) baz alındığında, 2022 yılına göre %25,3 arttığı bildirilmiştir. 2023 yılında, hava trafiğinin pandemi öncesi (2019) seviyelerinin %94,1'ine ulaştığı ifade edilmiştir. Arz edilen koltuk-kilometrenin (ASK: available seatkm) yıllık bazda %24,1 artarak pandemi öncesi (2019) kapasitenin %94,4'üne ulaştığı bildirilmiştir. Dünya çapında yolcu doluluk oranının ise %82,3 ile pandemi öncesine (2019) göre biraz aşağıda kaldığı belirtilmiştir. Toplam iç hat trafiğinin pandemi öncesi seviyelerini (2019) %3,9 aştığı ifade edilmiştir. Dış hat trafiğinin ise 2023 yılında %88,6'ya ulaşarak yıl içinde büyük bir toparlanma kaydettiği bildirilmiştir.

Uluslararası kuruluş tahminlerinde EUROCONTROL tarafından yayımlanan rapora göre; 2024 ve 2025 yıllarına ilişkin Avrupa hava trafiği için yapılan tahminlerin beklenen ekonomik büyümenin daha düşük olması nedeniyle hafif olarak aşağıya doğru revize edildiği kaydedilmiştir. 2025

yılında 2019 yılı uçuş seviyelerine (11,1 milyon) ulaşılmasını beledikleri ifade edilmiştir. 2025 yılından sonra, 7 yıllık dönemde belirsizlikler olması nedeniyle büyümenin temel tahminlere göre yıllık ortalama %1,6 olarak beklendiği belirtilmiştir.

Günümüzde dünya genelindeki havayolu taşımacılığı 200 ülkede 1900'ün üzerinde taşıyıcı tarafından yapılan 35.000'den fazla şehir çiftini kapsayan küresel bir kapsam sunmaktadır.

2.2.2. Türkiye'de Havayolu Ulaşımı

Türkiye'de havacılık faaliyetleri 1912 yılında İstanbul Sefaköy'de başlamıştır. 1925 yılında bugün adının Türk Hava Kurumu olan Türk Tayyare Cemiyeti kurulmuştur. Türk Tayyare Cemiyetinin kurulmasıyla İlk kurumsal adımlar atılmıştır. Ülkemizde 1933 yılında ilk sivil hava taşımacılığı gerçekleşmiştir. Adını Türk Hava Postaları adını almıştır. Aynı yıl Milli Savunma Bakanlığına bağlı olarak "Havayolları Devlet İşletme İdaresi" kurulmuştur. 1954 yılında Sivil Havacılık Dairesi Başkanlığı, 1987 yılında Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü kurulmuştur. Havacılık faaliyetleri bugün ülkemizde 2920 Sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu kapsamında yürütülmektedir. Ülkemiz uluslararası havacılık gelişmelerini takip etmek için birtakım teşkilatlara üye olmuştur. Ülkemiz 1945 yılında Uluslararası Sivil Havacılığın temelini oluşturan ICAO'ya (Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü) üye olmuştur. 1956 yılında ECAC'a (Avrupa Sivil Havacılık Konferansı) ve Avrupa Seyrüsefer Emniyeti Teşkilatı olan EUROCONTROL'a üye olmuştur (shgm.gov, 2022).

EUROCONTROL'un Avrupa Havacılık Genel Bakış Raporu'nda yer alan 2023 yılı hava trafik istatistiklerine göre; Ülkemiz günlük ortalama 3.026 uçuş ile Avrupa'da en yoğun trafik hacmine sahip ülkeler arasında 6. sırada yer almış ve önceki yıla göre en yüksek trafik artışı (+%16) kaydedilmiştir. THY'nin en fazla uçuş gerçekleştiren havayolu şirketleri arasında günlük ortalama 1.443 uçuş ile 3'üncü sırada yer aldığı görülmektedir. Dünyanın buluşma noktası olan İstanbul Havaalanı ise günlük ortalama 1.375 uçuş ile Avrupa'daki en yoğun havaalanı olmuştur

Türkiye sahip olduğu coğrafi konum ile önemli bir avantaja sahiptir. Bu noktada coğrafi bakımdan Asya, Avrupa ve Afrika kıtalarının ortasındaki kilit konumuyla, gelişmiş pazarlarla gelişmekte olan pazarlar arasındaki uçuş rotaları üzerindeki Orta Koridor'da yer alan ve sadece 4 saatlik uçuş süresiyle 1.4 milyar insanın yaşadığı ve 8 trilyon 600 milyar dolar ticaret hacmi bulunan 67 ülkenin merkezindeki avantajlı konumuyla ülkemiz; havacılık alanında dünyanın transit merkezi olmaya çok müsaittir. 4 saatte; Avrupa'nın en

batisındaki ülkelerden olan İrlanda ve İspanya'ya, Avrupa'nın en kuzeyindeki İskandinav ülkelerine, Kuzey Afrika Bölgesi'nin Atlas Okyanusu kıyısındaki Fas'a, Orta Asya'nın coğrafi merkezi konumundaki Özbekistan'a ve Arap Yarımadası'nın en güney ucundaki Umman ve Yemen'e ulaşılabilir.

2.3 Hava Taşımacılığı Sektörünün Ekonomik, Sosyal ve Kültürel Etkileri

Küreselleşen dünyada ülke ekonomilerinin ayakta kalabilme, dünyada varlığını gösterebilme ve var olan ekonomik varlığını koruyabilmek için ekonomik küreselleşme yoluna gitmişlerdir. Ekonomik küreselleşme ülke ekonomilerinin tek bir pazarda toplanması anlamını ifade eder. Başka bir ifade ile ülkelerin ürettikleri mal, sermaye ve emeklerin diğer ülkeler ile ekonomik ilişkilerin gelişmesi adına birbirleri ile alışveriş yapması anlamına gelmektedir (Karluk, 1998: 90).

Havayolu taşımacılığı dünya üzerinde ekonomik, sosyal ve kültürel faydası olan bir sektördür. Bu özelliğinden dolayı havayolu taşımacılığı beraberinde küreselleşmeyi de getirmektedir. Dünyada en sıkı mevzuat ve kurallara sahip tek taşımacılık sektörüdür. Günümüz dünyasında ekonomik serbestleşme ile birlikte rekabet koşulları da gittikçe değişmiştir. Bu nedenle havacılık sektöründe olan işletmeler stratejik önlemler almak için rekabet araçlarında değişiklik yoluna gitmişlerdir (Gerede, 2015:2-4).

2.3.1. Hava Taşımacılığının Ekonomik Etkileri

Havayolu taşımacılığı iş ve günlük hayatta küçümsenemeyecek derecede ekonomik faydalar sağlamaktadır. Havayolu taşımacılığı, küresel ticarete ve turizm için gerekli olan dünya çapında en önemli ulaşım ağını sunmaktadır. Özellikle gelişmekte olan ülkelerde ekonomik büyümeyi kolaylaştırmak da hayati bir rol oynamaktadır. Bu sebeple ülkeler havayolu bağlantılarını toplumsal ve ekonomik yararlarını artıracak ve geliştirecek şekilde düzenleme yoluna giderler. Bu bağlantılar sayesinde birçok açıdan ülkeler arası insanları ve ekonomileri birbirine bağlar. Günümüzde hava taşımacılığı, insanların, ürün ve hizmetlerin, sermayenin, teknolojinin ve fikirlerin akışları ile ekonomik kalkınmada önemli bir artış sağlamaktadır (Çelik, 2017:83-86).

Hava taşımacılığı dünya çapında en hızlı ulaşım sağına sahip sektördür. Küresel ekonominin büyümesi için gerekli ortamı kılarak istihdam yaratan, uluslararası ticareti ve turizmi kolaylaştıran bir sektördür. ATAG tarafından (2014) yapılan tahmine göre, sektörler arası küresel havacılık endüstrisinin toplam ekonomik etkisi (doğrudan, dolaylı, teşvikli ve turizm bağlantılı) 2,7

trilyon ABD dolarına ulaşmıştır. Bu da dünya gayri safi yurtiçi hasılasının yaklaşık yüzde 3,5'ini oluşturmaktadır (unitingaviation.com, 2022).

Küresel dünyada hava taşımacılığı alanında yaşanan gelişmeler ülkemizde de serbestleşmeye neden olmuş ve ülkemizi yoğun rekabet ortamına girmeyi kaçınılmaz hale getirmiştir. Bu rekabet ortamında seyahat eden yolcuların daha düşük fiyata uçabilme ve varış noktasına daha fazla erişebilme imkânı elde etmiştir. Yoğun rekabet ortamında yaşanan bu durum arz ve talep gereksinimini ulaşım ekonomisi üzerindeki etkilerini büyük düzeyde hissettirmiştir (Altuntaş ve Kılıç, 2021).

Havayolu ulaşım sektörü, diğer ulaşım türlerine göre gerek ulusal gerekse uluslararası politikalara karşı hassas bir yapıya sahip olsa da ülkelerin yaşamış oldukları terör saldırıları, savaşlar, doğal afetler, siyasi politikalardan olumsuzlara karşı uzun vadede büyüme göstermeye devam etmiştir (Eren, Eryer ve Eryer, 2020). Dünyada uluslararası ticaretin büyüme göstermesi, turizm sektöründe yaşanan gelişmeler, nüfusun artmasına bağlı olarak ihtiyaçların artması gibi sebepler havayolu ulaşım sektörünün büyüme göstermesine zemin hazırlamıştır (Sarsın Kaya, 2017).

Türkiye’de havayolu taşımacılığı sektörü 2003 yılında serbestleşmeye başlamıştır. 2003 yılından sonra serbestleşme ile beraber havayolu şirketleri arasındaki rekabetin artırıcı özelliği, uçak fiyatlarının düşmesine ve yolcu sayısının artmasına neden olmuştur.

Covid 19 salgını tüm dünyayı ve ülkemizdeki havacılık sektörünü fazlasıyla etkilemiştir. Covid 19 salgınının görüldüğü 2020 yılının ilk çeyreğinde dünya üzerinde havacılık sektörü bundan ciddi bir şekilde etkilenmiştir. Birçok uçuşun iptal edilmesi, havayolu şirketlerinde büyük zararları da beraberinde getirmiştir. Bu süreçte şirketler daha az etkilenmek adına her türlü çabayı göstermişlerdir.

2020 yılının sonu itibariyle Covid 19 pandemisi nedeniyle getirilmiş olan seyahat kısıtlamaları, kademeli olarak kalkmaya başlamıştır. Bu durum havacılık sektörünün tekrardan canlanması ve toparlanması için fırsat olmuştur. ICAO’nun (Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü) 2021 yılında yayınlamış olduğu verilere göre dünyada yolcu trafiği 2,3 milyar olarak gerçekleşmiştir. Pandeminin etkisiyle 2020 yılında yolcu trafiğinde önceki yıllara göre %60 düşüş gerçekleşmiştir. 2021 yılında kısıtlamaların kademeli olarak kalmasından sonra bu oran %49’a düşmüştür. Havacılık sektörü 2020 yılında 372 milyar dolar mali kayıp yaşamıştır (Kiracı ve Asker, 2021).

2020 yılında 2019 yılına (pandemi öncesi) kıyasla yolcu trafiğinde %60 düşüş, 2021 yılında ise %49 oranında düşüş gerçekleşmiştir. Covid

19 etkileri nedeniyle havayolları 2020 yılında 372 milyar dolar mali kaybın ardından, 2021 yılında 324 milyar dolar mali kayıp yaşamıştır (SHGM Faaliyet Raporu, 2022:21-22). Türkiye 2021 yılında havayolu trafiğinde istatistiksel olarak Avrupa'da 5. sıraya girmiştir. THY Avrupa'da en çok uçuş gerçekleştiren şirketler arasında 2. sırada yer almıştır. İstanbul Havalimanı Avrupa'da en çok uçuş gerçekleştirenler arasında 2'inci sırada yer almıştır. İstanbul Havalimanı pandemiye rağmen 2021 yılında 37 milyon yolcu ile Avrupa'da birinci sırada yer almıştır (SHGM Faaliyet Raporu, 2022:27).

Çizelge 3.2. Türkiye'de yıllara göre sivil havacılık ciro ve personel sayısı

YILLAR	PERSONEL SAYISI	CİRO (MİLYAR TL)	CİRO (MİLYAR DOLAR)
2003	65.000	3,06	2,2
2017	196.041	91,63	24,31
2018	209.049	143,32	27,20
2019	295.547	160,71	27,06
2020	245.876	105,68	14,26
2021	253.885	272,6	20,50

Kaynak: SHGM 2022 Faaliyet Raporu

Ülkemizde 2003 yılından itibaren serbestleşme ile birlikte sektörde artış gösteren havayolu şirketlerinin yanı sıra yapılan yatırımlar, uçak fiyatlarındaki düzenlemeler, uçak sayılarındaki artış, ciroya ve personel sayılarına yansımıştır. Çizelge 3.2. incelendiğinde 2003 yılında sektörde 65.000 çalışan varken, 2021 yılında bu rakam 253.885'ye ulaşmıştır. 2019 yılında pandeminin etkisiyle cironun büyük oranda düştüğü görülmektedir (SHGM Faaliyet Raporu, 2022:28).

Çizelge 3.3. Hava taşıma işletmeleri

Hava Taşıma İşletmeleri	2021	2022	DEĞİŞİM
Havayolu İşletmesi	10	12	20%
Hava Taksi İşletmesi	40	41	2,5%
Genel Havacılık İşletmesi	86	92	7,0%
Balon İşletmeleri	63	64	1,6%
Çok Hafif Hava Aracı İşletmeleri	5	8	60%
Toplam	204	217	6,4%

Kaynak: SHGM Faaliyet Raporu, 2022

Çizelge 3.3. incelendiğinde 2021 yılında toplamda 204 hava taşıma işletmesi varken 2022 yılında artarak bu sayı toplamda 217 hava taşıma işletmesi olarak varlığına devam etmiştir.

Çizelge 3.4. Türkiye'nin 1960 yılından itibaren yolcu ve yük trafiği

Yıl	İç hat (yolcu)	Dış hat (yolcu)	Toplam	İç hat (yük)	Dış hat (yük)	Toplam
1960	528 846	184 371	713 217	8 306	4 696	13 002
1961	573 877	214 759	788 636	7 811	7 367	15 178
1962	484 061	245 935	729 996	7 873	9 396	17 269
1963	560 679	260 810	821 489	8 119	10 369	18 488
1964	587 814	255 027	842 841	8 501	8 260	16 761
1965	681 623	296 290	977 913	9 594	8 820	18 414
1966	804 773	356 556	1 161 329	9 461	8 993	18 454
1967	951 919	425 690	1 377 609	10 018	10 523	20 541
1968	1 173 139	523 784	1 696 923	14 243	12 509	26 752
1969	1 343 984	693 483	2 037 467	21 271	14 861	36 132
1970	1 661 890	1 017 249	2 679 139	24 249	19 790	44 039
1971	2 166 447	1 134 696	3 301 143	26 120	17 200	43 320
1972	2 583 010	1 596 890	4 179 900	31 371	36 286	67 657
1973	3 236 997	1 954 096	5 191 093	37 545	48 348	85 893
1974	2 615 368	2 035 976	4 651 344	34 803	48 491	83 294
1975	2 599 373	2 201 529	4 800 902	37 778	49 864	87 642
1976	3 670 020	2 309 067	5 979 087	49 193	54 254	103 447
1977	4 177 259	2 368 228	6 545 487	62 634	56 768	119 402
1978	3 338 722	2 413 582	5 752 304	53 247	56 781	110 028
1979	3 485 847	2 449 429	5 935 276	59 348	60 161	119 508
1980	1 621 998	1 836 167	3 458 165	32 231	43 211	75 442
1981	2 638 294	2 003 478	4 641 772	44 017	51 051	95 068
1982	2 631 692	2 037 956	4 669 648	40 062	52 216	92 279
1983	2 954 497	2 433 294	5 387 791	39 356	59 049	98 404
1984	3 277 079	2 855 282	6 132 361	42 091	79 477	121 568
1985	3 061 822	3 261 626	6 323 448	47 254	85 828	133 082
1986	3 263 967	3 606 019	6 869 986	50 856	102 493	153 349
1987	4 049 182	4 854 517	8 903 699	63 573	124 916	188 489
1988	4 329 890	6 510 289	10 840 179	73 088	153 725	226 813
1989	4 696 520	7 147 043	11 843 563	93 900	177 083	270 983
1990	5 347 723	8 282 242	13 629 965	99 549	201 854	301 403
1991	4 009 724	7 009 740	11 019 464	72 843	172 280	245 123
1992	5 445 081	11 050 037	16 495 118	96 554	267 438	363 992
1993	7 403 941	13 270 590	20 674 531	135 300	326 536	461 836
1994	8 784 310	13 549 976	22 334 286	151 440	340 310	491 750
1995	10 347 528	17 419 851	27 767 379	171 552	405 368	576 920
1996	10 862 539	19 918 123	30 780 662	182 476	470 089	652 565

1997	12 413 720	21 982 614	34 396 334	212 000	579 780	791 780
1998	13 238 832	20 960 847	34 199 679	209 488	516 422	725 910
1999	12 931 771	17 079 887	30 011 658	217 556	468 458	686 014
2000	13 339 039	21 633 495	34 972 534	226 356	570 271	796 627
2001	10 057 808	23 562 640	33 620 448	171 411	591 745	763 156
2002	8 700 839	25 054 613	33 755 452	181 198	698 935	880 133
2003	9 128 124	25 296 216	34 424 340	188 936	742 255	931 191
2004	14 438 292	30 596 297	45 034 589	262 647	860 461	1 123 108
2005	20 502 516	35 042 957	55 545 473	315 858	933 697	1 249 555
2006	28 799 878	32 884 325	61 684 203	373 055	973 934	1 346 989
2007	31 970 874	38 381 993	70 352 867	414 192	1 131 833	1 546 025
2008	35 832 776	43 605 513	79 438 289	424 555	1 219 459	1 644 014
2009	41 226 959	44 281 549	85 508 508	484 833	1 241 512	1 726 345
2010	50 575 426	52 224 966	102 800 392	554 710	1 466 366	2 021 076
2011	58 258 324	59 362 145	117 620 469	617 835	1 631 639	2 249 474
2012	64 721 316	65 630 304	130 351 620	633 074	1 616 059	2 249 133
2013	76 148 526	73 281 895	149 430 421	744 027	1 851 289	2 595 316
2014	85 416 166	80 304 068	165 720 234	810 858	2 082 142	2 893 000
2015	97 041 210	84 033 321	181 074 531	871 327	2 201 504	3 072 831
2016	102 499 358	71 244 179	173 743 537	857 335	2 219 579	3 076 914
2017	109 511 390	83 533 953	193 045 343	884 810	2 596 401	3 481 211
2018	112 911 108	97 587 056	210 498 164	886 025	2 969 206	3 855 231
2019	99 946 572	108 427 124	208 373 696	833 769	3 256 399	4 090 168
2020	49 740 303	31 875 837	81 616 140	500 550	1 989 971	2 490 521
2021	68 466 177	59 689 585	128 155 762	698 344	2 734 173	3 432 517

Kaynak: TÜİK, 2022

Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü, Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü ve TÜİK'ten alınan Çizelge 3.4.'teki veriler incelendiğinde yolcu ve yük trafiğinin düzenli bir şekilde arttığı, bazı yıllarda hafif düşüşler yaşandığı, 1979 yılında tüm dünyada yaşanan petrol krizinin ülkemizin havacılık sektörüne de etki ettiği, yolcu, yük trafiğine yansıdığı ve yüzde 50 gibi bir düşüşe neden olduğu, sonraki yıllarda rakamların birbirine yakın ve düzenli bir şekilde artış yaşandığı görülmektedir. Özellikle 2020 yılında Covid 19 pandemisinin etkisiyle sert düşüş yaşanarak önceki yıla göre 126 757 556 fark olduğu görülmektedir. 2020 yılından sonra kademeli olarak Covid 19 pandemisindeki kısıtlamaların azalmasıyla yolcu trafiğine yansyarak yükselme yaşandığı görülmüştür.

Çizelge 3.5. Türkiye'deki uçak sayısı (2001 - 2021 arası kargo + yolcu)

Yıl	Toplam	Yıl	Toplam
2001	145	2012	370
2002	138	2013	385
2003	138	2014	422
2004	142	2015	489
2005	202	2016	540
2006	245	2017	517
2007	250	2018	515
2008	262	2019	546
2009	299	2020	554
2010	332	2021	558
2011	349	2022	598

Kaynak: TÜİK, 2022

Çizelge 3.5. incelendiğinde Türkiye İstatistik Kurumundan alınan bilgiye göre 2001 yılında Türkiye'de yolcu ve kargo taşıyan 145 uçak bulunmaktaydı. 2003 yılında uygulanan Türkiye'de iç hatlarda serbestleşme politikaları, teşvikleri ve destekleri neticesinde uçak sayısında ciddi bir artış yaşanmış olup 2022 yılında toplamda 598 uçaklık bir filoya sahip olduğu görülmektedir.

2.3.2. Hava Taşımacılığının Sosyal Kültürel Etkileri

Hava taşımacılığı, ekonomik ve sosyal ilerlemeyi sağlayan yenilikçi bir endüstridir. İnsanları, ülkeleri ve kültürleri birbirine bağlar; küresel pazarlara erişim imkânını sağlar. Ticaret ve turizm üretir. Ayrıca gelişmiş ve gelişmekte olan ülkeler arasında bağlantılar kurar (ATAG, 2008).

Havayolu taşımacılığı, küresel ekonomik büyümeye katkıda bulunarak iş fırsatlarını artırarak havacılık sektöründeki istihdam, ekonomik kalkınmaya önemli katkılar sağlamaktadır (Smith, 2019).

Havayolu ile seyahat, insanların farklı kültürleri görme, tanıma ve daha fazla etkileşime girmelerini sağlayarak toplumlar arası anlayışı artırmaktadır (Havacılık ve Uzay Endüstrisi Derneği [AIA], 2017).

Havayolu taşımacılığı, bütün sektörlerde olduğu gibi turizm sektörünü canlandırmakta ve böylece turizme katkı sağlamaktadır (World Tourism Organization [UNWTO], 2021). Ancak, yoğun turist akışları, doğal kaynakların aşırı kullanımına ve turistik alanlardaki kültürel etkileşimlere

zarar verebilir (Pearce, 2016). Havayolu taşımacılığı, acil durum müdahale ve insani yardım faaliyetlerine hızlı ve etkili bir şekilde ulaşım sağlama kapasitesi ile olumlu bir sosyal etki oluşturmaktadır (United Nations Development Programme [UNDP], 2018). Ancak, havaalanlarının çevresindeki topluluklar, gürültü kirliliği ve genel çevresel etkiler nedeniyle olumsuz bir etkilenme potansiyeline sahiptir (Federal Aviation Administration [FAA], 2020).

Hava taşımacılığı sektörü, dünya çapında toplam 87,7 milyon iş destekleyen ve 11,3 milyon doğrudan iş sağlayan önemli bir küresel sektördür. Havacılık sektörü GSYİH 'de küresel çapta 3,5 trilyon dolar para sağlamaktadır. Uluslararası turizm amaçlı seyahat eden turistlerin %58'i destinasyonlarına hava yoluyla seyahat etmektedirler (atag.org, 2022).

Hava taşımacılığı, insanların yeni ülkelerde maceralar yaşamasına, tropik sahillerde dinlenmesine, iş ilişkileri kurmasına, arkadaşlarını ve ailesini ziyaret etmesine olanak tanır. Küresel ekonomi birbirine bağlı büyürken, havacılık insanları bir araya getiren faktördür.

Hava taşımacılığı sosyal etkileri olarak (ATAG, 2005:3).

- İnsanların boş zamanlarında kültürel etkinliklere imkân tanıyarak geniş bir seçim yapma şansı tanır.
- Dünyada yakın veya uzak tatil destinasyonlarına ve farklı kültürler ile sosyalleşme ve tanışma imkânı sunar.
- Uzak bölgelere ulaşım imkânı sağlayarak sosyal farklılıklara imkân tanır.
- Hava taşımacılığı, standartları ve yoksulluğu azaltarak yaşamı iyileştirmeye yardımcı olur
- Hava taşımacılığı sürdürülebilirliğe katkıda bulunur.
- Turizmi kolaylaştırarak ticaret ve ekonominin büyümesine kolaylık sağlar.
- İstihdamı sağlayarak gelirleri artırır.
- Herhangi bir acil durum, afet durumunda dünyanın herhangi bir yerine yardım, tıbbi ürünlerin hızlı teminatını sağlar,
- Hava ulaşımı tıbbi olarak nakil için gerekli organ ve malzemelerin hızlı bir şekilde ulaşımını sağlar.

Hava taşımacılığı sektörünün sosyal faydaları: (ATAG, 2005:21).

- Uluslararası entegrasyonu kolaylaştırıcı farklı milletler ile yakın temas kurma şansı

- Yaşam standartlarının iyileştirilmesini genişleten seçenekler
- Tatil yerlerine daha ucuz ve sık erişim potansiyeli
- Mevsim dışı meyve ve sebzelere ulaşma imkânı
- Yurt dışından gelen ziyaretçilerin ülkenin sosyal ve kültürel mirasla tanışma fırsatı.

Havacılığın gelişme gösterdiği ve özellikle son 30 yıldır büyük yol kat eden bu sektör küreselleşme ile birlikte uzun mesafeleri aşır tatil amacıyla seyahat eden insanlar, iş amacıyla uzak mesafeleri aşan insanların yanı sıra, ülkeler açısından uygun siyasi ve sosyal zemin hazırlamıştır.

Dünyada havacılık sektörü en küresel sektörlerden biridir. Kıtalar arasında gerek insanları, kültürleri ve gerekse işletmeleri birbirine bağlayarak üstlendiği rolü konusunda yüksek farkındalık yaratıcı özelliğe sahiptir. Havacılık sektörü dünyada yaşanmış olan tüm krizlere rağmen büyümeye devam etmektedir. Krizleri atlatan, uzun vadeli dayanıklılık gösteren vazgeçilmez bir ulaşım ağı haline gelmiştir.

Hava taşımacılığı sektörü nerdeyse her 15 yılda bir büyümeyi iki katına çıkarmıştır. 2016 yılında, dünya çapında havayolları 7,1 trilyon yolcu kilometresi ile yılda yaklaşık 3,8 milyar yolcu taşımıştır. 53 milyon ton yük hava yoluyla taşınarak 205 milyar ton kilometreye ulaşmıştır. Her gün yaklaşık 100.000 uçuş, 10 milyondan fazla yolcu ve yaklaşık 18 milyar ABD doları değerinde mal taşımaktadır (unitingaviation.com, 2022).

3. Şanlıurfa'nın Tarihi, Kültürel Özellikleri ve Turizm Değerleri

3.1. Şanlıurfa İlinin Tarihi ve Kültürel Özellikleri

Güneydoğu Anadolu Bölgesi'nin Orta Fırat Bölümü'nde bulunan Şanlıurfa, Doğuda Mardin, kuzey doğuda Diyarbakır, kuzey batıda Adıyaman, batıda Gaziantep ve güneyde Suriye toprakları ile çevrelenmiş bir sınır şehridir. Şanlıurfa, coğrafi özelliği nedeniyle üzerinde birçok bağımsız devlet ve beyliğin kurulmuş olduğu, değişik kültürel oluşumların kaynaştığı bir yerleşim olmuştur. Gerek tarihinin başladığı ilk çağlarda ve gerekse diğer devirlerde Şanlıurfa, hemen her zaman Doğu ile Batı kültürleri arasında bir köprü olmuştur. Doğu'yu Batı'ya bağlayan ticari ve askeri yolların buradan geçmesi Şanlıurfa'ya geçmiş dönemlerde büyük önem kazandırmıştır. Bu tarihi şehrin, ilk kuruluşu hakkında kesin bilgiler yoktur. Meşhur Arap tarihçisi Ebul Faraç'a göre Şanlıurfa, Nuh Tufan'ından sonra yeryüzünde kurulan ilk yedi yerleşim merkezinin ilki ve en önemlisidir. Hz. Adem'in çiftçilik yaptığı, Hz. İbrahim Halil, Hz. Eyyüp, Hz. Şuayp, Hz. Elyasa gibi peygamberlerin yaşadığı bu bölge bugün "Peygamberler Şehri" diye anılmaktadır, Hristiyanlar, Hz. İsa'nın mendilinin Şanlıurfa'da bulunmuş olmasından dolayı buraya Dir-Mesih adını vermişlerdir. Şanlıurfa'nın yüzyıllar boyu ayakta durmuş olması, manevi bir himayenin eseri olduğunu göstermektedir (Şanlıurfa Valiliği, 1997:15).

Çizelge 3.6 Şanlıurfa Tarihi Kronolojisi

Sıra	Tarih	Dönem
1	M.Ö. 10.000	Göbeklitepe tapınağının inşası
2	M.Ö. 2500	Ebla Krallığı dönemi
3	M.Ö. 2350-2150	Akad Krallığı dönemi
4	M.Ö. 2060-1960	Sümer-Ur hanedanı dönemi
5	M.Ö. 2000	Hz. İbrahim'in yaşadığı dönem
6	M.Ö. 2000-1377	Hurri-Mitanni İmparatorluğu dönemi
7	M.Ö. 1377-1270	Hitit İmparatorluğu dönemi
8	M.Ö. 1270-610	Asur Krallığı dönemi
9	M.Ö. 610-540	Keldani Krallığı dönemi
10	M.Ö. 540-332	Pers İmparatorluğu dönemi
11	M.Ö. 332-306	Büyük İskender İmparatorluğu dönemi
12	M.Ö. 306-140	Seleukos Krallığı dönemi
13	M.Ö. 140-M.S. 132	Part Krallığı dönemi
14	M.Ö. 132-MS. 244	Edessa Krallığı dönemi
15	M.S. 13-50	Tarihteki İlk Hristiyan Kral olan V. Abgar dönemi
16	244-395	Roma İmparatorluğu dönemi
17	395-639	Bizans İmparatorluğu dönemi
18	639	Hz. Ömer döneminde Urfa bölgesinin İyad bin Ganim komutasındaki İslam orduları tarafından fethedilmesi
19	661-750	Emevi Hanedanı dönemi
20	744-750	Emevi Halifesi 2. Mervan döneminde hilafet merkezinin Harran'a taşınması ve Harran Ulu Camii'nin inşası
21	750-990	Abbasi Hanedanı dönemi
22	991-1031	Numeyniler ve Mervaniler Dönemi
23	1031-1087	İkinci Bizans Dönemi
24	1087	Urfa ve Harran'ın Selçuklu Sultanı Alparslan'ın oğlu Melikşah tarafından fethedilmesi
25	1087-1095	Büyük Selçuklu İmparatorluğu dönemi
26	1095-1098	Thodos Dönemi
27	1098-1144	Urfa Haçlı Kontluğu dönemi
28	24 Aralık 1144	Urfa'nın İmameddin Zengi tarafından fethedilmesi
29	Eylül 1182	Urfa'nın Selahaddin Eyyubi tarafından fethedilmesi
30	1182-1260	Eyyübiler Dönemi
31	1260	Urfa Bölgesinin Hulagu Komutasındaki Moğol ordusu tarafından yıkılıp yakılması
32	1260-1394	Memlûklar ve Türkmen Devleti Dönemi
33	1390-1404	Timur İmparatorluğu dönemi
34	1404-1429	Akkoyunlu Devleti dönemi

35	1429-1451	Karakoyunlu Devleti dönemi
36	1451-1504	İkinci Akkoyunlu Devleti dönemi
37	1504-1514	Dulkadiroğlu Beyliği dönemi
38	1514-1517	Safevi Devleti dönemi
39	1517	Urfa bölgesinin Yavuz Sultan Selim döneminde Osmanlı ordusu tarafından fethedilmesi
40	1517-1922	Osmanlı İmparatorluğu dönemi
41	1869	Urfa'nın Belediye oluşu(İlk Belediye Başkanı Sadık Efendi 1869-1871)
42	24 Mart 1919	Urfa'nın 1. Dünya Savaşı sonunda İngilizler tarafından işgal edilmesi
43	Ekim 1919	Urfa'nın Fransa tarafından işgal edilmesi
44	11 Nisan 1920	Urfa'nın düşman işgalinden kurtuluşu
45	1924	Urfa'nın il oluşu
46	16 Haziran 1984	TBMM tarafından Urfa'ya "Şanlı" unvanının verilmesi
47	2012	6360 sayılı yasa ile Şanlıurfa'nın Büyükşehir statüsüne alınması
48	30 Mart 2014	Yerel Seçimlerle Beraber Şanlıurfa'nın resmen büyükşehir olması

Kaynak: Şanlıurfa Kent Müzesi

Tarih boyunca dünyanın en verimli topraklarına sahip Şanlıurfa, bu yönü ile tarım şehri olmuştur. Şehrin bu birikimini göz önünde bulunduran Türkiye Cumhuriyeti tarihinin sürdürülebilir en büyük projesi olan GAP'ın uygulamaya sokmuş ve Atatürk Barajı ile Şanlıurfa'yı ticaret ve kültürün yanında bir de tarım ve sanayi şehri yapmıştır. Dünyanın ilk üniversitesi olarak kabul edilen Harran Üniversitesi ile Batı Medeniyetinin oluşumuna büyük katkı sağlamış, bilim, felsefe ve sanatta modern batı düşüncesini etkilemiştir. Şanlıurfa sahip olduğu kültürel mirası ile kültür ve inanç; Karacadağ Kayak Merkezi ile kış; Karaali Kaplıcası ile termal; Atatürk Barajı'nda yapılan su sporları ile turizm çeşitliliği açısından önemli bir potansiyele sahiptir (Çelik, 2008:21).

Urfa, eski çağlardan beri Doğu ile Batı'nın buluşma noktalarının en hareketlisi ve en önemlisi olmuştur. Doğu ile Batı dünyasını kültür ve ticaret bakımından birbirine bağlayan eski ve önemli yollar sisteminin bir düğüm noktası oluşu, bütün bu bölgede çok eskiden beri parlak bir medeniyet seviyesine ulaşmış kentlerin kurulmasını hazırlamıştır. Harran, Urfa, Suroç, Birecik, Samsat ve Rakka gibi, ne zaman kuruldukları bilinmeyen kentleriyle dünya medeniyetinin en eski çağlardaki ticari ve askeri ulaşımını sağlayan bir bölgededir (Güler, 2004:1).

Şanlıurfa'nın güneyinde bulunan ilçelerinden biri olan Harran, Şanlıurfa tarihi açısından önemli bir yere sahiptir. Harran, tarihi adını günümüze kadar muhafaza eden ender dini ve kültür merkezlerinden biridir. Mezopotamya'yı Doğu Akdeniz'e bağlayan yol üzerinde bulunan Harran, bu stratejik konumundan dolayı çok sayıda tarihi olaya sahne olmuştur. Akadca "kervan yolu" anlamını taşıyan Harran adını almıştır. Harran, Orta Çağ da Nasturiler, Hristiyanlar, Müslümanlar ve Haçlılar dönemlerinde de önemini korumuş, hiçbir zaman dini merkez niteliğini kaybetmemiştir. Özellikle 12.-13. yüzyıllarda Eyyubiler'in yönetiminde büyük bir kent haline gelen Harran, şehirciliğin, sanatın ve kültürün en önemli merkezlerinden biri olmuştur (Yardımcı, 2007:9).

3.1.1. Şanlıurfa'nın İnanç Turizm Potansiyeli

Kentin "Peygamberler Şehri" olarak tanınması inanç turizm açısından büyük önem taşımaktadır. Musevi, Hristiyan ve Müslümanlar tarafından tanınan Hz. İbrahim Urfa'da doğup yaşadığına inanılmış olması bu kentin her üç dine mensup topluluklarca kutsal olarak tanınmasına neden olmuştur. Hz. İbrahim doğduğu mağara, ateşe atıldığında düştüğü yerde oluşan Halil-ür Rahman ve Aynzeliha Gölleri ile çevrelerindeki kutsal mekânlar her yıl binlerce yerli ve yabancı turist tarafından ziyaret edilmektedir (Şanlıurfa Valiliği, 1997: 69).

Ayrıca Şuayp Peygamberin makamının yer aldığı tarihi Şuayp Şehri'nin kalıntıları, Eyyüp Peygamber ve Elyesa Peygamberin türbelerinin yer aldığı Viranşehir İlçesi yanındaki Eyyüp Nebi Köyü, İl Merkezindeki Eyyüp Peygamber'in hastalık çektiği mağara, çok sayıda yerli yabancı turist tarihi mekânlar arasındadır (Şanlıurfa Valiliği, 1997: 69).

Şanlıurfa Harran, Şuayp, Soğmatar gibi dünyaca ünlü tarihi kent kalıntılarına sahip olması, il merkezinde çeşitli dönemlerden kalma tarihi evler, çarşılar hanlar, hamamlar ve camiler gibi mimari eserlerin yoğun bir doku oluşturması, bu dokunun bozulmadan günümüze kadar gelmiş olması nedenleriyle tarihi eserlere meraklı turistlerin ilgisini büyük ölçüde çekmektedir (Şanlıurfa Valiliği, 1997:70).

3.1.2. Şanlıurfa Kent Mimarisi

Bir toplumun tarihi yapıları, toplumların geçmişine tanıklık etmektedir. Urfa'nın tarihi mimarisi de geçmişin izlerini taşıyarak bulunduğu bölgenin kültürünü, yaşam tarzını yansıtan en önemli yapılara sahiptir. Urfa'nın geçmişten beri sahip olduğu inanışları, iklimi, coğrafi etkenleri mimarinin biçimlenmesinde önemli bir faktör olmuştur (Açanal, 2015).

Anadolu geleneksel mimarisi içerisinde ayrı bir öneme sahip olan Urfa mimarisinin oluşumunda pek çok etken vardır. Genellikle bu mimarilerin oluşumunda yazları 40-45 dereceyi bulan iklimin etkisi oldukça fazladır. Bu etki gerek mimari yapıların tekniği ve gerekse süsleme sanatlarının yapımında önemli faktör oluşturmuştur (Karlıklı, 1998: 136).

Çevrede ağaç malzemenin bulunmaması, taşın Şanlıurfa mimarisinde hâkim malzeme olarak kullanılmasına yol açmıştır. Urfa taşının kolay işlenebilmesi ve yüzyıllardan beri yerleşip süregelen taşçı geleneği de Urfa yapılarında ağaç malzemenin kullanılmamasına yol açmıştır. Diyarbakır'daki bazalt taşına karşılık Urfa yöresinde açık renkli sarımsı kalker taşı mimariye hakimdir. Kolay işlenen ve ocaktan çıktıktan bir süre sonra sertleşen bu kireçli oluşum Urfa yapılarının her devrinde rahatlıkla kullanılmış ve halen de kullanılmaktadır. Halk arasında "havara taşı" olarak adlandırılan bu taşın kentin güneybatısındaki dağlık bölgeden getirildiği bu bölgeye yayılmış çok sayıdaki antik taş ocaklarından anlaşılmaktadır. Dağın yamacının delinerek diğer yamacından çıkarılan taş ocakları, uzunluğu 50-75 metre eni 25-30 metreyi bulan taşlara rastlanılmaktadır (Şanlıurfa Valiliği, 1997:71)

Urfa'daki mimari yapılarda da gerek kent tasarımı gerek sokak dokusu ve gerekse süslemeler dönemin sanat anlayışına göre şekillendiği görülmektedir. Urfa'nın mimari yapılarında kullanılan malzemeler yapıların günümüze kadar bozulmadan korunmasında etkin rol oynamıştır (Erçetin, 2020).

3.2. Şanlıurfa'daki Arkeolojik Çalışmalar

Yüzeysel araştırmalar ve arkeolojik kazılardan elde edilen buluntulardan Şanlıurfa'nın, insanlık tarihinin başlangıcından bu yana çeşitli kültür ve medeniyetlere sahne olduğu anlaşılmaktadır. Zengin bir kültür birikimini bağrında taşıyan Şanlıurfa özellikle dini turizm ve arkeoloji turizmi açısından zengin bir potansiyele sahiptir. (Şanlıurfa Valiliği, 1997:69) Urfa kenti insanlık tarihi açısından önemli bir yere sahip olup tarih boyunca farklı medeniyetlere ev sahipliği yapmıştır. Göbeklitepe'de yapılan kazılar tüm dünyayı ve insanlık tarihini etkileyen önemli kalıntılara ulaşılmasını sağlamıştır. Yapılan kazılar neticesinde ortaya çıkan kalıntılar Urfa tarihinin Cilalı Taş Devri'ne kadar uzandığını göstermektedir (Güler, 2002: 12).

Kent İslamiyet öncesinde Persler, Romalılar ve Bizans hâkimiyetine girmiştir. İslam orduları tarafından H.634-644 yılları arasında Halife Ömer döneminde ele geçirilmiştir. Daha sonra Türkler tarafından alınmış ancak sırasıyla Bizans, Haçlılar, Selçuklular, Karakoyunlular, Akkoyunlular ve Safeviler tarafından tekrardan geri alınmıştır. 1600 yılından sonra kent

tamamen Osmanlı egemenliği altına girmiştir (Ekinci ve Paydaş, 2008:53). Bu durum Cumhuriyet'in ilk yıllarına kadar devam etmiştir.

Urfa Bölgesinde arkeolojik Çalışmalar; 1950'li yılların başında Sultantepe, Harran ve Aşağı Yarımca'da bulunan höyüklerde yapılan kısa süreli kazılar dışında, genellikle 1970'li yılların sonlarından itibaren başlamıştır. Baraj altında kalacak alanlarda yapılan kazı ve araştırmaların sonuçları bölgenin tarihi, kültürel ve ekonomik yapısına ışık tutmuş, genel bir ifade ile Urfa bölgesinin tarih öncesinden günümüze kadar önemini yitirmeyen bir bölge olduğu anlaşılmıştır. Tüm devirlerde, ikamet etmek ve yaşamak için tercih edilen Urfa bölgesi, topraklarının verimliliği ve Anadolu ile Mezopotamya arasındaki doğal sınırlar üzerinde bulunuyor olması, büyük imparatorlukların gözünden kaçmamış, her medeniyet tarafından bu bölgeye özel bir önem verilmiştir. Urfa bölgesinin sıra dışı topografik yapısı bitki örtüsünü zenginleştirmiş, buna bağlı olarak göç hayvanlarının ilkbahar ve sonbahar aylarında bölgenin uğrak yeri haline dönüşmesine sebep olmuştur (Çelik, 2008:3).

3.3. Şanlıurfa Turizmine Katkıda Bulunan Başlıca Kültürel Öğeler

Şanlıurfa, zengin tarihi ve kültürel mirasıyla Türkiye'nin önemli turistik şehirlerinden biridir. Şanlıurfa turizmine katkıda bulunan başlıca kültürel öğeler aşağıdaki başlıklar altında toplanmıştır.

3.3.1 Sivil mimari

Geleneksel Şanlıurfa Evleri: Anadolu evleri arasında ayrı bir grup oluşturan "Güneydoğu Anadolu Evleri" içerisinde yorumlanması gereken Urfa evleri yüz yıllardan beri bölgede süre gelen mimari bir geleneğe dayanmaktadır. Gerek malzeme seçimi gerekse plan uygulaması yönünden Urfa evlerinde ve evlerin oluşturduğu sokak görünümünde iklimin büyük etkisi görülmektedir. Kalker taşından yapılmış kalın duvarların ve tonoz örtülü toprak damların kullanılmasıyla yaz aylarının gölgede 45-47 dereceye kadar varan sıcaklığı büyük ölçüde hafifletilmiş, sokakların dar, duvarların yüksek tutulmasıyla da hemen hemen günün her saatinde güneşten korunmak için gölgelik bir kesim elde edilmiştir. Bölgenin ormandan yoksun bulunması, kentin güneybatı kesimindeki dağlarda bulunan kalker taşının (ünlü Urfa taşı) işlemeye elverişli olması ana inşaat malzemesi olarak taşın kullanılmasına neden olmuştur (Şanlıurfa Belediyesi, 2016:84).

Şanlıurfa'daki evler burada yaşayan insanların sosyo-kültürel değerlerini ve hayat tarzlarını yansıtmaktadır. Urfa'nın geleneksel evlerinin içinde avlu (Urfa ağzıyla hayatlı ev) etrafında yapılan odalardan oluşur. Bu evlerin

oluşumunda mahremiyet ön planda olup, iklim ve güvenlik gibi unsurlar önemli etken olmuştur. Evler haremlik ve selamlık olarak inşa edilmiştir. Geleneksel evlerin sokak tarafına bakan kısmında pencere yoktur. Evler yüksek duvarlardan oluşup avlunun içine bakan odalarda pencereler vardır. Bu tarz yapılar sarayı andıracak tarzda evler olmasına olanak sağlamıştır. Evler dışa kapalı olup, taş süslemeleri bulunmaktadır (Çetiner, 2012:17).

Urfa'nın geleneksel evleri genellikle düz zemin üzerine kurulmuştur. Kentteki evler bitişik mahalle yapısını meydana getirmiştir. Mahalledeki dar sokakların enleri genellikle 2,5-3,5 metre uzunluğundadır. Evlerin yüksek duvarlardan oluşmasının nedeni iklimin olumsuz etkilerinden arınmaktan yanı sıra dış tehlikelerden korunmaktır (Akkoyunlu, 1998:17-19).

Özellikle Şanlıurfa'da Hekimdede mahallesinde dar sokakların bulunduğu tarihi evlerden çokça örnek vardır. Evlerin duvarları çok uzun olup dış taraftan ulaşmak imkânsızdır. Bu dar sokakların çoğuna araç girememektedir.

Urfa evlerinin büyük olarak yapılmasının diğer bir nedenini Hz İbrahim'den geldiği kabul edilen Urfalıların misafir sevme geleneğinden geldiği düşünülmektedir. Bu gelenek sokak kapılarının birer han kapısını andırır ölçüde büyük olmasında, mutfakların geniş ve 6-7 ocaklı olarak teşkilatlı yapılmasında da etkili olmuştur (Şanlıurfa Valiliği, 1997:85).

Şanlıurfa Sokakları: Urfa'nın geleneksel sokakları genellikle dar ve çoğunlukla boyutları 2,5-3,5 metre aralığında oluşmaktadır. Urfa'nın sıcak iklim bölgesinde olması ve yazın sıcaklığında gölgeye ihtiyaç duymak için evler genellikle dar sokaklar içinde yapılmış ve güneşten korunmak amacıyla bol sayıda kabaltılarında bulunduğu sokaklara sahiptir. Urfa'da Yusuf Paşa Mahallesi içinde bulunan Zincirli Sokak, Yorgancı Sokak ve Yıldız Meydanı civarında bulunan evler Şanlıurfa'nın Osmanlı döneminden bugüne kadar gelen geleneksel kent dokusunun iyi yansıtıldığı evler ve sokaklarıyla ünlüdür. Mahalle aralarındaki dar sokaklarda çıkmaz sokaklar vardır. Bu yapıların içinde sokakları birbirine bağlayan başlıca meydanlar Türk Meydanı, Hokka, Karpuz, Su ve Bidik Meydanıdır (Kürkçüoğlu, 2002:87).

Yorgancı Sokak, Mahkeme Sokak, Hızanoğlu Sokak, Sakibiye Sokak, Kara Musa Sokak, Vatan Sokak, Örtük Sokak, Narinci Sokak, Nabi Sokak, Madenli Sokak, Tamburacı Derviş Sokağı, Tarakçılar Sokak ve Rastgeldi Sokak'ta geleneksel Urfa sokaklarının en güzel örneklerini yansıtmaktadır (Şanlıurfa Belediyesi, 2016).

Şanlıurfa'da Kabaltılar: Türkiye'nin güneyinde bulunan Şanlıurfa yazları çok sıcak olup, özellikle açık alanlarda gölgeye ihtiyaç duyan insanlar, evlerin bulunduğu sokakları dar yapmışlardır. Bu nedenle sokaklara gölge olması için

“kabaltılar” yapılmıştır. Sokak, kabaltı denilen bu yapıların altından geçerek devam eder ve kabaltının üstü de ev olarak kullanılmaktadır. Sokağın üstünü örten kabaltılar, bazen sokakları birbirine bağlarken, bazen de çıkmaz sokağa çıkabilmektedir. Şanlıurfa tarihi sokaklar içerisinde çok önemli bir yere sahip olan kabaltılar sokakların oluşumu ve kabaltıların oluşumunda hâkim rüzgâr yönüne göre şekillendirilmiş olması mimarlarının ne kadar usta olduğunu göstermektedir (Şanlıurfa Belediyesi, 2016:10)

Resim 4.1. Kara Musa Sokak Kabaltısı



Kaynak: Şanlıurfa Belediyesi, 2016

Şanlıurfa’da kabaltı yapılarında genel olarak yöre halkının ağızıyla da bilinen “havara taşı” kullanılmıştır. Kabaltıların büyük bir çoğunluğunun

yapan ustası belli değildir. Bu nedenle yapı hakkında bilgi veren kitabeye rastlanılmamıştır (Şanlıurfa Belediyesi, 2016:11)

Havara taşının özelliklerinden biri içinde bulunduğu alanı yazın serin tutan ve kışın da sıcak tutmasıdır. Urfa'nın eski geleneksel yapıların birçoğunda havara taşının kullanıldığı görülmektedir.

Şanlıurfa'da Hayatlı (Avlulu) Evler: Urfa'daki mimari yapıya yansıyan aynı unsurlar hayatlı evlerde de izlerini taşıyarak bulunduğu bölgenin kültürüyle biçimlenmiştir. Hayatlı evler bezemelerle kendine özgü bir kimliğe dönüşerek, odalar, avlu, cyvan, dam, çardak gibi mekânların oluşturduğu elemanlardan oluşmuştur. Günlük yaşamın geçtiği evlerde ferahlık ön planda olup, mekânların kullanım şekli hayatlı evlerin en önemli faktörü olmuştur.

Urfa konutlarındaki yaşamsal eylemlerin gerçekleştiği mekânlarda, aynı unsurlar ve gereksinmelerin etkileri ile birlikte, bölge ve yörenin kültürüyle biçimlenmiştir. Bu etkilerle, mimari elemanlar ve bezemelerle bir yapı kimliği oluşarak, oda, avlu, cyvan, servis ve ıslak mekânlar gibi konuttaki mekânlar şekillenmiştir. Günlük yaşamın geçtiği mekânlardaki kullanım farklılıkları, yaşam şekli, üretim, üretime katkı ve yaşam için gerekli birçok etken yapının iç mekân kimliğini oluşturmaktadır (Açanal, 2015).

3.3.2 Anıtsal yapılar

3.3.2.1. Camiler

Halil-ür Rahman Camii (Meryem Ana Kilisesi): Halil-ür Rahman Camii Balıklıgöl'ün güneybatı köşesinde yer almaktadır. Camii medrese, mezarlık ve Hz İbrahim'in ateşe atıldığında düştüğü makamdan meydana gelmiş bir külliye halindedir (Şanlıurfa Valiliği, 1997:76).

Cami halk dilinde “Döşeme Camisi” olarak da bilinmektedir. M.S 504 yılında Rahip Urbisyus, Hz Meryem adına Balıklıgöl'ün yanında bir kilise inşa etmiş ve Meryem Ana Kilisesi olarak kayıtlara geçmiştir. Caminin güneydoğu köşesine bitişik kare gövdeli kesme taş minarenin batı cephesindeki kitabede, Eyyübiler'den Melik Eşref Muzaffereddin Musa'nın emriyle 1211 yılında yaptırıldığı yazılıdır. Halil-Ür Rahman Camiinin minaresi El Melik'ül Eşref Muzafferüddin Musa tarafından 1211–1212 yıllarında onarılmıştır. Camii Kanuni Sultan Süleyman döneminde restore edilmiştir. 1810 yılında tekrardan kapsamlı bir onarım görmüştür. Evliya Çelebi, Seyahatnamesinde bu camiden “İbrahim Halil Tekkesi” olarak bahsetmektedir (sanliurfa.gov, 2022).

Resim 4.2. Mevlidi Halil Cami



Kaynak: Yazarlar

Yılın her ayında Şanlıurfa'ya Balıklıgöl'ü görmeye gelen ziyaretçiler eski yapıda olan Halil-ür Rahman Camiine çok büyük ilgi göstermektedirler. Camii özellikle Şanlıurfa'nın turizm potansiyeli açısından büyük bir öneme sahiptir.

Ulu Cami: Şanlıurfa merkezindeki camilerin en eskilerindedir. Ulu Cami, eski bir sinagog iken M.S. 5. yüzyıl başlarında St. Stephan Kilisesi adını alan ve kırmızı renkteki mermer sütunlarının çokluğu nedeniyle "Kızıl Kilise" olarak da adlandırılan bir Hristiyan kilisesinin yerine inşa edilmiştir. Bu kilisenin avlusuna ait duvarlar, bazı sütun ve sütun başlıkları ile halen minare olarak kullanılan sekizgen gövdeli çan kulesi bugün ayaktaadır. Ayrıca camiinin yanındaki çan kulesi halen mevcuttur. Caminin inşa kitabesi bulunmadığından caminin ne zaman ve kim tarafından yaptırıldığı kesin olarak bilinmemektedir. Camideki mevcut kitabeler onarım devirlerine ait olup inşa tarihi hakkında fikir vermemektedir. Nurettin Zengi tarafından tamir ettirilerek bugünkü şeklini alan Ulu Cami Zengiler zamanında 1170-1175 yılları arasında yaptırılmış olabileceği tahmin edilmektedir (Şanlıurfa Valiliği, 1997:74). Hristiyanlar açısından da öneme sahip olan bu yapı birçok yerli yabancı turist tarafından ziyaret edilmektedir.

Resim 4.1. Şanlıurfa Ulu Camii



Kaynak: Yazarlar

Resim 4.2. Ulu Caminin sekizgen minaresi



Kaynak: Yazarlar

Resim 4.3. Ulu Camii avlusunda St. Stephan Kilisesi'nden kalma sütun başlıkları

Kaynak: Yazarlar

Fırfırlı Camii (On İki Havari Kilisesi Aziz Havariler Kilisesi): Şanlıurfa'nın eski yerleşim yeri olan Büyükyol mahallesinde bulunan cami Şanlıurfa halkı arasında "Fırfırlı Kilisesi" ve "Oniki Havari Kilisesi" ismiyle de anılmaktadır. Camiinin kitabesi bulunmadığından inşa tarihi kesin olarak bilinmemektedir. Yapı 1965 yılında camiye dönüştürülmüştür. Yapı camiye çevrilmeden önce Protestan Kilisesi olarak varlığını sürdürmüştür (Kürkçüoğlu, 2013:120).

Hristiyanlar için büyük önem arz eden ve Van'ın Varak Manastırında bulunan "Varak Haçı" 1092 yılında Şanlıurfa'ya getirilerek bu kiliseye konulmuştur. Yapı camiye dönüştürülürken yapının üstündeki rüzgârgülünden dolayı Urfa ağzıyla "Fırfırlı Cami" ismi kullanılmıştır. Yapı kesme taştan, üç nefli bazilika plan düzeninde yapılmıştır. Yapının batı cephesi ile köşe kulelerinde son derece güzel bir taş işçiliği görülmektedir. Naosun (ana ibadet mekânının) orta nefi (bölümü) kubbe ile yan nefleri ise tonozla örtülmüştür. Yapının dikkat çeken yönlerinden birisi de yarım sütunlar ile dış cephelerdeki taş duvarda bulunan bezemelerdir (Şanlıurfa Valiliği, web, 2022).

Resim 4.4. Fırfırlı (Kilise) Camii



Kaynak: Şanlıurfa İl Kültür ve Turizm Müdürlüğü, 2016

Selahaddin Eyyubi Camii (Aziz Johannes Prodromos Addai Kilisesi): Yapı M.S 457 yılında Piskopos Nona tarafından yaptırılmış ve kırmızı renkteki mermer sütunlarıyla Aziz Yahya Kilisesi olarak bulunmaktayken zamanla harap olan kilisenin yerine 1851 yılında temelden tekrardan inşaatına başlandığı eyvanında yer alan kitabenin çevrilen kısmından anlaşılmıştır. Azize Meryem Ana Katedrali ve Ermeni Apostolik Kilisesi olarak tanınan yapı uzun yıllar terk edilmiş bir vaziyetteyken 1994 yılında yapı büyük bir restorasyon çalışması ile Selahaddin Eyyubi Camii olarak ibadete açılmıştır (Kürkçüoğlu, 2013:126).

Resim 4.5. Selahaddin Eyyübi Camii



Kaynak: Şanlıurfa İl Kültür ve Turizm Müdürlüğü, 2022

Rızvaniye Camii: Yapı Balıklıgöl'ün de içinde bulunduğu platoda kuzey kenarı boyunca uzanmaktadır. Camiinin bulunduğu yer önceden Aziz Thomas Kilise'si iken 1736 yılında Rakka valisi Rıdvan Ahmet Paşa tarafından yaptırılmıştır. Camii üç kubbe ve bir minare olarak inşaa edilmiştir. Mihrap duvarı boyunca sıralanmış üç kubbesiyle dikdörtgen bir plana sahiptir. Camiinin minaresinin yanında dizili üç kubbesi vardır. Ana ibadet kısmı açılan pencereleri ile birlikte oldukça aydınlıktır (Kürkçüoğlu, 2013:62).

Resim 4.6. Rızvaniye Camii



Kaynak: Yazarlar

Camiinin en ilginç yapısı ise giriş kapısıdır. Camiinin ahşap kapısı çivi kullanılmadan kakma tekniği kullanılarak yapılmıştır (Şanlıurfa Valiliği, 1997:75).

Resim 4.7. Rızvaniye Camii kapısı



Kaynak: Yazarlar

Hasan Padişah Camii: Balıklıgöl mevkiinde bulunan Hasan Paşa Camii, Şanlıurfa'ya gelen yerli, yabancı turistlerin en çok gezdiği çarşı civarında bulunmaktadır. Camii eski bir sinagog üzerine inşa edilmiştir. Camii 1400'lü yıllarda Akkoyunlu Hükümdarı Uzun Hasan tarafından inşa edilmiştir. Cami kible duvarı boyunca sıralanmış tromplu üç büyük kubbe ile örtülü dikdörtgen bir plana sahiptir. Kubbeler orta bölümde dört bağımsız payeye, doğu ve batıda ikişer duvar payesine, kuzen ve güneyde ise duvarlara oturmaktadırlar. Camide var olan kitabelere göre 1575, 1585, 1796, 1859 yıllarında onarım görmüştür (Şanlıurfa Valiliği, 1997:74).

Resim 4.8. Hasan Paşa Camii



Kaynak: Yazarlar

Caminin avlusundan Balıklıgöl'den gelen su geçmektedir. Camii tek şerefeli minareye sahiptir.

Resim 4.9. Hasan Paşa Camii avlusundan geçen su



Kaynak: Yazarlar

Attar Pazarı Camii: Cami Balıklıgöl platosunun bulunduğu yere yakın olan Haşimiye meydanındadır. Camii ismini çarşı girişinde olan Attar pazarından almıştır. Caminin çevresinde birçok aktarıcı bulunmaktadır. Camiinin yapımı çok eski olsa da inşa tarihi veren kitabeye rastlanılmadığından kesin tarihe ulaşılamamıştır. Caminin toplamda 6 tane kitabesi bulunmaktadır. Bunlar genellikle caminin tadilata uğradığı hakkında bilgi vermektedir. 1858 tarihli olan kitabede minberin camiyi dar ettiği, bu yüzden duvar içinde asılı, bir minber yapıldığı belirtilmiştir. Kitabelerden birinde caminin içinin ferahlaması amacıyla pencere açıldığı yazılmıştır (Şanlıurfa Valiliği Kültür ve Turizm Rehberi, 2017:23).

Resim 4.10. Attar Pazarı Camii



Kaynak: Yazarlar

Eski Ömeriye Camii: Cami çarşının içinde bulunan ve tarihi olan tütüncü pazarındadır. Caminin toplamda 4 tane kitabesi vardır. Camiinin dış kapısının üzerinde yazan kitabeye göre, Hz Ömer zamanında (634-644) yaptırıldığı belirtilmektedir. Camiinin üzerindeki onarım kitabelerine göre, 1301, 1772 ve 1909-1918 yıllarında tamir gördüğü anlaşılmaktadır.

Resim 4.11. Eski Ömeriye Camii



Kaynak: Şanlıurfa Belediyesi 2013:35

Resim 4.12. Eski Ömeriye Camii son cemaat yeri



Kaynak: Yazarlar

Dabakhane Cami: Dabakhane camii Şanlıurfa'nın Hanlar Bölgesinde bulunan Kelleci Çayı civarında yer almaktadır. Camiinin batı kapısında yazan kitabeye göre Sultan 2. Selim döneminde 1568 yılında yaptırılmıştır. Camii mihraba paralel olarak üç tane kubbesi vardır. Camiinin başka bir özelliği de Şanlıurfa camileri içinde tek örnek olan avluya imamın sesini duyurmak için yapılan mimari yapısıdır. Camiinin minaresi süsleme olarak yedi katlıdır. Camiinin kitabelerinde yer alan 1759, 1603-1617, 1887 tarihlerinde onarım gördüğü anlaşılmaktadır (Şanlıurfa Valiliği Kültür ve Turizm Rehberi, 2017:21).

Resim 4.13. Dabakhane Camii



Kaynak: Şanlıurfa İl Kültür ve Turizm Müdürlüğü, 2022

Yeni Ömeriye Cami: Yeni Ömeriye Camii, Kurtuluş mahallesinde bulunan, Şanlıurfa'nın eski sur kapılarından biri olan Beykapısı'na giden yolda bulunmaktadır. Caminin güney kapısında bulunan kitabeye göre yapının 1214 yılında tamir edildiği anlaşılmaktadır. Yapının ikinci kitabesi imam odası üzerinde yer almaktadır. Bu kitabeye göre imam odası 1909 yılında yapılmıştır.

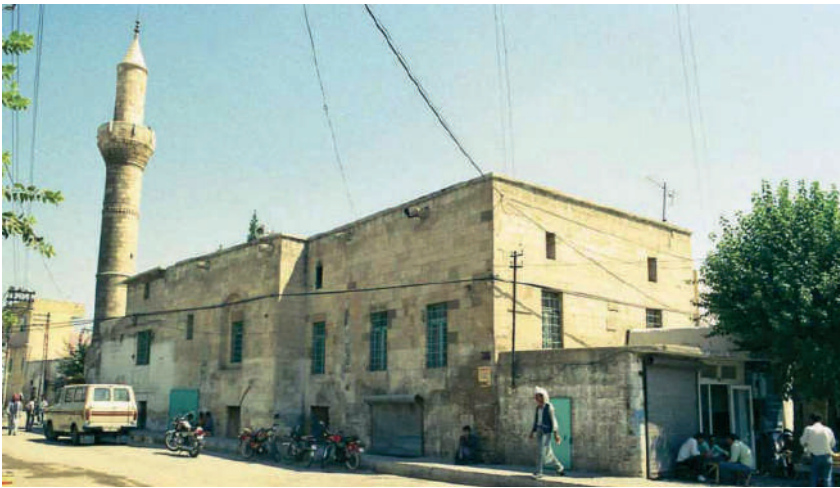
Resim 4.14. Yeni Ömeriye Camii



Kaynak: Şanlıurfa İl Kültür ve Turizm Müdürlüğü, 2022

Kara Musa Camii: Kara Musa Camii, Bey Kapısı Mahallesinde'dir. Camii 1552 yılında Kara Musa tarafından yaptırılmıştır. Fakat camiinin yapılış tarihi ve yapanın adını içeren kitabe yoktur. Kara Musa 1552 tarihinde hazırlamış olduğu Vakfiyesinde camiiyi kendisinin yaptırdığını belirtmiştir. Camii düzgün kesme taşlardan inşa edilmiştir. Camide onarım gördüğüne ilişkin kitabeler mevcuttur.

Resim 4.15. Kara Musa Camii



Kaynak: Kaynak: A. Cihat Kürkçüoğlu, 2013

Hekim Dede Camii: Urfa'nın eski dar sokaklarında Hekimdede mahallesinde olan bu camii yapımı kesin olarak bilinmemektedir. Camiinin üç adet kitabesi bulunmaktadır. Kitabelerden birinde camiinin 1634 yılında Ahmet oğlu Bayram Bey tarafından tamir edildiği yazılmıştır. Diğer iki kitabede ise caminin tamirinin Mustafa Paşa tarafından 1776 tarihinde yaptırıldığı anlaşılmaktadır.

3.3.2.2. Hanlar

Şanlıurfa tarihten bu yana ticaret şehri olması münasebetiyle Han mimarisine önem veren ve önde gelen şehirlerden biridir. Şanlıurfa'da küçük hanların dışında 11 tane büyük han vardır. Bunlar; Gümrük Hanı, Kumlu Hayat Hanı, Bican Ağa Hanı, Hacı Kâmil Hanı, Millet Hanı, Aban Hanı, Samsat Kapısı Hanı, Mencek Hanı, Barutçu Hanı, Fesadı Hanı, Topçu Hanı olmak üzere Osmanlı dönemine ait 11 büyük han bulunmaktadır (Kürkçüoğlu, 2002:77).

Yerli ve yabancı turistlerin en çok ziyaret ettiği 3 tane Han bulunmaktadır.

Gümrük Hanı: Gümrük Hanı Haşimiye Meydanı yakınındadır. Osmanlı Padişahı Kanuni Sultan Süleyman zamanında 1562 yılında Behram Paşa tarafından yaptırılmıştır. Avlusundan Halil-ür Rahman'dan gelen su geçmektedir. Han iki katlı olup üst katındaki odalarda terziler çalışmakta, avlusunda ise çayhane ve ciğerciler bulunmaktadır (Şanlıurfa Valiliği, 1997:88).

Şanlıurfa'ya gelen yerli yabancı turistler Gümrük Hanında oturup, yemek yiyebilecekleri, içecek içebilecekleri mekânlar olduğundan, daha çok bu hanı tercih etmektedirler. Çünkü Gümrük hanı Şanlıurfa'ya ziyarete gelen birçok yerli yabancı turistin gezdigi alanlara çok yakın olan kapalı çarşıda bulunmaktadır.

Gümrük Hanı, Evliya Çelebi'nin Seyahatnamesine konu olmuş ve "Yetmiş Hanı" adıyla geçmektedir. Diğer kaynakların bazılarında ise iki renkli taşlarından dolayı "Alaca Hanı" olarak geçmektedir. Gümrük Hanı Şanlıurfa'daki hanların en güzel örneklerinden biridir. Gümrük Hanının iki tane kapısı vardır. Doğu cephesindeki kapının üzerinde yer alan kitabede 1562 yılında yaptırıldığı anlaşılmaktadır (Kürkçüoğlu, 2002:77).

Resim 4.16. Gümrük Hanı



Kaynak: Şanlıurfa Belediyesi, 2023

Mencek Hanı: Mencek Hanı'nın kitabesi bulunmadığından inşa tarihi kesin olarak bilinmemektedir. Mencek Hanı, Gümrük Hanı'na yakın olan Kazaz Çarşısı civarındadır. Mencek Hanı ilk defa 1716 tarihli Hacı Ali Vakfiyesinde söz edilmektedir. Hanın 1373-1727 tarihleri arasında inşa edildiği tahmin edilmektedir. Han düzgün kesme taşlardan yapılmış olup, beşik tonozlarla örtülü dehliz şeklinde bir girişi vardır. Dış cephede dükkânlar bulunmaktadır. İkinci katta ise odalar yer almaktadır. Avlunun güneybatı köşesine her iki katta eyvan şekli verilmiştir (Kürkçüoğlu, 2002:77).

3.3.2.3. Türbeler

Yerli turistler ve Şanlıurfa'nın yerel halkı tarafından ziyaret edilen başlıca türbeler şunlardır:

Çift Kubbe Türbesi: Şanlıurfa Kalesinin doğusunda hendek yapısına bitişik olan mezarlık alanında bulunmaktadır. Çift Kubbe mezar anıtının kimler için yaptırıldığı bilinmemektedir. Yapı altı ayak üzerinde duran tek kubbeli kümbet şeklinde iki mezar anıtı şeklinde oluşmuştur.

Hayat El-Harrani Türbesi: İnanç turizmi açısından daha çok Şanlıurfa'ya gelen yerli turistler tarafından ziyaret edilen Hayat El-Harrani Türbesi Harran İlçesi'nde bulunmaktadır.

Şanlıurfa'nın Harran İlçesi'nde yaşamış olan ve asıl ismi Şeyh Yahya Hayat bin Abdülaziz olan Hayat El-Harrani 12. Yüzyılda Harran'da yaşamış olan İslam alimlerindedir. Türbenin yapım yılı vefatından 10 yıl sonra olan 1195 yılında inşa edilmiştir. Evliya Çelebi Seyahatnamesinde Hayat El-Harrani'den çokça bahsetmiştir (Şanlıurfa Belediyesi, 2023).

Şeyh Hayat türbesi ve güney kısmına bitişik olan cami, günümüze kadar pek çok kez değişiklik gösterdiği duvar ve payelerdeki izlerden anlaşılmaktadır. Türbe ve cami 1999-2001 yıllarında Vakıflar Genel Müdürlüğü'nce restore edilmiştir (Harran Kaymakamlığı, web, 2023).

Resim 4.17. Hayat El-Harrani Türbesi



Kaynak: Şanlıurfa Belediyesi, 2023

Şeyh Mes'ud (Şih Maksut): Şeyh Mes'ud türbesi Şanlıurfa'nın güneyinde Urfa Kalesinin güneye bakan kısmın karşısı olan tepenin üstündedir. Türbe Selçuk Mimari tarzında yapılmış olup kubbesi yarı açık bırakılmıştır. Şanlıurfa'daki türbeler içerisinde en eski tarihli olanlardandır. Şeyh Mes'ud'un mezarı türbenin doğu tarafındaki eyvanın içerisinde bulunmaktadır. Türbenin batı kısmının yaklaşık 100 metre ilerisindeki sarnıcın yanında kaya üzerinde yazılmış kitabede “Bu sarnıç, Nişaburlu Said Hengel'in oğlu Mes'ud tarafından 10 Receb 579 (m. 30 Ekim 1183) tarihinde oyulmuştur. Kim ALLAH CC'ı yardıma çağırırsa, ALLAH CC ona ve bütün Müslümanlara yardım ve merhamet etsin” şeklinde yazılıdır (Şanlıurfa Kültür ve Turizm İl Müdürlüğü, 2016:55).

Yılın birçok ayında Şanlıurfa'ya gelen yerli turistler ve Şanlıurfa'da yaşayan yerel halk tarafından ziyaret edilen Şeyh Mes'ud Türbesinde dualar yapılmaktadır.

Resim 4.18. Şeyh Mes'ud (Şih Maksut) Türbesi



Kaynak: Şanlıurfa İl Kültür ve Turizm Müdürlüğü, 2022

Şazeli Ali Dede Türbesi: Şazeli Ali Dede'nin türbesi, Şanlıurfa'da Balıklıgöl platosu içerisinde bulunmaktadır. 17 yüzyılda Urfa'da yaşayan Şazeli Ali Dede Afrika'da yaşayan Şazeli Tarikatı kurucusu Şazeli Hasan Dede'nin çocuklarındandır. Afrika'dan İstanbul'a giden Şazeli Dede oradan Urfa'ya geçmiştir. Halil-ür Rahman civarında tekke açarak tarikat yolunda gitmiştir. Osmanlı padişahlarından 4. Murat, 1639 Bağdat Seferine giderken Şazeli Ali Dede'ye misafir olmuştur (Şanlıurfa Kültür ve Turizm İl Müdürlüğü 2016:47). Şazeli Ali Dede türbesi Balıklıgöl yanında olmasından dolayı, Balıklıgöl'e gelen turistler tarafından ziyaret edilmektedir.

Resim 4.19. Şazeli Ali Dede Türbesi



Kaynak: Şanlıurfa İl Kültür ve Turizm Müdürlüğü

3.3.2.4. Çarşılar ve Pazarlar

Şanlıurfa'daki tarihi çarşıların çoğu Osmanlı döneminden kalma olup, eski ticaret ham olan Gümrük Han çevresinde yapılmıştır. Şanlıurfa tarihi kapalı çarşılar bakımından İstanbul, Bursa ve Edirne'den sonra Anadolu'nun önde gelen illeri arasındadır (Şanlıurfa Valiliği İl Kültür ve Turizm Müdürlüğü, 2016:72).

Evliya Çelebi, Seyahatnamesinde Urfa Çarşılarından "... çarşısı dört yüz dükkândır. Her türlü değerli eşya bulunur. Saraçhanesi İbrahim Halil Irmağrı

kıyısında. Onun için Bağdat Serdabı gibi soğuk su ile sulanmış ana yolun iki tarafı mamur ve güzel mevsiminde türlü çiçeklerle süslü olup geçenlerin içini açar. Oralarda bütün bilgi sahiplerinin toplandığı, dinlendiği yerler vardır” cümleleriyle bahsetmektedir. Şanlıurfa’daki başlıca tarihi pazarlar şunlardır:

Hüseyniye Çarşıları (Bakırcılar Çarşısı): Çarşılar 1887 yılında Hartavizade Hüseyin Ferideddin tarafından yaptırılmıştır. Hüseyniye çarşıları inşa edildiği zamanlarda halı, kilim, keçe ve benzeri ürünlerin satıldığı yer olarak kullanılmaktayken, çarşılardan biri bakırcılar çarşısına diğeri ise kuyumcular çarşısına dönüşmüştür. Mimari olarak kuzey güney yönünde birbirine paralel olarak uzanan bir yapıda inşa edilmiş olup, 15’er tonozla örtülü olan iki kapalı çarşıdan oluşmaktadır (Şanlıurfa Valiliği İl Kültür ve Turizm Müdürlüğü, 2015:73).

Resim 4.20. Bakırcı atölyesi



Kaynak: Şanlıurfa İl Kültür ve Turizm Müdürlüğü

Kazaz Pazarı: Hanlar bölgesindeki, Gümrük Han’ın güney tarafından olan Kazaz Pazarı 1562 yılında inşa edilmiştir. Toplamda 4 kapısı bulunmaktadır. Yerli ve yabancı turistlerin ilgisini çeken yöresel giysi ve aksesuarların satıldığı çarşı olarak kullanılmaktadır. Bedesten olarak kullanılan bu çarşı Anadolu’da otantik yapısını yitirmeyen ender çarşılardandır (Şanlıurfa Kültür ve Turizm İl Müdürlüğü, 2016).

Sipahi Pazarı: Gümrük Han’ın güney kapısından çıkan tarafta bulunmaktadır. Pazar kuzey-güney istikametinde beşit tonozla örtülüdür. Şu anda Halıcılar Çarşısı olarak kullanılan Sipahi Pazarı yöresel kıyafet ve halıların da satıldığı, yerli yabancı turistler tarafından yoğun ilgi gören, alışveriş yapılan bir çarşıdır.

Kınacı Pazarı: Mençek Hanı'nın batısında yer alan ve kuzey güney istikametinde uzanan bu çarşının kuzey kesimi beşik tonozla örtülü, güney kesiminin üzeri açıktır (Şanlıurfa Kültür ve Turizm İl Müdürlüğü, 2016).

Pamukçu Pazarı: Kınacı pazarının batı tarafından paralel olarak uzanan kınacı pazarı, kuyumcu pazarı ve giyim ürünlerinin satıldığı pazar olarak kullanılmaktadır.

3.3.2.5. Medreseler

Halil-Ür Rahman Medresesi: Balıklıgöl'ün batı kenarında bulunan medrese 1775 yılında yaptırılmıştır. Osmanlı döneminde Derviş Ali Paşa tarafından 1871 yılında onarım görmüştür. Balıklıgöl'ün L şeklindeki köşesinde bulunmaktadır. Düzgün kesme taşlardan yapılmıştır. Balıklıgöl suyunun bu medresenin altından beslendiği kabul edilir (kulturportali.gov, 2022).

Resim 4.21. Halil-Ür Rahman Medresesi



Kaynak: Kültür ve Turizm Bakanlığı Kültür Portal, 2022

Rızvaniye Medresesi: Balıklıgöl'ün kuzey doğusunda kalan tarihi Rızvaniye camiini çevreleyen medrese inşa kitabesine göre Rakka Valisi Rızvan Ahmet Paşa tarafından 1736 tarihinde yaptırılmıştır. Medresedeki odaların önünde revaklar bulunmaktadır. İnşa malzemesi düzgün kesme taşlardan yapılmıştır.

Nakibzade Medresesi: Medrese Urfa Ulu Cami'nin doğusunda Eyyübi Medresesi'nin yerine inşa edilmiştir. Yapı üzerindeki kitabeye göre 1781 yılında Nakibzade Hacı İbrahim Efendi tarafından yaptırılmıştır. Medrese Cumhuriyet döneminde ilkokul ve sonrasında Vakıflar Şube Müdürlüğü olarak kullanılmıştır.

3.3.2.6. Manastır ve Kiliseler

Reji Kilisesi (Aziz Petrus & Aziz Paulus Kilisesi): Kilise, çoğu Osmanlı dönemine ait olan tarihi yapıların da olduğu Ellisekiz Meydan'ın kuzeydoğusundadır. Yapının ilk kilise hali 6. Yüzyıla aittir. Yapı ismini de almış olduğu, Hz İsa'nın iki havarisi adına yaptırılmıştır. Kilise 1924 yılına kadar aktif olarak kullanılmaktaydı ancak Urfa'da yaşayan Süryaniler'in Suriye'ye göç etmesinden dolayı 1924 yılında tek el idaresi tarafından tütün fabrikası olarak kullanılmıştır. 1998 yılında Şanlıurfa Valiliği tarafından restore edilerek Kültür Merkezi olarak kullanılmaya başlanmıştır (Şanlıurfa Belediyesi, 2022).

Resim 4.22. Reji Kilisesi



Kaynak: Şanlıurfa Belediyesi, 2022

Deyr-i Yakub (Yakub Manastırı): Şanlıurfa merkezine 10 km. uzaklıkta bulunmakta olan manastır güneydeki tepelerin üzerinde yer almaktadır. Halk arasında Nemrud'un tahtı olarak da bilinmektedir. Manastırın üzerinde kitabeler yer almaktadır. Kitabeye göre yapının 2. Yüzyılın sonunda 3. Yüzyılın başına ait olduğu tahmin edilmektedir.

Resim 4.23. Yakub Manastırı



Kaynak: Şanlıurfa Belediyesi, 2022

Germuş Kilisesi: Şanlıurfa'nın kuzeydoğusunda merkeze 10 km. uzaklıkta bulunan Germuş Köyünde bulunmaktadır. Kilise, kesme taşlardan ve iki katlı olarak yapılmıştır. Yapının kitabesi bulunmadığından kesin inşa tarihi bilinmemekle beraber 19. Yüzyılda yapıldığı tahmin edilmektedir. Yapı uzun yıllardır bakım görmeyip kendi haline bırakılmıştır (Şanlıurfa Belediyesi, 2022).

Resim 4.24. Germuş Kilisesi



Kaynak: Şanlıurfa Belediyesi, 2023

3.3.2.7. Köprü, Bent ve Su Kemerleri

Jüstinyen Su Bendi: Tarihi Karakoyun deresi güzergâhında yer almaktadır. Urfa'da Karakoyun deresi yapılmadan önce şehir su baskınlarına maruz kalınca, Bizans İmparatoru Jüstinyen zamanında dönemin yaşayan insanların şikâyet ve isteği doğrultusunda dere yatağını açmak amacıyla su bendi yapılmıştır. Jüstinyen ismini de yaptıran İmparator'dan almıştır (Şanlıurfa Belediyesi, 2023).

Karakoyun Su Kemerleri: Urfa'nın tarihi su kemerlerinden olan Karakoyun Su Kemerleri, Bizans İmparatoru Jüstinyen zamanında Urfa'yı su baskınlarından kurtarmak için yapılmıştır. Yapının 525 yılında yapıldığı tahmin edilmektedir. Yapı büyük boyutlu kesme taşlardan yapılmıştır. Halk tarafından Karakoyun deresi olarak bilinen su kemerleri halen vazifesine devam etmektedir (Şanlıurfa Valiliği Kültür ve Turizm İl Müdürlüğü, 2015).

Hızmalı Köprü: Urfa'nın tarihi köprülerinden biri olan hızmalı köprü Karakoyun deresi üzerinde yer almaktadır. Yapılış tarihini veren kitabe rastlanılmadığından kesin yapılış tarihi bilinmemektedir. Köprü'nün üzerindeki gizli su kanallarından köprü'nün su kemerleri görevini gördüğü

anlaşılmıştır. 2001 yılında Şanlıurfa Valiliği tarafından restore edilmiştir (Şanlıurfa Valiliği Kültür ve Turizm İl Müdürlüğü, 2015).

Resim 4.25. Hızmalı Köprü



Kaynak: Kültür ve Turizm Bakanlığı Kültür Portalı, 2022

3.3.2.8. Çeşmeler

Hekim Dede Çeşmesi: Çeşme, Urfa'nın tarihi dar sokaklarına sahip olan Hekim Dede mahallesindeki Hekim Dede Camiine bitişik olarak yapılmıştır. Çeşme kare planlı olup, beşik tonozlu olma özelliği ile Urfa'daki tek örnektir. Çeşmenin üzerinde silik kitabede sadece H.1120 tarihi okunabilmektedir. (Şanlıurfa Valiliği Kültür ve Turizm İl Müdürlüğü, 2015).

Firuz Bey Çeşmesi: Yıldız Meydanında 1781 yılında yapılan çeşme Nakıbzade Hacı İbrahim Efendi Medresesinin duvarında yapılmıştır. (Şanlıurfa Valiliği Kültür ve Turizm İl Müdürlüğü, 2015).

Emencekzade Çeşmesi: Demokrasi Caddesinde bulunan Kadioğlu Camii avlu girişinin doğusuna bitişik olarak yapılmıştır. Çeşmenin üstünde yazan kitabeye göre Emencekzade lakabında bir hayırsever tarafından 1723 yılında yaptırıldığı anlaşılmaktadır (Şanlıurfa Valiliği Kültür ve Turizm İl Müdürlüğü, 2015).

3.3.2.9. Hamamlar

Urfa tarihi hamamlarıyla İstanbul, Bursa, Edirne ve Erzurum'dan sonra Türkiye'de dördüncü sırada yer almaktadır. Toplamda 8 adet tarihi hamama sahip olan Urfa'da 7 tanesi halen faal olarak hizmet vermektedir (Şanlıurfa Valiliği Kültür ve Turizm İl Müdürlüğü, 2015).

Velibey Hamamı: Dabakhane mahallesi, Mithat Paşa Sokağı'nda olan bu hamam Mahmut oğlu Veli Bey'in 1693 tarihli vakfiyesinde kendisinin yaptırdığını söylemiştir (Şanlıurfa Valiliği Kültür ve Turizm İl Müdürlüğü, 2015).

Vezir Hamamı: Yusuf Paşa Mahallesinde bulunan bu hamam 1703 tarihinde Urfalı Yusuf Paşa tarafından Yusuf Paşa Camiine vakfiye olarak yaptırılmıştır. Erkekler ve kadınlar girişi olarak iki adet girişi bulunmaktadır (Şanlıurfa Valiliği Kültür ve Turizm İl Müdürlüğü, 2015).

Cıncıklı Hamamı: Urfa'daki tarihi hamamların içinde önemli bir yeri olan bu hamam Karaburç Mahallesi, Hızanoğlu sokağında bulunmaktadır. Evliya Çelebi'nin seyahatnamesine konu olmuş olan bir hamamdır (Şanlıurfa Valiliği Kültür ve Turizm İl Müdürlüğü, 2015).

Sultan Hamamı: Tarihi hamam Kazancı Mahallesi, Şişli Sokakta bulunmaktadır. Hamamın üzerindeki kitabe silindiğinden yapım tarihi kesin olarak bilinmemektedir. Halk arasındaki söylentiye göre Osmanlı Padişah'ı 4 Murat, Bağdat seferi sırasında bu hamamda yıkandığı için hamama Sultan Hamamı adı verilmiştir (Şanlıurfa Valiliği Kültür ve Turizm İl Müdürlüğü, 2015).

Serçe Hamamı: Su Meydan'ında yer alan bu yer altı hamamının kitabesi olmadığından kesin inşa tarihi bilinmemektedir. Evliya Çelebi'nin Seyahatnamesi'nde geçen "Samsat Kapısı Hamamı" dediği hamamın bu hamam olduğu tahmin edilmektedir. Şanlıurfa'da yer alan diğer tarihi hamamlardan ayrılan en önemli özelliği de 5 cyvanlı sıcaklık bölümünden oluşmasıdır (Şanlıurfa Valiliği Kültür ve Turizm İl Müdürlüğü, 2015).

Arasa Hamamı: Kitabesi olmadığından kesin inşa tarihi bilinmemektedir. Hamam isotçu pazarı mevkiindedir. Tarihi bu hamamın Evliya Çelebi'nin Seyahatnamesinde geçmesi yapının 17. Yüzyılın ortalarında yapıldığı düşünülmektedir (Şanlıurfa Valiliği Kültür ve Turizm İl Müdürlüğü, 2015).

3.3.2.10. Şehir Surları, Kale Ve Kapılar

Urfa'daki şehir surlarının yazılı kaynaklarda yapım tarihi geçmediğinden ilk inşa tarihleri bilinmemektedir. 20. Yüzyılın başlarına kadar şehir surlarının

çoğu sağlam bir şekilde ulaşmışken, sonrasında tahrip edilmeye ve yıkılmaya başlamıştır (Şanlıurfa Valiliği Kültür ve Turizm İl Müdürlüğü, 2015).

Harran Kapısı: Kapının üstünde 5. Yüzyıla ait yazılar mevcut olup, az okunan kısmıyla Roma İmparatorluğu zamanında yapıldığı anlaşılmaktadır. Kitabenin üzerinde Arapça yazılı kitabeler de mevcuttur (Şanlıurfa Valiliği Kültür ve Turizm İl Müdürlüğü, 2015).

Bey Kapısı: Şehir surlarının doğu tarafında yer kapı düzgün kesme taşlardan inşa edilmiştir. Beykapısı günümüzde yıkılmış olup sadece Mahmut oğlu Kulesi burçları kalıntıları kalmıştır (Şanlıurfa Valiliği Kültür ve Turizm İl Müdürlüğü, 2015).

Urfa Kalesi: Urfa Kalesi Balıklıgöl'ün güneyinde Dambak Tepesinin üstüne inşa edilmiştir. M.Ö 2000'li yıllarda yapıldığına inanılmaktadır. Hz İbrahim'in kale üstünden ateşe atıldığına inanılan iki adet uzun sütunu vardır. Bunlara mancınık adı verilir. Kale iç ve dış olmak üzere iki bölümden oluşmaktadır. Kalenin toplamda 4 adet kapısı vardır. Kuzey tarafında kalenin üzerine çıkan merdivenleri ve kuzey tarafındaki kalenin üstüne kadar çıkan tünel girişi vardır. Kale günümüze kadar bozulmadan gelmiş zaman zaman yıkılan duvarları restore edilmiştir (Şanlıurfa Valiliği Kültür ve Turizm İl Müdürlüğü, 2015).

Resim 4.26. Urfa Kalesi



Kaynak: Şanlıurfa Belediyesi, 2023

3.3.2.11. Tarihi Evler

Sakıbın Köşkü: Urfalı Şair Sakıp tarafından 1845 yılında yaptırılmıştır. Şanlıurfa'da birçok mozaikin de yer aldığı ve sonradan müzeye dönüşen Halepli Bahçe alanında yer almaktadır. Konağın haremlik ve selamlık geniş bir alanı vardır. 1985 yılında Şanlıurfa Belediyesi tarafından onarımı ve çevre düzenlemesi yapılmıştır. Günümüzde ise gastronomi merkezi olarak kullanılmaktadır (Şanlıurfa Belediyesi, 2023).

Resim 4.27. Sakıbın Köşkü



Kaynak: Şanlıurfa Belediyesi, 2023

Akçarlar Evi (Harran Üniversitesi Urfa Evi Uygulama Otel): Balıklıgöl'ün kuzeyinde bulunan bu ev kesin inşa tarihi bilinmemektedir. Ev haremlik ve selamlık olmak üzere iki bölümden meydana gelmektedir. Yapı 5 katlı olarak inşa edilmiştir. 1993 yılında Harran Üniversitesi tarafından satın alınıp kullanılmaya başlanmıştır. 2001 yılında Harran Üniversitesi Kültür Evi olarak kullanılmaya başlanan ev 2010 yılında "Harran Üniversitesi Urfa Evi Uygulama Otel" olarak kullanılmaya başlanmıştır (Şanlıurfa Valiliği Kültür ve Turizm İl Müdürlüğü, 2015).

Küçük Hacı Mustafa Hacıkamiloğlu Konağı: Konak Büyük Yol caddesine girmeden Selahaddin-i Eyyubi Camii'nin karşısındadır. Tarihi konak 19. Yüzyılın ikinci yarısında inşa edilmiştir. Konağın haremlik ve selamlık olmak üzere iki bölüm olarak yapılmıştır. Konak günümüzde Şanlıurfa'da sıra gecelerin düzenlendiği konuk evi olarak kullanılmaktadır (Şanlıurfa Valiliği Kültür ve Turizm İl Müdürlüğü, 2015).

ŞURKAV Kültür Merkezi: Şanlıurfa İli Kültür Eğitim Sanat ve Araştırma Vakfı tarafından 1993 yılında satın alınan Mehmet Bağmancı Evi ve bitişiğindeki Malatyalı Halil Evi birleştirilerek Şanlıurfa Valiliği öncülüğünde Şanlıurfa'nın kültürel öğelerinin korunduğu bir kuruma dönüşmüştür. ŞURKAV Kültür Merkezi tarihi, kültürel, tabiat, turizm, sanat, edebiyat ve folklor değerlerinin korunmasına öncülük edip tanıtımının sağlanması ve bu konuda araştırma, geliştirme faaliyetlerinde bulunarak Şanlıurfa'nın kültürel değerlerin korunduğu önemli bir kurumdur (surkav.org, 2022).

ŞURKAV Kültür Merkezi kültürel birçok kursun verildiği, sergilerin açıldığı halka açık önemli bir kurum olarak görevine devam etmektedir.

Meclis Evi (Şahap Bakır Evi – İsa Beden Evi): Şahap Bakır Evi ve İsa Beden Evi olarak da bilinen bu ev Pınarbaşı Mahallesinde bulunmaktadır. Kapısı çift kanatlıdır. Kapının üzerinde yer alan kitabeye göre inşa tarihi 1778 yılıdır. Ev haremlik ve selamlık bölümünden oluşmaktadır. Eski Urfa evlerinin nerdeyse tüm özelliklerini taşımaktadır. Şu anda ev Kültür ve Tabiat Varlıkları Koruma Bölge Kurulu'na tahsis edilmiştir (Şanlıurfa Valiliği Kültür ve Turizm İl Müdürlüğü, 2015).

Yıldız Sarayı: Urfa'nın tarihi meydanlarından olan Yıldız Meydanı'ndan başlayarak kuzeye doğru devam eden Yıldız Sarayı geleneksel Urfa evlerinin en büyüklerinden biridir. Şu anda konukevi ve restaurant olarak hizmet vermektedir (Şanlıurfa Valiliği Kültür ve Turizm İl Müdürlüğü, 2015)

3.3.2.12. Meydanlar

Hoşgörü Meydanı (Ellisekiz Meydanı): Osmanlı dönemine ait tarihi yapıların çok olduğu dört tane sokağa çıkan Ellisekiz Meydanı Nimetullah Mahallesinde bulunmaktadır. Bu meydanın güneyinde Kurtuluş İlköğretim Okulu, doğusunda Şeyh Saffet Tekkesi (1892), Şeyh Saffet Çeşmesi (1891) ve Muhammet Muhyiddin Türbesi (1795), kuzeyinde Reji Kilisesi (1861), kuzeybatısında ise 15. yüzyılına ait Nimetullah Camii yer almaktadır (Şanlıurfa Valiliği Kültür ve Turizm İl Müdürlüğü, 2015).

Karameydanı: Urfa'nın tarihi yapıların yer aldığı bir meydan olup, Yıldız Meydanına giden yolda Hüseyin Paşa Camii'nin bulunduğu meydana bulunmaktadır. Urfa'nın en işlek meydanlarından biridir. (Şanlıurfa Valiliği Kültür ve Turizm İl Müdürlüğü, 2015).

Yıldız Meydanı: Yıldız Meydanı Ulu Camiinin doğusunda, tarihi Urfa evlerinin bulunduğu sokakların başındadır. Yıldız Meydanı ismini tarihi Yıldız Hamamı'nın yıkılmasından sonra almıştır (Şanlıurfa Valiliği Kültür ve Turizm İl Müdürlüğü, 2015).

Haşimiye Meydanı: Nerdeyse bütün tarihi çarşıların olduğu bölgede bulunmaktadır. Halk dilinde bu meydana “aşağı çarşı” diye anılmaktadır. Tarihi Attar Pazarı, İsoçtu Pazarı, Mevlevihane Çarşısı, Bedesten ve Gümrük Hanı gibi birçok tarihi hanlarla çevrili olan bir meydandır (Şanlıurfa Valiliği Kültür ve Turizm İl Müdürlüğü, 2015).

Bıçakçı Meydanı: Meydan Bıçakçı Mahallesi İmam Sekkaki Camiinin bulunduğu meydanda bulunmaktadır. Sekkak kelimesi bıçakçı anlamına geldiği için ismini “Bıçakçı Meydanı” olarak almıştır. Çevresinde birçok tarihi sokak bulunmaktadır (Şanlıurfa Valiliği Kültür ve Turizm İl Müdürlüğü, 2015).

Su Meydanı: Şanlıurfa'nın tarihi meydanlarından olan bu meydan, Kadioğlu Camiinin önündeki su deposu ve su kemeri vasıtasıyla suyun toplandığı ve buradan da şehre taksim edilen bir yerdi. Meydanın ismi de bu özelliğinden gelmektedir (Şanlıurfa Valiliği Kültür ve Turizm İl Müdürlüğü, 2015).

3.3.2.13. Mağaralar

Şanlıurfa ili, mağara turizmi açısından potansiyeli büyük olan bir ildir. Tarihi mağaraların birçoğu Hristiyanlık döneminden kalmaz.

Çift Mağara: Şanlıurfa kalesinin hendeğine yapışık olan mağaralar biri diğerinden küçük olmak üzere iki adet mağaradan oluşmaktadır. Mağaralarda önceleri büyükbaş hayvancılık yapılmıştır. İnanç turizmi açısından Şanlıurfa'ya gelen ziyaretçilerin gözünde kötü bir izlenim olmaması açısından hayvancılık yapılması yasaklanmış ve mağara boşaltılmıştır. 2004 yılında mağaralar restore edilerek kafeye dönüştürülmüş çevre düzenlenmesi yapılmıştır. Çift mağara turizme kazandırılması açısından büyük önem taşımaktadır (Şanlıurfa Valiliği Kültür ve Turizm İl Müdürlüğü, 2015).

Büyük Mağara: Çift mağaralar gibi kale eteğinde bulunmaktadır. Bu mağarada da uzun yıllar hayvancılık yapılmış sonrasında 2010 yılında yapılan düzenleme ile kafeye dönüştürülmüştür. Çift mağara gibi turizme kazandırılması açısından büyük önem arz etmektedir (Şanlıurfa Valiliği Kültür ve Turizm İl Müdürlüğü, 2015).

3.3.3 Geleneksel El Sanatları

Ağaç oymacılığı: Şanlıurfa'nın tarihi kapı, pencere, sandık, vb. ahşap eşyalarına bakıldığında ağaç oymacılığının çok eskilere dayandığı görülmektedir. Şanlıurfa'da marangozluk sanatı “İnce Neccârlar” ve “Kaba Neccârlar” olmak üzere iki ayrı gruba ayrılmaktadır. Kaba Neccarlar sanatlarını tarihi Neccar pazarında halen sürdürmektedirler.

Kazzazlık: Kazzazlık İpek ipliği ile yapılmaktadır. Kazzazlık mesleği Urfa'da Kazzaz Pazarı'nda yapılmaktadır. Bölgede yaşayan yaşlılardan alınan bilgiye göre Urfa'da ipek böcekçiliği 100-150 yıl kadar önce önemli bir sektör olduğunu söylemektedirler. Günümüzde Urfa'da bu sektör tamamen terkedilmiş olup, kullanılan ipek iplikleri Bursa ve Diyarbakır'dan getirilmektedir.

Cülhacılık (Bez Dokumacılığı): Pamuk ipliği, yün ipliği ve ipek ipliğinin tezgâhta tek ayakla çalışana “çakarlı” 2-4 ayakla çalışan çeşidine ise “çekmeli” adı verilen tezgâhlarda dokunulmasıyla yamşah, neçek, çefiye, ehram ve puşu gibi başörtüsü elde edilen elbise ve giyim çeşitlerinin olduğu sanata denilmektedir (Akpınarlı, 1996:20). Cülhacılık sanatı eskilerden beri Şanlıurfa'da yapılmakta olup günümüzde nerdeyse yapılmamaktadır.

Keçecilik: Keçecilik mesleği tarihi ata sanatlarından olup, Şanlıurfa'da Keçeci Pazarı ve Barutçu Hanında halen devam etmektedir. Koyun yünleriyle yapılan keçecilik dövülerek yapılmaktadır. Şanlıurfa'da daha çok, çoban keçesi, cv keçesi, sedir keçesi, at keçesi ve sünger yatak keçesi türleri yaygın olarak kullanılmaktadır (ekitap .ktb.gov, 2022).

Bakırcılık: Bakırcılık sanatı Urfa'nın önde gelen sanatlarından biri olup, tarihi Kazancı Pazarı ve Hüseyiniye çarşılarında icra edilmektedir. Özellikle son zamanlarda Urfa Kalesi, Balıklıgöl ve Harran kompozisyonlarının bakır tepsiler üzerinde kabartma tekniği kullanılarak yapılmakta ve turistler tarafından yoğun ilgi ile karşılanmaktadır (ekitap.ktb.gov, 2022).

3.3.4. Arkeolojik Alanlar

Göbeklitepe: Dünya tarihinin seyrini değiştiren Göbeklitepe Şanlıurfa il merkezine 18 km kuzeydoğusunda bulunmaktadır. Alan 1963 yılında, İstanbul ve Chicago Üniversitelerinin ortaklığıyla gerçekleştirilen bir yüzey araştırması sırasında keşfedilmiş ve “V52 Neolitik Yerleşimi” olarak tanımlanmıştır. Alanın gerçek değeri, 1994 yılından sonra başlatılan kazı çalışmaları ile ortaya çıkmaya başlamıştır. Günümüzden 12.000 yıl öncesinde yerleşik hayata dair izler bulunmuştur. Buranın bir tapınak olduğu düşünülmektedir. Toplamda 80 dönümlük alana sahip olan bu yer Kültür ve Turizm

Bakanlığı tarafından 1. Derece sit alanı ilan edilmiştir. Tarihi yapıların üzerinde çeşitli hayvan figürleri, insan kabartmaları bulunmaktadır (Şanlıurfa Valiliği Kültür ve Turizm Müdürlüğü, 2015:128-129).

Resim 4.28. Göbeklitepe ören yerine kuş bakışı



Kaynak: Haliliye Belediyesi, 2023

Göbeklitepe'yi tüm dünyanın gözünde önemli kılan en önemli özelliklerinden biri, insanların henüz yerleşik hayata geçmediği varsayıldığı, hiçbir alet ve makine icat edilmediği bir dönemde çakmak taşlarıyla, insan gücüne dayalı olarak inşa edilmesidir. Göbeklitepe tüm dünya tarihini değiştirmiştir. “Göçebe toplulukların tarımı öğrenerek yerleşik hayata geçtiği” tezini de çürütmüştür. Göbeklitepe, yerleşik hayata geçmenin, insanların ekip biçme olarak kabul edilmesi şartını ortadan kaldırarak avcılık ve toplayıcılıkla uğraşan toplulukların kendilerine bir inanç merkezi yaparak bir araya gelmesi yerleşik hayata geçtiğini göstermiştir (Haliliye Belediyesi, 2023).

Göbeklitepe, birçok medeniyete ev sahipliği yapmış olan Şanlıurfa açısından önemli bir kültür merkezi olarak görevini yapmaktadır. Göbeklitepe'nin keşfedilmesinden sonra tüm dünyanın gözü Şanlıurfa'ya çevrilmiştir. Göbeklitepe özellikle Şanlıurfa'nın turizmi açısından oldukça önemli bir yere sahiptir. Dünyanın her yerinden bu kültür merkezini merak eden insanlar Şanlıurfa'yı ziyaret etmektedir.

Resim 4.29. Göbeklitepe



Kaynak: Haliliye Belediyesi, 2023

Resim 4.30. Göbeklitepe T Sütunu üzerindeki insan eli kabartması



Kaynak: Kültür ve Turizm Bakanlığı Kültür Portalı, 2023

2011 yılından bu yana UNESCO Dünya Miras Geçici Listesinde yer alan Göbeklitepe 2018 yılı temmuz ayında Bahreyn’de düzenlenen 42. Dünya Mirası Toplantısında Türkiye’den 18. varlık olarak UNESCO Dünya Mirası Listesine alınmıştır (Haliliye Belediyesi, 2023).

Göbeklitepe’nin önemini vurgulamak ve tüm dünyaya tanıtmak için 2019 yılı Göbeklitepe yılı ilan edilmiştir. Bu vesileyle 2021 yılında 567.453 kişiyi ağırlayarak 4 yılın en yüksek ziyaretçi sayısına ulaşmıştır. 2022 yılında ise 850.000 kişi ziyaret ederek rekor kırmıştır (NTV, 2023).

DHMI’den alınan verilere göre 2022 yılı Şanlıurfa GAP Havalimanının kullanan yolcu sayısı 641.580 iken 2023 yılında bu sayı 882.987 ‘ye yükselmiştir. Dolayısıyla Havalimanının varlığı Göbeklitepe’nin ziyaretçi sayısının artmasına katkıda bulunduğunu göstermektedir.

Resim 4.31. Göbeklitepe sütunundaki hayvan kabartması



Kaynak: Haliliye Belediyesi, 2023

Karahantepe: Karahantepe, Şanlıurfa'nın 60 kilometre doğusunda yer almaktadır. 12 bin yıllık bir geçmişe sahip olan Şanlıurfa'nın, antik kent Ur Kadim (Kaldeahların Şehri) olduğuna inanılmaktadır (ktb.gov, 2023).

Türkiye'nin tarih ve kültür zenginlikleriyle dolu topraklarında, özellikle Şanlıurfa iline bağlı Karahantepe, arkeologların ve tarih meraklılarının ilgisini çeken bir bölge olmuştur. Karahantepe'nin tarihi, arkeolojik önemi ve kültürel mirası ele alındığında bölgenin Anadolu'nun tarih sahnesindeki yerini Göbeklitepe gibi ışık tutmuştur.

Resim 4.32. Karahan Tepe



Kaynak: Kültür ve Turizm Bakanlığı, 2023

Karahantepe, antik dönemlere dayanan köklü bir geçmişe sahip olan, özellikle Neolitik Çağ'a ait izler barındıran bir arkeolojik alan olarak öne çıkmaktadır. Yapılan kazılar, bölgenin Anadolu'daki en eski yerleşim yerlerinden biri olduğunu ortaya koymaktadır. Karahantepe'de gerçekleştirilen kazılarda ortaya çıkan buluntular, bölgenin geçmişteki kültürel ve sosyal yapısını aydınlatmaktadır. Seramik eserler, mimari kalıntılar ve arkeolojik tabakalar, bölgede yaşamış olan toplulukların gündelik yaşantılarına dair değerli bilgiler sunmaktadır (Karul, 2021)

Karahantepe, Şanlıurfa'nın kültürel mirası açısından değerlendirildiğinde, sadece arkeolojik bir sit alanı olmanın ötesinde, Şanlıurfa'nın genel kültürel mirasına da katkı sağlamaktadır. Bölgenin tarihi ve kültürel dokusuyla Göbeklitepe gibi turistik çekiciliği ön plana çıkarmıştır.

Şanlıurfa'nın tarihî zenginliklerinden biri olan Karahantepe, Anadolu'nun geçmişine ışık tutan bir arkeolojik değere olarak önemini korumaktadır. Bölgedeki kazı çalışmaları ve kültürel mirasın sürdürülebilir şekilde korunması, gelecek nesillere bu eşsiz tarihi mirası aktarmanın bir parçasıdır.

Haleplibahçe Mozaikleri: Balıklıgöl çevresinde bulunan Halepli Bahçe’de yapılan kazılarda M.Ö. 3000 yıl öncesine ait Amazon kadınlarının av sahnelerine ait birçok mozaik bulunmuştur. Savaşçı amazon kraliçelerinin at üzerinde av sahneleri, 4 m2 ebadında Fırat Nehri’nin orijinal taşlarından yapılması dünyanın en kıymetli mozaiği olarak sayılmaktadır. Ana sahnede dört amazon kraliçesi Hippolyte (Hipplüte), Antiope, Melanipe (Melanipe) ve Penthesileia (Pentesileya) savaşçı amazon kadınlarına özgü giysileriyle, tek göğüslü olarak at üstündeki av sahneleri tasvir edilip Grekçe isimlerine yer verilmiştir (Şanlıurfa Valiliği Kültür ve Turizm Müdürlüğü, 2015:144-145). Uzun yıllar süren çalışmalar sonucunda 2015 yılında Kültür ve Turizm Bakanlığı tarafından Halepli Bahçe Mozaik Müzesi halka açılmıştır.

Resim 4.33. Halepli Bahçe Mozaik Müzesi



Kaynak: Şanlıurfa Belediyesi, 2023

3.3.5. Şanlıurfa'nın Diğer Tarihi Öğeleri

Harran Kümbet Evleri: Harran Kümbet Evleri 150-200 yıl önce yapılmıştır. Evler bindirme tekniği kullanılarak yüksekliği 5 metreye varan ve 30-40 tuğla dizisiyle örülerek inşası yapılmıştır. Evlerin yapımında kullanılan harcın içerisinde toprak, saman, yumurta akı ve gül yağı kullanılmıştır. Kullanılan bu malzemeler sayesinde yazları serin tutan ve kışları sıcak tutan bir özelliğe sahiptir. Harran Kümbet Evler 1979 yılında arkeolojik ve kentsel sit alanı olarak tescil edilmiştir (kulturportali.gov, 2022).

Resim 4.34. Harran Kümbet Evleri



Kaynak: Kültür Portalı, 2023

Han El-Ba'rur: Kervansaray özelliği taşıyan Han El-Ba'rur Eyyübiler döneminde Hüsameddin Ali Bey tarafından 1128-1129 yıllarında yaptırılmıştır. Şanlıurfa'nın Harran İlçesinin 27 km güneydoğusunda bulunmaktadır. Yapı kervansaray; mescit, muhafız odası, ahırlar, hamam ve yazlık odalardan oluşmaktadır. Kervansarayın iki tane kitabesi bulunmaktadır. Yapı Anadolu Selçuklu'nun mimari yapısını taşımaktadır. Moğol istilası sonucunda yapı harap hale gelmiştir (sanliurfa.bel, 2022).

Resim 4.35. Han El-Ba'rur



Kaynak: Şanlıurfa Belediyesi, 2023

3.3.6. Şanlıurfa'nın geleneksel eğlenceleri

Şanlıurfa geleneksel sıra geceleri: Şanlıurfa'nın başta gelen folklor kültürlerinden biri olan sıra geceleri özellikle kış gecelerinde birbirleri ile samimi olan arkadaş gruplarının her hafta, haftanın aynı günü olmak kaydıyla, sırasıyla her hafta birinin evinde olmak üzere, belirli bir düzene göre yapılan toplantılara "sıra gecesini" denilmektedir. Sıra gecesine katılan her bir kişinin kurallara uyma zorunluluğu vardır. Bu kurallardan bazıları şöyledir: sıra gecesine gelme saatine herkes uymak zorundadır. Uymayanlara ceza verilir. Sıraya gelen kişilerden yaşça büyük olanlar yaşça küçüklere göre sıra odasının üst tarafında oturur. Ev sahibi kapıya yakın oturur. Sıra gecesinde Urfa'nın geleneksel müzikleri icra edilir. Müzik icra edilirken sohbet etmek hoş karşılanmaz. Her sıra gecesinin bir başkanı vardır. Başkan sıra gecesinin yönetimini yürütmekle görevlidir. Sıra gecelerinde sohbete önem verilir. Sağlık, siyaset, ekonomi, sanat, edebiyat, eğitim ve dini konulardan Urfa'nın sorunlarından bahsedilir. Bazı konuların uzmanı olduğu misafir çağrılır ve onun konuşmaları dinlenir. Şanlıurfa müziğinin gelişmesi, yaşatılması, yeni sanatçıların ortaya çıkmasında önemli bir yeri vardır sıra gecelerinin. Gelen misafirlere mırza (acı kahve) ikram edilir (Şanlıurfa Valiliği İl Kültür ve Turizm Müdürlüğü, 2015:123).

Sıra gecesini günümüzde Şanlıurfa'nın tarihi konukevlerinde müzik, eğlence ve yemek kültürünün Şanlıurfa'ya gelen yerli ve yabancı birçok turist tarafından yoğun ilgi gördüğü bir turizm etkinliğe dönüşmüştür. Bu konukevlerinde, Urfa'nın yöresel müzikleri eşliğinde çiğ köfte yoğrulur ve halaylar eşliğinde oyunlar oynanmaktadır. Çiğ köfte yendikten sonra Urfa'nın yöresel tatlılarından biri olan şıllık tatlısı yenilmektedir.

Şanlıurfa halk oyunları: Şanlıurfa'daki halk oyunlarının geneli halay oyunlarından meydana gelmektedir. Önceleri bu halay sadece davul ve zurna ile oynanırken günümüzden 50-60 yıl öncesine bakıldığında, cümbüş, keman, darbuka, kaval eşliğinde, yöre tavrı, yöre ezgisi ve figürü ile birçok oyunu barındıran halaydan meydana gelmektedir. Şanlıurfa'nın başlıca halk oyunları arasında Urfalıyam ezelden, girani, düz, tek ayak, iki ayak, kımıl, terge ve abravi (lorke) oyunları vardır (T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı, 2022. [ekitap.ktb.](#)).

Şanlıurfa'da atçılık: Ortadoğu'nun en önemli at ırkı Arap atı olarak bilinmektedir. Türkiye'deki Arap ırkına sahip atların üçte biri Şanlıurfa'da bulunmaktadır. Dünyanın en asil atların yetiştirildiği şehirlerden biri Şanlıurfa'dır (Şanlıurfa Valiliği İl Kültür ve Turizm Müdürlüğü, 2015:141).

Şanlıurfalılar için at uğurdur. Hatta yöre halkının şöyle bir sözü vardır: “Eğer at beslemeye gücün yetmiyorsa, komşunun duvarından bir delik aç, hiç olmazsa evine atın soluğu girsin” derler. Atın beslendiği ev ve çevresindeki evlerin de bu uğurdan nasiplendiğine inanılır. Yarış atlarının birçoğu Şanlıurfa’da yetişmektedir. Şanlıurfa’da hobi amaçlı at yetiştiriciliği yapılan birçok at çiftliği bulunmaktadır.

Şanlıurfa’da kuşçuluk: Şanlıurfa’da kuşçuluk önemli bir hobi kaynağı olarak genellikle damlarda uçurulan ve kendileri için özel bir bölme yapılan bir ilgi alanıdır. Kuşçuluk Şanlıurfa ‘da bir meslek olarak da kuşçular pazarında icra edilmektedir. Kuşçular pazarında kuşçuluğa ilgisi olan kişiler pazar günü belirlenen saatlerde açık artırma ile kuşlarını satmaktadırlar.

Günün yorgunluğu ve stresini atmak isteyen kuşçular damda akşam ezanından önce kuşlarını uçurmaya ve sopaya bağladıkları bir poşet yardımıyla havada iken sopayı hangi yöne çevirirlerse kuşlar o yönde uçmaktadırlar. Hatta taklacı kuşlar, kuşçuların verdikleri eğitim doğrultusunda havada iken onların yönlendirilmesi ile takla atmaktadırlar. Kuşçular pazarında kuşçuluk mesleğini icra eden esnaftan edinilen bilgiye göre Şanlıurfa ‘da onlarca çeşit güvercin türü bulunmaktadır. Bu kuşlardan damda en çok beslenenleri mavi alaca, taklacı, kırktelli, beyaz alaca, şıkşelli ve angut türünden meydana gelmektedir. Posta kuşu çok pahalı bir kuş olduğu için günümüzde Urfa’da yok denecek kadar azdır.

Keklik avcılığı: Şanlıurfa’nın en sevilen kuşlarından biridir. Şanlıurfa’ya av zamanı, diğer şehirlerden ve Urfa’da civar şehirlerden gelen ve Urfa’da yaşayan avcılar başta Tektek Dağları olmak üzere çeşitli süpürge otları, çayır aralarında ve kayalıklarda keklik kuşunu avlamaktadırlar. Bölgedeki inanışa göre avcılığa çıkan avcının önüne önce keklik çıkarsa avın uğurlu ve kazasız geçeceği anlamına geldiğine inanılır. Urfa’daki keklik türleri olarak ak keklik ve dağ kekligi olmak üzere iki türü vardır. Tuzak kurularak yakalanan keklikler kuşçular pazarında özel kafeslerde sergilenerek meraklılarına satılmaktadır (Şanlıurfa Valiliği İl Kültür ve Turizm Müdürlüğü, 2015:127).

3.3.7. Şanlıurfa’nın Geleneksel Hediye Ürünleri

İsot (Urfa Biberi): Şanlıurfa’nın iklimi ve coğrafi özelliği nedeniyle hasat edilen kırmızı Urfa biberi damlarda Urfa’nın kavurucu sıcaklığında biraz kuruduktan sonra, naylon poşetlerde bir süre bekletilip rengi koyulaşmasının ardından tamamen kuruyunca önceleri poşetlerde dövülerek şimdi ise çekme makinaları ile pul biber haline getirilmekte olan geleneksel baharat türü Urfa isotu olarak bilinmektedir. İsot yoğun olarak Şanlıurfa’da lahmacun ve çiğköfte yapımında kullanılmakta olan bir baharat türüdür. Şanlıurfa

çarşı esnafından edinilen bilgiye göre Urfa isotu diğer şehirler tarafından da yoğun talep görmektedir. Şanlıurfa 'ya gelen yerli ve yabancı turistler hediyelik eşya olarak Urfa isotuna yoğun ilgi göstermektedirler.

Biber Reçeli: Biber salçası Urfa'da isot reçeli olarak anılmaktadır. Tıpkı isot gibi kırmızı Urfa biberi ve tatlı Bursa biberinin karışımı ile taze iken çekildikten sonra damda güneşte bekletilerek salça haline gelmesi sağlanmaktadır. İso gibi, biber reçeli de Şanlıurfa'ya gelen yerli ve yabancı turistler tarafından fazla talep gören hediyelik eşyalar arasındadır.

Taş süsleme ve takılar: Urfa'nın başlıca takıları arasında hızma, hışır, hamaylı, frenkbağı, tepelik, halhal, kemer ve taç bulunmaktadır (Şanlıurfa Valiliği İl Kültür ve Turizm Müdürlüğü, 2015:122).

Urfa Fıstığı: Sakız ağacı familyasına dâhil olan ağacın meyvesi olarak çıkan ve Antep Fıstığı olarak bilinen bu fıstık Türkiye'de en çok Şanlıurfa'da üretilmektedir. Şanlıurfa'ya gelen yerli ve yabancı turistler tarafından hediyelik ürün olarak da kullanılmaktadır. Tarımsal Ekonomi ve Politika Geliştirme Enstitüsünden alınan güncel bilgiye göre 2022 yılında Türkiye genelinde 239 bin ton Antep fıstığı üretimi gerçekleşirken, bunun 107 bin tonunun Şanlıurfa'da üretildiği belirtilmiştir.

Kurutmalık sebze: Şanlıurfa'da yaz aylarında çıkan sebzelerden, biber, patlıcan, domates, kabak ve acur kurutulup kış aylarında tüketilmektedir. Şanlıurfa'ya gelen yerli ve yabancı turistler tarafından ilgi gören hediyelik eşya olarak da alınmaktadır.

Mırra (Acı Kahve): Şanlıurfa'da daha çok taziye evlerinde gelen misafirlere ikram edilen mırra kahvesi, acı bir kahve olup, taziye sahibinin acısını paylaşmak amacıyla içilmektedir. Esnaflarla yapılan görüşmeler sonucunda son zamanlarda mırra kahvesi Şanlıurfa'ya gelen yerli ve yabancı turistler tarafından hediyelik eşya amacıyla satın alındığı belirtilmektedir.

Urfa Peyniri: Şanlıurfa'nın mera ve dağlarında yayılım olarak beslenen küçükbaş ve büyükbaş hayvanların yağlı sütlerinden elde edilen Urfa peyniri başta civardaki şehirler olmak üzere tüm Türkiye'de tercih edilen bir peynir türüdür. Daha çok yerli ziyaretçiler tarafından hediyelik eşya olarak alınan bir yiyecek türüdür.

Urfa Sade Yağı: Sadeyağ Güneydoğu ve Doğu Anadolu bölgesinde özellikle Şanlıurfa'da yaygın olarak üretilen bir yağ türüdür. Bu nedenle bu yağa "Urfa sadeyağı" ismi verilmiştir. Sadeyağ; süt ve yoğurttan elde edilen tereyağın eritilmesi sonucu oluşan köpük ve biriken suyun alınması ile ortaya çıkan yağ ile elde edilir. Özellikle Urfa'da Tek Tek Dağları ve

Karacadağ bölgesinde küçükbaş hayvanlardan özellikle koyun sütünden elde edilmektedir (Atasoy ve Türkoğlu, 2010:9).

Şanlıurfa esnafından alınan bilgiye göre Şanlıurfa'ya gelen yerli turistler tarafından hediyelik eşya olarak daha çok yoğun talep görmektedir.

Bakır Eşyalar: Şanlıurfa'nın hediyelik eşyaları arasında yoğun talep gören bakır eşyalar Bakırcılar Pazarında icra edilmektedir. Hediyelik eşya olarak en çok bakır tepsi tercih edilmektedir. Bunun yanı sıra bakır tas, bakır kahvelik, bakır sahan, bakır cezve ve bakır kaşık da hediyelik eşyalar arasında tercih edilen türlerdendir. Bakır tepside Balıklıgöl ve Urfa Kalesi figürü çizilir. Hediye olarak götürülen kişinin kendi soy ismi yazılıp devamında Urfa hatırası yazılır. Genellikle devlet daireleri ve siyasetçilerden bir makama gelmiş olan kişilere de hediye olarak götürülmektedir.

Kürk: Şanlıurfa'da daha çok koyun ve keçiden yapılan kürk tarihi hanlardan olan kürkçüler pazarında icra edilmektedir. Şanlıurfa'ya ziyarete gelen misafirler tarafından hediyelik eşya olarak kullanılmaktadır.

Deri Ceket: Deri ceket tarihi hanlara yakın olan ayakkabıcılar çarşısında daha çok icra edilmektedir. Şanlıurfa'ya gelen ziyaretçiler tarafından hediyelik eşya olarak tercih edilmektedir.

3.3.8. Şanlıurfa'nın Demografik Yapısı

Şanlıurfa İdari yönden toplam 13 ilçe, biri büyükşehir olmak üzere toplam 14 belediye ve 1.425 mahalleden oluşmaktadır (Şanlıurfa Belediyesi,2022).

Şanlıurfa; yüzölçümü bakımından 19.155 km²'lik alanı ile Türkiye'nin 7. nüfus bakımından ise 8. büyük ilidir. İlin %77'si plato ve ova, %22'si dağlık alandan oluşmaktadır. Rakımı 518 metre olup en yüksek noktası 1.938 metre ile Karacadağ'dır. Şehirleşme oranı %55,5'tir (Şanlıurfa Valiliği, 2022).

Çizelge 4.1. Şanlıurfa'nın yıllara göre nüfus sayısı

YIL	NÜFUS SAYISI	YIL	NÜFUS SAYISI	YIL	NÜFUS SAYISI
1927	208.539	1990	1.001.455	2011	1.716.254
1935	229.614	2000	1.257.753	2012	1.762.075
1940	245.398	2001	1.294.842	2013	1.801.980
1945	263.855	2002	1.330.964	2014	1.845.667
1950	298.394	2003	1.367.305	2015	1.892.320
1955	348.199	2004	1.404.961	2016	1 940 627
1960	401.919	2005	1.443.639	2017	1 985 753
1965	450.798	2006	1.483.244	2018	2 035 809
1970	538.131	2007	1.523.099	2019	2 073 614
1975	597.277	2008	1.574.224	2020	2 115 256
1980	602.736	2009	1.613.737	2021	2 143 020
1985	795.034	2010	1.663.371	2022	2 170 110

Kaynak: Şanlıurfa Valiliği İl Nüfus Müdürlüğü ve TÜİK 2023 verileri

Çizelge 4.1. incelendiğinde Türkiye'de nüfus sayımının yapıldığı ilk yıl olan 1927 yılından beri Şanlıurfa'da düzenli bir şekilde artış meydana gelerek, 2021 yılında toplam nüfusun 2.143.020 olduğu görülmektedir. (Şanlıurfa Valiliği İl Nüfus Müdürlüğü ve TÜİK 2022 Verileri)

3.4. Şanlıurfa'daki Yeme İçme İşletmeleri

Şanlıurfa Esnaf ve Sanatkarlar Odasından elde edilen 2023 yılı verilerine göre Şanlıurfa'da faaliyet gösteren toplamda 550 tane yeme içme işletmesi bulunmaktadır (Şanlıurfa Esnaf ve Sanatkarlar Odası, 2023).

3.5 Şanlıurfa Turizmi

4.5.1. Şanlıurfa'nın Yıllar İtibariyle Yerli Yabancı Turist Sayıları

Çizelge. 4.2. 2003-2022 yılları arası Şanlıurfa'ya ziyaret eden turist sayısı

Yılı	Yerli Turist	Yabancı Turist	TOPLAM
2003	230.906	11.536	242.442
2004	246.974	17.634	264.608
2005	385.993	24.710	410.703
2006	261.310	21.441	282.751
2007	134.688	11.433	146.121
2008	329.038	44.868	373.906
2009	345.317	41.710	387.027
2010	397.283	31.700	428.983
2011	420.202	36.646	456.848
2012	459.493	34.997	494.490
2013	565.210	62.347	627.557
2014	736.834	69.302	806.136
2015	623.638	52.375	676.013
2016	646.502	44.296	690.798
2017	760.948	45.417	806.365
2018	976.694	33.385	1.010.079
2019	1.020.289	39.561	1.059.850
2020	521.873	19.770	541.643
2021	755.022	41.019	796.041
2022	944.839	55.201	1.000.040

Kaynak: Şanlıurfa Yatırım Destek Ofisi turizm istatistikleri, 2022

Çizelge 4.2. incelendiğinde Özellikle 2007 yılında GAP Havalimanının açılmasıyla birlikte Şanlıurfa'ya gelen yerli ve yabancı turist sayısında artış yaşandığı görülmektedir. Yerli turist sayısı 2007 yılında 134.688 iken 2008 yılında 329.038 'e yükseldiği, gelen yabancı turist sayısının ise 146.121 iken 373.906'ya yükseldiği görülmektedir. Yerli turist sayısında önceki yıla göre 2008 yılında yerli turist sayısında yüzde 144,29 olarak artarken, yabancı

turist sayısında ise yüzde 292,44 arttığı anlaşılmıştır. Bu durum GAP Havalimanının açılmasıyla birlikte istatistiksel olarak rakamların arttığını göstermektedir. Çizelge incelendiğinde 2020 yılında Covid 19 pandemisinin etkisiyle yerli ve yabancı turist sayısında düşüş yaşandığı görülmektedir. Pandeminin etkisinin gelmesiyle 2021 ve 2022 yıllarında rakamların tekrardan yükseldiği görülmektedir.

3.5.2 Konaklama işletmeleri

Çizelge 4.3. Şanlıurfa'daki konaklama tesis sayısı ve yatak kapasitesi

TÜRÜ	TESİS SAYISI	ODA SAYISI	YATAK SAYISI
Turizm İşletme Belgeli	17	1.082	2.183
Belediye Belgeli (Otel ve Konuk Evi)	68	1.659	3.841
Misafirhane	21	640	1.307
Yatırım İşletme Belgeli (İnşaatı devam eden)	6	457	983
GENEL TOPLAM	112	3.838	8.314

Kaynak: Şanlıurfa İl Kültür ve Turizm Müdürlüğü, 2022

Çizelge 4.3. incelendiğinde Turizm İşletme Belgeli toplamda 17 işletme, Belediye belgeli 68 işletme ve 21 adet misafirhane olup toplamda 106 adet tesis sayısı vardır. Tesislerin toplamda oda sayısı 3381 olup, yatak sayılarının ise 7331 olduğu görülmektedir. Ayrıca inşaatı devam eden 6 adet tesis bulunmaktadır.

3.5.3 Şanlıurfa'da faaliyet gösteren seyahat acenteleri

Çizelge 4.4. Şanlıurfa 'da faaliyet gösteren seyahat acenteleri

A Grubu Seyahat Acentası	30
B Grubu Seyahat Acentası	2
Toplam	32

Kaynak: Şanlıurfa Belediyesi, 2023

Çizelge 4.4. incelendiğinde Şanlıurfa'da hizmet veren A Grubu 30 adet seyahat Acentesi, B Grubu 2 adet seyahat acentesi, toplamda 32 adet seyahat acentesinin olduğu görülmektedir.

BÖLÜM 4

4. Şanlıurfa Gap Havalimanı'nın Ekonomik ve Turizme Etkisi

Havalimanının bölge ekonomisi ve turizmine etkisinin araştırıldığı bu çalışmada, Şanlıurfa GAP Havalimanı'nın bölgedeki paydaşlar ile yapılan görüşmelerde elde edilen veriler analiz edilerek sonuca ulaşılmıştır.

4.1. Şanlıurfa GAP Havalimanı

Şanlıurfa Diyarbakır yolu üzerinde şehir merkezinden 35 km uzaklıkta bulunan ve 12 bin metrekarelik alanda bugünkü faaliyetine devam eden Şanlıurfa GAP Havalimanı 10 Temmuz 2007 tarihinde hizmete açılmıştır. Yapımı 10 yılda tamamlanmıştır. Toplamda 575 personeli ile hizmet veren GAP Havalimanı DHMİ tarafından işletilmektedir. Havalimanına D-885 ve D-390 karayolları ile taksi, özel araba veya otobüs ile ulaşmak mümkündür. Terminalin önünde yaklaşık 500 araçlık bir otopark vardır (DHMİ, 2023).

Resim 5.1. Şanlıurfa GAP Havalimanı



Kaynak: DHMİ, 2023

Resim 5.2. Şanlıurfa GAP Havalimanı terminal girişleri



Kaynak: DHMİ, 2023

4.1.1. Şanlıurfa GAP Havalimanı özellikleri

4 kilometrelik pisti ile Türkiye'nin en uzun pistine sahip olan GAP Havalimanı toplamda 12 bin metrekarelik alanda kurulmuştur. GAP Havalimanının pist genişliği 45 metredir. Ağır kargo uçaklarının iniş yapmasına imkân sağlayan bir pist yapısına sahiptir. Terminal apronu 200x150 metre, kargo apronu 150x150 metre ebatında olup, 2 milyon yolcu kapasiteli iç-dış hat terminal binasına sahiptir (SHGM, 2022).

GAP Havalimanı genel olarak

- 2.000.000 Yolcu / Yıl Kapasiteli
- 48.180 Uçak / Yıl Kapasiteli
- 491 Araçlık Açık Otopark
- 14 Check-in Kontuarı
- 4 Adet Pasaport Kontrol Bankosu
- 1 Adet VIP Salonu
- İç Hatlar Gate, Bekleme Salonu ve Yolcu Salonu olarak toplam 2020 m²'lik bir alana sahiptir.
- Dış Hatlar Gate, Bekleme Salonu ve Yolcu Salonu olarak toplam 2600 m²'lik bir alana sahiptir.
- Havalimanı Terminal Binası alanı 12.000 m²'dir.

4000x45 boyutlarında Kategori II (CAT2) sınıfında hizmet veren 1 adet pisti, 1 adet Apron ve toplam 11 adet uçak park yeri bulunmaktadır. 3820

m2'lik Kargo Binası bulunup Kargo Hizmeti vermeye uygundur (dhmi.gov, 2022).

Çizelge 5.1. Yıllara göre Şanlıurfa GAP Havalimanı ticari uçak trafiği

Yıl	Toplam
2007	1.250
2008	1.474
2009	1.914
2010	2.644
2011	2.474
2012	3.426
2013	4.627
2014	5.037
2015	5.754
2016	5.694
2017	6.337
2018	6.028
2019	5.695
2020	4.389
2021	5.416
2022	4.229
2023	5.406

Kaynak: DHMİ, 2023

DHMİ'den alınan verilere göre Çizelge 5.1. incelendiğinde 2007 yılında toplamda 1.257 ticari uçak trafiği görülmektedir. Bu yıldan itibaren GAP Havalimanı uçak trafiğinde yükselişe geçtiği görülmektedir. 2020 yılında Covid 19 pandemisi nedeniyle uçak trafiğinde düşüş yaşandığı görülmektedir. 2021 yılından itibaren tekrardan artışa geçmiştir.

Çizelge 5.2. 2007-2023 yılları arasında Şanlıurfa GAP Havalimanı yolcu sayısı

Yıl	Yolcu Toplamı	Yıl	Yolcu Toplamı
2007	114 681	2015	697 827
2008	154 657	2016	778 004
2009	181 155	2017	840 769
2010	221 034	2018	856 765
2011	231 323	2019	729 947
2012	347 326	2020	407 531
2013	545 627	2021	555 187
2014	592 944	2022	641 580
		2023	882 987

Kaynak: DHMİ, 2024

DHMİ'den alınan 2023 verilerine göre Çizelge 5.2. incelendiğinde 2007 yılında açılan GAP Havalimanı 114.681 yolcuya hizmet vermiştir. Covid 19 pandemisinin yaşandığı 2019 yılına kadar yolcu sayılarında artış meydana gelmiştir. 2018 yılında toplam yolcu sayısı 856.765 iken pandeminin yaşandığı 2019 yılında düşüş yaşanarak, 2020 yılında bu sayının 407.531'e düştüğü görülmektedir. 2022 yılında tekrardan yükselişe geçerek bu sayı 641.580'e, 2023 yılında ise bu sayının 882.987'ye yükseldiği görülmektedir.

4.2 Çalışma Planı

Araştırma 5 bölümden meydana gelmektedir. Birinci bölümde araştırmanın amacı önemi ve mevcut olanlardan farklılığına değinilmiş olup konuyla alakalı literatür taraması yapılmıştır. İkinci bölümde turizmin ulaşım sektörü ile olan bağlantısı incelenmiştir. Üçüncü bölümde hava taşımacılığı sektörünün ekonomik, sosyal ve kültürel etkileri üzerinde durulmuştur. Dördüncü bölümde Şanlıurfa ilinin tarihi ve kültürel turizm değerleri ile ilgili bilgilere değinilmiştir. Beşinci bölümde nitel araştırma kapsamında Şanlıurfa'da faaliyet gösteren seyahat işletmeleri, otel işletmeleri, bazı kamu kurum kuruluşları ve bazı sivil toplum örgütleri ile görüşme yapılarak önceden hazırlanmış sorular yöneltilerek bireysel mülakat yoluyla veri toplanmıştır. Aynı zamanda Şanlıurfa yaşayan yerel halka da bu bağlamda anket çalışması yapılmıştır. Bu bağlamda Şanlıurfa'nın tarihçesi ile demografik yapısı da incelenmiştir. İlk önce literatür taraması yapılarak konu ile ilgili yazılan bilimsel makaleler, kitaplar, tezler ve internet kanalından faydalanılmıştır.

4.3 Araştırmanın Yöntemi

Sosyal bilimlerde araştırmalarda nitel ve nicel araştırma yöntemleri kullanılmaktadır. Bu çalışmada GAP Havalimanı varlığının Şanlıurfa'nın bölge turizmine etkisini ölçmek için nitel ve nicel araştırma yöntem teknikleri kullanılmıştır. Ayrıca nitel ve nicel tekniklerini kapsayan karma yöntem kullanılmıştır.

Bu çalışmada “karma yöntem”, nicel ve nitel araştırma yöntemlerinin güçlü yanlarını tek bir çatı altında birleştiren bir yaklaşım olması nedeniyle tercih edilmiştir. Bu yöntemde nicel yöntem; sosyal gerçeklik anlayışını daha iyi yansıttığı, sayısallaştırılmış değişkenlerle yürütülmeye elverişli olması, araştırmacı objektifliğine uygunluğu, bağlamdan bağımsız özelliklerin keşfine elverişliliği, evreni temsil edebilecek örnekleme çalışmaya, verilerin istatistiksel tekniklerle açıklanmasına, sonuçların sayısallaştırılmasına, araştırma sonuçlarının genellenmesine uygunluğu nedeniyle tercih edilmiştir. Nitel yöntem ise araştırma konusunu toplumsal yaşamın olağan akışında ortaya çıkan yeni durumların yorumuna, araştırmacının aktif özne olarak araştırma sürecine katılmasına, konunun bağlama bağlı olarak incelenmesine elverişli olması nedeniyle başvurulmuştur Şanlıurfa GAP Havalimanı'nın bölge ekonomisi ve turizmine etkisi hakkında katılımcılardan aynı türde bilgilerin toplanması amacıyla yarı yapılandırılmış görüşme tekniği kullanılmıştır.

Burada ileri sürülen gerekçelerle araştırmanın karma yöntem kısmında açılımlayıcı sıralı desenden yararlanılacaktır. Bu desenin tercih gerekçesi nicel bulguların nitel bulgularla desteklenmesi, daha kapsamlı ve açıklayıcı yorumlara elverişli olması nedeniyledir. Bu desende nicel veya nitel yöntemlerden birine öncelik verildiği gibi, iki yöntem eş zamanlı olarak kullanılabilir. Ancak yaygın biçimde tercih edilen; önce nicel, daha sonra nitel yöntemin kullanılmasıdır Bu amaçla önce nicel veriler toplanır ve analiz edilir daha sonra nitel verilerle nicel bulgular yorumlanmaya çalışılır (Creswell ve Creswell, 2017).

Nitel araştırma bir sosyal olayı doğal ortamı ve doğal oluşumu içinde tasvir eden bir araştırma türüdür. Nitel araştırmada nicel araştırmada olduğu gibi değişkenlerle oynanmaz ve kendi içinde anlamaya çalışır. Olayı etkileyen değişkenler kendiliğinden ortaya çıkar. Araştırma sonucunda teoriler ortaya çıkar. Nitel araştırmada verilere gözlem, mülakat veya anket yoluyla ulaşılır. Bu biraz zaman alabilir fakat küçük örneklemeler alınır. İnsan davranışlarının “niçin”i ile uğraşır. Nitel araştırmada kişilerin kanaatleri, algıları, duyguları, tecrübeleri vardır ve yorumlamacı bakış açısını esas alır (Ilgar ve Ilgar, 2013: 199). Nitel araştırmalarda üç farklı veri toplama yaklaşımı vardır.

Bu veri toplama yaklaşımları; bireysel görüşme-mülakat, grup görüşmesi ve gözlemden oluşmaktadır. Mülakat veri toplama yaklaşımı da kendi içerisinde üç başlık altında toplanır (Yıldırım ve Şimşek, 2008:39).

Yapılandırılmış Mülakatlar: Yapılandırılmış mülakatlar, araştırmacının önceden belirlemiş olduğu soruları katılımcıya sormasıdır. Bu tür mülakatlar, verilerin sistematik bir şekilde elde edilmesini sağlayarak farklı katılımcılar arasında elde edilen verilerin de tutarlı olmasına katkıda bulunur (Gillham, 2005:112).

Yarı Yapılandırılmış Mülakatlar: Yarı yapılandırılmış mülakatlar, belirli bir konu çerçevesinde esneklik sağlayan bir soru setini içerir. Araştırmacı, katılımcının yanıtına göre yeni sorular ekleyebilir veya derinlemesine sorular sorabilir. Bu yaklaşım, araştırmacının katılımcıya daha fazla özgürlük tanımasını sağlar (Patton, 2002:78). Bu yaklaşımda görüşme öncesinde, görüşmeciye rehberlik edecek görüşme sorularının ya da konu başlıklarının yer aldığı görüşme formu hazırlanmış ve katılımcılara iletilmiştir. Yarı yapılandırılmış görüşme tekniği yapılandırılmış görüşme tekniğine göre daha esnek bir yapıdadır. Bu teknikte, görüşmeyi yapan kişi sormayı planladığı soruları içeren bir görüşme protokolünü görüşme başlamadan önce hazırlar, fakat görüşmenin akışına göre başka sorularla ya da alt sorularla görüşmenin akışını etkileyebilmektedir. Görüşülen kişinin yanıtını açmasını ve ayrıntıya inilmesi istenilebilir. Bu görüşme tekniği; sahip olduğu standartlık ve esneklik sayesinde araştırmalarda kolaylık sağlamaktadır (Sert vd, 2023: 4073).

Açık Uçlu Mülakatlar: Açık uçlu mülakatlar, belirli bir yapı olmaksızın geniş bir konu hakkında konuşmaya odaklanır. Katılımcılara geniş bir serbestlik tanınır ve bu tür mülakatlar genellikle derinlemesine anlayış elde etmek ve beklenmedik bulgular keşfetmek amacıyla kullanılır (Kvale, 1996:45).

Nicel araştırma: sayısal verilerin toplandığı, analiz edildiği ve yorumlandığı bir araştırma yöntemidir. Bu yöntem genellikle anketler, ölçekler, gözlem ve deneysel tasarımlar aracılığıyla kullanılır. Anketler, katılımcılara belirli soruları içeren yazılı formlar aracılığıyla ulaşmayı amaçlar. Bu yöntem geniş veri setleri toplamak için kullanılır (Creswell ve Creswell, 2017).

Gözlem Yöntemi: Araştırmacılar, belirli bir ortamda olup biten olayları gözlemleyerek nicel veri elde edebilir. Bu yöntem, davranışları doğrudan ölçmek için kullanılabilir (Creswell ve Creswell, 2017).

Dency Tasarımı: Dency tasarımı, bir değişkenin diğerine olan etkisini kontrol etmek ve anlamak için kullanılır. Dencyler genellikle bağımsız

değişkenin kontrol edilmiş bir şekilde manipüle edildiği kontrol grupları ile gerçekleştirilir (Creswell ve Creswell, 2017).

Ölçekler ve Testler: Bu yöntem, bireylerin yetenek, bilgi veya davranışlarını ölçmek için standartlaştırılmış araçları içerir. Ölçekler genellikle sayısal puanlarla sonuçlanan sorular (Creswell ve Creswell, 2017).

Karma araştırma yöntemi: hem nitel hem de nicel araştırma yaklaşımlarını birleştiren bir stratejidir. Bu yöntem, geniş bir veri seti toplamak ve ardından bu verileri daha derinlemesine anlamak için kullanılabilir. Karma araştırma, araştırmacılara geniş bir perspektif sağlamak ve aynı anda hem nicel hem de nitel veri türlerini kullanma avantajı sunar (Creswell ve Creswell, 2017).

Bu çalışmada bireysel görüşme yapılarak bireysel anket tekniği kullanılmıştır. Aynı zamanda kamu kurum ve kuruluşları ve sivil toplum örgütleri ile mülakat yapılarak veri toplanmıştır. Nitel ve nicel araştırma kapsamında seyahat işletmeleri, otel işletmeleri, kamu kurum kuruluşları, STK'lar ve yerel halka görüşlerini almak amacıyla önceden hazırlanmış sorular yöneltilmiştir.

4.4 Araştırmanın Evren ve Örneklemi

Araştırmanın ana konusu Şanlıurfa'da bulunan bölge turizmine, ekonomisine ve sosyo-kültürel yapısı üzerindeki etkilerini konu alan GAP Havalimanı İşletmesidir. Bu bağlamda GAP Havalimanı İşletmesini birinci derecede etkileyen konaklama, yeme – içme tesisleri ve seyahat acentelerinin ve ayrıca Şanlıurfa'da yaşayan halkın işletmeyle ne oranda bütünleştiği incelenmektedir. Diğer yandan GAP Havalimanı İşletmesinin bölgenin çevresel ve sosyo – kültürel yapı üzerindeki etkileri ve/veya katkıları bağlamın içinde yer almaktadır.

Araştırma evrenine konu olan Şanlıurfa'da;

- 32 adet seyahat acentesi,
- 106 adet konaklama işletmesi bulunmaktadır.

Araştırma evrenine konu olan konaklama işletmesi seyahat acentesi temsilcileriyle görüşmeler gerçekleştirilmiştir.

Araştırmanın ekonomik, çevresel ve sosyo – kültürel boyutunu ölçmek amacıyla nicel araştırma tekniği olan yerel halk ile anketler gerçekleştirilmiştir. 2022 TÜİK verilerine göre Şanlıurfa'da 2.170.110 kişi yaşamaktadır. Bu sayıdan kırsal alan ve ilçelerde yaşayan ve 18 yaşın altındakiler çıkarıldığında geriye 553.083 Kişi kalmaktadır. Bu sayı araştırma evrenini oluşturan sayı olup evreni temsilen 397 kişi ile görüşme sağlanmıştır.

Alan yazında, faktörlerin güçlü ve belirgin olması ve değişken sayısının fazla büyük olmaması durumunda, 100 ile 200 arasındaki örneklem büyüklüğünün yeterli olduğu belirtilmektedir (Büyüköztürk, 2002, 480). Raosoft'un (2018) örneklem hesaplama formülüne göre ise 200.000 evren üzerinden % 95 güvenilirlik veya % 5 sapma değeri dikkate alınarak hesaplandığında örneklem sayısı 384 olarak tespit edilmiştir. Bu değer, evreni temsil ederek, yapısal eşitlik analizine uygun bir değer olup (Şimşek 2007: 55) hata payı ve güvenilirliğe tekabül edecek örneklem sayısıdır. Bu çalışmada 397 kişiden veri toplanarak araştırmanın güvenilirliği sağlanmıştır.

Şanlıurfa'da turizm işletme belgeli 17 otel, belediye belgeli 68 konaklama tesisi ve 21 adet misafirhane olup toplamda 106 adet tesis bulunmaktadır. Bu çalışmada Şanlıurfa merkezde faaliyet gösteren 10 adet otel işletmesi, 10 adet seyahat acentesi ile evreni temsil edecek oranda örneklem grubuyla mülakatlar yapılmıştır. Şehirdeki konaklama işletmesi ve seyahat acentelerine ek olarak Şanlıurfa İl Kültür ve Turizm Müdürlüğü, Şanlıurfa Belediyesi Kültür ve Turizm Daire Başkanlığı, Şanlıurfa Valiliği Sanayi ve Teknoloji İl Müdürlüğü, Şanlıurfa İli Kültür Eğitim Sanat ve Araştırma Vakfı, Şanlıurfa Gastronomi Merkezi, Şanlıurfa GAP Havalimanı Müdürlüğü ve Harran Üniversitesi Turizm ve Otel İşletmeciliği ile nitel araştırma teknikleri kullanılarak veri toplanmıştır. Ayrıca Şanlıurfa merkezde yaşayan 397 kişi ile nicel araştırma tekniği kullanılarak veri toplanmıştır.

4.5 Hipotezler

Bu çalışmada GAP Havalimanı bölgedeki turizm gelişmesi ve bununla ilgili olarak bölgedeki istihdam, ekonomik ve çevresel etkileri konusundaki etkileri incelenmiştir. Bu bağlamda aşağıdaki hipotezler oluşturulmuştur.

H1: GAP Havalimanı bölgedeki turist sayısının artmasına katkı sağlamıştır.

H2: GAP Havalimanı bölgedeki istihdamın artmasına katkı sağlamıştır.

H3: GAP Havalimanı bölge ekonomisinin gelişimine katkı sağlamıştır.

H4: GAP Havalimanı çevreyi olumsuz etkilemektedir.

4.6 Araştırma Analiz ve Bulguları

Araştırmanın bu bölümünde Şanlıurfa faaliyet gösteren 10 adet otel işletmesi, 10 adet seyahat acentesi, Şanlıurfa İl Kültür ve Turizm Müdürlüğü, Şanlıurfa Belediyesi Kültür ve Turizm Daire Başkanlığı, Şanlıurfa Valiliği Sanayi ve Teknoloji İl Müdürlüğü, Şanlıurfa İli Kültür Eğitim Sanat ve Araştırma Vakfı, Şanlıurfa Gastronomi Merkezi, Şanlıurfa GAP Havalimanı

Müdürlüğü ve Harran Üniversitesi Turizm ve Otel İşletmeciliği yöneticileri ile görüşülmüş ve elde edilen bulgular yazılmıştır. Ayrıca Şanlıurfa'da yaşayan 397 kişiye bireysel anket çalışması yapılarak SPSS veri seti programı ile analiz edilmiştir.

4.6.1 Şanlıurfa'da faaliyet gösteren seyahat acenteleri ile yapılan görüşmeyle ilgili bulgular ve değerlendirmeler

Görüşmeye katılan seyahat acente şirketleri 4 ile 37 yıl arasında faaliyet gösteren şirketlerdir. A grubu seyahat acenteleri ile görüşme yapılmıştır. Şirketlerin personel sayıları 4 ile 12 arasında değişmektedir. Görüşmeye katılan kişiler örneğin; K1 (Katılımcı 1) şeklinde kısaltma yapılarak yazılmıştır.

1. Şanlıurfa GAP Havalimanı ile beraber, seyahat acenteleri arasındaki rekabeti etkilemiş midir?

Seyahat acente temsilcileriyle GAP Havalimanının bölgedeki faaliyet gösteren acentelerin rekabet ve hizmet kalitesi üzerindeki etkilerine katılımcılar şu şekilde cevaplar vermiştir:

K1'e göre; *"kesinlikle etkilemiştir"*

K2'ye göre; *"Rekabet öncesinden beri vardı. Eski havaalanında daha küçük uçaklar iniş yapabiliyordu. Ancak yeni GAP Havalimanının açılmasıyla beraber rekabet daha fazla artmıştır."*

K3'e göre; *"Rekabet etkilenmiştir. Havaalanının açılmasıyla beraber rekabetin de artmasına neden olmuştur."*

K4'e göre; *"Havalimanının açılmasıyla beraber rekabet artmıştır. Diğer şirketler daha fazla yenilik yapma gereği hissetmiştir."*

K5'e göre; *"Rekabet kaçınılmaz hale gelmiştir. Özellikle bizim gibi sektörde eski olan şirketler daha fazla bunu hissetmiştir. Yeni Havalimanı ile birlikte turist sayıları da artmıştır."*

K6'ya göre; *"Evet rekabet artmıştır. Özellikle Şanlıurfa'ya turist sayıları artmıştır."*

K7'ye göre; *"Daha fazla müşteri çekebilmek için acenteler arasında rekabet artmıştır."*

K8'e göre; *"Rekabet artmıştır. Özellikle yeni havalimanı ile birlikte uçuş sayıları artmıştır. Bu da rekabeti artırmıştır."*

K9'a göre; *"Etkilemiştir. Sektörde varlığımızı devam edebilmek için rekabet ortamına ayak uydurmak zorunda kalmıştır."*

K10'a göre; *“Etkilemiştir. Turist sayılarının artmasıyla beraber rekabet daha fazla artmıştır.”*

Şanlıurfa'da faaliyet gösteren seyahat acentelerinin tamamı bu soruya rekabeti etkilediği yönünde cevap vermişlerdir. Özellikle yeni havalimanın açılmasıyla beraber rekabetin daha fazla arttığını dile getirmişlerdir. Şanlıurfa'ya seyahat eden yolcularda özellikle turist sayılarında artış meydana gelmekle seyahat acenteleri hizmet kalitesinde artış yoluna gitmişlerdir.

2. Havalimanı ile seyahat acentelerinin işleyişinde ne tür değişiklik meydana gelmiştir?

Seyahat acente temsilcileriyle GAP Havalimanının işleyişinde ne tür değişiklik meydana geldiği hakkında katılımcılar şu şekilde cevaplar vermiştir:

Gelirler açısından:

K1'e göre; *“Uçuş sayıları arttığından gelirlerde de artış meydana gelmiştir.”*

K2'ye göre; *“Gelirlerin düşmesine sebebiyet vermiştir.”*

K3'e göre; *“Gelirlerde güzel bir artış meydana gelmiştir.”*

K4'e göre; *“Gelirlerin yükselmesine neden olmuştur. Urfa'nın turizm kenti olması dolayısıyla GAP Havalimanının açılmasından sonra gerek yurt içi, gerekse yurt dışından gelen turist sayılarında artış meydana gelmiş olması gelirlerin artmasına neden olmuştur.”*

K5'e göre; *“Şanlıurfa'da GAP Havalimanının açılmasıyla beraber sadece seyahat acenteleri değil yöre halkı da bundan olumlu etkilenmiştir. Bölgeye gelen turistlerin sayısı artmış ve şehrin gelir seviyesine katkıda bulunmuştur.”*

K6'ya göre; *“Gelirler artmıştır.”*

K7'ye göre; *“Sektörde 37 yıldır varız. Önceki Havalimanı daha küçüktü. Yeni havalimanı açılmasıyla beraber turist sayılarında artış meydana gelmiştir. Şehrimizi ziyaret eden insanlar gelirlerin de artmasına neden olmuştur.”*

K8'e göre; *“Havalimanı açıldıktan sonra gelen ziyaretçiler Şanlıurfa'nın gelirlerinin artışına neden olmuştur. Havalimanı açılmadan önce otobüsle seyahat edilmekteydi. Ama havalimanın açılmasıyla beraber gelen turistlerin sayısı da artmıştır.”*

K9'a göre; *“Havalimanının açılması doğrudan şehrin turist sayısını arttırmıştır. Şanlıurfa'da çok sayıda konukevi vardır. Şehri ziyaret eden turistler bu konukevlerini çokça tercih etmektedirler. Gelen taleplerden bunu anlıyoruz. Gerek konaklama gerekse almış oldukları hediyelik eşyalar ile Urfa'nın gelirlerinde artış yaşanmıştır.”*

K10'a göre; *“Şanlıurfa'ya gelen yerli ve yabancı turistler Urfa'nın gelirlerinde artışa neden olmuştur.”*

Turlar açısından:

K1'e göre; *“Yolcu sayısı arttığından, ulaşım kolaylaştığından turların sayısı artmıştır.”*

K2'ye göre; *“Tur sayılarında düşüş olmuştur. Acentelere gelen tur talepleri azalmıştır.”*

K3'e göre; *“GAP Havalimanının açılmasıyla beraber turlarda artış meydana gelmiştir.”*

K4'e göre; *“GAP Havalimanı ile beraber tur sayılarımızda ciddi bir şekilde artışı beraberinde getirmiştir. Yurt içi ve yurt dışı seyahatler düzenleyen bir şirketiz. Bu da olumlu bir şekilde bizi etkilemiştir.”*

K5'e göre; *“Şanlıurfa'da GAP Havalimanının açılmasıyla beraber sadece seyahat acenteleri değil yöre halkı da bundan olumlu etkilenmiştir. Bölgeye gelen turistlerin sayısı artmış ve şehrin gelir seviyesine katkıda bulunmuştur.”*

K6'ya göre; *“Turlar artmıştır.”*

K7'ye göre; *“Çok eskilerden beridir tur işletmesi olarak çalışıyoruz. Havalimanı açılmasıyla beraber yurt içi ve yurt dışı turlarında artış meydana gelmiştir.”*

K8'e göre; *“Bu sektörde 8 yıldan beridir hizmet vermekteyiz. Biz havalimanı açıldıktan sonra kurulan bir şirketiz. Gözlemlerime göre havalimanı açılmasıyla beraber turlarda artış meydana gelmiştir.”*

K9'a göre; *“Havalimanının açılması doğrudan şehrin turist sayısını artırmıştır. Şanlıurfa'da çok sayıda konukevi vardır. Şehri ziyaret eden turistler bu konukevlerini çokça tercih etmektedirler. Gelen taleplerden bunu anlıyoruz. Gerek konaklama gerekse almış oldukları hediyelik eşyalar ile Urfa'nın gelirlerinde artış yaşanmıştır.”*

K10'a göre; *“Pandemi dönemine kadar turlarda sürekli artış yaşanmıştır. Pandemi bitmesiyle tekrardan turlar canlanmış ve artış göstermiştir.”*

Transfer hizmetleri açısından:

K1'e göre; *“Transfer sayılarında artış meydana gelmiştir.”*

K2'ye göre; *“Transfer taleplerinde düşüşe sebep olmuştur.”*

K3'e göre; *“VIP yolcu transfer sayılarında artış meydana gelmiştir.”*

K4'e göre; "Özellikle İstanbul Havalimanı merkezli transfer uçuşlarında etki göstermiştir. Transfer hizmeti olumlu etkilenmiştir."

K5'e göre; "Transfer uçuşları VIP yolcularında artış göstermiştir."

K6'ya göre; "Transfer hizmeti artmıştır."

K7'ye göre; "Transfer uçuşları artmıştır."

K8'e göre; "transfer hizmetlerin sayısında artış meydana gelmiştir."

K9'a göre; "Ülkenin birçok yerinde havalimanı açılmasıyla transfer hizmeti de artmıştır. Yolcular genellikle İstanbul aktarmalı transfer hizmetini gerçekleştirmektedir."

K10'a göre; "Şanlıurfa'dan yurt içi ve yurt dışı seyahat eden yolcular daha çok İstanbul Havalimanını kullanarak transfer hizmetlerini gerçekleştirmektedirler."

Uçak Biletleri Satışları Açısından:

K1'e göre; "Uçuş sayısı arttığından bilet satışları artmıştır."

K2'ye göre; "Uçak biletlerinde eskiye nazaran azalmalar olmuştur. Eskiden acentelerde biletlerde değişiklik yapılabilirken havaalanından sonra bu da değişmiştir."

K3'e göre; "Bilet satışlarını kesinlikle artırmıştır. Özellikle Bölgemizde İstanbul, Ankara ve İzmir biletleri daha çok satılmaktadır."

K4'e göre; "Uçuş sayısı arttığından bilet satışları artmıştır."

K5'e göre; "İnternette bilet alma durumu bizi olumsuz etkilemiştir. Buna rağmen bilet satışları pandemi dönemine kadar güzel bir şekilde sürmekteydi."

K6'ya göre; "Uçuş sayısı arttığından bilet satışları artmıştır."

K7'ye göre; "Uçak bilet satışlarımız havalimanı açıldığından beri artmıştır. Bir ara pandemi döneminde çok büyük zararımız oldu ancak sonrasında toparlandık."

K8'e göre; "Şanlıurfa'ya gelen turist sayılarında artış olmuştur. Şu anda insanların çoğu internet üzerinden bilet satın almaktadırlar. Acenteler bu konuda maalesef negatif yönlü etkilenmektedirler."

K9'a göre; "Günümüzde insanlar genellikle internette bilet satın almaktadırlar. Son zamanlarda bilet fiyatlarının artması bilet satışlarını azaltmıştır. Önceleri insanlar otobüs yerine uçakla seyahat etmeyi tercih ederlerdi. Ancak otobüs fiyatı ile uçak fiyatı arasında farkın çok artması bilet satışlarını azaltmıştır."

K10'a göre; *"Pandeminin başına kadar uçak bilet satışları güzeldi. Fakat pandemi sonrası uçak bilet fiyatlarındaki artış bilet satışlarında azalmaya neden oldu."*

Turist Profilleri Açısından:

K1'e göre; *"Özellikle GAP Havalimanının açılmasıyla beraber Şanlıurfa'ya ziyaret eden turist sayılarında artış meydana gelmiştir. Bu da turist sayısını artırmıştır."*

K2'ye göre; *"çok büyük bir farklılık olmamıştır."*

K3'e göre; *"Yabancı ülkelerden gelen turist sayılarında bölgemizde ciddi bir artış olmuştur."*

K4'e göre ; *"Turist sayısı Urfa'mızda ciddi bir şekilde artmıştır. Bu gözle görülmüş bir şekilde fark ediliyor."*

K5'e göre; *"Şanlıurfa'nın özellikle turizm kenti olması ve havalimanının ulaşım kolaylığı sağlaması turist sayılarından artışı meydana getirmiştir."*

K6'ya göre; *"Turist sayılarında artış meydana gelmiştir."*

K7'ye göre; *"Uçak bilet satışlarımız havalimanı açıldığından beri artmıştır. Bir ara pandemi döneminde çok büyük zararımız oldu ancak sonrasında toparlandık."*

K8'e göre; *"Urfa bilindiği gibi turizm şehridir. Eskiden beri turist çeken bir şehir olmuştur. Havalimanı açılmasıyla beraber turist sayılarında ciddi artış meydana gelmiştir. Göbeklitepe müzesinin açılmasıyla beraber sayı daha da arttığını gözlemlemekteyiz."*

K9'a göre; *"Urfa zaten turizm şehridir. Havalimanı açılmadan önce daha çok otobüsle İran, Arabistan, tarafından çok turist çeken bir şehirdi. Ancak havalimanının açılmasıyla beraber dünyanın her yerinden turist çeken bir şehir oldu. Göbeklitepe bunda daha çok etkili oldu diyebiliriz."*

K10'a göre; *"Havalimanı açılmadan önce de turistler ziyaret ediyordu. Ancak havalimanı açılmasıyla beraber bu sayı kat ve kat arttı. Önceleri Şanlıurfa'da lüks oteller yoktu. Şanlıurfa'da son zamanlara büyük otellerin açılmasıyla beraber turist profilleri açısından çok iyi olmuştur."*

Yapılan görüşme sonrasında varılan genel kanı GAP Havalimanının varlığının seyahat acentelerinin işleyişinde; gelir, tur, transfer hizmeti, uçak biletleri ve turist profilleri açısından olumlu olarak artış meydana getirdiği, ancak bilet satışlarının internet satışlarından sonra seyahat acentelerinde azalmaya neden olduğu, pandemi sonrası bilet fiyatlarındaki yükselişin de

bilet satışlarını azalttığı anlaşılmıştır. Özellikle Göbeklitepe'nin Şanlıurfa'da hizmete başlamasından sonra turist sayılarında artış olduğu dile getirilmiştir.

3.Şanlıurfa GAP Havalimanının, bölgenin gelişmesine yönelik ne gibi etkileri bulunmaktadır?

K1'e göre; *“Bölgenin ekonomik olarak gelişmesine zemin hazırlamıştır. Havalimanı ile birlikte daha çok turistin bölgemizi ziyaret ederek Şanlıurfa'nın tanınmasına neden olmuştur.”*

K2'ye göre; *“Şanlıurfa'nın gelirlerinde artış meydana getirmiştir. İhtiyacı karşılamak için birçok konaklama merkezinin açılmasına neden olmuştur. Bunun yanında havalimanı civarındaki arsaların fiyatlarının yükselmesine neden olmuştur.”*

K3'e göre; *“Gelen turist sayısının artmasına neden olmuştur. Ulaşım kolaylığı sağlanmasından dolayı gelen kişi sayısını da artırmıştır.”*

K4'e göre; *“Turist sayısının artmasına neden olmuştur. Urfa'nın daha fazla kişiye tanıtılması için büyük bir etken olmuştur.”*

K5'e göre; *“Şanlıurfa'ya gelen ziyaretçi sayılarını artırmıştır. Esnaf gelirlerini artırmıştır. Konaklama sayıları artmıştır. Özellikle konukevi sayıları da artmıştır.”*

K6'ya göre; *“Öncelikle Şanlıurfa'nın gelişmesi için çok büyük bir etken oluşmuştur. İhtiyacı karşılamak için lüks otellerin açılmasına neden olmuştur. Şanlıurfa'nın prestiji açısından oldukça önemli bir sorundu bu. Önceleri Urfa'da lüks otel yoktu. Daha çok pansiyon tarzında oteller bulunmaktaydı.”*

K7'ye göre; *“Bölgeyi her anlamda geliştirdi. Gerek ekonomik gerekse turizm yerlerin ziyaret sayısında istatistiksel olarak artışa neden olmuştur.”*

K8'e göre; *“Bilindiği gibi Şanlıurfa turizmin başkentlerinden biridir. Gelen turistlerin bu şehri sadece medyadan değil de yakından görme fırsatı doğurmuştur. Ayrıca şehrimize gelen yerli ve yabancı turistler şehrin gelirlerini de artırmıştır.”*

K9'a göre; *“Şanlıurfa turizm şehridir. Havalimanının varlığı ile beraber konaklama yerlerinde artış meydana gelmiştir. Özellikle Göbeklitepe'nin açılmasıyla beraber şehrimizde turist sayısı çok artmıştır. Önceleri Şanlıurfa'da konaklama yetersizdi. Şu anda gerek butik oteller gerek konuk evleri bu ihtiyacı karşılamaya çalışmaktadır.”*

K10'a göre; *“Olumlu yönlerini sıralarsak, bölgenin ekonomisine katkıda bulunmuştur. Esnaf gelirlerini artırmıştır. Turizm yerlerine ziyaret etme sıklığını artırmıştır. Yolların daha düzenli olmasına katkı sağlamıştır. Şanlıurfa'nın*

gelişmesine önemli katkılar sağlamıştır. Ancak bunun yanında arsa fiyatlarını da artırmıştır.”

4. Havalimanının bölgeye katkısıyla birlikte, yoğun sezon dışında işletmeniz hangi dönemlerde yoğunluktadır?

K1'e göre; *“Yaz döneminde tatil satışları nedeniyle yoğunluk almaktadır.”*

K2'ye göre; *“Daha çok yaz döneminde yoğunluktadır.”*

K3'e göre; *“Bölgemiz çok sıcak olduğu için daha çok ilkbahar ve son baharda daha çok yoğunluktadır.”*

K4'e göre; *“Yaz tatili zamanında daha çok yoğunluktadır.”*

K5'e göre; *“Şehrimiz çok soğuk bir şehir değildir. Bu nedenle yılın 4 mevsimi de turist çekmektedir. Ancak daha çok yaz aylarında yoğunluk artmaktadır.”*

K6'ya göre; *“Yoğun sezon dışında ilkbahar aylarında yoğunluk artmaya başlamaktadır.”*

K7'ye göre; *“Yazın yoğunluk artmaktadır.”*

K8'e göre; *“İzlenimlerimize göre ilkbaharla başlayan aylarla beraber yaz aylarında yoğun olmaktadır.”*

K9'a göre; *“İlkbahar yoğunluk artmaktadır. Ama daha çok yaz aylarında yoğunun zirvede olduğunu söyleyebiliriz”*

K10'a göre; *“En çok yazın yoğun olmaktadır. Nedeni de tatil olmasından dolayı insanların gezme isteklerini karşılaması.”*

Yapılan görüşme sonrasında varılan genel kanı ilkbahar ayları ile birlikte yaz aylarında yoğunluğun daha çok yaşandığı anlaşılmaktadır.

5. Havalimanının, bölge tanıtımında Şanlıurfa'nın imajına nasıl bir etkisi bulunmaktadır? Eğer etkisi var ise; siz acente olarak nasıl bir rol üstlenmektedirsiniz.

K1'e göre; *“Olumlu etki sağlamaktadır. Biz de acente olarak ilimizi en güzel şekilde tanıtmak ve en iyi hizmeti sunarak bu katkıyı perçinlemeye çalışıyoruz.”*

K2'ye göre; *“Havalimanı bölgenin imajına olumlu etkisi vardır. Şanlıurfa'nın daha fazla kişiye tanıtılması için aracı konumunda olmamız bu katkılardan biridir.”*

K3'e göre; *“Bölgenin tanıtılmasına fırsat vermektedir. Gelen ziyaretçilere Şanlıurfa'yı yakından görme fırsatı tanımaktadır. Biz de bu hizmeti en güzel şekilde yapmaya çalışıyoruz.”*

K4'e göre; "Bölgeye olumlu bir etkisi vardır. Gelen turistlere bölgenin tanıtılması noktasında. Biz de acente olarak gelen turistlere en güzel şekilde hizmet vermeye çalışıyoruz. Urfa'nızı tanıtıyoruz."

K5'e göre; "Bölgenin imajına olumlu etkisi vardır. Özellikle bölgenin tanıtılması için fırsat konumundadır. Biz de işletme olarak talepleri karşılamaya çalışıyoruz. Hizmetimizi sürekli yeniliyoruz."

K6'ya göre; "Ulaşımı kolay bir hale getirdiği için olumlu bir etkisi vardır."

K7'ye göre; "Bölgenin gelişmesi için olumlu katkılar sunmaktadır. Biz de acente olarak bu katkıya hizmetimizle gösteriyoruz. Bizi tercih eden yerli ve yabancı turistlere gerek rehber danışmanımızla Urfa'yı tanıtıyoruz."

K8'e göre; "Etkileri çok fazladır. Başka Şanlıurfa olmak üzere ülke ekonomisine katkı sunmaktadır. Şanlıurfa'nın imajı açısından çok önemlidir. Bizde gerek kendimizi yenileyerek ve daha fazla geliştirerek bu imaja katkılar sunmaya çalışıyoruz."

K9'a göre; "Bölgeyi çok güzel bir şekilde tanıtılmasına yardımcı oluyor. Şöyle ki insanlar Şanlıurfa'yı dışardan tanımaya çalışırken havalimanının varlığı ile beraber diğer şehirlerden ve yurt dışından gelen ziyaretçilerin Urfa'yı yakından görme fırsatı doğmuştur. Bu da şehrin imajını olumlu yönde etkilemiştir. Biz de acente olarak Urfa'nızı en güzel şekilde tanıtımaya çalışıyoruz."

K10'a göre; "Bölgeyi tanıtma noktasında dolaylı da olsa etkisi vardır. İnsanların buralara gelip görme imkânı sunuyor. Biz de elimizden geldiğince hizmet vermeye çalışıyoruz."

Yapılan görüşme sonrasında varılan genel kanı havalimanının bölge tanıtımında olumlu bir imaja sahip olduğu yönündedir. Gelen yerli ve yabancı ziyaretçiler Şanlıurfa'yı yakından tanıma imkânı sunmaktadır. Seyahat acenteleri bu konuda aracı olarak hizmetlerini yerine getirmeye çalıştıklarını dile getirmişlerdir.

6.Havalimanının gelişmesi ile bölgeye gelen turist sayısının artışıdan dolayı personel sayınızda bir artış oldu mu?

K1'e göre; "Evet 6 olan personel sayımızı 10'a yükselttik."

K2'ye göre; "İhtiyaç oldukça personel sayımızda artışa gittik. İlk işletmeyi açtığımızda 4 kişi olarak çalışıyorduk. Şu anda toplamda 10 kişiyiz."

K3'e göre; "ilk başta personel sayımız 3'tü. Şu anda 9 kişiyiz."

K4'e göre; "Personel sayımız 1 kişi artarak 5 kişi oldu."

K5'e göre; *"Zaman zaman personellerimiz değişti. Ancak ilk acenteyi açtığımızda 6 kişi olarak çalışıyorduk. Su anda personel sayımız 8'dir."*

K6'ya göre; *"4 kişi olarak çalışıyoruz. Personel sayımızda değişme olmamıştır."*

K7'ye göre; *"personel sayımız 4'ten 7'ye yükselmiştir."*

K8'e göre; *"Özellikle tur sayımız arttıkça personel sayımızda artırma yoluna gittik şu anda personel sayımız toplamda 8'dir."*

K9'a göre; *"Personel sayımız artmamıştır."*

K10'a göre; *"Personel sayımız 2 kişi artmıştır. Toplamda şu anda 10 kişiyiz."*

Yapılan görüşme sonrasında varılan genel kanı seyahat acentelerinin gelen talep yoğunluğu neticesinde personel sayılarının arttığı yönündedir.

4.6.2. Şanlıurfa'da faaliyet gösteren otel işletmeleri ile yapılan görüşmeyle ilgili bulgular ve değerlendirmeler

Görüşmeye katılan otel işletmeleri 9 ay ile 74 yıl arasında faaliyet gösteren işletmelerdir. Görüşmeye katılan bireylerin tamamı otel yöneticilerinden oluşmaktadır. Görüşmeye katılan kişiler örneğin; G 1 (Görüşme 1) şeklinde kısaltma yapılarak yazılmıştır.

1. Şanlıurfa GAP Havalimanı, bölgenin gelişmesine yönelik ne gibi etkileri bulunmaktadır?

K1'e göre; *"Sadece Şanlıurfa için değil bütün iller için gelişme göstermiştir. Ancak Urfa'da uçuşlar çok kısıtlıdır."*

K2'ye göre; *"Ulaşım daha hızlı hale geldi. Yabancı ülkelerden gelen turistler için daha ilgi çekici haline geldi."*

K3'e göre; *"Uluslararası bir havalimanı olmadığından pek katkısı olduğu söylenemez."*

K4'e göre; *"Ulaşımı daha hızlı hale getirmiştir."*

K5'e göre; *"Daha çok ziyaretçi tarafından bu bölgeyi görme imkânı tanınmıştır. Ulaşımı kolaylaştırarak daha çok turist çekmiştir."*

K6'ya göre; *"Ulaşım bakımından daha hızlı oldu. Daha çok turist Şanlıurfa'yı gezme imkânı tanıdı. Şanlıurfa'nın daha çok kişi tarafından tanınmasına neden olmuştur."*

K7'ye göre; *"Eski havalimanını hatırlarsak daha küçüktü ve sık uçuş bulunmuyordu. Ancak GAP Havalimanının açılmasıyla beraber hemen hemen her gün uçuş bulunduğundan bölgeye daha çok kişinin ziyaret etme imkânını tanınmıştır. Bu durumun bölgenin gelişmesine katkı sağladığını düşünüyorum."*

K8'e göre; "Şanlıurfa gibi turizm başkentlerinden biri olan bir şehirde havalimanının olması bizim gibi otel işletmeleri için çok önem arz etmektedir. Otelimizin doluluk oranını etkilemektedir. Şanlıurfa'nın da ekonomik durumuna katkısı olduğunu söyleyebiliriz."

K9'a göre; "Tarihi butik otel olmanızın yanında yabancı turistler tarafından ilgi çekici hale gelmiştir. Yabancı turistler daha çok havayolunu tercih etmektedirler. Bu durum havalimanının önemini ortaya koymaktadır sanırım."

K10'a göre; "Gelişme göstermiştir. Daha fazla kişinin bu kadim şehri görmesine fırsat olmuştur."

Otel işletmeleri ile yapılan görüşme sonrasında varılan genel kanının Şanlıurfa GAP Havalimanının varlığı ile birlikte ulaşım kolaylığının sağlandığı, bu durumun birçok ziyaretçi tarafından Şanlıurfa'yı daha kolay görme imkânı sağladığı anlaşılmaktadır. Otel işletmeleri ile yapılan görüşme sonrasında Şanlıurfa GAP Havalimanının varlığından çok memnun oldukları açık şekilde görülmektedir.

2. Şanlıurfa GAP Havalimanının varlığı ile birlikte otelinizin doluluk oranında bir değişiklik meydana geldi mi?

K1'e göre: "Etkisi oldu."

K2'ye göre: "Evet oldu."

K3'e göre: "Konaklama için bizi tercih eden misafirlerimizin %5'lik kısmı havayolunu tercih etmektedir."

K4'e göre: "Yeni bir işletme olduğumuz için pek etkisini hissetmedik."

K5'e göre: "Evet oldu."

K6'ya göre: "Pandemi dönemine kadar oldu diyebiliriz."

K7'ye göre: "Evet oldu."

K8'e göre: "Evet çok etkilemiştir."

K9'a göre: "Günden güne ziyaretçi sayısı artmaktadır. Evet, etkisi oldu."

K10'a göre: "Evet."

Otel işletmeleri ile yapılan görüşme sonrasında varılan genel kanının Şanlıurfa GAP Havalimanının varlığı ile birlikte otellerin doluluk oranının arttığı anlaşılmaktadır.

3. Havalimanının varlığı ile birlikte, otelinizin açık kalma süresini/ sezon süresini uzattı mı?

K1'e göre: "Otelimiz yılın yer ayı çalışmaktadır. Kış sezonu için oldu."

K2'ye göre: "Evet oldu."

K3'e göre: "Hayır."

K4'e göre: "Normal sürecimiz devam etti."

K5'e göre: "Turizm şekri olduğumuz için havalimanı olması kış sezonunda da otelin doluluk oranını etkilemektedir."

K6'ya göre: "Yılın her ayında gerek yerli gerekse yabancı turistler tarafından Şanlıurfa ziyaretçi çeken bir şehirdir. Havalimanı olmasından dolayı kışın da yabancı turistler ziyaret etmektedir. Bu da otelimizin sezon süresini uzatmaktadır."

K7'ye göre: "Yaz sezonunda otelimiz daha fazla doludur ancak kış sezonunda da otelimiz hizmet vermektedir."

K8'e göre: "Evet etkisi olmuştur."

K9'a göre: "Evet sezon süresini uzatmıştır."

K10'a göre: "Evet."

Otel işletmeleri ile yapılan görüşme sonrasında varılan genel kanının Şanlıurfa GAP Havalimanının varlığı ile birlikte otellerin açık kalma sürelerinin başta kış mevsimi olmak üzere sezon süresini arttırdığı anlaşılmıştır.

4. Havalimanının sektöre getirdiği hareketlilikten dolayı satış, teknik ve yöntemlerinizde gelişmeye gittiniz mi?

K1'e göre: "Hayır"

K2'ye göre: "Hayır gitmedik."

K3'e göre: "Hayır."

K4'e göre: "Hayır."

K5'e göre: "Hayır."

K6'ya göre: "Hayır."

K7'ye göre: "Yeni gelen misafirlere oranla kendimizi yenilemeye gittik."

K8'e göre: "Hayır."

K9'a göre: "Evet yeniledik. Hizmeti artırmak için otelimizi sürekli yeniliyoruz."

K10'a göre: "Hayır."

Otel işletmeleri ile yapılan görüşme sonrasında varılan genel kanının Şanlıurfa GAP Havalimanının varlığı ile birlikte iki otel dışında, satış, teknik ve yöntemlerde gelişmeye gitmedikleri anlaşılmaktadır

5. Otelinizde gerçekleştirdiğiniz ürün ve hizmet alanlarında yeniliklere gittiniz mi?

K1'e göre: "Gelen misafirlerin ihtiyaçlarına cevap vermek için sürekli kendimizi yenileyen bir otel olmaya çalıştık. Otelimizde sadece sabah kahvaltısı veriyorduk. Yaklaşık 10 yıldır sabah ve akşam yemeği vermekteyiz. Bunun yanında kendimizi yenilemeye çalışıyoruz."

K2'ye göre: "Daha iyi hizmet vermeye çalışıyoruz."

K3'e göre: "Henüz 9 aylık bir işletme olduğumuzdan yenilik yapmadık."

K4'e göre: "Zaman zaman kendimizi yeniliyoruz. İşletmemizde her ay yapılan toplantı ile birlikte her yılsonunda otelimizde yenilenmesine karar verilen şeyleri ortaya çıkartıyoruz. Yenilenmesi gereken şeyleri yeniliyoruz."

K5'e göre: "Evet kendimizi her zaman yeniliyoruz."

K6'ya göre: "Yenilikleri sürekli yapıyoruz. Bakım, onarım, yatak kapasitesinde yeniliklere gittik."

K7'ye göre: "Restoran bölümünde daha önce yöresel yemeklerimiz daha azdı. Fakat şu anda gelen talepler doğrultusunda yöresel yemeklerimizi de menüye koyduk. Bunun yanında otel de de zaman zaman yenilik yapıyoruz."

K8'e göre: "Yenilik kaçınılmaz bir şeydir. Gerek otelimizde gerekse restoran bölümünde sürekli yenilemeye gidiyoruz."

K9'a göre: "Evet"

K10'a göre: "Hayır."

Otel işletmeleri ile yapılan görüşme sonrasında varılan genel kanının Şanlıurfa GAP Havalimanının varlığı ile birlikte, gerek otel ve restoran bölümünde yeniliklere gittikleri anlaşılmaktadır.

6. Havalimanının etkileri içerisinde, otelinizde kalan turist profillerinde bir değişiklik meydana geldi mi?

K1'e göre: "GAP Havalimanının açılmasıyla beraber otelimizdeki yabancı turist sayısı artmıştır. Ayrıca daha önce civar şehirlerden gelen ziyaretçiler daha fazlaydı. Havalimanı açıldıktan sonra Türkiye'nin batısında da çok sayıda ziyaretçi burayı ziyaret etmektedir."

K2'ye göre: "Evet."

K3'e göre: "Yeni bir işletme olduğumuz için herhangi bir değişim olmadı."

K4'e göre: "Turist profillerinde değişiklik olmuştur. Yabancı turist sayısı artmıştır."

K5'e göre: *"Şanlıurfa'yı daha fazla yabancı görme imkânı olduğundan turist profilinde değişiklik olmuştur."*

K6'ya göre: *"Evet yabancı turistler arttı."*

K7'ye göre: *"Otelimiz yabancı turistler tarafından tercih edilen bir oteldir. Bu nedenle turist profilinde değişiklik olmuştur."*

K8'e göre: *"Evet."*

K9'a göre: *"Butik otel olduğumuzdan dolayı yabancı turistlerin ilgisini çekmektedir."*

K10'a göre: *"Evet"*

Otel işletmeleri ile yapılan görüşme sonrasında varılan genel kanının Şanlıurfa GAP Havalimanının varlığı ile birlikte, daha çok yabancı turist konusunda değişiklik olduğu anlaşılmaktadır.

7. Havalimanının varlığı ile birlikte turist sayısının artışından dolayı personel sayınızda bir artış oldu mu?

K1'e göre: *"Evet oldu."*

K2'ye göre: *"Evet."*

K3'e göre: *"Personel sayımızda bir değişme olmadı."*

K4'e göre: *"Personel sayımız açıldığımız gündən beri sürekli artmaktadır."*

K5'e göre: *"Evet personel sayımız artmıştır."*

K6'ya göre: *"Daha fazla hizmet verebilmek için personel sayımız artmıştır."*

K7'ye göre: *"Evet."*

K8'e göre: *"Evet."*

K9'a göre: *"Hayır."*

K10'a göre: *"Evet"*

Otel işletmeleri ile yapılan görüşme sonrasında varılan genel kanının Şanlıurfa GAP Havalimanının varlığı ile birlikte, hizmeti daha iyi karşılayabilmek için otellerdeki personel sayılarının da arttığı anlaşılmaktadır.

8. Havalimanının varlığı ile otelinizdeki yatak kapasitesinde bir artış oldu mu?

K1'e göre: *"Evet."*

K2'ye göre: *"Evet."*

K3'e göre: *"Yeni bir işletme olduğumuz için yatak kapasitemiz değişmedi."*

K4'e göre: "Hayır"

K5'e göre: "Evet"

K6'ya göre: "Yatak kapasitemiz değişmedi"

K7'ye göre: "Evet."

K8'e göre: "Evet."

K9'a göre: "Hayır."

K10'a göre: "Evet"

Otel işletmeleri ile yapılan görüşme sonrasında Şanlıurfa GAP Havalimanının varlığı ile birlikte, 4 otel işletmesinin yatak kapasitesinde değişme olmadığı 6 otel işletmesinin ise yatak kapasitesinin arttığı anlaşılmaktadır.

4.6.3. Şanlıurfa'daki kamu kurum kuruluşları ile turizm ile ilgili bazı sivil toplum örgütleri ile yapılan görüşmeyle ilgili bulgular ve değerlendirmeler

Araştırmanın bu bölümünde; Şanlıurfa İl Kültür ve Turizm Müdürlüğü, Şanlıurfa Belediyesi Kültür ve Turizm Daire Başkanlığı, Şanlıurfa Valiliği, Şanlıurfa İli Kültür Eğitim Sanat ve Araştırma Vakfı, Şanlıurfa Gastronomi Merkezi, Şanlıurfa GAP Havalimanı Müdürlüğü ve Harran Üniversitesi Turizm ve Otel İşletmeciliği kurumları ile GAP Havalimanı varlığının ekonomi, turizm, eğitim, sağlık ve çevresel etkisinin olumlu veya olumsuz etkileri kapsamında yapılan görüşmeyi kapsamaktadır.

Şanlıurfa GAP Havalimanı, bölgenin gelişmesine yönelik;

a. Ekonomik yönden olumlu veya olumsuz ne gibi etkileri olmuştur?

Şanlıurfa Kültür ve Turizm İl Müdürü ile yapılan görüşmede; "Turizmde ana öge, turizmin artmasına tetikleyici unsur olan "ulaşımdır". Ulaşımın kolaylaşması ile birlikte turizmde hem ulaşabileceğimiz pazarları çoğaltabiliyorsunuz, pazarları da çoğalttığınız gibi, geri dönüş olarak o pazarda ulaşabileceğiniz pazarın kendi içerisinde farklı bölümlerine de çok rahatlıkla ulaşabiliyorsunuz. Bu anlamda Havalimanı Urfa için çok önemlidir. En azından ekonomik yönden baktığımız zaman, turizm ekonomisini canlandırması diyebiliriz. Hafta sonraları özellikle bazı zamanlarda insanların otobüsle gidemeyecekleri yerleri uçaklarla kısa süreli yolculuk yaparak daha fazla zaman tur yapma imkânı elde ediyorlar. Örneğin karayolları açısından İstanbul'dan Urfa'ya otobüsle gelip gitmek en az iki gün sürüyor. İki gün için insanlar

gelmeyecekler. Bu açıdan baktığımız zaman Şanlıurfa için ekonomik bir kayıptır. Ancak Havalimanı açılması ne demek? Urfa'nın İstanbul'a uzaklığı iki saattir. Aslında Göbeklitepe'nin İstanbul'a uzaklığı iki saat. Böyle bir varyasyonda iki günlük Urfa turunu İstanbul'a pazarlayabiliyorsunuz. Havaalanı burada devreye giriyor. Ekonomik anlamda olumsuz etkileri var mıdır? Çok kayda değer bir olumsuz etkisi olduğunu düşünmüyorum. Ama olumsuz etkisini şöyle bir noktadan değerlendirebiliriz. Otogardan başlayıp otogarda bitiren otobüs firmalarını düşünebiliriz. Ancak bu anlamda da görevbildiğimiz kadarıyla nüfus yoğunluğunun fazla olması, nüfus popülasyonunun hızla artması sanki bu kaybı hissetmedikleri anlamına gelmektedir.”

Şanlıurfa Belediyesi Kültür ve Turizm Daire Başkanlığı ile yapılan görüşmede: *“Ekonomik olarak kesinlikle olumlu etkileri olmuştur. İş insanlarının daha rahat ulaşım sağlayabilmeleri şehri daha rahat tanımlarına şehir ile ilgili daha fazla bilgiye daha çabuk zamanda edinmelerine olanak tanımıştır.”*

Şanlıurfa Valiliği Sanayi ve Teknoloji İl Müdürlüğü ile yapılan görüşmede: *GAP Havalimanının ekonomik yönden birçok olumlu katkısı olmakla beraber beklentinin altında kalmıştır. Kargo uçaklarının sefer düzenlemiyor olması bunun en önemli sebebidir. Havalimanının kurulmasıyla ekonomik hareketlilik artmıştır. İş insanları başta olmak üzere finans dünyasının ilgisi artmıştır. Bu da özellikle yerli yatırıma talebi arttırmıştır. Havalimanında çalışanlar ile doğrudan istihdam arttırmakla beraber ekonomik hareketlilik ile hizmet edindirme de etkili olmuştur.*

Şanlıurfa İli Kültür Eğitim Sanat ve Araştırma Vakfı ile yapılan görüşmede: *“GAP Havalimanının açılmasıyla beraber ulaşımın daha hızlı ve daha kolay sağlanmasına katkıda bulunmuştur. Bu da gelecek olan turistlerin daha kolay bir şekilde ulaşmasına katkı sağlar ve gelecek insan sayısını artırır ki bu da bir anlamda Şanlıurfa ekonomisini canlandırma noktasında katkı sağlamaktadır.”*

Şanlıurfa Turizm Geliştirme A.Ş ile yapılan görüşmede: *“Havalimanı ekonomik olarak hem bölgeye hem de ülkeye büyük katkılar sunmuştur. Ekonomik hareketliliğe neden olmuştur. Diğer bölgedeki yatırımcıların bölgede yatırım yapmalarına imkan sağlamıştır. Ayrıca gelen turistlerin şehrin ekonomisini canlandırmasına da katkısı olmuştur.”*

Şanlıurfa Gastronomi Merkezi ile yapılan görüşmede: *“Şanlıurfa GAP Havalimanının bölgenin ekonomik kalkınmasına başka istihdam olmak üzere olumlu katkıları olmuştur.”*

Harran Üniversitesi Turizm ve Otel İşletmeciliği Bölümü ile yapılan görüşmede: *“Küreselleşen dünyada havaalanlarının havacılık sektörüne*

olumlu yönde katkıda bulunması ticareti kolaylaştıracak ve bölge ekonomisinin küresel ekonominin bir parçası olmasını kolay hale getirecektir. Tedarik sürecini kısaltacak, teslimat sürecini kısaltacaktır. Üreticilerin, müşterilere hızlı ve güvenilir bir şekilde ürünlerini ulaşturmalarını sağlarken maliyetleri de düşürecektir. Olumsuz etkileri; karayolu, denizyolu ulaşımı hizmeti sağlayan işletmelerin rekabet nedeniyle karlılığını negatif yönde etkileyecek, uluslararası rekabetin artması sonucu küçük ölçekli üretim yapan firmaların tasfiyesine neden olabilecektir.”

Şanlıurfa GAP Havalimanı ile yapılan görüşmede: *“Ekonomik yönden olumlu taraflı tedarik zincirinin verimliliğini artırır. Teslimat sürecini kısaltır. Maliyetleri düşüren olumlu etkisi bulunmaktadır. Ekonomik bağlantıyı ve ticareti güçlendirici özelliği bulunmaktadır. Olumsuz etkisi ise havalimanının belli başlı giderlerinin olması.”*

Bu çalışmada GAP Havalimanının bölge ekonomisi ve turizmüne etkisinin belirlenmesi için otel ve seyahat acentelerinden oluşan katılımcılardan alınan geri bildirimlere göre GAP Havalimanının varlığı Şanlıurfa'nın ekonomisine ve turizmüne önemli katkı sağladığı sonucuna ulaşılmıştır. Özellikle yeni havalimanının açılmasıyla beraber, otel, konaklama, yatak sayısı, gelirler, turlar, bilet satışları, yeme içme işletmeleri açısından artış meydana geldiği, bu yönüyle rekabetin daha fazla arttığı anlaşılmıştır. İşlemeler kalitelerini artırma yoluna gitmişlerdir.

Turizm yönünden olumlu veya olumsuz ne gibi etkileri olmuştur?

Şanlıurfa Kültür ve Turizm İl Müdürü ile yapılan görüşmede; *“Verdiğim cevap turizm konusunu da içermekteydi, bunun yanında istatiksels olarak turist sayısının artması havalimanının etkileri arasında sayabiliriz. Turizm temel göstergelerinden birisi istatistiktir. Kaç kişiyi ağırladınız? Kaç kişiyi konakladınız? Kaç kişi ziyaretçi olarak geldi? Bu gibi istatistiklere baktığımız zaman uçakla gelen ziyaretçi sayılarında artış olduğunu görüyoruz. Bu da turizme yansıyor. Çok önemli noktalarından biri de turizm ürünlerinin çeşitlendirilmesine olağan tanıyor. Aslında bu çok önemli bir nokta. Örneğin İstanbul'dan Urfa'ya uçakla gelen bir turist Karahantepe'de gün batımını izlemesi. GAP Havalimanının turizme sağladığı faydalar arasında sıralayabiliriz. Bu anlamda havacılık sektörünün turizmde ekstra bir pazar oluşturuyor. GAP Havalimanının turizm yönünden olumsuz etkisi olduğunu düşünmüyorum.”*

Şanlıurfa Belediyesi Kültür ve Turizm Daire Başkanlığı: *“Turizm yönünden olumlu etkileri olmuştur. Ulaşımın hızlı ve kaliteli olmasının yanında gezmek amacıyla gelen insanları daha fazla bu bölgeye gelmeye teşvik etmiştir.”*

Şanlıurfa Valiliği Sanayi ve Teknoloji İl Müdürlüğü ile yapılan görüşmede: *“Olumlu yönleri; yabancı turist ve günübirlik ziyaretçi artışı olmuştur. Bu da Şanlıurfa’daki mevcut turizmin canlanması açısından oldukça önemli bir husustur. Olumsuz yönleri; karayolu seyahati nedeniyle yol üzerinde hizmet veren tesislerin iş hacmi düşmüş ve istihdam olumsuz etkilenmiştir.”*

Şanlıurfa İli Kültür Eğitim Sanat ve Araştırma Vakfı ile yapılan görüşmede: *“Ulaşımın daha hızlı olmasıyla beraber beraberinde şehre turist girişlerini artırmıştır. Özellikle daha uzun menzillerden gelen turistlerin daha hızlı bir şekilde şehrimize ulaşmasında etkin bir rol oynamaktadır.”*

Şanlıurfa Turizm Geliştirme A.Ş ile yapılan görüşmede: *“GAP Havalimanı sayesinde mevcut turist sayısında artışa neden olmuştur. Turizm uluslararası bir boyut kazanarak mevcut turizmin canlanmasına neden olmuştur.”*

Şanlıurfa Gastronomi Merkezi ile yapılan görüşmede: *“Şanlıurfa GAP Havalimanının mevcut iç hat ve charter dış hat uçak seferleriyle bölge turizminin canlanmasına olumlu katkıları olmuştur.”*

Harran Üniversitesi Turizm ve Otel İşletmeciliği Bölümü: *“Turizm yönünden ele alındığında; sürüm mesafesi kısılacığı için turist gönderen ülkelerden doğrudan charter seferleri ile paket turların düzenlenmesi mümkün olabilecek böylece turizmde marka olmuş şehirlerin / bölgelerin tercih edilmesinde avantaj sağlayacaktır. Ayrıca destinasyona olan ulaşım seçeneklerinin artması rekabeti getirecek böylece ulaşım maliyetleri azalacaktır. Turistin ulaşım maliyetindeki düşüş geceleme sayısının artışına neden olacak ve sonuçta konaklama ve yiyecek-içecek işletmelerinin gelirleri artacaktır. Ayrıca ulaşım süresinin kısalması farklı ülkeleri ve kültürleri turizm şehrinde buluşturacaktır; bu da bölgedeki turizm işletmelerinde çeşitliliğe itecektir. Farklı kültürlerle hizmet veren işletmeler ortaya çıkacak, istihdamı arttıracaktır. Örneğin Hindistan’dan gelen turistler için hindi mutfağından menüler sunan restoranlar vb. Ayrıca farklı kültürlerin bir araya gelmesi bölge halkının da vizyonuna, hoşgörü ortamının oluşmasına katkı sağlayacaktır. Ancak, havayolu ulaşımında olumsuz sayılabilecek gelişmeler ise dışa bağımlı işletmeleri olumsuz etkileyecektir.”*

Şanlıurfa GAP Havalimanı ile yapılan görüşmede: *“Turizm yönünden yaşam kalitesini artırıcı toplumsal bağların güçlenmesini sağlamaktadır. Şanlıurfa’daki birçok tarihi yerin daha kısa süre içerisinde seyahat edilmesini mümkün kılmaktadır. Bu da kültürel bağın artmasına sebep olmaktadır.”*

b. Sanayi yönünden olumlu ve olumsuz ne gibi etkileri olmuştur?

Şanlıurfa Kültür ve Turizm İl Müdürü ile yapılan görüşmede; *“Havalimanının temel noktası ulaşım. Bu çerçevede değerlendirilebiliriz. Ulaşımın*

hızlı olması sanayi açısından da önemlidir. Örneğin üretimin hava araçlarıyla yurtdışına gönderilmesi havalimanının sanayiye sağladığı faydalar arasındadır. Bildiğimiz kadarıyla havalimanımız kargo uçakları için de pisti müsaittir. Ayrıca normal yolcu uçaklarında da kargo bölümünde de giden ürünler vardır. Gidemeyecek ürünler muhakkak vardır ancak katma değeri yüksek daha küçük parçaların normal uçakların kargo bölümlerinde gittiğini düşünürsek en azından sanayi üretiminde bu noktada bir artışı olduğunu söyleyebiliriz. Bunlar stratejisi yüksek çok değerli öğelerdir. Kargo uçaklarımız belki şu anda yoktur ancak yapılan havalimanımızın pistinin emsallerinden çok büyük olması, büyük tonajlı ve geniş gövdeli uçakların da iniş ve kalkış yapması anlamına gelir ki bunların hepsi belki şu anda olmazsa bile gelecek zamanlarda da bu soruların cevabını arttıracaktır aslında. Sanayi anlamında olumlu cevabını belki beş yıl sonra ilk ağızdan vereceğiz. Çünkü üretimin artması, üretilen ürünlerin kargo uçaklarıyla gitmesi havalimanını sanayi yönünden faydalarını da arttıracaktır. Sanayi yönünden olumsuz etkisi henüz kargo uçağının havalimanında faaliyette olmaması ve kullanamamamız diyebiliriz.”

Şanlıurfa Belediyesi Kültür ve Turizm Daire Başkanlığı: “İş insanlarının bu şehre geliş gidişlerini ve rahat ulaşım sağlaması noktasında olumlu yönde etkileri olmuştur.”

Şanlıurfa Valiliği Sanayi ve Teknoloji İl Müdürlüğü ile yapılan görüşmede: “Olumlu yönleri ulusal ve uluslararası yatırımcı talebi artmıştır. Özellikle kalifiye personel ve yöneticilerin şehre ulaşım ile ilgili olumsuz algısı ortadan kalkmıştır. Olumsuz yönü özellikle karga uçuşların bulunmaması sebebiyle doğrudan lojistik destek almamaktadır.”

Şanlıurfa İli Kültür Eğitim Sanat ve Araştırma Vakfı ile yapılan görüşmede: “olumlu veya olumsuz direk bir etkisi var mı bu konuda net bir şey diyemiyorum.”

Şanlıurfa Turizm Geliştirme A.Ş ile yapılan görüşmede: “Sanayi anlamında doğrudan bir katkısı olmada da yerli ve yabancı yatırımların bölgeye daha rahat gelmesine neden olmuştur. Havalimanı kargo uçaklarına hizmet verdiği takdirde sanayi anlamında da daha da gelişeceğini düşünüyorum.”

Şanlıurfa Gastronomi Merkezi ile yapılan görüşmede: “Şanlıurfa GAP Havalimanı sayesinde mal ve hizmete erişimi kolaylaştırması sebebiyle sanayi üretimine katkıları olmuştur.”

Harran Üniversitesi Turizm ve Otel İşletmeciliği Bölümü: “Havayolu ulaşımının gelişmesi ekonomiye olumlu katkıda bulunurken sanayinin gelişmesine de katkı sağlayacaktır. Global firmalar için üretim yapan diğer sanayi üreticileri de ulaşım maliyetlerini düşürmek için bölgede yatırımlar yapacaktır.”

Yeni yatırımlar hem istihdamı arttıracak hem de alt yapı, üst yapı gibi kamu hizmetlerini zorunlu kılacaktır. Ancak, bölgenin hızlı bir şekilde üretim merkezi haline gelmesi nüfus artışını beraberinde getirecek gayrimenkul ve kira fiyatları da artacaktır.”

Şanlıurfa GAP Havalimanı ile yapılan görüşmede: *“Sanayi yönünden öncelikle olumsuz taraflı kargo uçaklarının olmaması nedeniyle gerek yurt içi gerekse yurt dışına sanayi üretiminden çıkan malların gönderilememesidir. Havalimanı büyük kargo uçaklarının inmesine müsait bir pisti vardır. Ancak kargo uçağı olarak hizmet vermemektedir. Olumlu yönü ise Şanlıurfa’daki iş adamlarının veya yurt dışındaki iş adamlarının kolay ve hızlı bir şekilde yolculuk yapıyor olabildiği havalimanının faydaları arasındadır.”*

c. Eğitim yönünden olumlu veya olumsuz ne gibi etkileri olmuştur.

Şanlıurfa Kültür ve Turizm İl Müdürü ile yapılan görüşmede; *“Eğitim yönünden şöyle bir faydası olabilir. İnsanların üniversite tercih ederken örneğin İstanbul’da yaşayan bir ailenin Şanlıurfa’ya uçak gidiyor mu? Sorusuna alacağı cevap belki de üniversiteyi tercih yapmasında etkilidir. Çünkü Şanlıurfa’ya gidiş süresini 2 saat olarak değerlendirecektir. Hafta sonları rahat bir şekilde ailemin yanına gidebilirim diye düşünecektir. Bu anlamda eğitim konusunda faydaları arasında sayabiliriz. Doğrudan başka bir faydası olabilir mi bu konuda bir şey diyemiyorum.”*

Şanlıurfa Belediyesi Kültür ve Turizm Daire Başkanlığı ile yapılan görüşmede: *“Eğitim amacıyla öğrenci veya akademisyenlerin şehre ulaşımını kolaylaştırdığı için olumlu yönde etkileri olmuştur. Yapılacak olan eğitim ile alakalı konferanslara katılımı arttırmıştır. Katılmak isteyen kişileri zaman ve konfor olarak ulaşım konusunda rahatlatmıştır.”*

Şanlıurfa Valiliği Sanayi ve Teknoloji İl Müdürlüğü ile yapılan görüşmede: *“Olumlu yön: üniversite öğrencisi ve devamlı personellerin aldığı ulaşım hizmeti kolaylaştırmıştır. Olumsuz yön olmadığı değerlendirilmektedir.”*

Şanlıurfa İli Kültür Eğitim Sanat ve Araştırma Vakfı ile yapılan görüşmede: *“Dışardan memleketimize gelecek olan üniversite öğrencilerinin ulaşımını kolaylaştırmıştır. Bu sebeple tercih edilme durumunu arttırmıştır.”*

Şanlıurfa Turizm Geliştirme A.Ş ile yapılan görüşmede: *“Eğitim konusunda en çok dışarıya giden öğrencilerin ulaşım noktasında kolaylık sağlamıştır. Ayrıca şehirde seminer veya konferans veren eğitimcilerin kolay bir şekilde ulaşmasını sağlamıştır.”*

Şanlıurfa Gastronomi Merkezi ile yapılan görüşmede: *“Şanlıurfa GAP Havalimanı sayesinde Harran Üniversitesine il dışından binlerce öğrenci kolay bir şekilde ulaşabilmektedir.”*

Harran Üniversitesi Turizm ve Otel İşletmeciliği Bölümü ile yapılan görüşmede: *“Havayolu ulaşımı sayesinde bölge, özel üniversiteler vb. eğitim kurumları için de yeni fırsatlar doğuracaktır. Bölgede öğrenci sayısının artması tüketimin artmasına aynı zamanda part time eleman ihtiyacı duyan işletmelerde de insan kaynağı sağlama avantajı sağlayacaktır. Fakat bu durumda bölgede kira fiyatlarının artması da kiracı durumunda bulunan memur ve işçi sınıfı için ek maliyetler doğuracaktır. Ayrıca geçici olarak bölgede ikamet eden öğrencilerden bir kısmının mezuniyet sonrası bölgede istihdama katılması nüfus artışına neden olacaktır.”*

Şanlıurfa GAP Havalimanı ile yapılan görüşmede: *“Eğitim yönünden gerek Şanlıurfa’ya gelen öğrencilerin gerekse Şanlıurfa’dan başka şehirlere giden öğrenciler için havalimanı zaman ve bız olarak olumlu katkısı vardır. Olumsuz yönü olarak GAP Havalimanının Türkiye’nin bütün illerine uçuşunun olmadığını varsayabiliriz.”*

d. Sağlık yönünden olumlu veya olumsuz ne gibi etkileri olmuştur?

Şanlıurfa Kültür ve Turizm İl Müdürü ile yapılan görüşmede; *“Sağlık anlamında dışardan belki ziyaretçi çekmiyoruz. Ancak yerel halkın GAP Havalimanını kullanarak diğer iki uç saatlik bir yolculuk ile daha iyi bir tıp merkezinde hizmet alabilmesi çok çok önemli ki zaman açısından ve sağlık hizmetinin kolaylaştırıcı etkileri arasında sayabiliriz. Bu da aslında havalimanının doğrudan sağlık yönünden faydaları arasında sayılabilir.”*

Şanlıurfa Belediyesi Kültür ve Turizm Daire Başkanlığı ile yapılan görüşmede: *“Sağlık konusunda da havalimanın çok faydası vardır. Şehir dışına acil gitmesi gereken hastaların uçak yoluyla gitmesi ve daha çabuk ulaşması faydaları arasında sayılabilir.”*

Şanlıurfa Valiliği Sanayi ve Teknoloji İl Müdürlüğü ile yapılan görüşmede: *“Olumlu; Acil hastaların nakli kolaylaştırmıştır. İl dışında tedaviye giden hastaların gidiş gelişinde kolaylık sağlanmıştır. Olumsuz yön olmadığı değerlendirilmektedir.”*

Şanlıurfa İli Kültür Eğitim Sanat ve Araştırma Vakfı ile yapılan görüşmede: *“Sağlık problemi yaşayan insanların memleketimizden daha hızlı bir şekilde şehir dışına ulaşım sağlamasında olumlu katkıda bulunmuştur.”*

Şanlıurfa Turizm Geliştirme A.Ş ile yapılan görüşmede: *“Acil hastaların uçak yoluyla naklini daha da kolaylaştırmıştır.”*

Şanlıurfa Gastronomi Merkezi ile yapılan görüşmede. *“Şanlıurfa GAP Havalimanı sayesinde durumu ciddi olan hastaların nakli sağlanabilmektedir. Ayrıca organ nakli durumunda hızlıca ulaşabilmektedir.”*

Harran Üniversitesi Turizm ve Otel İşletmeciliği Bölümü ile yapılan görüşmede: *“Sağlık sektörü açısından da (d) şikkındaki öngörülerde bulunmak doğru olacaktır. Özel hastanelerin sayısının artması, sağlık turizminin bölgede gelişmesi söz konusu olacaktır. Burada da (a ve b) şikkı öngörülerini ele alınmalıdır.”*

Şanlıurfa GAP Havalimanı ile yapılan görüşme neticesinde: *“Yanılmuyorsam Şanlıurfa’da tüp bebek tedavisi veren Hastaneler mevcuttur. Bu nedenle gelen yolcular var olduğunu varsayarsak olumlu yönü arasında sayılır. Ayrıca Şanlıurfa’dan başka şehre tedavi amaçlı giden hastaların daha hızlı bir şekilde ulaşmasını sağladığı için havalimanının olumlu yönlerindedir.”*

e. Çevresel etkileri yönünden olumlu veya olumsuz ne gibi etkileri olmuştur.

Şanlıurfa Kültür ve Turizm İl Müdürü ile yapılan görüşmede; *“Olumlu etkileri arasında gökyüzünden yaşadığımız şehri görmemiz, kentleşmeyi görmemiz, doğa ortamında, ovaların arasında yapılmış olan çarpık kentleşmeyi ve betonlaşmayı, imar kirliliğini görmemiz benim açımdan hatta bizim açımızdan olumlu bir etkidir ki aslında bize biraz daha dikkatli olmanız gerektiği konusunda önemli hatırlatmalar yaptığımı düşünüyorum. Doğrudan sera gazı ve ozon tabakasının delinmesi gibi etkileri ile ilgili net bir bilgiye sahip değilim. Ama bu konularda olumsuz etkisi de olduğunu düşünüyorum.”*

Şanlıurfa Belediyesi Kültür ve Turizm Daire Başkanlığı: *“Çevreye kirlilik konusunda az da olsa olumsuz etkileri olmuştur. Özellikle gürültü ve trafik kirliliğine neden olmuştur. Bulunduğu bölgede tarım alanlarının imara açılmasına ve hayvanların doğal yaşamının bozulmasına neden olmuştur.”*

Şanlıurfa Valiliği Sanayi ve Teknoloji İl Müdürlüğü ile yapılan görüşmede: *“Olumsuz: özellikle çevresindeki tarım arazileri imara açılmasına yol açmıştır.”*

Şanlıurfa İli Kültür Eğitim Sanat ve Araştırma Vakfı ile yapılan görüşmede: *“Hava limanının açılması kurulduğu çevredeki arsaların kıymetlenmesi ve havalimanı çevresinin gelişmesinde olumlu yönde etkide bulunmuştur.”*

Şanlıurfa Turizm Geliştirme A.Ş ile yapılan görüşmede: *“Havalimanı civarındaki arsaların fiyatları yükseltmiştir. Ayrıca uçaklardan çıkan gazların havayı kirletmesine neden olmuştur.”*

Şanlıurfa Gastronomi Merkezi ile yapılan görüşmede: *“Şanlıurfa GAP Havalimanı geniş bir alan üzerinde kurulmuştur. Hava araçlarından diğer araçlardan çıkan karbon gazlarının etkilerini minimuma indirmek için havalimanı sınırları içerisinde binlerce ağaç dikilmiştir. Bulunduğu çevrede en çok yeşil alana sahip yerdir.”*

Harran Üniversitesi Turizm ve Otel İşletmeciliği Bölümü ile yapılan görüşmede: *“Bölge ekonomisinin, turizminin, sanayisinin gelişmesi toptan olarak istihdama, alt yapı ve üst yapıya olumlu katkıda bulunurken idari belediyelerin hizmetlerinde aksamaya neden olabilecektir. Ayrıca şehirleşme artacağı için tarımsal alanların azalması, hava kirliliğinin artması, atıkların çevreye zararı söz konusu olacaktır.”*

Şanlıurfa GAP Havalimanı ile yapılan görüşmede: *“Çevresel olarak Havalimanının tarım faaliyetlerinin yapıldığı düz bir alan üzerinde kurulması olumsuz olarak değerlendirilebilir. Uçağın yaydığı egzoz gazı gene olumsuz yönlerinden değerlendirilebilir. Olumlu yönü havalimanının şehirden uzak olması şehirde yaşayan insanların uçağın çıkardığı gürültü ve uçağın çıkardığı gaza maruz kalmaması sayılabilir.”*

4.6.4 Şanlıurfa’da yaşayan yerel halk ile yapılan anket çalışması

Bu aşamada ise uygulama yapılmış Şanlıurfa’da yaşayan yerel halk üzerinden anket çalışması gerçekleştirilmiştir. İlk etapta anketin uygunluğunu test etmek amacıyla Şanlıurfa’da yaşayan 50 kişi üzerinden anket çalışması yapılmıştır. Anket formunun uygunluğu test edildikten sonra devam edilerek, anket uygulamaları 2022 ayının ekim ayından itibaren başlamak üzere, 2023 yılının aralık ayına kadar sürmüştür. Toplamda 397 kişi üzerinden anket çalışması yapılmıştır.

Anket 3 bölümden oluşmaktadır. Birinci bölümde katılımcıların demografik özelliklerine değinilmiştir. Bu özellikler, medeni hal, eğitim durumu, yaş, meslek, cinsiyet ve gelir durumudur. İkinci bölümde Şanlıurfa’da yaşayan yerel halkın uçak ile seyahat sıklığı ve Şanlıurfa’da yaşayıp yaşamadığı sorulmuştur. Üçüncü bölümde ise Şanlıurfa GAP Havalimanı varlığının bölgede yaşayan genç nüfus için iş istihdamı, yeni iş kolları, halkın yaşamını olumlu yönde etkileme, gürültü ve çevresel kirliliği, arazi değerlerinde artış, hayvancılık ve tarım faaliyetlerinin olumlu yönde etkilenmesi, yerleşim alanlarının olumlu etkilenmesi, gelecekte yerleşim yerlerinin artması ve ulaşım imkânlarının değişmesi konuları üzerinde anket maddeleri Şanlıurfa’da yaşayan yerel halka yöneltilmiştir.

Memnuniyet derecesinin belirlenmesi için Likert ölçeği kullanılmıştır. Bu derecelendirmelerin katsayıları; *1- kesinlikle katılıyorum 2- katılıyorum 3- kararsızım 4- katılmıyorum 5- kesinlikle katılmıyorum* şeklindedir. Konuyla ilgili anket analiz sonuçları SPSS veri seti programıyla analiz edilmiştir.

Bulgular:**Katılımcıların Demografik Özellikleri:***Çizelge 5.3. Ankete katılanların demografik özelliklerine göre dağılımı*

Demografik Özellikler		N	%
Medeni Durum	Evli	303	76,3
	Bekar	94	23,7
Eğitim Durumu	İlköğretim	18	4,5
	Lise	58	14,6
	Üniversite	321	80,9
Yaş	18 - 27	81	20,4
	28 - 39	193	48,6
	40 - 49	101	25,4
	50 - 59	14	3,5
	60 ve üzeri	8	2,0
Meslek	Kamu	211	53,1
	Özel Sektör	77	19,4
	Esnaf	20	5,0
	Ev Hanımı	26	6,5
	Emekli	4	1,0
	Öğrenci	38	9,6
	Diğer	21	5,3
Cinsiyet	Erkek	263	66,2
	Kadın	134	33,8
Gelir Durumu	5500 TL ve altı	71	17,9
	5501 - 7000 TL	4	1,0
	7001 - 8500 TL	18	4,5
	8501 - 10000 TL	32	8,1
	10001 TL ve üzeri	272	68,5

Şanlıurfa'da yaşayan 397 kişiye anket çalışması uygulanmıştır. Katılımcıların demografik özellikleri Çizelge 5.3.'de Gösterilmiştir. Çizelge incelendiğinde ankete katılan katılımcıların %66,2'sinin erkeklerden, %33,8'inin ise kadınlardan oluştuğu görülmektedir.

Ankete katılanların yaş grubu incelendiğinde en çok katılımın yüzde 48,6 ile 28-39 yaş aralığından daha çok genç nüfusun katıldığını söyleyebiliriz. 50 ve üzeri yaş grubunun daha az katılım sağladığı görülmektedir.

Ankete katılan kişilerin eğitim durumu incelendiğinde %80,9 oranı ile en çok üniversite mezununun katılım sağladığı görülmektedir. Bu da daha çok eğitilmiş kişilerin yapılan bu çalışmayı önemseydiği ve ankete katılım sağlaması noktasında önem arz etmektedir. Ankete katılanların %14,6'sının lise mezunu ve %4,5'inin ise ilköğretim mezunu olduğu görülmektedir. Eğitim seviyesi düşüğe ankete katılımın az olduğu görülmektedir.

Ankete katılanların %76,3'ünün evli, %23,7'sinin ise bekâr olduğu görülmektedir. Yapılan anket incelendiğinde evlilik ve yaş arasında doğru orantı olduğu görülmektedir. Evliliğin daha çok 28 yaş ve üzeri olduğu görülmektedir.

Ankete katılanların %53,1'inin kamu sektöründe çalıştığı görülmektedir. Bu durum üniversite mezunları ile kamu sektöründe çalışanlar arasında doğru bir oran olduğunu göstermektedir. Ankete katılanların %19,14'ü özel sektörde çalışmaktadır. Sonrasında %9,6 ile öğrenci, %6,5 ile ev hanımı, %5 ile esnaf, % 5,3 diğer iş grupları ve % 1 ile emekli olduğu görülmektedir. Ankete katılanların yaş grubu incelendiğinde 60 yaş üzeri ile emekli olma arasında doğru orantı olduğu görülmektedir.

Ankete katılanların gelir durumu incelendiğinde %68,5'inin 10001 TL ve üzeri geliri olduğu görülmektedir. Devamında % 17,9'unun ise 5500 TL ve altında olduğu görülmektedir. Şanlıurfa'da yaşayan yerel halkın düşük ve orta gelirde olduğu görülmektedir.

Çizelge 5.4. Ankete katılanların Şanlıurfa'da yaşayıp yaşamadığı ve seyahat sıklığı

İkamet Durumu ve Seyahat Sıklığı		N	%
Şanlıurfa'da mı ikamet ediyorsunuz?	Evet	365	91,9
	Hayır	32	8,1
Seyahat Sıklığı	Haftada bir	1	0,3
	Ayda bir	5	1,3
	3 ayda bir	26	6,5
	6 ayda bir	51	12,8
	Yılda bir	218	54,9
	Uçuş gerçekleştirmedim	96	24,2

Ankete katılanların Şanlıurfa'da ikamet edip etmediği ve hangi sıklıkla uçağa bindiği Çizelge 5.4.'de gösterilmiştir.

Çizelge incelendiğinde ankete katılanların 365'inin Şanlıurfa'da ikamet ettiği 32'sinin ise Şanlıurfa'da ikamet etmediği anlaşılmaktadır. Daha sağlıklı bir veri elde etmek için anket formu dağıtılırken bu hususa dikkat edilmiş ve katılanların çoğunluğunun Şanlıurfa'da ikamet etmesine dikkat edilmiştir.

Çizelge incelendiğinde ankete katılanların uçakla seyahat etme sıklığına bakıldığında, %54,9 oranı ile çoğunluğun yılda bir kez uçağa bindiği anlaşılmaktadır. Seyahat etme sıklığı yıl içerisindeki zaman daraldıkça aynı şekilde düştüğü görülmektedir. Dikkat çeken diğer bir hususun ise uçağa binmeyenlerin sayısının %24,2 ile azımsanmayacak kadar çok olduğu görülmektedir.

Çizelge 5.5. Ölçeğin güvenilirlik analizi

Ölçeğin Güvenilirlik Analizi		
Alfa Değeri	Standartlaştırılmış Alfa Değeri	Madde Sayısı
,834	,840	11

Cronbach alfa katsayıları $0,00 \leq \alpha < 0,40$ ise ölçek güvenilir değildir, $0,40 \leq \alpha < 0,60$ ise ölçek düşük güvenilirliktedir, $0,60 \leq \alpha < 0,80$ ise ölçek oldukça güvenilir, $0,80 \leq \alpha < 1,00$ ise ölçek yüksek derecede güvenilir bir ölçektir. (Özdamar, 2004: 633) Çizelge 5.5. incelendiğinde ölçeğin alpha değerinin ,834 olduğu bu da anketin yüksek derecede güvenilir olduğunu açıklamaktadır.

Çizelge 5.6. Anket maddelerinin faktör analizi

Kaiser-Meyer-Olkin (KMO) Örneklem Ölçüm Değer Yeterliği	,816
Bartlett Testi	Ki-Kare Değeri
	1972,331
	Sd
	55
	p (p<0,05)
	,000

Araştırma kapsamında yer alan “ölçek maddelerinin” örneklem yeterliliğini ve ölçek maddelerinin bu analize uygunluk düzeyini belirleyebilmek adına KMO ve Bartlett testinin yapılması gerekmektedir (Gümüş H. ve Alay Özgül, 2017: 869). KMO değerlerinin 0,50-0,60 arasında olması örneklemin yetersiz olduğunu, 0,60-0,70 arasında olması zayıf olduğunu, 0,70-0,80 arasında olması orta olduğunu, 0,80-0,90 arasında olması ise iyi olduğunu gösterir. 0,90 ve üzerindeki KMO değeri ise mükemmel olduğunu işaret etmektedir. KMO değerinin belirlenen sınırlar altında kalması durumunda faktör analizi uygulanamamaktadır. Bundan dolayı veri setinin faktör analizine uygun olup olmadığını belirleyebilmek için KMO değerinin 0,50’den yüksek Bartlett test sonucunun ise anlamlı olması gerekmektedir (Kalaycı, 2010:321). Çizelge 5.6.’da ifade edilen değerlere göre KMO değeri 0,50’den yüksek (0,816) ve Bartlett test sonucu istatistiksel anlamda faktör analizine uygunluğunu ortaya koymaktadır. (p<0,05).

Çizelge 5.7. Ölçek maddelerini Belirleyen Faktörler

Ölçek Maddeleri	1.Faktör	2.Faktör	2.Faktör
Havalimanının faaliyet gösterdiği alanda, ulaşım imkânları olumlu etkilenmiştir.	0,827		
Şanlıurfa GAP Havalimanının varlığı bölge halkın yaşamını olumlu yönde etkilemiştir.	0,821		
Havalimanının varlığı gelecekte yerleşim alanlarının artmasına sebep olacaktır.	0,788		
Havalimanının varlığı yerleşim alanlarını ekonomik yönden olumlu etkilemiştir.	0,754		
Şanlıurfa GAP Havalimanı'nın varlığı bölgede yaşayan insanlar için iş istihdamı arttırmıştır.	0,747		
Havalimanı yakınındaki arazi değerlerinde artış yaşanmıştır.	0,651		
Havalimanının faaliyetiyle beraber günlük işinizden farklı olarak yeni iş kolları bulunmasına yardımcı olmuştur.	0,632		
Havalimanı ile birlikte çevresel kirlilik artmıştır		0,932	
Havalimanı ile birlikte yakın çevredeki gürültü artmıştır		0,909	
Havalimanının varlığı yakın çevresindeki hayvancılık faaliyetlerini olumlu yönde etkilemiştir.			0,924
Havalimanının varlığı yakın çevresindeki tarım faaliyetlerini olumlu yönde etkilemiştir.			0,915

Maddelerin herhangi birisinde binışiklik durumu saptanırsa o ölçek maddesi çıkartılarak faktör analizi tekrarlanmalıdır (Büyüköztürk, 2010:135). Çizelge 5.7. incelendiğinde anket maddelerinin faktör analizi sonrası yapılan tespitte binışik durumu söz konusu olmadığından analiz dışı bırakılacak herhangi bir madde çıkarımına gidilmemiştir.

Çizelge 5.8. Ölçek maddelerinin çıkarma (extraction) değeri

Sayı	Ölçek Maddeleri	Extraction (Çıkarma)
1	Havalimanının faaliyet gösterdiği alanda, ulaşım imkânları olumlu etkilenmiştir.	0,628
2	Şanlıurfa GAP Havalimanının varlığı bölge halkın yaşamını olumlu yönde etkilemiştir.	0,636
3	Havalimanının varlığı gelecekte yerleşim alanlarının artmasına sebep olacaktır.	0,569
4	Havalimanının varlığı yerleşim alanlarını ekonomik yönden olumlu etkilemiştir.	0,837
5	Şanlıurfa GAP Havalimanı'nın varlığı bölgede yaşayan insanlar için iş istihdamı arttırmıştır.	0,854
6	Havalimanı yakınındaki arazi değerlerinde artış yaşanmıştır.	0,395
7	Havalimanının faaliyetiyle beraber günlük işinizden farklı olarak yeni iş kolları bulunmasına yardımcı olmuştur.	0,842
8	Havalimanı ile birlikte çevresel kirlilik artmıştır	0,842
9	Havalimanı ile birlikte yakın çevredeki gürültü artmıştır	0,667
10	Havalimanının varlığı yakın çevresindeki hayvancılık faaliyetlerini olumlu yönde etkilemiştir.	0,626
11	Havalimanının varlığı yakın çevresindeki tarım faaliyetlerini olumlu yönde etkilemiştir.	0,663

Extraction değeri 0,40'ın altında ise madde çıkarımına gidilir. (Kalaycı, 2010: 405) Çizelge 5.8. incelendiğinde anketin 6. maddesinin extraction değerinin değeri 0,395 olduğu görülmektedir. Bu değer 0,40 değerine yakın bir değer olduğu için ve ilgili maddenin binişik durumu da söz konusu olmadığından madde çıkarımına gidilmemiştir.

Ankete Katılanların GAP Havalimanın Varlığı ile İlgili Anket Maddelerinin Tutumlarına Yönelik Likert Analizi ve Verilen Cevaplar

Şanlıurfa GAP Havalimanı varlığının bölgede yaşayan genç nüfus için iş istihdamı, yeni iş kolları, halkın yaşamını olumlu yönde etkileme, gürültü ve çevresel kirliliği, arazi değerlerinde artış, hayvancılık ve tarım faaliyetlerinin olumlu yönde etkilenmesi, yerleşim alanlarının olumlu etkilenmesi, gelecekte yerleşim yerlerinin artması ve ulaşım imkânlarının değişmesi konuları üzerinde anket maddeleri Şanlıurfa'da yaşayan yerel halka yöneltilmiştir. Memnuniyet derecesinin belirlemesi için Likert ölçeği kullanılmıştır. Bu

derecelendirmelerin katsayıları; 1- kesinlikle katılıyorum 2- katılıyorum 3- kararsızım 4- katılmıyorum 5- kesinlikle katılmıyorum şeklindedir.

Çizelge 5.9. Anketin 1. maddesinin likert analiz verilen cevap sonucu

Şanlıurfa GAP Havalimanı'nın varlığı bölgede yaşayan insanlar için iş istihdamı arttırmıştır.		
	N	%
Kesinlikle katılıyorum	187	47,1
Katılıyorum	108	27,2
Kararsızım	53	13,4
Katılmıyorum	19	4,8
Kesinlikle katılmıyorum	30	7,6
Toplam	397	100,0

Çizelge 5.9. incelendiğinde Likert sorularından “Şanlıurfa GAP Havalimanı'nın varlığı bölgede yaşayan insanlar için iş istihdamı arttırmıştır.” sorusu sorulmuştur. Ankete katılan yerel halkın %47,1'i kesinlikle katılıyorum cevabı verirken %27,2 katılıyorum cevabı vererek toplamda %74,3 oranıyla bu soru üzerinden olumlu görüş bildirmişlerdir.

Çizelge 5.10. Anketin 2. maddesinin likert analiz verilen cevap sonucu

Şanlıurfa GAP Havalimanının varlığı bölge halkın yaşamını olumlu yönde etkilemiştir.		
	N	%
Kesinlikle katılıyorum	223	56,2
Katılıyorum	84	21,2
Kararsızım	49	12,3
Katılmıyorum	18	4,5
Kesinlikle katılmıyorum	23	5,8
Toplam	397	100,0

Çizelge 5.10. incelendiğinde Likert sorularından “Şanlıurfa GAP Havalimanının varlığı bölge halkın yaşamını olumlu yönde etkilemiştir.” sorusu sorulmuştur. Ankete katılan yerel halkın %56,2'si kesinlikle katılıyorum cevabı verirken %21,2 katılıyorum cevabı vererek toplamda %77,4 oranıyla bu soru üzerinden olumlu görüş bildirmişlerdir.

Çizelge 5.11. Anketin 3. maddesinin likert analiz verilen cevaplar

Havalimanının faaliyetiyle beraber günlük işinizden farklı olarak yeni iş kolları bulunmasına yardımcı olmuştur.		
	N	%
Kesinlikle katılıyorum	147	37,0
Katılıyorum	100	25,2
Kararsızım	71	17,9
Katılmıyorum	37	9,3
Kesinlikle katılmıyorum	42	10,6
Toplam	397	100,0

Çizelge 5.11. incelendiğinde Likert sorularından **“Havalimanının faaliyetiyle beraber günlük işinizden farklı olarak yeni iş kolları bulunmasına yardımcı olmuştur.”** sorusu sorulmuştur. Ankete katılan yerel halkın %37,0’si kesinlikle katılıyorum cevabı verirken %25,2 katılıyorum cevabı vermiştir. Ankete katılanların %17,9’unun ise kararsız kalması dikkat çekmiştir. Anketin bu maddesi için katılanların toplamı %62,2 ile çoğunlukta olduğu görülmektedir.

Çizelge 5.12. Anketin 4. maddesinin likert analiz verilen cevap sonucu

Havalimanı ile birlikte yakın çevredeki gürültü artmıştır		
	N	%
Kesinlikle katılıyorum	86	21,7
Katılıyorum	74	18,6
Kararsızım	68	17,1
Katılmıyorum	55	13,9
Kesinlikle katılmıyorum	114	28,7
Toplam	397	100,0

Çizelge 5.12. incelendiğinde Likert sorularından **“Havalimanı ile birlikte yakın çevredeki gürültü artmıştır.”** sorusu sorulmuştur. Ankete katılan yerel halkın aritmetik olarak %40,3 ‘ü katılıyorum derken, %42,6’sının ise katılmıyorum seçeneğini işaretlediği görülmektedir.

Çizelge 5.13. Anketin 5. maddesinin likert analiz verilen cevap sonucu

Havalimanı ile birlikte çevresel kirlilik artmıştır		
	N	%
Kesinlikle katılıyorum	59	14,9
Katılıyorum	54	13,6
Kararsızım	87	21,9
Katılmıyorum	67	16,9
Kesinlikle katılmıyorum	130	32,7
Toplam	397	100,0

Çizelge 5.13. incelendiğinde Likert sorularından “**Havalimanı ile birlikte çevresel kirlilik artmıştır.**” sorusu sorulmuştur. Ankete katılan yerel halkın %32,7’sinin kesinlikle katılmıyorum seçeneğini işaretlerken, %16,9’unun ise katılmıyorum seçeneğini işaretlediği görülmektedir. Ankete katılanların %28,5’nin ise GAP Havalimanı ile birlikte çevresel kirliliğin arttığını düşünmektedirler.

Çizelge 5.14. Anketin 6. maddesinin likert analiz verilen cevaplar

Havalimanı yakınındaki arazi değerlerinde artış yaşanmıştır.		
	N	%
Kesinlikle katılıyorum	223	56,2
Katılıyorum	79	19,9
Kararsızım	60	15,1
Katılmıyorum	19	4,8
Kesinlikle katılmıyorum	16	4,0
Toplam	397	100,0

Çizelge 5.14. incelendiğinde Likert sorularından “**Havalimanı yakınındaki arazi değerlerinde artış yaşanmıştır.**” sorusu sorulmuştur. Ankete katılan yerel halkın %56,2’si kesinlikle katılıyorum seçeneğini işaretlerken, %19,9 katılıyorum cevabı vermiştir. Ankete katılanların %76,1’i ile çoğunluğunun arazi değerlerinde artış yaşandığını düşünmektedir. Ankete katılanların %15’i bu soru karşısında kararsız kalmışlardır.

Çizelge 5.15. Anketin 7. maddesinin likert analiz verilen cevaplar sonucu

Havalimanının varlığı yakın çevresindeki hayvancılık faaliyetlerini olumlu yönde etkilemiştir.		
	N	%
Kesinlikle katılıyorum	56	14,1
Katılıyorum	43	10,8
Kararsızım	135	34,0
Katılmıyorum	69	17,4
Kesinlikle katılmıyorum	94	23,7
Toplam	397	100,0

Çizelge 5.15. incelendiğinde Likert sorularından “**Havalimanının varlığı yakın çevresindeki hayvancılık faaliyetlerini olumlu yönde etkilemiştir.**” sorusu sorulmuştur. Ankete katılan yerel halkın %34’ü bu soru karşısında kararsız kalmışlardır. Sonraki çoğunluk kesinlikle katılmıyorum ve katılmıyorum seçeneğini işaretleyen %41,1’inin ise GAP Havalimanı varlığının hayvancılık faaliyetlerini olumsuz etkilemediğini düşünmüşlerdir.

Çizelge 5.16. Anketin 8. maddesinin likert analiz verilen cevap sonucu

Havalimanının varlığı yakın çevresindeki tarım faaliyetlerini olumlu yönde etkilemiştir.		
	N	%
Kesinlikle katılıyorum	62	15,6
Katılıyorum	51	12,8
Kararsızım	126	31,7
Katılmıyorum	75	18,9
Kesinlikle katılmıyorum	83	20,9
Toplam	397	100,0

Çizelge 5.16. incelendiğinde Likert sorularından “**Havalimanının varlığı yakın çevresindeki tarım faaliyetlerini olumlu yönde etkilemiştir.**” sorusu sorulmuştur. Ankete katılanların %39,8’inin tarım faaliyetlerini olumlu yönde etkilemediğini işaretlerken, %31,7’si bu soru karşısında kararsız kalmışlardır. Ankete katılanların %28,4’ü tarım faaliyetlerinin olumlu yönde etkilediğine katılmışlardır. Ayrıca ankete katılanların %31,7’sinin “Havalimanının varlığı yakın çevresindeki tarım faaliyetlerini olumlu yönde etkilemiştir” sorusu karşısında kararsız kaldığı, bu durumun Havalimanı ile tarım faaliyetleri arasında net bir ilişkinin varlığına şahit olmadıkları anlaşılmaktadır.

Çizelge 5.17. Anketin 9. maddesinin likert analiz verilen cevap sonucu

Havalimanının varlığı yerleşim alanlarını ekonomik yönden olumlu etkilemiştir.		
	N	%
Kesinlikle katılıyorum	139	35,0
Katılıyorum	120	30,2
Kararsızım	71	17,9
Katılmıyorum	27	6,8
Kesinlikle katılmıyorum	40	10,1
Toplam	397	100,0

Çizelge 5.17. incelendiğinde Likert sorularından “**Havalimanının varlığı yerleşim alanlarını ekonomik yönden olumlu etkilemiştir.**” sorusu sorulmuştur. Ankete katılanların %35’i kesinlikle katılıyorum seçeneğini işaretlerken %30,2’si katılıyorum seçeneğini işaretlemişlerdir. Bu soru karşısında ankete katılanların büyük çoğunluğu Havalimanı varlığının yerleşim alanlarının ekonomik yönden olumlu etkilediğini düşünmektedirler.

Çizelge 5.18. Anketin 10. maddesinin likert analiz verilen cevaplar

Havalimanının varlığı gelecekte yerleşim alanlarının artmasına sebep olacaktır.		
	N	%
Kesinlikle katılıyorum	177	44,6
Katılıyorum	98	24,7
Kararsızım	67	16,9
Katılmıyorum	22	5,5
Kesinlikle katılmıyorum	33	8,3
Toplam	397	100,0

Çizelge 5.18. incelendiğinde Likert sorularından “**Havalimanının varlığı gelecekte yerleşim alanlarının artmasına sebep olacaktır.**” sorusu sorulmuştur. Ankete katılanların %44,6’sı kesinlikle katılıyorum seçeneğini işaretlerken %24,7’si katılıyorum seçeneğini işaretlemişlerdir. Bu soru karşısında ankete katılanların büyük çoğunluğu Havalimanı varlığının yerleşim alanlarının artmasına sebep olduğunu düşünmektedirler.

Çizelge 5.19. Anketin 11. maddesinin likert analiz verilen cevap sonucu

Havalimanının faaliyet gösterdiği alanda, ulaşım imkânları olumlu etkilenmiştir.		
	N	%
Kesinlikle katılıyorum	210	52,9
Katılıyorum	94	23,7
Kararsızım	45	11,3
Katılmıyorum	17	4,3
Kesinlikle katılmıyorum	31	7,8
Toplam	397	100,0

Çizelge 5.19. incelendiğinde Likert sorularından “**Havalimanının faaliyet gösterdiği alanda, ulaşım imkânları olumlu etkilenmiştir.**” sorusu sorulmuştur. Ankete katılanların %52,9’u kesinlikle katılıyorum seçeneğini işaretlerken %23,7’si katılıyorum seçeneğini işaretlemişlerdir. Bu soru karşısında ankete katılanların büyük çoğunluğu Havalimanı varlığının ulaşım imkânlarını olumlu etkilediğini düşünmektedirler.

4.7. Hipotezlerin Test Edilmesi

Hipotez testleri genellikle nicel verilerle ilişkilendirmektedir. Nitekim bu tür testler belirli bir örneklemeden elde edilen verilerin istatistiksel analizini gerektirdiği yönünde genel kanı bulunmaktadır. Ancak farklı süreç ve yaklaşımların sağlanmasıyla nitel verilerin hipotez testlerin de kullanılabilmesine yönelik yaklaşımlar araştırmacılar tarafından kabul edilmiştir. Bu yaklaşımlar; Kodlama ve kategorileştirme, desen analizi, karşılaştırma, açıklayıcı çalışmalar ve üçleme (triangulation) yaklaşımlarıdır.

Çalışılmakta olan mevcut tez çalışmasında araştırmaya uygun yaklaşımlar açıklayıcı çalışmalar ile karşılaştırma yaklaşımlarıdır. Açıklayıcı çalışmalar, Merriam (2009) tarafından, nitel verilerle elde edilen bulgular, belirli bir hipotezin daha derinlemesine anlaşılmasına ve test edilmesine yardımcı olabilir. Bu, hipotezin doğrulanması veya çürütülmesi için güçlü açıklamalar sağlayabileceği şeklinde ifade edilmiştir. Karşılaştırma yaklaşımı ise Strauss ve Corbin (1998) tarafından farklı gruplar veya durumlar arasında karşılaştırma yaparak hipotezin test edilebileceğini ve hipotezin farklı bağlamlarda nasıl ortaya çıktığını gösterebileceğini ortaya koymuşlardır.

Tez çalışmasına kaynak sağlayan birincil verilerden oluşan yerel halk, sivil toplum kuruluşları, idareciler, eğitim kurumları, konaklama ve seyahat işletmelerinden elde edilen veriler açıklayıcı çalışmalar yaklaşımına

dayanak oluştururken aynı zamanda zikredilen buradaki yerel halk, ilgili kişi ve kurumların ifadeleri karşılaştırma imkânı verdikleri için karşılaştırma yaklaşımına kaynaklık etmişlerdir. Bu bağlamda iki yaklaşım araştırmanın hipotezlerinin test edilmesine imkân sağlamıştır.

Bu çalışmada GAP Havalimanının bölge turizmine, ekonomisine ve sosyo-kültürel yapısını etkilerini sorgulamak / incelemek amacıyla aşağıdaki hipotezler oluşturulmuştur.

H1: GAP Havalimanı bölgedeki turist sayısının artmasına katkı sağlamıştır.

Çizelge 4.2. incelendiğinde Şanlıurfa GAP Havalimanının açıldığı 2007 yılından itibaren yerli ve yabancı turist sayılarında 2015 yılı ve 2020 yılı haricinde sürekli artış gösterdiği anlaşılmaktadır. 2007 yılında yerli ve yabancı turist sayıları toplamı 146.121 olarak görülmekteyken bu sayının GAP Havalimanının açılmasıyla beraber 2008 yılında 373.906 olarak görülmektedir. 2020 yılındaki sert düşüşün Covid 19 pandemisinden kaynaklandığı anlaşılmaktadır. 2021 yılında tekrardan yerli ve yabancı turist sayılarında artış yaşanırken 2022 yılında bu sayının 1.000.040 olduğu görülmektedir. Çizelge 5.1. incelendiğinde Şanlıurfa GAP Havalimanına uçuş trafiğinin genel olarak sürekli artış gösterdiği anlaşılmaktadır.

Şanlıurfa'da faaliyet gösteren seyahat acenteleri ve otel işletmeleri ile yapılan bireysel görüşme sonucunda Havalimanı ile seyahat acentelerinin işleyişinde turist profillerinde açısından ne tür değişiklik meydana geldiği sorulmuştur. Özellikle GAP Havalimanının açılmasıyla beraber Şanlıurfa'yı ziyaret eden turist sayılarında artış meydana geldiği belirtilmiştir. Yabancı ülkelerden gelen turist sayılarında artış olduğu, pandemi döneminde düşüş yaşandığı belirtilmiştir. Bölgenin gelen turist sayılarını karşılayabilmesi için konaklama sayılarında artışa gidildiği belirtilmiştir.

Şanlıurfa'da faaliyet gösteren kamu kurum kuruluşları ve STK'larla yapılan bireysel görüşmede GAP Havalimanının turizm yönünden olumlu veya olumsuz ne gibi etkileri olduğu sorulmuştur. Yapılan görüşme sonucunda özellikle Havalimanı açılmasıyla beraber, Şanlıurfa'ya gelen yerli ve yabancı ziyaretçi sayılarında artış yaşandığı belirtilmiştir.

H1 Hipotezinin sonucu olarak; GAP Havalimanı bölgedeki turist sayısının artmasına katkı sağladığından;

H1: "GAP Havalimanı bölgedeki turist sayısının artmasına katkı sağlamıştır" hipotezi kabul edilmiştir.

H2: GAP Havalimanı bölgedeki istihdamın artmasına katkı sağlamıştır.

Seyahat acenteleri ile yapılan bireysel görüşmede **“GAP Havalimanının gelişmesi ile bölgeye gelen turist sayısının artışından dolayı personel sayınızda bir artış oldu mu”** sorusu sorulmuştur. Bireysel görüşmeye toplamda 10 seyahat acente işletme sahibi/yöneticisi katılmıştır. Görüşmeye katılanlardan biri hariç diğer seyahat acenteleri personel sayısında artışa gittiğini belirtmişlerdir.

Otel işletmeleri ile yapılan bireysel görüşmede **“Havalimanının varlığı ile birlikte turist sayısının artışından dolayı personel sayınızda bir artış oldu mu?”** sorusu sorulmuştur. Bireysel görüşmeye toplamda 10 otel işletme yöneticisi/sahibi katılmıştır. Görüşmeye katılanlardan 2 tanesi hariç, diğer 8 acente personel sayısında artışa gittiğini belirtmişlerdir.

Araştırma kapsamında Şanlıurfa’da yaşayan yerel halk üzerinden 397 kişiye anket çalışması gerçekleştirilmiştir. Anket maddelerinden biri olan **“Şanlıurfa GAP Havalimanı’nın varlığı bölgede yaşayan insanlar için iş istihdamını arttırmıştır”** sorusuna ait bulgular Çizelge 5.9.’da verilmiştir. Ankete katılan yerel halkın %47,1’i kesinlikle katılıyorum cevabı verirken %27,2 katılıyorum cevabı vererek toplamda %74,3 oranıyla bu soru üzerinden olumlu görüş bildirmişlerdir.

Anket maddelerinden bir diğeri olan **“Havalimanının faaliyetiyle beraber günlük işinizden farklı olarak yeni iş kolları bulunmasına yardımcı olmuştur”** sorusuna ait bulgular Çizelge 5.11.’de verilmiştir. Ankete katılan yerel halkın %37,0’si kesinlikle katılıyorum cevabı verirken %25,2 katılıyorum cevabı vermiştir. Ankete katılanların %17,9’unun ise kararsız kalması dikkat çekmiştir. Anketin bu maddesi için katılanların toplamı %62,2 ile çoğunlukta olduğu görülmektedir

H2 Hipotezinin sonucu olarak; yukarıda bahsi geçen tüm araştırma kapsamında GAP Havalimanının bölgedeki istihdamın artmasına katkı sağladığından;

H2: **“GAP Havalimanı bölgedeki istihdamın artmasına katkı sağlamıştır.”** hipotezi kabul edilmiştir.

H3: GAP Havalimanı bölge ekonomisinin gelişimine katkı sağlamıştır.

Seyahat acenteleri ile yapılan bireysel görüşmede **“GAP Havalimanı ile birlikte seyahat acentelerinin işleyişinde gelirler açısından ne tür değişiklik meydana gelmiştir?”** sorusu sorulmuştur. Bireysel görüşmeye toplamda 10 seyahat acente işletmesi sahibi/yöneticisi katılmıştır. Görüşmeye katılanların çoğunluğu Şanlıurfa’nın turizm kenti olması dolayısıyla GAP Havalimanının açılmasından sonra gerek yurt içi, gerekse yurt dışından

gelen turist sayılarında artış meydana gelmiş olması gelirlerin artmasına neden olduğu belirtilmiştir. Bu da ekonomiye katkıda bulunarak gelirlerin artmasına neden olmuştur.

Şanlıurfa'da faaliyet gösteren 10 otel işletme sahibi/yöneticisi ile yapılan bireysel görüşmede; bireysel görüşmeye katılanların çoğunluğunun Şanlıurfa GAP Havalimanı varlığı ile birlikte otellerinin doluluk oranında artış meydana geldiğini, otelin açık kalma süresini/sezon süresini uzattığını, turist sayısının artışından dolayı personel sayılarında artış yaşandığını ve otellerindeki yatak kapasitesinde artış meydana geldiğini belirtilmiştir. Bahsi geçen artışların hepsi Şanlıurfa ekonomisinin gelişimine katkıda bulunmuştur.

Şanlıurfa'da faaliyet gösteren; Şanlıurfa İl Kültür ve Turizm Müdürlüğü, Şanlıurfa Belediyesi Kültür ve Turizm Daire Başkanlığı, Şanlıurfa Valiliği, Şanlıurfa İli Kültür Eğitim Sanat ve Araştırma Vakfı, Şanlıurfa Gastronomi Merkezi, Şanlıurfa GAP Havalimanı Müdürlüğü, Harran Üniversitesi ile **Şanlıurfa GAP Havalimanı varlığının, bölgenin gelişmesine yönelik; ekonomik yönden olumlu veya olumsuz ne gibi etkileri olduğu sorusu sorulmuştur.**

Şanlıurfa Kültür ve Turizm İl Müdürü ile yapılan görüşmede; “Turizm pazarlamasını artırdığı için Şanlıurfa'nın ekonomisine katkıda bulunduğu belirtilmiştir.”

Şanlıurfa Belediyesi Kültür ve Turizm Daire Başkanlığı ile yapılan görüşmede: Ekonomik olarak olumlu etkilerinin olduğunu, iş insanlarının daha rahat ulaşım sağlayabildiğini belirtmiştir.

Şanlıurfa Valiliği Sanayi ve Teknoloji İl Müdürlüğü ile yapılan görüşmede: GAP Havalimanının ekonomik yönden birçok olumlu katkısının olduğunu, GAP Havalimanının kurulmasıyla ekonomik hareketliliğin arttığını, iş insanları başta olmak üzere finans dünyasının ilgisini arttırdığını, yerli yatırıma talebi arttırdığını, havalimanında çalışanlar ile doğrudan istihdam arttırmakla beraber ekonomik hareketlilik ile hizmet edindirmede etkili olduğu belirtilmiştir.

Şanlıurfa İli Kültür Eğitim Sanat ve Araştırma Vakfı ile yapılan görüşmede: GAP Havalimanının açılmasıyla beraber ulaşımın daha hızlı ve daha kolay sağlanmasına katkıda bulunduğunu, gelecek insan sayısını arttırdığını, Şanlıurfa ekonomisini canlandırma noktasında katkı sunduğu belirtilmiştir ayrıca GAP Havalimanının açılması kurulduğu çevredeki arsaların değerini arttırdığını belirtmiştir.

Şanlıurfa Turizm Geliştirme A.Ş ile yapılan görüşmede: Havalimanı ekonomik olarak hem bölgeye hem de ülkeye büyük katkılar sunduğunu,

ekonomik hareketliliğe neden olduğunu, diğer bölgedeki yatırımcıların bölgede yatırım yapmalarına imkan sağladığını, gelen turistlerin şehrin ekonomisini canlandırmasına katkısı sağladığı, havalimanı civarındaki arsaların fiyatlarını yükselttiğini belirtmiştir.

Şanlıurfa Gastronomi Merkezi ile yapılan görüşmede: Şanlıurfa GAP Havalimanının bölgenin ekonomik kalkınmasına başka istihdam olmak üzere olumlu katkıları olduğu belirtmiştir.

Harran Üniversitesi Turizm ve Otel İşletmeciliği Bölümü ile yapılan görüşmede: Küreselleşen dünyada havaalanlarının havacılık sektörüne olumlu yönde katkıda bulunması ticareti kolaylaştıracak ve bölge ekonomisinin küresel ekonominin bir parçası olmasını kolay hale getireceği belirtilmiştir. Tedarik sürecini kısalttığını, teslimat sürecini kısalttığını, üreticilerin, müşterilere hızlı ve güvenilir bir şekilde ürünlerini ulaştırmalarını sağlarken maliyetleri de düşürdüğünü, belirtmiştir.

Şanlıurfa GAP Havalimanı ile yapılan görüşmede: Ekonomik yönden tedarik zincirinin verimliliğini arttırdığını, teslimat sürecini kısalttığını, maliyetleri düşürdüğünü, ekonomik bağlantıyı ve ticareti güçlendirici özelliği bulunduğunu bildirmiştir.

Araştırma kapsamında Şanlıurfa'da yaşayan yerel halk üzerinden 397 kişiye anket çalışması gerçekleştirilmiştir. Anket maddelerinden biri olan “**Şanlıurfa GAP Havalimanının varlığı yerleşim alanlarını ekonomik yönden olumlu etkilemiştir**” sorusuna ait bulgular Çizelge 5.17.'de verilmiştir. Ankete katılanların %35'i kesinlikle katılıyorum seçeneğini işaretlerken %30,2'si katılıyorum seçeneğini işaretlemişlerdir. Bu soru karşısında ankete katılanların büyük çoğunluğu Havalimanı varlığının yerleşim alanlarının ekonomik yönden olumlu etkilediğini düşünmektedirler.

Anket maddelerinden biri olan “**Şanlıurfa GAP Havalimanı'nın varlığı bölgede yaşayan insanlar için iş istihdamını arttırmıştır**” sorusuna ait bulgular Çizelge 5.9.' da verilmiştir. Ankete katılan yerel halkın %47,1'i kesinlikle katılıyorum cevabı verirken %27,2 katılıyorum cevabı vererek toplamda %74,3 oranıyla bu soru üzerinden olumlu görüş bildirmişlerdir.

Anket maddelerinden bir diğeri olan “**Havalimanının faaliyetiyle beraber günlük işinizden farklı olarak yeni iş kolları bulunmasına yardımcı olmuştur**” sorusuna ait bulgular Çizelge 5.11.'de verilmiştir. Ankete katılan yerel halkın %37,0'si kesinlikle katılıyorum cevabı verirken %25,2 katılıyorum cevabı vermiştir. Ankete katılanların %17,9'unun ise kararsız kalması dikkat çekmiştir. Anketin bu maddesi için katılanların toplamı %62,2 ile çoğunlukta olduğu görülmektedir

H3: “GAP Havalimanı bölge ekonomisinin gelişimine katkı sağlamıştır.” hipotezi kabul edilmiştir

H4: GAP Havalimanı çevreyi olumsuz etkilemektedir.

Şanlıurfa’da faaliyet gösteren; Şanlıurfa İl Kültür ve Turizm Müdürlüğü, Şanlıurfa Belediyesi Kültür ve Turizm Daire Başkanlığı, Şanlıurfa Valiliği, Şanlıurfa İli Kültür Eğitim Sanat ve Araştırma Vakfı, Şanlıurfa Gastronomi Merkezi, Şanlıurfa GAP Havalimanı Müdürlüğü, Harran Üniversitesi ile yapılan bireysel görüşmede “GAP Havalimanı varlığının çevresel etkileri yönünden olumlu veya olumsuz ne gibi etkileri olmuştur.” sorusu sorulmuştur.

Şanlıurfa Kültür ve Turizm İl Müdürü ile yapılan görüşmede; *“Doğrudan sera gazı ve ozon tabakasının delinmesi gibi etkileri ile ilgili net bir bilgiye sahip değilim. Ama bu konularda olumsuz etkisi de olduğunu düşünüyorum.”* Şeklinde cevap vermiştir.

Şanlıurfa Belediyesi Kültür ve Turizm Daire Başkanlığı: *“Çevreye kirlilik konusunda az da olsa olumsuz etkileri olmuştur. Özellikle gürültü ve trafik kirliliğine neden olmuştur. Bulunduğu bölgede tarım alanlarının imara açılmasına ve hayvanların doğal yaşamının bozulmasına neden olmuştur.”* şeklinde cevap vermiştir.

Şanlıurfa Valiliği Sanayi ve Teknoloji İl Müdürlüğü ile yapılan görüşmede: *“Olumsuz: özellikle çevresindeki tarım arazileri imara açılmasına yol açmıştır.”* şeklinde cevap vermiştir.

Şanlıurfa Turizm Geliştirme A.Ş ile yapılan görüşmede: *“Uçaklardan çıkan gazların havayı kirletmesine neden olmuştur.”* şeklinde cevap verilmiştir.

Şanlıurfa Gastronomi Merkezi ile yapılan görüşmede: *“Şanlıurfa GAP Havalimanı geniş bir alan üzerinde kurulmuştur. Hava araçlarından ve diğer araçlardan çıkan karbon gazlarının etkilerini minimuma indirmek için havalimanı sınırları içerisinde binlerce ağaç dikilmiştir. Bulunduğu çevrede en çok yeşil alana sahip yerdir”* şeklinde cevap vermiştir.

Harran Üniversitesi Turizm ve Otel İşletmeciliği Bölümü ile yapılan görüşmede: *“Bölge ekonomisinin, turizminin, sanayisinin gelişmesi toptan olarak istihdama, alt yapı ve üst yapıya olumlu katkıda bulunurken idari belediyelerin hizmetlerinde aksamaya neden olabilecektir. Ayrıca şehirleşme artacağı için tarımsal alanların azalması, hava kirliliğinin artması, atıkların çevreye zararı söz konusu olacaktır.”* şeklinde cevap vermiştir.

Şanlıurfa GAP Havalimanı ile yapılan görüşmede: *“Çevresel olarak Havalimanının tarım faaliyetlerinin yapıldığı düz bir alanın üzerinde kurulması*

olumsuz olarak değerlendirilebilir. Uçağın yaydığı egzoz gazı gene olumsuz yönlerinden değerlendirilebilir. Olumlu yönü havalimanının şehirden uzak olması şehirde yaşayan insanların uçağın çıkardığı gürültü ve uçağın çıkardığı gaza maruz kalmaması sayılabilir.” Şeklinde cevap verilmiştir.

Şanlıurfa’da faaliyet gösteren kamu kurum kuruluşları ile yapılan görüşmede GAP Havalimanı varlığının çevresel etkileri yönünden olumlu veya olumsuz ne gibi etkileri olduğu sorulmuştur. Görüşmeye katılanlar olumlu ve olumsuz görüşler bildirmişlerdir.

Araştırma kapsamında Şanlıurfa’da yaşayan yerel halk üzerinden 397 kişiye anket çalışması gerçekleştirilmiştir. Anket maddelerinden biri olan Çizelge 5.12. incelendiğinde Likert sorularından **“Havalimanı ile birlikte yakın çevredeki gürültü artmıştır.”** sorusu sorulmuştur. Ankete katılan yerel halkın aritmetik olarak %40,3 ‘ü katılıyorum derken, %42,6’sının ise katılmıyorum seçeneğini işaretlediği görülmektedir. Çizelge 5.13. incelendiğinde Likert sorularından **“Havalimanı ile birlikte çevresel kirlilik artmıştır.”** sorusu sorulmuştur. Ankete katılan yerel halkın %32,7’sinin kesinlikle katılmıyorum seçeneğini işaretlerken, %16,9’unun ise katılmıyorum seçeneğini işaretlediği görülmektedir. Ankete katılanların %28,5’nin ise GAP Havalimanı ile birlikte çevresel kirliliğin arttığını düşünmektedirler.

H4: “GAP Havalimanı çevreyi olumsuz etkilemektedir” hipotezi kısmı olarak kabul edilmiştir.

5. Sonuç ve Öneriler

Bu bölümde nitel araştırma tekniği ile elde edilen bulgular ışığında sonuç ve önerilere değinilmiştir. Şanlıurfa'da faaliyet gösteren seyahat acenteleri, otel işletmeleri, kamu kurum kuruluşları ile Sivil Toplum Kuruluşlarıyla yapılan görüşme ve yerel halk ile yapılan anket çalışması sonucunda elde edilen bulgular 4 başlık altında toplanarak yorumlanmıştır.

Seyahat Acenteleri ile Yapılan Görüşme ile İlgili Sonuçlar:

A grubu seyahat acenteleri ile görüşme yapılmıştır. Görüşmeye katılan bireylerin tümü işletme sahipleri veya işletme yöneticisidir.

Seyahat acenteleri ile yapılan görüşme sonrasında elde edilen bulgular sonucunda Şanlıurfa GAP Havalimanının açılmasıyla beraber rekabetin daha fazla arttığı, Şanlıurfa'ya seyahat eden turist sayılarında artış meydana geldiği ve seyahat acentelerinin hizmet kalitesinde artış yoluna gittikleri anlaşılmıştır.

Yapılan görüşme neticesinde GAP Havalimanının seyahat acentelerinin işleyişinde; gelir, tur, transfer hizmeti, uçak biletleri ve turist profilleri açısından olumlu olarak artış meydana getirmekle beraber, özellikle internetin yoğun olarak kullanıldığı günümüz çağında bilet satışlarının seyahat acentelerinde azalmaya neden olduğu, pandemi sonrası bilet fiyatlarındaki yükselişin de bilet satışlarını azalttığı anlaşılmıştır.

Şanlıurfa'da faaliyet gösteren seyahat acenteleri ile yapılan görüşme neticesinde GAP Havalimanının bölgenin ekonomik olarak gelişmesine zemin oluşturarak katkıda bulunduğu, özellikle havalimanı ile birlikte daha çok turistlerin bölgeyi ziyaret etmesine olanak tanıyarak Şanlıurfa ekonomisinin canlanmasına neden olmuştur. Şanlıurfa GAP Havalimanı varlığının bölgenin tanıtımı noktasında olumlu bir imaj yarattığı konusunda tüm acenteler hemfikirdir. Şanlıurfa'ya gelen yerli ve yabancı ziyaretçiler Şanlıurfa'yı daha yakından tanıma imkânı bulmaktadırlar. Seyahat acenteleri bu konuda aracı

olarak hizmetlerini yerine getirmeye çalıştıklarını dile getirerek konuyla ilgili olumlu görüş bildirmişlerdir.

Bölge ekonomisi canlanınca Şanlıurfa'nın gelirlerinde artış meydana gelmiştir. İhtiyacı karşılamak için birçok konaklama merkezinin açılmasına neden olmuştur. Bölgeye erişebilirliği kolaylaştırarak bölgenin yazılı ve görsel araçlarla görmenin yanında yakından görme fırsatı da tanımıştır.

Seyahat acenteleri ile yapılan görüşme neticesinde elde edilen bulgular sonucunda özellikle konukevi sayılarının arttığı dile getirilmiştir. Görüşmeye katılan kişilerden elde edilen bulgular sonucunda Göbeklitepe'nin insan ziyaretine açılmasından sonra bölgeye daha çok ziyaretçinin geldiği görülmektedir. Bunun yanı sıra yabancı ziyaretçiler de azımsanmayacak kadar artmıştır. Gelen yerli ve yabancı ziyaretçiler Şanlıurfa'da faaliyet gösteren tarihi butik ve konukevi otellerini kullanmaktadırlar. Otel, butik otel ve konukevlerinin açılmasıyla gelen ziyaretçilerin taleplerinin karşılanması amacıyla işletmeler personel artırma yoluna gitmişlerdir. Bu da istihdamı artırıcı bir faktör olarak karşımıza çıkmaktadır.

Otel İşletmeleri ile Yapılan Görüşmeyle İlgili Sonuçlar:

Görüşmeye katılan kişiler otellerin üst düzey yöneticileri ve sahiplerinden oluşmaktadır.

Otel işletmeleri ile yapılan görüşme sonrasında elden edilen bulgular sonucunda Şanlıurfa GAP Havalimanının varlığı ile birlikte Şanlıurfa'ya hızlı ulaşım noktasında kişilerin havalimanını tercih etmesi bu durumun birçok ziyaretçi tarafından Şanlıurfa'yı daha kolay görme imkânı sağladığı anlaşılmaktadır. Otel işletmeleri ile yapılan görüşme sonrasında Şanlıurfa GAP Havalimanının turizme sağladığı katkıdan dolayı fazlasıyla memnun oldukları görülmektedir. Özellikle yoğun dönemlerde otellerin doluluk oranını etkilediğini dile getirmişlerdir. Havalimanı ile birlikte otellerin açık kalma sürelerinin özellikle kış mevsimi de dahil olmak üzere uzadığı anlaşılmıştır.

Otel işletmeleri gelen ziyaretçilerin ihtiyaçlarını karşılamak için otel ve otelin restoran bölümlerinde yeniliklere gitmişlerdir. Özellikle restoranlar yemek menülerinde Şanlıurfa gastronomisine uygun yemekleri de yapmaya özen göstermişlerdir. Bu durum gelen ziyaretçilerin Şanlıurfa turizmine büyük katkısı olan Şanlıurfa gastronomisini de gelen ziyaretçilere tanıtmıştır.

Otel işletmeleri ile yapılan görüşme sonrasında varılan genel kanının Şanlıurfa GAP Havalimanının varlığı ile birlikte, hizmetin daha iyi karşılamak için otellerdeki personel sayılarının da arttığı anlaşılmaktadır.

Şanlıurfa'daki Bazı Kamu Kurum Kuruluşları STK'lar ile Yapılan Görüşmeyle ilgili Sonuçlar

Araştırmanın bu bölümünde; Şanlıurfa İl Kültür ve Turizm Müdürlüğü, Şanlıurfa Belediyesi Kültür ve Turizm Daire Başkanlığı, Şanlıurfa Valiliği, Şanlıurfa İli Kültür Eğitim Sanat ve Araştırma Vakfı, Şanlıurfa Gastronomi Merkezi, Şanlıurfa GAP Havalimanı Müdürlüğü, Harran Üniversitesi Turizm ve Otel İşletmeciliği ile GAP Havalimanı varlığının ekonomi, turizm, eğitim, sağlık ve çevresel etkisinin olumlu veya olumsuz etkileri kapsamında yapılan görüşmeyle ilgili bulgular değerlendirilmiştir.

GAP Havalimanı varlığının ekonomik yönünden turizm üzerindeki etkileri:

Şanlıurfa GAP Havalimanı varlığının bölgenin gelişmesine yönelik ulaşımın kolaylaşması ile birlikte turizm ekonomisini de canlandırdığı görülmektedir. Seyahat süresinin karayollarından daha hızlı ve güvenilir olması, kişiler için hem zamandan tasarruf etmelerini hem de gidiş süresini kısalttığı için Şanlıurfa'da turizm pazarına katkı sağladığı görülmektedir. Örneğin İstanbul'da yaşayan biri için GAP Havalimanı sayesinde Şanlıurfa turizmini iki saat gibi kısa bir sürede pazara ulaşma imkânı tanımıştır.

Yapılan görüşmede GAP Havalimanının ekonomik yönünden turizme sağladığı olumlu sonuçlarına değinmek gerekirse;

GAP Havalimanı ile birlikte kişilerin ulaşabileceği pazarlar çoğalmıştır.

Turizm ekonomisini canlandırmıştır.

Ticareti kolaylaştırıcı bir etken olarak teslimat süresini tedarik ve teslimat sürecini kısaltmıştır.

Üreticilerin ürünlerinin hızlı ve güvenilir bir şekilde ulaşması maliyetlerin de düşmesine neden olmuştur.

Havalimanında çalışanlara iş istihdamı yaratması noktasında ekonomik canlandırma sağlamıştır.

Yapılan görüşmeler neticesinde GAP Havalimanının ekonomik yönünden turizme sağladığı olumsuz yönü değerlendirildiğinde;

- Uluslararası rekabet sonucunda küçük ölçekli firmaların bundan olumsuz etkilendiği görülmektedir.
- Karayollarını kullanan otobüs firmaları olumsuz etkilenmiştir
- GAP Havalimanının kapasitesi itibariyle beklentinin altında kalmıştır.

- Havalimanı pistinin geniş gövdeli uçakların inmesine ve kalkmasına müsait olmasına rağmen geniş gövdeli uçakların kullanılmaması,
- Kargo seferlerinin düzenlenmiyor olması,
- Havalimanının belirli başlı giderlerinin olması,

GAP Havalimanı varlığının turizm ulaşım üzerindeki etkileri

Yapılan görüşmede GAP Havalimanı varlığının turizm ulaşım üzerindeki olumlu sonuçlarına değinmek gerekirse;

- Havalimanı ile birlikte mesafenin kısılması,
Şanlıurfa turizminin canlanması,
Ülkelerden charter seferleri ile doğrudan bu bölgenin de tercih edilmesi,
Destinasyonlara varış süresinin kısılması
Ulaşım maliyetlerinin azalması,
Geceleme sayılarındaki artış,
Yeme içme işletmelerinin gelirlerinin artması,
Ulaşım süresinin kısılması,
Farklı ülkedeki insanların bölgeyi ziyaret etmesi ve bölge kültürünü yakından tanıma imkânı sağlaması,
Turizm canlandığı için işletmelerdeki istihdamın artması,
Konaklama işletmelerinin artması,
Farklı kültürlerin bir araya gelmesi,

Yapılan görüşmede GAP Havalimanı varlığının turizm ulaşım üzerindeki olumsuz sonuçlarına değinmek gerekirse; Karayolları üzerinde hizmet veren tesislerin iş hacmi düşmüştür. Buna bağlı olarak istihdamın olumsuz etkilendiği, ayrıca dışa bağımlı işletmelerin de olumsuz etkilendiği değerlendirilmiştir.

a. GAP Havalimanının lojistik ve tedarik yönüyle etkileri:

Yapılan görüşmede GAP Havalimanı varlığının lojistik yönünden sağladığı olumlu sonuçlarına değinmek gerekirse;

- Üniversite öğrencilerinin hızlı, rahat ve güvenilir bir şekilde bu bölgeye gelmesi
- Havalimanının varlığı ile birlikte ekonominin canlanmasına neden olmuştur.

Şanlıurfa sanayisinin gelişmesine katkı sağlamıştır.

Farklı şehirlerden iş insanlarının bölgeye daha hızlı ve güvenilir bir şekilde gelmelerine neden olmuştur.

İş insanlarının bölgeye yatırım yapmalarına imkân tanımıştır.

Havalimanında kargo uçağı olmasa bile katma değeri yüksek küçük parçaların, uçakların kargo bölümlerinde gitmesine neden olmuştur.

Yapılan görüşmede GAP Havalimanının lojistik ve tedarik yönünden sağladığı olumsuz sonuçlarına değinmek gerekirse; Şanlıurfa sanayisinde üretilen büyük hacimli ürünlerin Havalimanının kargo bölümünün olmaması nedeniyle uçakla gidememesi zaman ve hız açısından olumsuz etkileri arasında sayılmıştır.

b. GAP Havalimanının eğitim faaliyetleri yönüyle etkileri:

Yapılan görüşmede GAP Havalimanının eğitim yönünden sağladığı olumlu sonuçlarına değinmek gerekirse;

- Üniversite öğrencilerinin hızlı, rahat ve güvenilir bir şekilde bölgeye ulaşması,
- Üniversite öğrencilerinin şehri tercih etmesinde havalimanının katkısı,
- Öğrencilerin part time çalışması sonucunda bölge ekonomisinin canlanması,
- Farklı bölgelerden seminer yapmaya gelen eğitimcilerin hızlı bir şekilde bölgeye ulaşma imkânı
- Farklı bölgelerde düzenlenen eğitici yarışmalara hızlı bir şekilde ulaşma imkânı.

Olumsuz yönü olarak; öğrenci sayılarındaki artış kira fiyatlarının artmasına neden olmaktadır. Bölgede yaşayan bir kısım öğrencilerin bölgede istihdama katılması nüfus artışına neden olduğu düşünülmektedir.

c. GAP Havalimanının sağlıkla ilgili faaliyetler yönüyle etkileri:

Yapılan görüşmede GAP Havalimanının sağlık yönünden sağladığı olumlu sonuçlarına değinmek gerekirse;

- Başka şehirlere acil olarak gitmesi gereken hastaların hızlı bir şekilde naklini kolaylaştırmıştır.
- Bölgeye gelen hastalarda artış,
- Özel hastanelerin sayılarında artış,

Yapılan görüşmede GAP Havalimanının sağlık yönünden olumsuz herhangi bir sonuç değerlendirilmemiştir.

d. GAP Havalimanının çevresel etkileri

Yapılan görüşmede GAP Havalimanının çevresel etkileri yönünden sağladığı olumlu sonuçlarına değinmek gerekirse;

- Bölge ekonomisinin gelişmesiyle beraber sanayi de gelişerek, şehrin alt yapı ve üst yapısının gelişmesine katkıda bulunmuştur.
- Havalimanının Şchirden uzakta olması gürültü ve hava kirliliği olarak olumsuz etkide bulunmasını önlemiştir.

Olumsuz yönü olarak;

- Alt ve üst yapının gelişmesine katkıda bulunurken belediyeye ayrı bir iş yükü getirmiştir.
- Arsa fiyatlarının yükselmesine neden olmuştur.

Şanlıurfa'da Yaşayan Yerel Halk ile Yapılan Anket Çalışmasıyla İlgili Sonuçlar:

Toplamda 397 kişi üzerinden anket çalışması yapılmıştır. Ankete katılanların büyük bir çoğunluğun Şanlıurfa GAP Havalimanı'nın varlığının bölgede yaşayan insanlar için iş istihdamını arttırdığını, bölge halkının yaşamını olumlu yönde etkilediğini, yeni iş kollarının bulunmasına yardımcı olduğunu, ulaşım imkânlarını olumlu yönde etkilediğini, gelecekte yerleşim alanlarının artmasına neden olacağını ve ekonomik yönden olumlu etkilediğini düşünmektedirler.

Ankete katılanların verdikleri cevapların aritmetik ortalamaları göz önüne alındığında havalimanının şehir dışında olması verdikleri cevapların likert niteliğini etkilediği görülmektedir. Havalimanın şehir dışında olması yakın çevredeki gürültüyü arttırmıştır sorusuna %40,3 katılıyorum likert ölçeğini işaretlerken, %42,6'sının ise katılmıyorum likert ölçeğini işaretlediği görülmektedir.

Ankete katılanların büyük bir çoğunluğunun havalimanının çevresel kirlilik artmıştır yargısına katılmadığı görülmektedir. Bu yargıdan da havalimanının şehir dışında olması çevre kirliliğini az etkilediği görülmektedir.

Likert sorularından Havalimanının varlığı yakın çevresindeki hayvancılık faaliyetlerini olumlu yönde etkilemiştir" sorusu karşısında ankete katılanların %34'ü bu soru karşısında kararsız kaldıkları, sonraki çoğunluğun kesinlikle katılmıyorum ve katılmıyorum seçeneğini işaretleyerek %41,1'inin GAP

Havalimanı varlığının hayvancılık faaliyetlerini olumlu etkilemediğini düşünmüşlerdir.

Ankete katılanların büyük bir çoğunluğunun GAP Havalimanı varlığı ile birlikte havalimanı yakınındaki arazi fiyatlarında artışa neden olduğunu düşünmektedir.

Likert sorularından, Havalimanının varlığı yakın çevresindeki tarım faaliyetlerini olumlu yönde etkilemiştir.” sorusu karşısında ankete katılanların %39,8’inin tarım faaliyetlerini olumlu yönde etkilemediğini işaretlerken, %31,7’si bu soru karşısında kararsız kalmışlardır. Ankete katılanların %28,4’ü tarım faaliyetlerinin olumlu yönde etkilediğine katılmışlardır.

Yapılan görüşmelere göre ortaya çıkan sonuçlara yönelik bazı öneriler ise şöyledir:

Yerel halk Şanlıurfa’nın var olan kültürel mirasının korunması hakkında bilgilendirilmeli,

Şanlıurfa’da yıkılmaya yüz tutmuş tarihi mekânlar restore edilerek turizme kazandırılmalı

- Otellerin yemek menülerinde yöresel ürünlere de yer verilmeli,
- Bölge turizmi konusunda halkın bilinçlenmesi için STK ve Devlet Kurumlarının iş birliği içerisinde olmalı,

Şanlıurfa’daki otellerin sayısı ve niteliği artırılmalı,

Turizm konusunda seyahat acenteleri ve otellerdeki personellerin uzmanlaşması için eğitim ve seminerler verilmeli,

- Bölge aşırı göçten dolayı kalabalık bir şehir olduğu için şehir yoğunluğu azaltıcı nitelikte dengeli bir dağılım planlanmalı

Şehrin alt yapı ve üst yapısının Şanlıurfa’nın vizyonuna yakışır bir şekilde planlanmalı,

- Bilet fiyatları yöre halkının ekonomik durumu da göz önünde bulundurularak düşürülmeli,

Gelen turistlere karşı Şanlıurfa’nın misyon ve vizyonuna yakışır bir şekilde davranılması için eğitim ve seminerler düzenlenmeli,

Yabancı dil bilen rehber sayısı artırılmalıdır.

- Alternatif turizm yolları geliştirilmeli,
- Havalimanında kargo bölümü açılmalı,
- Havalimanında yurtdışı uçuşlar açılmalı,

- İş insanlarının bu bölgeye yatırım yapması teşvik edilmeli,
- Sanayide üretilen ve katma değeri yüksek ürünlerin hava araçlarıyla taşınması sağlanmalı,
- Özellikle Göbeklitepe'nin tüm dünyanın gözdesi olması hususu dikkate alınarak, bu konuyla ilgili yeterli tanıtım yapılmalı,

Şanlıurfa'nın kültürel öğeleriyle ilgili tanıtım filmleri yapılmalı,

Şanlıurfa'da özel sağlık hizmetleri sunan hastaneler artırılmalı,

Yurt içi ve yurt dışında tur sayıları artırılmalı,

Yurt içi ve yurt dışı seyahatler için devlet destekli teşvikler olmalı,

Yurt için ve yurt dışı seyahatler konusunda tanıtımlar yapılmalı,

Gelen turistlere yöresel zenginliklerin tanıtılması için projeler üretilmeli,

Şanlıurfa turizminin gelişimine olan ekonomik ve çevresel etkilerinin ölçülmesi ve değerlendirilmesi adına araştırılan bu tez GAP Havalimanının bölge için önemli olduğunu göstermiştir.

Kaynaklar

- Abdullahi, M. A., Adesogan, A. A. ve Alhaji, A. G. (2018). The Economic And Social Benefits Of Air Transportation To Tourism In Nigeria, Araştırma Makalesi, *International Journal of Social Sciences*, 4(1), 78.
- Açanal, S. ve Bilge, G. (2015). Geleneksel Urfa Konutunun Konukevine Dönüşümü: Hacı Abo Evi, Araştırma Makalesi, *Beykent Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü*, 8(1), 27.
- Akkoyunlu, Z. (1998). Geleneksel Urfa Evlerinin Mimari Özellikleri, (Yayınlanmış Yüksek Lisans Tezi). *Gazi Üniversitesi, Fen Bilimler Enstitüsü, Ankara*, 17-19.
- Akpınarlı, F. (1996). Şanlıurfa Culha Dokumacılığı, *Şanlıurfa İli Kültür Eğitim Sanat Ve Araştırma Vakfı Yayınları*, Kültür Dizisi: 9, 20.
- Altuntaş, M. ve Kılıç, E. (2021). Havayolu Taşımacılığı ile Ekonomik Büyüme Arasındaki İlişkinin İncelenmesi: Türkiye Örneği, Araştırma Makalesi, *Afyon Kocatepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 23(1), 187-202.
- Arıkan, İ. (1998). Havayolu Ulaşımı İle Turizm İlişkisi ve Havaalanları, *Anatolia Turizm Araştırmaları Eylül-Aralık Dergisi*, 46-54.
- Arıkan, İ. ve Ahipaşaoğlu, S. (2005). *Ulaştırma İşletmeleri*, Ankara: Gazi Kitabevi, (2), 10.
- Arıkan İ. (2015). *Turizm Ulaştırması*, Ankara: Detay Yayıncılık, (1), 10.
- Atasoy, F. ve Türkoğlu, H. (2010). Şanlıurfa'da Üretilen ve Satışa Sunulan Sadeyağların (Urfa Yağı) Serbest Yağ Asitleri Bileşiminin Belirlenmesi Üzerine Bir Araştırma, Bilimsel Araştırma Makalesi, *HR.Ü.Z.F. Dergisi*, 14(2), 9.
- Aylin İlhan, F. (1999) Avrupa Birliği ve Türkiye'de Ulaştırma Politikalarının Turizme Etkisi, Yüksek Lisans Tezi, *İstanbul Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü Turizm Anabilim Dalı*, 4.
- Bieger, T ve Wittmer, A (2006). *Journal Of Air Transport Management (Hava Taşımacılığı Yönetimi Dergisi)* Ocak Sayısı, 40-46.

- Büyüköztürk, Ş. (2010). *Sosyal Bilimler İçin Veri Analizi El Kitabı*, (12.basım). Ankara: Pegem Akademi, 135.
- Büyüköztürk, Ş. (2002). Faktör Analizi: Temel Kavramlar Ve Ölçek Geliştirmede Kullanımı. Kuram Ve Uygulamada Eğitim Yönetimi, *Ankara Üniversitesi, Eğitim Bilimleri Fakültesi, Eğitim Bilimleri Bölümü* 32(32), 470-483.
- Brida, J. G., ve Zapata, S. (2010). Economic impacts of tourism: A comprehensive review of literature. *Almatourism, Journal of Tourism, Culture and Territorial Development*, 1(5), 1-10.
- Brown, A., ve Miller, R. (2020). "Economic Contributions of Travel and Tourism." *Journal of Economic Development*, 45(3), 45-62.
- Boniface, B., ve Cooper, C. (2001). *Worldwide destinations: The geography of travel and Tourism*, Butterworth-Heinemann.
- Creswell, J. W., ve Creswell, J. D. (2017). *Research Design: Qualitative, Quantitative, And Mixed Methods Approaches*. Kaliforniya: Sage Yayınları, 13(4).
- Civelek, A. (2010). Turizmin Sosyal Yapıya ve Sosyal Değişmeye Etkileri, *Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Meslek Yüksekokulu Dergisi*, 13(1-2), 331-350.
- Çetiner, M. (2012). Şanlıurfa ve İlçelerinde Bulunan Tarihi Konaklar, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, *Van Yüzyüncü Yıl Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü*, 17.
- Çelik, B. (2008). *Arkeolojide Urfa*, (50. Basım). Şanlıurfa: Şanlıurfa Valiliği İl Kültür Ve Turizm Müdürlüğü Yayınları, 3- 21.
- Deniz, T. (2016). Türkiye’de Ulaşım Sektöründe Yaşanan Değişimler ve Mevcut Durum, *Doğu Coğrafya Dergisi*, 21(36),135-156.
- Doğaner, S. (2012). Türkiye Ulaşım Sistemleri Turizm ve Çevre İlişkileri, *Coğrafya Dergisi*, (6), 20.
- Deniz, T. (2016). Türkiye’de Ulaşım Sektöründe Yaşanan Değişimler ve Mevcut Durum, *Karabük Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Coğrafya Bölümü, Doğu Coğrafya Dergisi*, (36), 135.
- Ekinci, A. ve Paydaş, K. (2008). Taş Devrinden Osmanlıyla Urfa Tarihi, *Şanlıurfa Valiliği İl Kültür ve Turizm Müdürlüğü Yayınları*, (46), 53.
- Erçetin, S. (2020). Geleneksel Urfa Evlerinde Çıkma, Araştırma Makalesi, *Akdeniz Sanat Dergisi*, (26), 151.
- Eren, A. S., Eryer, A. ve Eryer, S. (2020). Havayolu Taşımacılığı ve Ekonomik Büyüme İlişkinin İncelenmesi: Türkiye Örneği, Ampirik Bir Analiz, Araştırma Makalesi, *Uluslararası Sosyal Bilimler ve Eğitim Dergisi*, 2(3), 236-257.
- Gerede, E. (2015). Havayolu Taşımacılığı ve Ekonomik Düzenlemeler Teori ve Türkiye Uygulaması, Ankara: *Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Yayınları*, 2-4.

- Gillham, B. (2005). Research Interviewing: The Range of Techniques. *Open University Press*, 112.
- Göçer, A., ve Tanrıoğen, A. (2021). "Sustainable Tourism Practices: A Global Perspective." *Journal of Sustainable Tourism*, 38(1), 78-92.
- Gössling, S., ve Hall, C. M. (2006). *Tourism and global environmental change: Ecological, social, economic and political interrelationships*. London: Routledge Publisher, 42-79
- Güler, S. E. (2002). Eskiçağdan Kurtuluş Savaşı'na (1920) Kadar Urfa Tarihi, *Şanlıurfa Kültür Sanat Tarih ve Turizm Dergisi*, Şanlıurfa: Şurkav Yayınları, (32), 12.
- Güler, S.E. (2004). *Urfa Tarihi*, (1. Baskı). Şanlıurfa: Şanlıurfa Dersanesi Kültür Yayınları.
- Gümüş, H. ve Alay Özgül, S. (2017). Rekreasyon Alanı Kullanımına İlişkin Katılım Engelleri ve Tercih Etkenleri Ölçeklerinin Geliştirilmesi, *Journal of Human Sciences*, 14(1), 865-882.
- Güngör, H. (2019). Havaalanlarının Yöre Turizmine Katkılarına Yönelik Nitel Bir Araştırma: Balıkesir Edremit Kocaseyit Havalimanı Örneği, Yüksek Lisans Tezi, *Balıkesir Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Turizm İşletmeciliği ve Otelcilik Anabilim Dalı*,
- Gürdal, M. (1990). *Turizm Ulaştırması*, (1. Baskı). Ankara: Adım Yayınları.
- İlgar, M. Z. ve İlgar, S. C. (2013). Nitel bir araştırma deseni olarak gömülü teori: Temellendirilmiş kuram. *İstanbul Sabahattin Zaim Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 199.
- Patton, M. Q. (2002). *Qualitative Research and Evaluation Methods (3rd ed.) Sage Publications*. 78.
- Jones, A. (2020). "The Impact of Air Travel on Tourist Preferences: A Global Perspective." *Journal of Tourism Research*, 45(2), 215-230.
- Kalaycı, Ş. (2010). *SPSS Uygulamalı Çok Değişkenli İstatistik Teknikleri*, (1. Basım) Ankara: Asil Yayıncılık, 321.
- Karlıklık, Ş. (1998). *Suyla Yeniden Doğan Kent Şanlıurfa*, (1. Basım). İstanbul: Creative Yayıncılık, 136.
- Karul, N. (2021). Buried Buildings at Pre-Pottery Neolithic Karahantepe, *Türk Arkeoloji ve Etnografya Dergisi*, (82), 21-31.
- Karlık, R. (1998). *Uluslararası Ekonomik Mali ve Siyasi Kuruluşlar*, (1. Basım). Ankara: Turhan Kitabevi, 90.
- Kıracı, K. ve Asker, V. (2021). Havada Kriz: Kovid-19 Pandemisinin Havayolları Performansı Üzerindeki Etkisinin Çok Boyutlu Analizi, Araştırma Makalesi, *Finans Politik & Ekonomik Yorumlar Yayını*, 58(657), 33.
- Korul, V. ve Küçükönel, H. (2003). Türk Sivil Havacılık Sisteminin Yapısal Analizi, Araştırma Makalesi, *Ege Akademik Bakış Dergisi*, 3(1), 24-38.

- Közcü, H. (2016). *Urfa Mimarisinde Kabaltılar*, Şanlıurfa Büyükşehir Belediyesi.
- Kürkçüoğlu, A. C. (2002). Şanlıurfa Mimari Eserlerine Genel Bir Bakış, *Şanlıurfa: Şurkav Yayınları*, 77- 87.
- Kürkçüoğlu, A. C. (2013). Şanlıurfa İli Camileri, *Şanlıurfa Belediyesi, Kültür ve Sosyal İşler Müdürlüğü Yayınları*, 62-126.
- Kvale, S. (1996). *InterViews: An Introduction to Qualitative Research Interviewing*, Sage Publications, 45.
- Lohmann, G. ve Duval, D.T. (2015). Destination Morphology: A New Framework To Understand Tourism, *Transport Issues Journal Of Destination Marketing and Management*, 3(3), 133-136.
- Merriam, S.B. (2009). *Qualitative Research: A Guide to Design and Implementation*. Jossey-Bass.
- Nwaogbe Obioma, R., Wokili. H., Omoke V. ve Asiegbu, B. (2015). An Analysis Of the Impact Of Air Transport Sector To Economic Development İn Nigeria, *IOSR Journal of Business and Management*, 14(5) 41-48.
- Sarsın Kaya, D. (2017), Turizm Sektörü, İktisadi Araştırmalar Bölümü, *Türkiye İş Bankası Yayınları Mart 2017*.
- Semiz Çelik, D. (2017). Havayolu Taşımacılığı Endüstrisi ve Ekonomik Etkileri, *Uluslararası Bilimsel Araştırmalar Dergisi*, 2(8), 83-86.
- Scher Uçkun, (2004). *İşletme ve işletme Türleri: Turizm işletmeleri*, İstanbul: Değişim Yayınları, 28.
- Sert, H., Ölçer Demirkıran, S., Arslan Göz, P. & Beler, H. (2023). “Bir Nitel Araştırma Yöntemi: Görüşme”, *Journal of Social, Humanities and Administrative Sciences*, 9(71):4071- 4075.
- Smith, E., ve Johnson, M. (2018). “Airline Competition and its Effects on Tourism: A Comprehensive Analysis.” *International Journal of Aviation Management*, 7(3), 123-140.
- Strauss, A., & Corbin, J. (1998). *Basics of Qualitative Research: Techniques and Procedures for Developing Grounded Theory*, Sage Publications.
- Şanlıurfa Kent Müzesi (2024). Şanlıurfa Tarihi Kronolojisi, Beykapısı Mevkii – Şanlıurfa.
- Şanlıurfa Valiliği Kültür ve Turizm İl Müdürlüğü, (2015). Kültür ve İnançlar Diyarı Şanlıurfa, *Şanlıurfa Valiliği İl Kültür ve Turizm Müdürlüğü Yayınları*, Şehir Kitaplığı Dizisi:26, 123-145.
- Şanlıurfa Kültür ve Turizm Rehberi, (2017). *Şanlıurfa Valiliği İl Kültür ve Turizm Müdürlüğü Yayınları*, (5), 23, 21.
- Şimşek, Ö.F. (2007). Yapısal Eşitlik Modellemesine Giriş: Temel İlkeler ve LISREL Uygulamaları. Ankara: *Ekinoks Yayınları*. 55.

- Tan, Ö. (2012). Kırsal Kalkınmada Turizmin Rolü ve İğneada'nın Turizm Potansiyeli, *Karamanoğlu Mehmet Bey Üniversitesi Sosyal ve Ekonomik Araştırmalar Dergisi*, 2012(1) 141 – 147.
- T.C Devlet Planlama Teşkilatı, (1990). Havayolu Ulaştırması Özel İhtisas Komisyonu Raporu: Beş Yıllık Kalkınma Planı, 1.
- T.C. Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü 2022 Yılı Faaliyet Raporu, (2022). 5- 28.
- T.C. Millî Eğitim Bakanlığı, (2011). Ulaştırma Hizmetleri Alanı: Havayolu Taşımacılığı, Ankara, 3-4.
- T.C. Şanlıurfa Valiliği, (1997). Her Yönüyle Şanlıurfa 97 İl Yıllığı, *Şurkav Yayınları 1. Baskı*, 69-88.
- Özdamar, K. (2004). *Paket Programlar ile İstatistiksel Veri Analizi*, Eskişehir: Kaan Kitabevi, 633.
- Yardımcı, N. (2007). *Mezopotamya'ya Açılan Kapı Harran*, İstanbul: Ege Yayınları, 9.
- Yıldırım, A. ve Şimşek, H. (2008). Sosyal bilimlerde nitel araştırma yöntemleri, Ankara: *Seçkin Yayıncılık*, 39.
- Yıldız, Z. (2011). Turizmin Sektörünün Gelişimi Ve İstihdam Üzerindeki Etkisi *Süleyman Demirel Üniversitesi, Vizyoner Dergisi*, 3(5), 54.

İNTERNET KAYNAKÇASI

- Air Transport Action Group, (2022), The Economic & Social Benefits Of Air Transport <https://www.atag.org/our-activities/social-and-economic-benefits-of-aviation.html#:~:Text=Air%20transport%20provides%20significant%20economic,Rapid%20response%20when%20disasters%20occur>. Son Erişim Tarihi: 06.06.2022.
- AIA, (2017), Aviation: Benefits Beyond Borders, <https://aviationbenefits.org/>. Son Erişim Tarihi: 13.10.2023.
- EUROCONTROL 2023, EUROCONTROL Forecast 2023-2029 <https://www.eurocontrol.int/publication/eurocontrol-forecast-update-2023-2029-autumn-2023>. Son Erişim Tarihi 07.09.2024
- Harran Kaymakamlığı, Hayat El Harrani. Erişim Adresi: <http://www.harran.gov.tr/seyh-hayat-i-harrani-camii>. Son Erişim Tarihi: 06.11.2022.
- Harran Kaymakamlığı, Hayat Er Harrani Türbesi. Erişim Adresi: <https://www.sanlıurfa.bel.tr/iccrik/232/625/hayat-el-harrani>. Son Erişim Tarihi: 19.12.2023.
- Havacılık Tarihi, <https://www.havauzay.org/havacilik-tarihi.html>. Son Erişim Tarihi: 29.12.2022.
- Havayolu Taşımacılığı Tarihçesi, <https://www.glojistik.com/haber-detay/havayolu-tasimaciligi-tarihcesi/31>. Son Erişim Tarihi: 06.10.2022.

- Haliliye Belediyesi, (2023). Tarihin Sıfır Noktası Göbeklitepe, <http://www.haliliye.gov.tr/gobeklitepe-tarihin-sifir-noktasi>. Son Erişim Tarihi: 10.01.2024.
- IATA 2023, Air Passenger Market Analysis <https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/air-passenger-market-analysis-december-2023/> Son Erişim Tarihi 07.09.2024
- ICAO, Ekonomik Kalkınma ve Havacılığın Faydaları, [Https://Unitingaviation.Com/News/Economic-Development/Aviation-Benefits-For-A-Better-Future/](https://Unitingaviation.Com/News/Economic-Development/Aviation-Benefits-For-A-Better-Future/). Son Erişim Tarihi: 06.06.2022.
- ICAO, 2022, The World of Air Transport in 2022 <https://www.icao.int/sustainability/WorldofAirTransport/Pages/the-world-of-air-transport-in-2022.aspx> Son Erişim Tarihi 07.09.2024
- Türkiye’de Karayolu Taşımacılığı, [Https://Www.Mfa.Gov.Tr/Turkiye_De-Karayolu-Tasimaciligi-.Tr.Mfa](https://Www.Mfa.Gov.Tr/Turkiye_De-Karayolu-Tasimaciligi-.Tr.Mfa). Son Erişim Tarihi: 10.06.2022.
- Kültür Portalı, Halil Ür Rahman Medresesi, <https://www.kulturportali.gov.tr/turkiye/sanliurfa/gezilecekyer/halil-ur-rahman-medresesi>. Son Erişim Tarihi: 20.09.2023.
- Kültür Portalı, Hızmalı Köprü, <https://www.kulturportali.gov.tr/medya/fotograf/fotodokuman/7985/hizmali-kopru>). Son Erişim Tarihi: 15.11.2023.
- Kültür Portalı, (2023). Göbeklitepe, <https://www.kulturportali.gov.tr/portal/gobeklitepe>. Son Erişim Tarihi: 20.12.2023.
- NTV, Göbeklitepe 2022 Yılı Ziyaretçi Sayısı, https://www.ntv.com.tr/n-life/gezi/gobeklitepe-2022-yilinda-ziyaretci-rekoru-kirdir,rZmLqGzsRUmtZlRBU_fXHg. Son Erişim Tarihi: 12.12.2023.
- Şanlıurfa Belediyesi, (2022), Kara Musa Sokak Kabaltısı, https://www.sanliurfa.bel.tr/files/1/bsb_sonra/4_urfa_mimarisinde_kabaltilar.pdf. Son Erişim Tarihi: 06.11.2022.
- Şanlıurfa Belediyesi, Hayat El Harrani, <https://www.sanliurfa.bel.tr/icerik/232/625/hayat-el-harrani>. Son Erişim Tarihi: 06.11.2022.
- Şanlıurfa Belediyesi, Gümrük Hanı, <https://www.sanliurfa.bel.tr/galeri/47/gumruk-hani>. Son Erişim Tarihi: 19.12.2023.
- Şanlıurfa Belediyesi, Jüstyien Su Kemerı, <https://www.sanliurfa.bel.tr/icerik/424/21/justinyen-su-kemerı-geceleri-bir-baska-guzel>, Son Erişim Tarihi: 18.12.2023.
- Şanlıurfa Belediyesi, Mozaik Müzesi, <https://www.sanliurfa.bel.tr/icerik/73/623/mozaik-muzesi#images-1>). Son Erişim Tarihi: 20.12.2023.
- Şanlıurfa Belediyesi, Han El Babur, <https://www.sanliurfa.bel.tr/icerik/235/625/han-el-barur#images-2>. Son Erişim Tarihi: 20.12.2023.

- Şanlıurfa Valiliği, Şanlıurfa Demografik Özellikleri, <http://www.sanlıurfa.gov.tr/genel-bilgiler>. Son Erişim Tarihi: 06.11.2022.
- Şanlıurfa İli, Kültür Eğitim Sanat ve Araştırma Vakfı, ŞURKAV'ın Kuruluş Amacı, Erişim Adresi: <https://Surkav.Org.Tr/Amaci/>. Son Erişim Tarihi: 30.09.2022.
- Şanlıurfa Belediyesi, (2023). Sakıbın Köşkü, <https://www.sanlıurfa.bel.tr/icerik/9858/21/sakibin-kosku-yeni-konseptine-kavusuyor#images-8>. Son Erişim Tarihi: 19.12.2023.
- The Geography Of Travel And Tourism. 5.Th Ed. Butterworth Heinemann, Oxford, Uk, Erişim Adresi: <https://www.cumed.net/rev/cccss/29/casebook.html>. Son Erişim Tarihi: 06.10.2022.
- Türkiye İstatistik Kurumu, (2022). Adrese Dayalı Nüfus Kayıt Sistemi Sonuçları 2021 TÜİK verileri, <https://Data.Tuik.Gov.Tr/Bulten/Index?P=Adrese-Dayal%C4%B1-N%C3%Bcfus-Kay%C4%B1t-Sistemi-Sonu%C3%A7lar%C4%B1-2021-45500&Dil=1>. Son Erişim Tarihi: 08.09.2022.
- T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı E-Kitap, Şanlıurfa El Sanatları: Keçecilik, <https://Ekitap.Ktb.Gov.Tr/Tr-80838/Keccilik.Html>. Son Erişim Tarihi 05.10.2022.
- T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı, Turizm Çeşitleri, <https://www.ktb.gov.tr/TR-96269/turizm-ccsitleri.html>. Son Erişim Tarihi: 05.10.2022.
- T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı Türkiye Kültür Portalı, Harran Kümbet Evleri, <https://Www.Kulturportali.Gov.Tr/Turkiye/Sanlıurfa/Gezilecekyer/Harran-Kumbet-Evleri>. Son Erişim Tarihi: 05.10.2022.
- T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı E-Kitap, Turizm Çeşitleri, <https://www.ktb.gov.tr/TR-96269/turizm-ccsitleri.html>. Son Erişim Tarihi: 10.06.2022.
- T.C. Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü, (2022). GAP Uluslararası Havaalanı, <https://web.shgm.gov.tr/tr/haberler/642-gap-uluslararası-havaalanı-ucuslara-acıldı#:~:text=GAP%20Projesinin%20%C3%B6nemli%20bir%20baca%C4%9F%C4%B1n%C4%B1,nedeniyle%20kargo%-20trafi%C4%9Fine%20hizmet%20verecek>, Son Erişim Tarihi 07.11/2022.
- T.C. Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü, Hava Ulaştırma İşletmeleri, <https://web.shgm.gov.tr/tr/havacilik-isletmeleri/2063-hava-tasima-isletmeleri>. Son Erişim Tarihi: 06.06.2022.
- T.C. Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü, (2022). Ülkemizde Sivil Havacılık Tarihçesi, <https://web.shgm.gov.tr/tr/kurumsal/1--tarihce>. Son Erişim Tarihi: 09.11.2022.
- TÜİK, (2022). Türkiye'nin 1960 Yılından İtibaren Yolcu Trafığı, <https://data.tuik.gov.tr/Kategori/GetKategori?p=ulastirma-ve-haberlesme-112>. Son Erişim Tarihi: 19.02.2022.

TÜİK, Türkiye'deki Uçak Sayısı (2001 – 2021 arası Kargo + Yolcu), <https://data.tuik.gov.tr/Kategori/GetKategori?p=ulastirma-ve-haberlesme-112>), Son Erişim Tarihi: 19.02.2022.

UNWTO, Turizmin Öne Çıkan Noktaları, <https://www.unwto.org/2021-a-year-in-review>, Son Erişim Tarihi: 01.10.2023.

UNWTO, Uluslararası Turizm, Erişim Adresi: <https://www.e-unwto.org/doi/pdf/10.18111/9789284421152>, Son Erişim Tarihi: 01.10.2023.

Yazar Özgeçmişleri

Abdülaziz Azizoglu

Mustafa Kemal Üniversitesi Sivil Hava Ulaştırma İşletmeciliği lisans mezunudur. Mersin Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü İşletme tezsiz yüksek lisans ve İskenderun Teknik Üniversitesi Seyahat İşletmeciliği alanından tezli yüksek lisans mezunudur.

Harun Yılmaz

Anadolu Üniversitesi Sivil Havacılık Yüksekokulu Sivil Hava Ulaştırma İşletmeciliği bölümünden lisans mezunudur. Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Sivil Havacılık Yönetimi alanından yüksek lisans ve Mustafa Kemal Üniversitesi İşletme Anabilim Dalında doktora mezunudur. Kitap yayınları arasında “Hava Kargo Taşımacılığında Öncelikli Konular”, “Örgütsel Sosyalleşmenin İşten Ayrılma Niyetine Etkisinde Örgütsel Bağlılık ve Örgütsel Vatandaşlığın Aracılık Rolü: Havacılık Sektöründe Bir Araştırma”, “Algılanan Seyahat Kısıtlarının Engellilerin Havayolu ile Seyahat Etme Niyetine Etkisi”, The Importance of Organizational Behavior Model Applications in Air Transportation Industry” ve “Turizm Ansiklopedisi” gibi yayınları bulunmaktadır.

Nihat Demirtaş

Balıkesir Turizm İşletmeciliği ve Otelcilik Yüksekokulu (BTİOYO) ile Anadolu Üniversitesi Sosyoloji bölümlerinden lisans mezunudur. Sakarya Üniversitesi Turizm İşletmeciliği alanından yüksek lisans ve Ankara Üniversitesi Sosyal Çevre Bilimleri Anabilim Dalından doktora mezunudur. Kitap yayınları arasında “Turizm Rehberliği”, “Anadolu Mutfağında Sokak Lezzetleri: Gaziantep”, “Turizm Çeşitliliği & UNESCO Yaratıcı Gastronomi Şehri Hatay’da Gastronomi ve Turizm”, “Turizm ve Çevre”, “Otel İşletmeciliği” gibi yayınları bulunmaktadır. Yazar halen İskenderun Teknik Üniversitesi Turizm Fakültesi’nde Doçent Dr. olarak görevini sürdürmektedir.

Şanlıurfa GAP Havalimanı & Ekonomi ve Turizm

Yazarlar:

Abdülaziz Azizoglu

Harun Yılmaz

Nihat Demirtaş

 ÖZGÜR
YAYINLARI

ISBN 978-975-447-920-1

9 789754 479201