RUSYA-TÜRKİYE UÇAK KRİZİNİN ANTALYA HAVALİMANI ULAŞIMINA VE TURİZMİNE ETKİLERİ ÜZERİNE BİR DEĞERLENDİRME (2015-2017)

EFFECTS OF AIRCRAFT CRISIS BETWEEN RUSSIA AND TURKEY TO ANTALYA AIRPORT TRANSPORTATION AND TOURISM (2015-2017)

Prof. Dr. İhsan BULUT
Akdeniz Üniversitesi
ihsanbulut@akdeniz.edu.tr

Dr. Serdar CEYLAN
Burdur Mehmet Akif Ersoy Üniversitesi
serdar_ceylan_51@hotmail.com

Turan Onur RECEPOĞLU
Akdeniz Üniversitesi
turanonr@gmail.com

Uzman Berna ÖZOĞUL
Akdeniz Üniversitesi
brnozgl@gmail.com

ÖZET

Uluslararası ilişkiler, zaman zaman kesintiye uğramakta ve bunun birçok sektöre olumsuz yansımaları olmaktadır. Yakın tarihimizde yaşanan kısa süreli Türkiye-Rusya uçak krizi bu anlamda örnek olaylardan biri olup iki ülkenin siyasal, ekonomik ve kültürel ilişkilerini köklü bir şekilde etkilemiştir. Ülke genelinde hissedilen bu krizin etkileri, en çok Türkiye'nin uluslararası turizm destinasyonu olan Antalya'da hissedilmiştir. Tüm sektörleri ölçmek mümkün olmasa da ölçülebilir değerler üzerinden hareketle hava ulaşımı ve bununla bağlantılı olarak turizmin etkilenmesini en önemli hususlar olarak ele almak gerekir. Bu çalışmada, Uluslararası Antalya Havalimanı istatistikleri yardımıyla krizin boyutları ölçülmeye çalışılmıştır. Yük ve yolcu naklinde kriz öncesi ve sonrasına ait istatistiki verilerle, olayın turizme olan etkilerinin öneminin anlaşılması amaçlanmıştır. En çok uçuş gerçekleştiren milletler arasında Rus yolcu ve yük naklinde meydana gelen değişiklikler ölçülerek olayın boyutları ortaya konulmaya çalışılmıştır. Veriler havalimanı istatistik biriminden elde edilerek, grafik ve şekillerle sunulmuştur. Araştırma bulgularına göre, havalimanı yük ve yolcu naklinde yurtiçi uçuş, yolcu ve yük miktarında çok değişiklik olmazken, yurtdışı uçuş sayısı, yük ve yolcu naklinde önemli azalmaların olduğu görülmüştür. Kriz ortamının sonlanmasıyla kısa sürede değerler eski seviyelerine yükselmiş, hatta artmıştır. Sonuç olarak, kriz ortamlarının tüm sektörleri özellikle de ulaşım sektörünü önemli ölçüde etkilediği, buna bağlı olarak da yük ve yolcu naklinde önemli dolayısıyla turizm sektöründe önemli değişikliklere sebep olduğu anlaşılmaktadır.

Anahtar Kelimeler: *Uçak Krizi, Turizm, Havayolu Ulaşımı, Yolcu, Yük, Rusya, Türkiye*

CamScanner ile tarandı

ABSTRACT

International relations are interrupted from time to time and it has effect negatively many sectors. Aircraft crisis which experienced between Russia and Turkey in 2015, is an international example event. This crisis had affected relationships of two the country as political, economic and cultural. It was felt most in Antalya which is international tourism place, in addition to being felt throughout the country. Effects to air transport and Antalya tourism of the crisis measured on specific indicators and second data which are statistics of international Antalya airport. The study data analysed as descriptive. In this study, was measured numbers of passengers and incoming load amount to Antalya, before and after the crisis. Especially Russian passenger and load transport were measured in this crisis. According to the findings of the study, while domestic passenger traffic and freight transport were unaffected, there was had influenced international passenger traffic and freight transport. After shortly time from the crisis, was increased number of international passengers and load. As a result, international political relationships that seen between two countries have effected number of tourist and load amount.
Keywords: *Aircraft Crisis, Tourism, Airline Transportation, Passenger, Load, Russia, Turkey*

1. GİRİŞ

Bacasız sanayi olarak adlandırılan turizm, beraberinde getirdiği olumlu ve olumsuz etkilerle birçok ülke için avantajlı bir ekonomik etkinliktir. Önemli bir döviz kaynağı ve istihdam alanı olan turizm, özellikle turizm potansiyeli olan gelişmekte olan ülkelerin kalkınmak için umut bağladığı bir sektör olmuştur. Bu ülkeler, endüstrileşme için gerekli olan sermayeyi hizmet sektörünün bir parçası olan turizme yönelerek karşılamaktadır (Akış, 1999: 36; Ranabhat, 2015: 1). Turizm endüstrisi, kalkınmayı teşvik ederek bir ülkenin ekonomisini geliştirmekte ve aynı zamanda kültürel mirası restore ederek, uluslararası barış ve uzlaşmanın sürdürülmesine yardım etmektedir (Ranga ve Pradhan, 2014: 29). Nitekim İkinci Dünya Savaşı'ndan sonra birçok gelişmekte olan ülke, ödemeler dengesi açıklarını kapatmak, işsizlik sorununu ortadan kaldırmak ve azgelişmiş bölgeleri kalkındırmak adına turizmi çözüm olarak görmüştür. (Hall, 1994; Elliott, 1997; Aslan, 2008: 71). Dünya Seyahat ve Turizm Konseyi-WTTC (2015) verilerine göre, dünya genelinde 284 milyon kişi doğrudan ya da dolaylı olarak turizm sektöründe çalışmakta olup bu oran toplam istihdam içerisinde %10'luk bir paya tekabül etmektedir. Turizm endüstrisi dünyadaki çalışan her 11 kişiden 1'ine istihdam sağlamaktadır. Turizmin gelişmiş olduğu ABD, Fransa, Çin, İtalya, İngiltere gibi ülkelerde turizmin toplam istihdam içerisindeki payı % 8-10 civarında olup bu oran Türkiye'de %8.5 dolaylarındadır. Türkiye'de 2,2 milyon kişi doğrudan ve dolaylı olarak turizm endüstrisinde istihdam edilmektedir (WTTC, 2015; Kalkınma Bakanlığı, 2015; Ceylan ve Somuncu, 2017: 248-249). Ancak yaşanan terör saldırıları ya da ülkeler arasında yaşanan siyasi ve askeri kaynaklı krizler, küresel ekonominin önemli bir unsuru olan turizm endüstrisini de doğrudan ya da dolaylı olarak etkilemektedir. "Diğer bir ifadeyle, yaşanan bu uluslararası krizler, oluşum yapılarına göre aynı anda birçok sektörü etkileyebilmektedir. İki devlet arasında meydana gelen siyasal veya herhangi bir kamusal sıkıntı turizm sektörüne önemli ölçüde zarar verebilmektedir. Krizlerin iyi yönetilebilmesi için temel unsur, ortak hareket etmektir. Diğer bir deyişle, krizlerin turizm sektörüne olan etkisini anlayabilme ve çözüm önerileri getirebilmek için ortak akıl ile hareket edilmesi en önemli bir unsurdur" (Seçilmiş vd., 2017: 498-499).

CamScanner ile tarandı

Pizzam'ın (1999: 34) da belirttiği üzere, turizm sektöründe kriz iki şekilde ifade edilebilir: (i) krizin turizm talebi üzerindeki etkisinin şiddeti, (ii) krizin coğrafi alan üzerine yayılması ve etkisinin süresi. Turizm talebini etkileyen faktörler içerinde, gidilecek turizm bölgesinin güvenlik (terör, savaş, salgın hastalık vb.) durumu etkili olmaktadır. Krizin coğrafi alan üzerine yayılması ise, yerelde gerçekleşen bir olayın uluslararası etkilerinin ortaya çıkması (krizin daha da büyüyerek yayılması) şeklinde olmaktadır. 11 Eylül 2001'de Amerika'nın İkiz Kuleleri'ne yapılan saldırılar sonucu dünya turizminin etkilenmesi, krizin coğrafi alan üzerine yayılmasının en somut bir örneğidir (Göçen vd., 2011: 498). Nitekim araştırmaya konu olan, Türkiye ve Rusya arasında yaşanan uçak krizi de coğrafi alan üzerine yayılarak, krizin uluslararası bir boyut kazanmasına ve turizmin etkilenmesine neden olmuştur.

İki ülke arasında yaşanan siyasi ve askeri krizlerin günümüzün küresel çağında hızla yayılması ve geniş bir kesim üzerinde bu krizlerin etkisinin görülmesi kaçınılmaz olmaktadır. Nitekim küresel medya ve sosyal medya (*Facebook, Twitter, Instagram vb.*) kanalları üzerinden krizlerin daha da büyüyerek daha geniş bir kitleyi etkilemesi kaçınılmaz olmaktadır. İki ülke arasında yaşanan kriz, ülkelerin vatandaşlarının seyahat motivasyonunu ve gitmek istediği ülke hakkındaki turistik algısını etkileyebilmektedir.

2. LİTERATÜR

2.1. Türkiye-Rusya İlişkileri

Türk-Rus ilişkileri, 15. yüzyıl Sovyet Rusya ve Osmanlı İmparatorluğu'nun geçmişine kadar gitmektedir. Nitekim geçmişte kalan her iki devletin tarih sahnesi içerisinde, Balkanlar, Kafkasya, Kırım ve Doğu Anadolu gibi farklı coğrafyalarda alan hâkimiyeti için savaştıkları bilinmektedir. Rusya'nın sıcak denizlere inme politikası ve Karadeniz'deki hâkimiyet mücadeleleri Osmanlı ve Sovyet Rusya'yı sürekli karşı karşıya getirmiştir. SSCB'nin 1991 yılında dağılması ve 1992 yılında bağımsız Türk devletlerinin kurulması ve Balkan ülkelerinin kendi ulus devletlerini kurmalarına karşın, Rusya bu coğrafyalar ile sosyal, ekonomik, kültürel ve siyasal bağlarını sürekli canlı tutma politikaları izlemiştir.

Soğuk Savaş döneminin (1947-1991) sona ermesi sonrasında her iki ülke arasında yeni işbirliği imkânları ve perspektifleri ortaya çıkmıştır. 2010 yılında kurulan Üst Düzey İşbirliği Konseyi (ÜDİK) ile iki ülke arası ilişkiler kurumsal bir zemine oturmuş ve bu tarihten itibaren ülke siyasi liderleri tarafından ikili ilişkiler gerçekleştirilmiştir. Rus doğalgazının (Türk Akımı Projesi ile) Avrupa'ya taşınması, Türk müteahhitlerinin Rusya'da toplam değeri 60 milyar doların üzerinde 2 bine yakın projeyi gerçekleştirmiş olması, Rus şirketlerinin Türkiye'deki (Akkuyu) nükleer santral projeleri (Dışişleri Bakanlığı, 2019) son dönemde iki ülke arasında gelişen ilişkilerin bir sonucudur. Türkiye ve Rusya arasındaki ilişkiler sanayi, enerji, tarım ve inşaat sektörleri dışında turizm sektöründe de önemli bir gelişme kaydetmiştir.

Ruslar için Türkiye'de turizmin ayrı bir yeri vardır. Rus turistler açısından Türkiye hem ucuz hem de konforlu turizm hizmeti sunması dolayısıyla kolay vazgeçilebilecek bir alternatif değildir. Ruslar, özellikle Antalya'nın Alanya ve Kemer ilçelerini sadece tatil için değil, aynı zamanda gayrimenkul satın almak suretiyle devamlı yaşam yeri olarak da kullanmaktadırlar. Ayrıca Ruslar ve Türkler arasında önemli sayıda evlilik yoluyla akrabalık oluşmuştur. Bu evlilikler sonucunda Türkiye'de yaklaşık 170 bin Rus ailenin yaşadığı tahmin edilmektedir (Yılmaz ve Hazır, 2016: 155).

CamScanner ile tarandı

2.2. Türkiye ve Rusya Arasında Yaşanan Uçak Krizi

Türkiye, SU-24 Rus savaş uçağını, kendi hava sahasını ihlal ettiği gerekçesiyle düşürmüştür. 24 Kasım 2015 tarihinde gelişen olay sonrasında hem Rusya hem de Türkiye karşılıklı açıklamalarda bulunarak haklılıklarını ispat etmeye çalışmışlardır. Türkiye, uçak krizi sonrasında sakinliğini koruyarak uluslararası hukuk çerçevesinde elindeki tüm delilleri BM ve NATO'ya gönderirken, Rusya ise Türkiye'ye karşı kırıcı ve yıkıcı tavırlar sergilemeye başlamış; başta ekonomik olmak üzere birçok alanda Türkiye'ye yaptırımlar uygulamaya başlamıştır (Yılmaz ve Hazır, 2016: 150). Ayrıca Türkiye vatandaşlarının Rusya'ya vizesiz girişi uygulamasına son verilerek de, iki ülke arasındaki sosyo-kültürel ilişkileri olumsuz etkilemiştir (Tanrısever, 2016: 16).

Uçak krizi sonrasında Putin'in Türkiye liderlerine karşı mesnetsiz suçlamaları, ilişkilerin kısa sürede tamir edilme zeminini oldukça tahrip etmiştir. İki lider arasında uzun yıllardır adım adım tesis edilen güven, yerini bir anda güvensizliğe bırakmıştır. Bunun yanında, Putin'in doğrudan Türkiye'nin birinci dereceli karar alıcılarını hedef alması ve onları DAEŞ ile ilişkilendirmesi, mevcut krizin diplomatik yollarla çözülmesini zorlaştırmıştır. Ayrıca Rusya'nın bu krizi lokalize edip çözme yönünde çaba sarf etmek yerine, meseleyi başka zeminlere yayma ve Türkiye karşıtı topyekûn propagandaların devreye sokulması ve alelacele ekonomik ambargoların ilan edilmesi, ikili ilişkilerde 2000'li yıllardan devam eden yakınlaşma dönemini adeta sona erdirmiştir. Putin ve çevresinin Türkiye karşıtı agresif tavrı, Rus zihninin derin katmanlarında yatan eski önyargıları da bir anda su yüzüne çıkarmıştır. Krizden sonraki üç hafta sonunda Rusya'da VTsIOM şirketi tarafından yapılan bir kamuoyu yoklamasında Türkiye karşıtı politikaları ve ambargoları destekleyenlerin oranı %82 olarak kaydedilmiştir. Bu da son haftalarda devletin tüm aygıtlarının ülke içinde yürüttüğü ve desteklediği Türkiye karşıtı propagandanın etkisini göstermektedir (İmanbeyli, 2015: 5).

2.3. Uçak Krizinin Türkiye Turizmine Etkisi

Diğer bir yaptırım sahası ise turizm olmuştur. Turizm sektörü Türkiye açısından önemli bir gelir kalemidir ve ülke ciddi miktarda Rus turist çekmektedir. Rusya, Türkiye'nin Rus turistler için güvenli bir ülke olmadığı uyarısını yapmış ve turizm şirketleri Türkiye tatil paketlerini iptal etmiştir (BBC, 2015e; Çopuroğlu ve Karpuzcu, 2017: 478). Kuşkusuz bu tavır uluslararası kamuoyuna da yansıyarak olumsuz Türkiye algısına yol açmış Rusya yanlısı ülke vatandaşlarını ve diğer ülke vatandaşlarının tercihlerine de yol açmıştır.

Rusya'dan gelen turistler Türkiye'nin Akdeniz sahillerini çok cazip bir tatil yeri olarak görürken uçak krizi nedeniyle Yunanistan ve Güney Kıbrıs'a yönelme durumları olmuştur. Bu durum Türkiye'deki turizm işletmecileri için önemli bir risk olarak görülmüştür. Kısa vadede Ortadoğu ülkelerinin turistleri Türkiye'ye çekilmek istense de Rus turistlerin gelmemesi ciddi bir sorun olarak görülmüştür (Tanrısever, 2016: 16). Türk-Rus gerginliğinde Türkiye'nin sıkıntı yaşadığı en önemli konulardan birisi Rus turist sayısındaki kesin ve bununla bağıntılı olarak diğer ülkelerden olan muhtemel azalmadır. Nitekim uçak düşürülme olayından hemen sonra Rus Dışişleri Bakanı Sergey Lavrov'un Rus turistlere "*Türkiye'ye gitmeyin*" mesajı vermesi turizmi önemli ölçüde etkilemiştir. Bu mesaj sonrasında Rus'lar sosyal medya başta olmak üzere birçok platformda "*Türkiye'ye gitmiyoruz*" kampanyaları başlatmışlardır. Ayrıca Rus seyahat acentelerinden bazıları, Türkiye'ye yapılacak seyahat turlarını iptal etmiştir

CamScanner ile tarandı

(Yılmaz ve Hazır, 2016: 154-155). Rusya'nın turizm alanında almış olduğu tedbirlerin ne kadar etkili olduğunu 2016 yaz döneminde görmek mümkündür (Yılmaz ve Hazır, 2016: 155). İki ülke arasında en çok Antalya'yı etkileyen kriz, temmuz ayında Cumhurbaşkanı Recep Tayyip Erdoğan'ın özür mektubuyla normalleşme sürecine girdi. Cumhurbaşkanı Erdoğan ve Rusya lideri Vladimir Putin, en son uçak krizi öncesi Antalya'da düzenlenen G-20 Liderler Zirvesi'nin ardından, ilk kez Haziran ayında telefonda görüştü. 7 ay sonra telefonla görüşen iki liderin yüz yüze ilk buluşması ise 268 gün sonra St. Petersburg'da 9 Ağustos günü gerçekleşti. İki liderin telefon görüşmesiyle başlayan ikili ilişkilerin düzelme süreci, turizm başta olmak üzere birçok sektörde olumlu etki yarattı (Recepoğlu, 2018: 36).

Rusya'nın turizm sektöründe uyguladığı charter yasağı ise yaklaşık 8 ay sürdü. Antalya turizmi açısından tarihin en kötü dönemi olan 8 aylık sürecin ardından 28 Ağustos 2016 günü Rusya Başbakanı Dimitri Medvedev tarafından imzalanan kararname ile charter seferlere uygulanan yasak kaldırıldı. Rusya'nın başkenti Moskova'dan Antalya Havalimanı'na ilk charter uçuş ise 2 Eylül günü gerçekleşti. Eylül ayına kadarki dönemde sadece 20 bin dolayında Rus turistin geldiği kente, charter yasağının kaldırılmasıyla birlikte yeniden Rus turist akını yaşanmaya başladı (Recepoğlu, 2018: 36).

3. YÖNTEM

Araştırmanın amacı, Türkiye ve Rusya arasında 2015 yılı sonlarında yaşanan uçak krizinin Türkiye'nin uluslararası turizmine ve yük taşımacılığına olan etkisini Antalya havalimanı örneği üzerinden anlamaya çalışmaktır. Araştırma ikincil verilerden elde edilen veri seti üzerinden betimsel olarak değerlendirilmiştir. Türkiye gelen ziyaretçi sayısı, Antalya Havalimanı'na inen ziyaretçi sayısı ve yük miktarı, Türkiye'ye Rusya'dan gelen ziyaretçi sayısı veri setini oluşturmaktadır. Araştırma konusu ile ilgili yapılmış teorik ve uygulamalı çalışmalar ile genel bir literatür taraması da gerçekleştirilmiştir. Elde edilen bulguların betimsel olarak analiz edilmesi ve yorumlanması ile uluslararası bir krizin turizm sektörü üzerine olan etkisi ortaya koyulmak istenmiştir. Araştırma soruları: ülkeler arası siyasi krizler ile turizm sektörü arasında nasıl bir ilişki vardır, Antalya'ya gelen yabancı ziyaretçi sayısı ve uluslararası yük miktarı üzerinde nasıl bir etki oluşturmuştur?

4. BULGULAR

4.1. Türkiye'ye Gelen Yabancı Ziyaretçi Sayısında Rusya

Türkiye'nin turizmde yıllara göre büyüme oranı, tesis inşası ve turistik ürünler arzı zaman içerisinde çok hızlı bir ilerleme kaydetmiş ve Türk turizm arzı kaçınılmaz yükselişini sürdürmüştür. Türkiye turizm sektörü 2009 yılında, 1 milyon 700 bin kişi (faal halkın %7,2'si) istihdam sağlamış ve ülkede 95,3 milyar TL (GSYİH'in %10,2'si) bir ciroya sahip olmuştur. Bu göstergeleri ile Türkiye, dünyanın ilk 10 turizm ülkesi arasında yerini almıştır. Türkiye, 2009 yılında turizm gelirleriyle dünyada dokuzuncu, ziyaret edilme sıklığı ile dünyada yedinci olmuştur (Bazin ve Tapia, 2015: 192-193). TÜİK verilerine göre ülkeye giriş çıkış yapan turist sayısı 2000 yılında 10 bin civarında iken, 2016 yılında 36 bin üzerinde bir sayıya ulaşılmıştır (Kültür ve Turizm Bakanlığı, 2017). Tablo 1 ve 2'den de görüleceği üzere, Türkiye'ye gelen ziyaretçi sayısı 2004 yılından 2016 yılına kadar sürekli bir artış göstermiştir. Ancak 2015 yılı sonunda Rusya ile yaşanan uçak krizi nedeniyle ülkeye gelen yabancı turist sayısında özellikle Rusların sayısında ciddi bir düşüşler olmuştur (Şekil 1 ve 2). Son

CamScanner ile tarandı

dönemlerde Rusya ile kurulan ekonomik, askeri ve diplomatik ilişkilerin olumlu seyretmesi, 2017 ve 2018 yıllarında Rusya'dan Türkiye'ye olan ziyaretçi sayısının tekrar yükselmesini beraberinde getirmiştir (Ceylan, 2019: 107).

Tablo 1. Türkiye'ye Yönelik Uluslararası (Genel) Turizm Hareketliliği (2004-2018)

Yıl	Gelen ziyaretçi	Turizm geliri (vatandaş + yabancı) (1000 dolar)	Yabancılardan elde edilen turizm geliri (1000 dolar)	Ortalama harcama (dolar)	Turizm gelirlerinin GSYİH içindeki payı (%)
2004	20.753.734	17.076.607	13.061.118	843	4,2
2006	23.924.023	18.593.951	13.918.757	803	3,4
2008	31.137.774	25.415.067	19.612.296	820	3,3
2010	32.997.308	24.930.997	19.110.003	755	3,2
2012	37.715.225	29.007.003	22.410.364	795	3,3
2013	39.860.771	32.308.991	25.322.291	824	3,4
2014	41.627.246	34.305.903	27.778.026	828	3,7
2015	41.114.069	31.464.777	25.438.923	756	3,7
2016	30.906.680	22.107.440	15.991.381	705	2,6
2017	37.969.824	26.283.656	20.222.971	681	3,1
2018	46.112.592	29.512.926	24.028.311	647	3,8

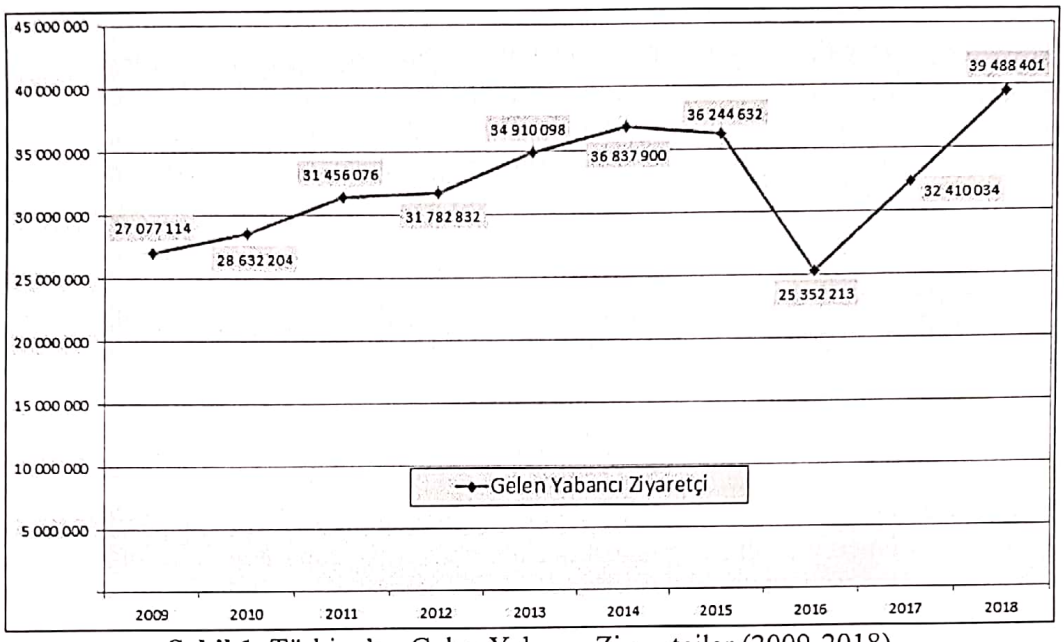
Kaynak: Kültür ve Turizm Bakanlığı, 2017 (Web 1); Ceylan, 2019:107.

Tablo 2. Rusya'dan Türkiye'ye Gelen Yabancı Ziyaretçi Sayısı (2003-2018)

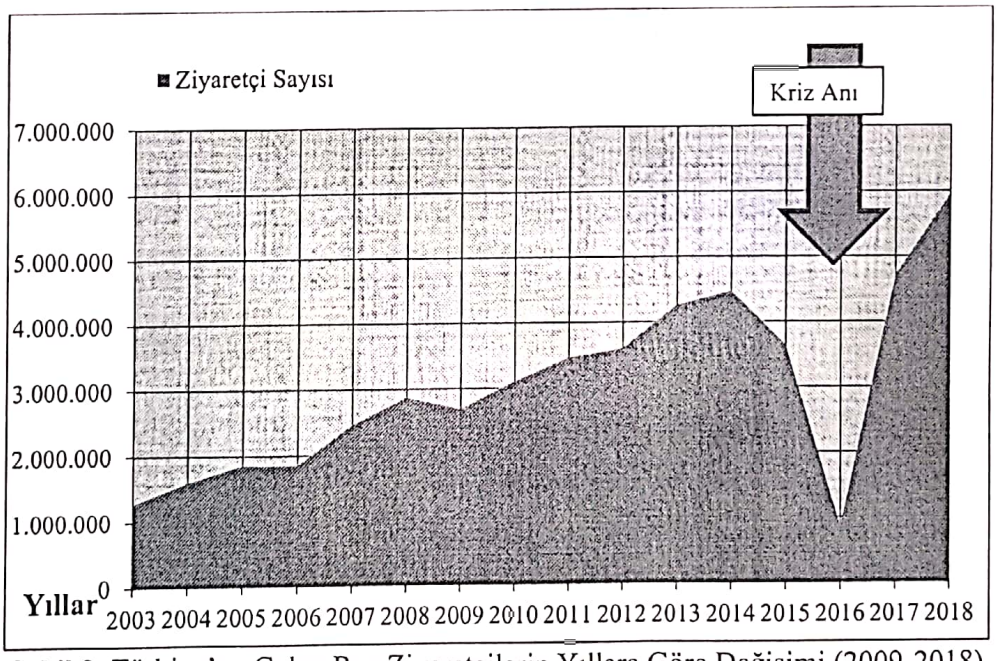
Yıl	Ziyaretçi Sayısı	Yıl	Ziyaretçi Sayısı
2003	1.281.407	2011	3.468.214
2004	1.605.006	2012	3.599.925
2005	1.864.682	2013	4.269.306
2006	1.853.442	2014	4.479.049
2007	2.465.336	2015	3.649.003
2008	2.879.278	**2016**	**866.256**
2009	2.694.733	2017	4.715.438
2010	3.107.043	2018	5.964.613

Kaynak: Kültür ve Turizm Bakanlığı, 2017 (Web 1).

CamScanner ile tarandı



Şekil 1. Türkiye'ye Gelen Yabancı Ziyaretçiler (2009-2018)



Şekil 2. Türkiye'ye Gelen Rus Ziyaretçilerin Yıllara Göre Değişimi (2009-2018)

4.2. Uçak Krizinin Antalya Hava Ulaşımına Etkileri

Krizin etkilerini en somut şekilde göreceğimiz alanlardan birisi havayolu taşımacılığıdır. Özellikle yolcular ve taşınan yükün ülkelere göre dağılımı istatistikleri bu durumu çok net bir şekilde ortaya koymaktadır. Kriz öncesindeki ve sonrasındaki yük ve yolcu akışı incelendiğinde kriz döneminde önemli ölçüde düşüşlerin yaşandığı görülmektedir. Yaşanan gelişmeler hava ulaşımındaki değişikliklerle sınırlı kalmayıp A'dan Z'ye tüm alanlarda

CamScanner ile tarandı

hissedilmiştir. Uluslararası turizm işletmeleri, yerel nüfus, Antalya esnafı, çiftçisi, emlak fiyatlarına varıncaya kadar pek çok sektörde önemli sorunlar baş göstermiştir. Daralan talep iç turizmle dengelenmeye çalışılsa da bu durum yeterli olmamıştır. İki ülke arasındaki ilişkiler normalleşmeye başlayıp, turistlere uygulanan kısıt ve yasaklar kalkınca iki ülke ekonomisi ve iş dünyası nefes almıştır. Sorun önemli ölçüde giderilse de iki ülke arasındaki ivmeli kalkınma ve turizm hareketliliğinde kısa bir dönem için bile olsa çok büyük ekonomik kayıplar yaşanmıştır.

Uçak krizi nedeniyle, Rusya'nın Türkiye'ye karşı uyguladığı ambargoların en ağır faturası, Türkiye turizminin başkenti diyebileceğimiz Antalya'da hissedilmiştir. Kent ekonomisinin lokomotifini oluşturan turizm sektörü, toplam turizm potansiyelinin yaklaşık %30-35'ini oluşturan Rusya pazarının 24 Kasım 2015 uçak krizi olayı sonucu sıfıra inmesiyle tüm sektörler önemli bir kriz ile karşı karşıya kalmıştır. Gerçekten de 2016 yılında tarihinin en kötü turizm sezonunu yaşayan Antalya'daki bu olumsuz olay, yaklaşık 52 yan sektörü de benzer ölçüde etkilemiştir. Rus uçağı krizi sonrası birçok otel personelden tadilata, et-süt gibi her türlü gıda ürünleri alımından birçok ürün alımına kadar kapasitelerini ciddi ölçülerde aşağı çekmiştir. Krizden domino taşı etkisiyle etkilenen başlıca sektörleri ulaşım, tarım, ticaret, hediyelik eşya, eğlence, yeme-içme, tarihsel ve kültürel hizmetler şeklinde sıralamak mümkündür.

Rusya'nın önemli Turizm operatörleri olan Pegas Touristik, Natalie Tours, BiblioGlobus ve Tez Tour yapmış oldukları açıklamada, Türkiye'ye olan paket turların iptal edileceğini duyurmuşlardır. Nitekim bu tedbirler, Antalya'ya gelen yolcu ve yük miktarlarındaki düşüşü tetiklemiştir.

Uçak krizinin gerçekleştiği 2015 yılının Kasım-Aralık ayı da dâhil olmak üzere gelen giden uçak sayıları iç hatlarda 51 828, dış hatlarda 123255 olarak gerçekleşmiştir (Tablo 3, Şekil 3).

Tablo 3. Antalya Havalimanı Uçak Trafiği (2015-2017)

	İç Hat			Dış Hat		
Yıl	Gelen Uçak	Giden Uçak	Toplam	Gelen Uçak	Giden Uçak	Toplam
2015	25.917	26.011	51.928	53.755	53.661	107.416
2016	25.710	25.554	51.264	38.062	38.171	76.233
2017	25.917	26.011	51.928	53.755	53.661	107.416

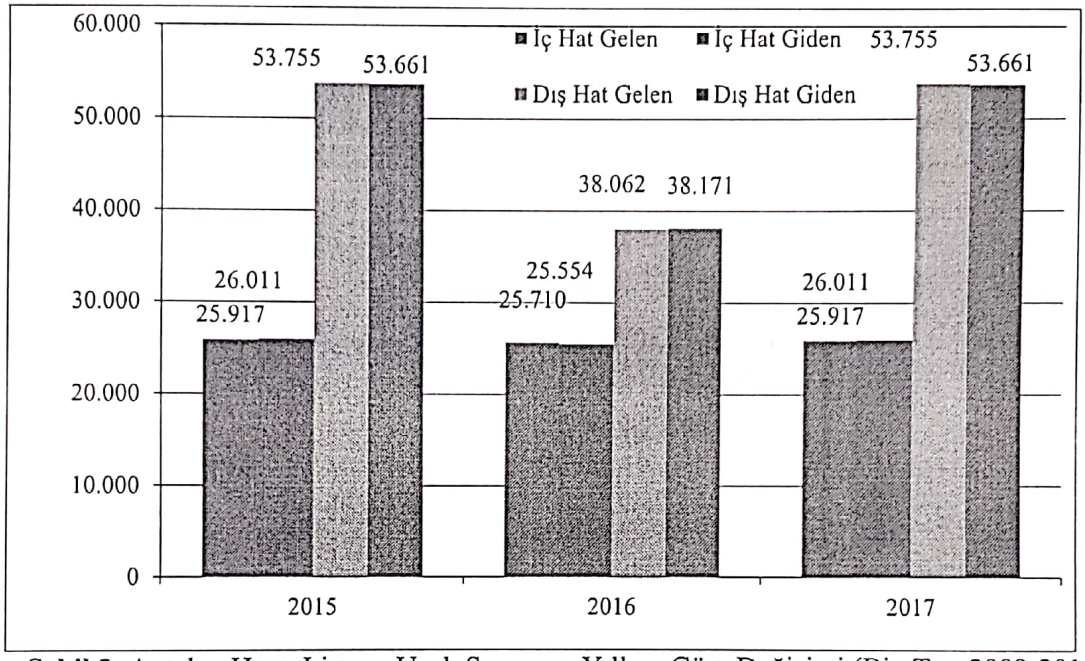
Kaynak: Antalya Havalimanı

Tablo 4'ten Antalya Havalimanına gelen yolcuların milletlerine göre dağılımına bakıldığında, 2015 yılında Antalya'ya en fazla (%28) Alman turist gelmiştir. Almanlardan sonra Antalya'ya en fazla gelen turist (%26) Rus vatandaşı olmuştur. Ancak 24 Kasım 2015 uçak krizi sonrasındaki yıl Antalya'ya gelen Rus turist sayısında belirgin bir azalışın olduğu görülmüştür. Başka bir ifadeyle, 2015 yılında Antalya'ya gelen milletler içerisinde, Rus turist oranı %28 iken, kriz sonrasında 2016 yılında bu oran %8'lere düşmüştür. Ancak dikkat çeken bir diğer durum ise, Rus turist sayısının düştüğü 2016 yılında, Antalya'ya gelen Almanya vatandaşı oranı %34'e, Ukrayna vatandaşı oranı ise %10'a çıkmıştır.

Kriz sonrası her iki ülke liderleri ve diğer bürokratları arasında gerçekleştirilen ikili görüşmeler sonrasında Antalya'ya gelen Rus turist sayısında tekrardan bir yükseliş olduğu

CamScanner ile tarandı

görülmüştür. Nitekim Tablo 4'ten 2017 yılı verilerine baktığımızda bu durum daha net olarak görülebilir. 2016 yılında Antalya'ya gelen Rus turist oranı %8'lere kadar düşmüşken, 2017 yılında bu oran %40'a kadar yükselmiştir (Tablo 4, Şekil 4).



Şekil 3. Antalya Hava Limanı Uçak Sayısının Yıllara Göre Değişimi (Bin Ton,2009-2018)

Tablo 4. Antalya Havalimanı'na Gelen Yolcuların Milletlerine Göre Dağılımı (2015-2017)

Uyruk (Millet)	2015	2016	2017
Rusya	**5488775**	**973875**	**7392429**
Almanya	5824354	3961322	3301576
Ukrayna	613435	1161560	1434424
Türk (T.C.)	834904	898447	1031964
İngiltere	862074	678413	712884
Hollanda	963393	627089	513346
Kazakistan	448950	250830	474200
İsrail	-	346023	345893
Polonya	455088	205970	338380
Belarus	261397	143777	326914
Belçika	464478	291918	270020
Danimarka	355835	271838	233486
İsveç	632224	282325	189600
İran	212327	159624	186415
Çek Cum.	223025	93719	166672
İsviçre	336638	159134	143473
Fransa	240119	113543	124183
Norveç	330003	169403	107641
Avusturya	360502	163350	99575
Finlandiya	233630	111061	74135
Diğer	889272	654740	1005478

CamScanner ile tarandı

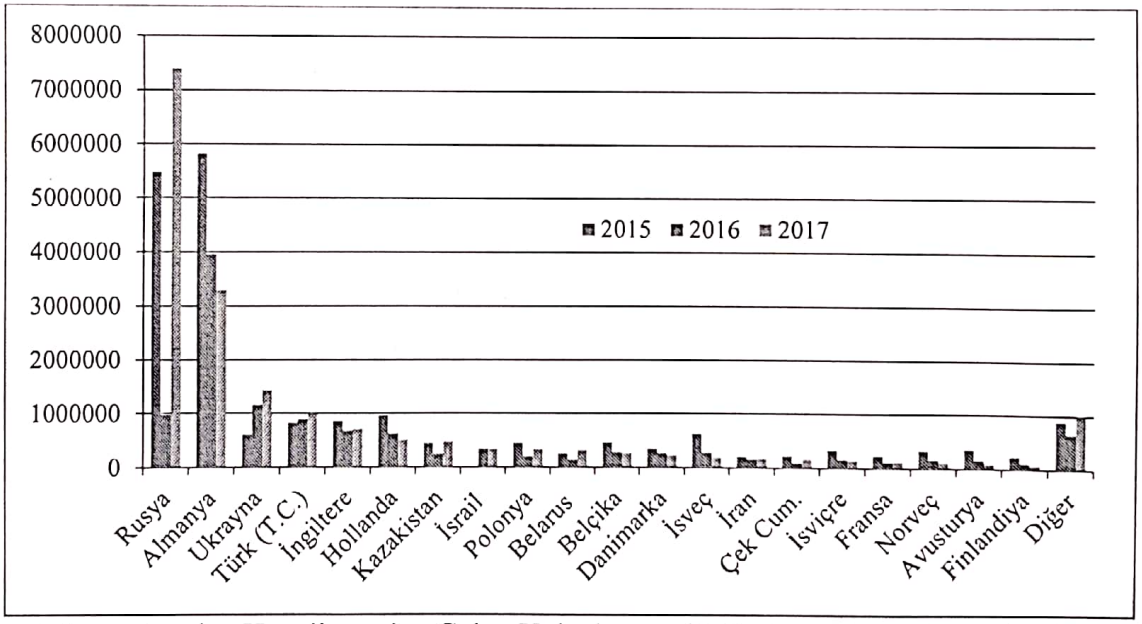
Toplam	**20.837.491**	**11.717.961**	**18.472.418**

Kaynak: Antalya Havalimanı

Her iki ülke arasında yaşanan uçak krizi, Antalya Havalimanı'na inen yolcu/turist sayısını etkilediği gibi, bu havalimanından iç ve dış hatlara gerçekleştirilen yük taşımacılığını da etkilediği görülmektedir. Kriz sonrası 2016 yılında iç hatlarda giden yük miktarında göreli bir azalışın olduğu görülürken, dış hatlarda hem gelen hem de giden yük miktarında dramatik bir düşüşün gerçekleştiği görülmektedir (Tablo 5, Şekil 5).

Olayın havacılık boyutuna baktığımızda bu ülkede 10 noktaya sefer yapan Türk Hava Yolları'nın Rusya'ya uçan en büyük yabancı havayolu olduğunu, 2015 yılında bir milyonun üzerinde yolcu taşıdığını görüyoruz.

Yine bu ülkeden Aeroflot, Yakutia, Aeroflot Don, TymerAirlines gibi Rus şirketlerin Türkiye'ye tarifeli olarak uçtukları, yılda 30 binden fazla uçuş gerçekleştirdikleri de bir başka gerçek.



Şekil 5. Antalya Havalimanı'na Gelen Yolcuların Milletlerine Göre Dağılımı (2015-2017)

Antalya Havalimanından gerçekleşen iç ve dış hat yük nakillerinde gelen yük ile giden yük arasında önemli farklar bulunmaktadır. Bu fark genellikle giden yükün fazlalığı şeklinde gerçekleşmektedir. Bunun en kestirme anlamı ise turistin giderken götürdüğü, hediyelik eşya ve yükte hafif pahada ağır tabir edilen başta deri ve konfeksiyon olmak üzere tekstil ürünlerdir. Dolayısıyla gelen yük ve giden yük arasındaki binlerce tonluk farkın mevcudiyeti ve kriz döneminde ise bu miktar ve farkın azalması ekonomimiz adına yaşanan büyük kayıpların boyutlarını da açıklar niteliktedir. Nitekim krizin öncesinde ve sonrasında bu metanın ton olarak değeri 15-20 bin ton kadarken, kriz döneminde ancak 2-3 bin tonlara gerilemiştir.

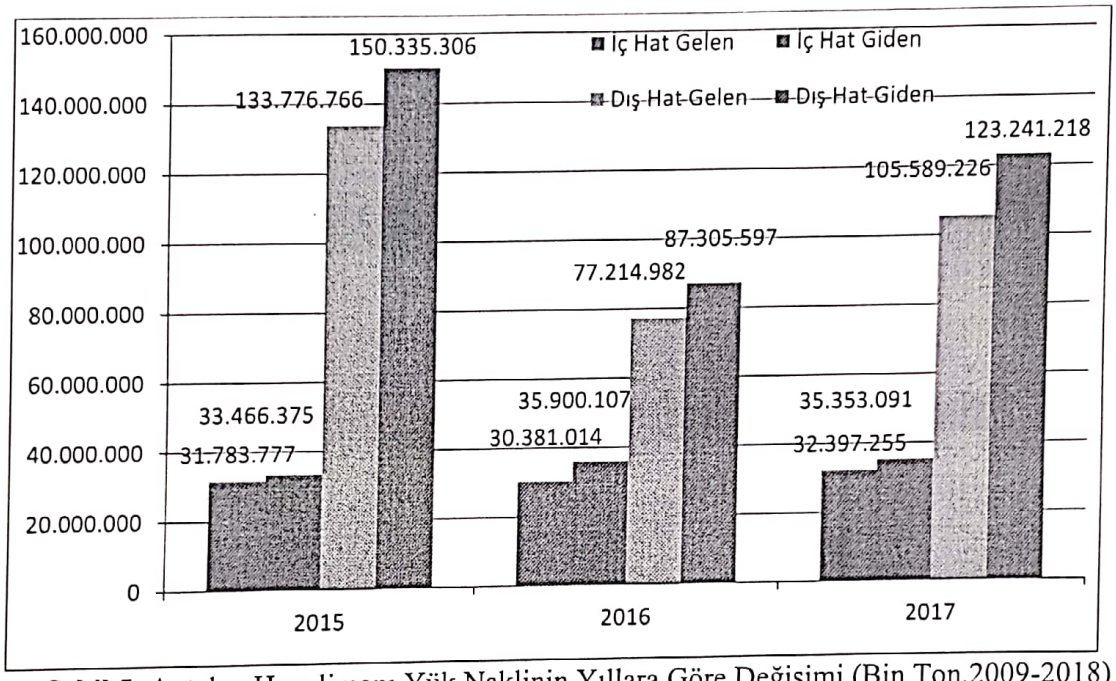
Tablo 5. Antalya Havalimanı Yük (ton)

Yıl	İç Hat	Dış Hat

CamScanner ile tarandı

	Gelen Yük	Giden Yük	Toplam	Gelen Yük	Giden Yük	Toplam
2015	31.783.777	33.466.375	65.250.152	133.776.766	150.335.306	284.112.072
2016	30.381.014	35.900.107	66.281.121	77.214.982	87.305.597	164.520.579
2017	32.397.255	35.353.091	67.750.346	105.589.226	123.241.218	228.830.444

Kaynak: Antalya Havalimanı



Şekil 5. Antalya Havalimanı Yük Naklinin Yıllara Göre Değişimi (Bin Ton,2009-2018)

5. SONUÇ

Ülkeler arasında yaşanan krizler, havayolu ulaşımı ve turizm gibi talep esnekliği büyük sektörlerde daha etkin olmaktadır. Talebin esnek oluşu, ulaşımı ve turizmi krizlerin olumsuz yansımalarının en fazla görüldüğü sektörlerden birisi haline dönüştürmüştür. Ulusal ve uluslararası boyutlarda yaşanan herhangi bir kriz ortamı (ekonomik, politik, doğal vb.) en çok turizm ve ulaşım sektörünü etkilemektedir. Turizmin ülke ekonomisinde katma değer yaratan sektör olma özelliği, turizme doğrudan ve dolaylı bağımlı tüm sektörlere de yansımakta, böylece krizler ülkelerin mikro ve makroekonomik dengelerinde olumsuzluk meydana getirmektedir.

Bu çalışmada, iki ülke arasında yaşanan kriz hakkındaki bilgiler sunularak mevcut durum hakkında olumsuzluklar değerlendirilmiştir. Havayolunun gelişimine ket vuran dezavantajlar değerlendirilerek önerilerde bulunulmuştur. Bunun yanı sıra ulaşım, turizm ve ekonomik faaliyet alanlarında da kapsamlı şekilde araştırılmış ve konuyla ilgili araştırma sonuçları elde edilmiştir.

Ekonomik krizlerin görüldüğü yıllarda, turizm sektörü yine de büyüyebilmiştir. Çünkü ekonomik krizler Türkiye'nin kendi iç krizi olduğu için yurtdışından gelen yabancı turistleri etkilememektedir. Ancak iki ülke arasındaki uçak krizinin meydana geldiği 2015-2017 yılları arasında ise, Türkiye turizm gelirinde düşüş yaşanmıştır. Sonuç itibariyle insanların sağlığını,

CamScanner ile tarandı

güvenliğini tehdit edecek gelişmeler ülke turizmini çok daha fazla etkilemekteyken, finansal gelişmeler turizmi sınırlı bir şekilde etkilemektedir.
Uçak kriziyle birlikte Antalya Havalimanı uçak sayısı, yolcu sayıları ve yük miktarında önemli değişmeler yaşanmıştır. 2015-2017 arasında bu sayılarda görülen en büyük değişmeler Rus yolcularda görülmüştür. Rusya'nın kriz sonrasında Türkiye'ye yönelik uçuş izinlerini askıya alması, ülkeye gelen Rus turist sayısını dramatik bir şekilde azaltmıştır. Ancak Türkiye tarafından yapılan sağduyu açıklamaları ve dilenen özür, karşılıklı ilişkilerin yeniden canlanmasına imkân vermiştir. Kriz sonrası yapılan diplomatik görüşmelerle Rusya'dan Türkiye'ye gelen uçuş tarifelerine yeniden izin verilmesiyle beraber, Antalya'ya gelen turist sayısında ve yük miktarında artışlar görülmeye başlanmıştır.

Yaşanan uçak krizinin turist sayısını doğrudan etkilemesi, turizm sektörünün ne kadar hassas bir yapıya sahip olduğunu göstermektedir. Başka bir deyişle, ülkeler arasında yaşanan siyasi, askeri ve diğer gerginliklerin turizme katılacak kişiler üzerinde etkili olduğu görülmektedir.

CamScanner ile tarandı

KAYNAKÇA

Aslan, A. (2008). Turizm Planlamasına Yerel Toplumun Katılımı: Saklıbahçe Akyaka Üzerine Bir İnceleme. *Anatolia: Turizm Araştırmaları Dergisi*, 19(1), 71-83.

Akış, S. (1999). Sürdürülebilir Turizm ve Türkiye. *Anatolia: Turizm Araştırmaları Dergisi*, 10, 36-46.

Bazin, M. ve Tapia, S.D. (2015). *Türkiye Coğrafyası.* Kocasu, A.N. (Çev.). İstanbul: İletişim Yayınları.

Ceylan, S. (2019). *Kırsal Alanların Yeniden Yapılanmasında İkinci Konutların Etkisi: Pelitköy (Burhaniye) Örneği.* (Yayınlanmamış Doktora Tezi). Ankara Üniversitesi / Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara.

Ceylan, S. ve Somuncu, M. (2017). Akdeniz Ülkelerindeki Turizm Destinasyonlarının Güvenlik Durumu ve Bölgesel Turizme Yansıması. *Uluslararası Akdeniz Medeniyetleri Sempozyumu (8-10 Kasım 2016)* Bildiriler Kitabı içinde (s.247-276).

Çopuroğlu, Ö. ve Karpuzcu, T. (2017). Krizlerin Yön Verdiği Türk-Rus İlişkilerine Uçak Krizine Kadar Analitik Bir Bakış: 2004-2016. *SDÜ İİBF Dergisi*, 22(2), 465-483.

Dışişleri Bakanlığı (2019). "Türkiye-Rusya İlişkileri" http://www.mfa.gov.tr/turkiye-rusya-siyasi-iliskileri.tr.mfa (Erişim Tarihi 17.08.2019).

Elliott, J. (1997), *Tourism Politics and Public Sector Management.* London: Routledge.

Göçen, S., Yirik, Ş. ve Yılmaz, Y. (2011). Türkiye'de Krizler ve Krizlerin Turizm Sektörüne Etkileri. *Süleyman Demirel Üniversitesi İİBF Dergisi*, 16(2), 493:509.

Hall, C.M. (1994), "Tourism and Politics: Policy, Power and Place. John Wiley and Sons: Chichester.

İmanbeyli, V. (2015). "Uçak Krizi" ve Türkiye-Rusya İlişkileri, SETA Perspektif (Aralık-2015),119: 1-6.

Kalkınma Bakanlığı. 2015. Temel Ekonomik Göstergeler. http://www.kalkinma.gov.tr/Pages/TemelEkonomikGostergelerTam.aspx (Erişim Tarihi 21.04.2016).

Pizzam, A. (1999). A Comprehensive Approach to Classifying Actors of Crime and Violence at Tourism Destination, *Journal of Travel Research*, 38: 5-12.

Ranabhat, K. (2015). Effects of Terrorism in Tourism Industry: A Case Study of 9/11 Terrorist Attacks in World Trade Center. Centria University of Applied Sciences, Degree Program in Tourism.

Ranga, M., Pradhan, P. (2014). Terrorism Terrorizes Tourism. Indian Tourism Effacing Inyhs?, *International Journal of Safety and Security in Tourism*. (5): 26-39.

Recepoğlu, T.O. (2018). *Rusya-Türkiye Uçak Krizinin Antalya Havalimanı Ulaşımı Üzerine Etkileri (2015-2017)*, Akdeniz Üniversitesi / Sosyal Bilimler Üniversitesi / Coğrafya Anabilim Dalı Tezsiz Yüksek Lisans Proje Ödevi, Antalya.

Seçilmiş, C., Kılıç, İ. ve Doğantekin, A. (2017). Siyasi Krizlerin Turizme Etkisi ve Bir Kriz Yönetim Modeli Önerisi, *The First International Congress on Future of Tourism:*

CamScanner ile tarandı

Innovation, Entrepreneurship and Sustainability (18-30 September 2017). Mersin, Turkey.

Tanrısever, O.F. (2016). Türkiye-Rusya Krizinin Dinamikleri ve İkili İlişkilere Etkileri, Bilge Strateji, 8(14): 7-17.

World Travel & Tourism Council (WTTC). 2015. WTTC Data Gateway. http://www.wttc.org/datagateway/ (Erişim Tarihi: 18 Nisan 2016).

Web 1. Kültür ve Turizm Bakanlığı (2017). "Turizm Gelirleri ve Giderleri", http://yigm.kulturturizm.gov.tr/TR-201116/turizm-gelirleri-ve-giderleri.html (Erişim Tarihi: 18.01.2019).

Web 2. Kültür ve Turizm Bakanlığı (2019). "2009-2018 Yılı Giriş-Çıkış İstatistikleri", https://yigm.ktb.gov.tr/TR-201114/yillik-bultenler.html (Erişim Tarihi: 27.07.2019).

Yılmaz ve Hazır, (2016). Rusya-Türkiye Arasındaki Rus Jeti Krizi'ne Türkiye'den Bakış,

Yeni Türkiye Dergisi, Ortadoğu Özel Sayısı-VI, 22(87): 150-158.

CamScanner ile tarandı