



## Rize Yerel Halkının Yeni Rize Artvin Havalimanı'ndan Beklentileri (Rize Local People's Expectations of the New Rize Artvin Airport)

Kübra KÜÇÜK<sup>a</sup> , \* Elif ACUNER<sup>a</sup> , Alaattin KIZILTAN<sup>b</sup> 

<sup>a</sup> Recep Tayyip Erdogan University, Ardeşen Tourism Faculty, Department of Tourism Management, Rize/Turkey

<sup>b</sup> Recep Tayyip Erdogan University, FEAS, Department of Economics, Rize/Turkey

### Makale Geçmişi

Gönderim Tarihi: 10.06.2022

Kabul Tarihi: 07.09.2022

### Anahtar Kelimeler

Rize-Artvin havalimanı

Havayolu ulaşımı

Yerel halk beklentisi

Rize

### Öz

Bir destinasyonda havayolu ulaşımının gelişmesi, o destinasyonun bölgesel, ulusal ve uluslararası çapta iyileşmesine katkı sunmaktadır. Ancak havayolu ulaşımının destinasyona sağladığı olumlu etkilerin yanı sıra olumsuz etkiler oluşturabileceği de yadsınamaz bir gerçektir. Geliştirilmesi planlanan havayolu ulaşım sisteminin destinasyona sağlayacağı olumlu ve olumsuz etkilerin yerel halkın bakış açısıyla değerlendirilmesi, yerel halkın havayolundan beklentilerinin neler olduğunun bilinmesi havayolunun daha planlı ve etkin gelişimi açısından önemlidir. Bu çalışma yerel halkın Rize-Artvin Havalimanı'ndan beklentilerinin ve havalimanının destinasyonda oluşturabileceği düşünülen olumlu ve olumsuz etkilerin neler olduğunun belirlenmesi amacıyla yürütülmüştür. Çalışma kapsamında nicel araştırma yaklaşımı benimsenmiş olup, çalışma örneklemi kolayda örnekleme yöntemiyle belirlenmiştir. Çalışma verileri 09.03.2022 - 30.04.2022 tarihleri arasında elektronik ortamda anket tekniği ile toplanmıştır. Çalışma sonuçları yerel halkın Rize-Artvin Havalimanı'ndan olacak uçuşların çoğunlukla yurtiçinde İstanbul, Ankara ve İzmir'e; yurtdışında ise Almanya, Azerbaycan ve Fransa'ya olmasını beklediklerini ortaya koymaktadır. Çalışma sonuçlarına göre, Rize-Artvin Havalimanı sayesinde destinasyonda ortaya çıkması beklenen olumlu etkiler arasında; destinasyonda yatırımların artması, iş imkânların gelişmesi ve turizm faaliyetlerin artması yer alırken; ortaya çıkabilecek olumsuz etkiler ise arazi fiyatlarında artış, arazilerin kullanım amacının değişmesi ve gürültü kirliliğinin olması şeklinde belirtilmiştir.

### Keywords

Rize-Artvin airport

Air transportation

Local people expectation

Rize

### Abstract

The development of air transportation in a destination contributes to the regional, national and international improvement of that destination. However, it is an undeniable fact that air transportation can create negative effects as well as the positive effects it provides to the destination. Evaluating the positive and negative effects of the planned air transportation system on the destination from the perspective of the local people and knowing the local people's expectations of the airline is important for a more planned and effective development of the airline. This study was conducted to determine the local people's expectations of Rize-Artvin Airport, and the positive and negative effects that the airport is thought to cause in the destination. Quantitative research approach was adopted within the scope of the study, and the study sample was determined by convenience sampling method. The study data were collected by questionnaire technique in electronic environment between 09.03.2022 and 30.04.2022. The results of the study reveal that the local people expect the flights from Rize-Artvin Airport to be mostly to Istanbul, Ankara and Izmir domestically and to Germany, Azerbaijan and France abroad. According to the results of the study, the positive effects expected to emerge in the destination thanks to Rize-Artvin Airport include the increase in investments in the destination, the development of business opportunities and the increase in tourism activities, while the negative effects that may arise are stated as an increase in land prices, a change in the use of the land, and noise pollution.

### Makalenin Türü

Araştırma Makalesi

\* Sorumlu Yazar

E-posta: elif.acuner@erdogan.edu.tr (E. Acuner)

DOI: 10.21325/jotags.2022.1084

## GİRİŞ

Havayolu dünyanın en önemli ulaşım sistemlerinden birisidir. Bunun nedenin hava taşıma sistemlerinin sağladığı hız, konfor ve güven ile küresel çapta giderek her bölgede yaygınlaşması sonucu her geçen gün artan talep olduğu söylenebilir. Hava taşımacılığı ile milyonlarca insan ve ürün her gün dünyanın farklı yerlerine hızlı ve etkin bir şekilde taşınabilmektedir. Herhangi bir bölgede havayolu ulaşımının varlığı birçok açıdan fayda sağlamaktadır. Bu faydaların başında bölgelerin; havayolu ulaşımının sağladığı hız, konfor ve güven sayesinde bölgesel, ulusal ve uluslararası ölçekte daha ulaşılabilir bir yer olarak algılanmasının geldiği söylenebilir. Bu sayede ilgili bölge; sosyal, ticari ve turizm açısından küresel ekonomiye entegre olabilmektedir. Neticede havalimanı olduğu bölge için, kalkınma ve büyümenin gelişmesinde kolaylaştırıcı bir unsur olarak değerlendirilebilir. Yine bu kolaylaştırıcı unsur; iş olanaklarının artması, turizm sektörünün gelişmesi, iş insanları ve yatırımcılar için bölgenin cazip hale gelmesi gibi pozitif etkiler sağlayabilecektir.

Bölgede var olan havalimanının sadece ekonomik açıdan sağladığı fayda ile değerlendirilmesi oldukça eksik kalacaktır. Havalimanları bölgelerin sosyal açıdan küresel iletişime dâhil olmasında da çok önemli rol üstlenmektedir. Çünkü havalimanları sadece pazarları değil insanları da birbirine bağlamaktadır. Havalimanları sayesinde artan ve çeşitlenen insan hareketliliği; farklı kültürlerin birbirini tanıması ve anlaması böylece hoşgörünün gelişmesi, işbirliklerinin oluşması, afet vb. durumlarda yardımlaşmanın kolaylaşması gibi dünya barışına katkı sağlayacak birçok pozitif etkinin ortaya çıkmasına olanak tanımaktadır.

Sıralanan küresel faydaların sağlanmasında havayolu ulaşım sisteminin tüm ülkelere ve mümkün olduğunca fazla insana ulaşması önem teşkil etmektedir. Nitekim günümüzde havayolu ulaşımı artık birçok kişi tarafından sıklıkla kullanılan ulaşım sistemlerinden birisi haline gelmiştir. Üstelik yolcular farklı güzergâhlarda, farklı havalimanlarından seyahat etmektedirler. Dolayısıyla farklı havalimanlarının sundukları hizmetleri karşılaştırma imkânına sahiptirler. Bu bağlamda yeni bir havalimanının sunmayı planladığı hizmetlerin ve bu hizmetlerin hedeflenen kalitesinin belirlenmesinde potansiyel yolcuların beklentilerini bilmeleri oldukça önem arz etmektedir. Çünkü potansiyel yolcular farklı havalimanlarının sundukları hizmetlerden haberdardır. Yeni havalimanının potansiyel yolcular tarafından tercih edilmesi ya da alınan hizmetten elde edilen tatmin duygusunun yüksek olması bu beklentilerin karşılanması ile doğru orantılıdır. Bu da havalimanlarının, diğer havalimanlarına ya da diğer ulaşım sistemlerine göre tercih edilmeleri ve rekabet üstünlüğü sağlamaları açısından oldukça önemlidir.

Havayolun sağladığı bu faydalardan yola çıkarak literatür incelemesi yapıldığında; Tokat Havalimanı açılmadan önce başka şehirlere göç eden Tokat iline kayıtlı kişiler üzerinde yapılmış çalışma sonucunda, bireyler havalimanı açıldıktan sonra memleketini daha fazla ziyaret edeceklerini, açılan havalimanının bölgedeki turizm faaliyetlerini olumlu etkileyeceğini belirtmişlerdir (Arslan, 2020). Meksika'da yapılan bir havalimanı inşaatına ilişkin yerel halkın görüşlerinin alındığı çalışmada, havalimanı inşaatının bölgeye ekonomik olarak fayda sağladığı sonucuna ulaşılsa da havalimanı yerel halkın gündelik hayatını sosyal ve çevresel açıdan olumsuz etkilenmektedir (Monterrubio, Andriotis & Rodríguez-Muñoz, 2020). Frankfurt Havalimanına ilişkin yerel halkın algısının incelendiği çalışmada havalimanının ekonomik değerinin ve üstlenmesi gereken sorumluluklarının yerine getirilmesine yönelik algıları olumlu iken; çevresel, sosyal ve etik boyutlara ilişkin algı ise olumsuzdur (Zimmermann, Felscher-Suhr & Vogt, 2018). Hong Kong Uluslararası Havalimanının fayda maliyet analizinin yapıldığı çalışmada ise havalimanının, bulunduğu destinasyona sosyal ve ekonomik faydalarının olduğu ancak

yerel halkın havalimanının çevresel açıdan ortaya çıkardığı fayda açısından endişelerin olduğu ortaya koyulmuştur (Li & Loo, 2016). Norveç'te farklı iki havalimanın bölgesel erişilebilirlik ve sosyal kalkınma üzerindeki etkisinin incelendiği çalışmada, doğrudan uluslararası hava hizmeti verilen bir havalimanının bulunduğu bölgede yerel halk tatil için seyahat ederken, yerel sağlık hizmetinin sınırlı olduğu bölgede ise sağlık hizmetlerine erişim için seyahat sıklığı daha yüksek olduğu sonucuna ulaşılmıştır (Halpern & Brathen, 2011).

Tüm bunlardan yola çıkarak Rize-Artvin Havalimanı'na ilişkin yerel halkın algısı belirlenerek havalimanının ortaya çıkaracağı olumsuz etkilerin önüne geçirilerek bölgeye daha verimli bir havalimanı olması sağlanacağı düşünülmektedir. Buna ek olarak yeni açılan havalimanı olması sebebiyle potansiyel misafirlerin ulusal ve uluslararası uçuşlara, ek hizmetlere, servis imkanına vb. faaliyetlere yönelik beklentilerinin neler olduğu belirlenmesi, havalimanının gelişimi açısından önemli olduğu düşünülmektedir. Böylelikle ulusal yazında havalimanlarına ilişkin yerel halkın beklentisinin ve algılarının ortaya koyulduğu çalışma sınırlı olması çalışmanın özgünlüğünü ortaya koymaktadır.

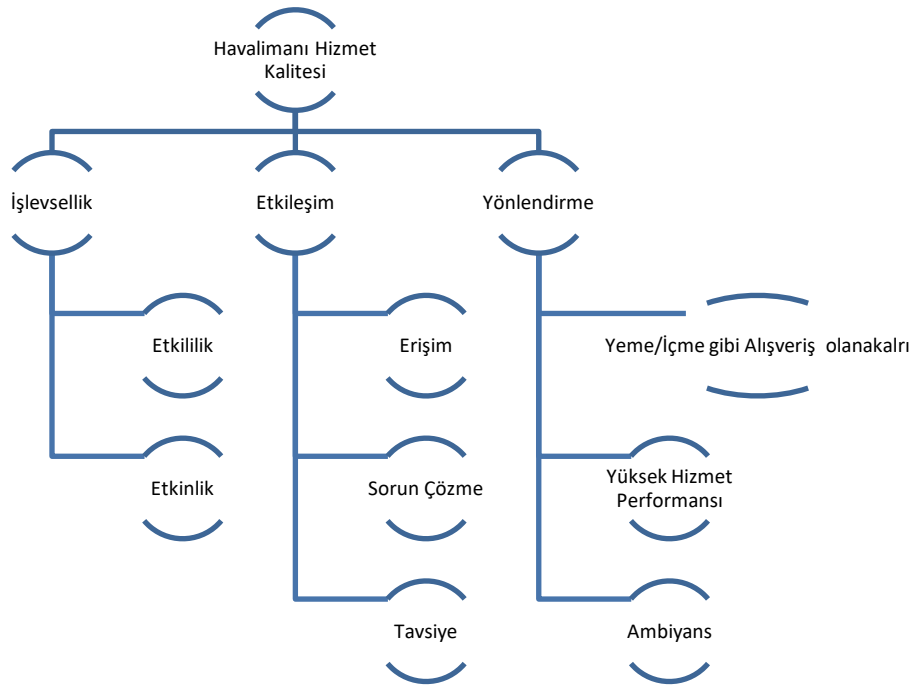
### **Kavramsal Çerçeve**

Ulaşım endüstrisi birçok alanı doğrudan ilgilendiren önemli bir konudur. Türkiye'de 19'uncu yüzyılın başlarından itibaren ilk olarak demiryolu ulaşımı gelişme göstermeye başlamıştır. Bu gelişme 19'uncu yüzyılın geneline yayılarak sürekli olarak ivme kazanmıştır. Ulaşım olanaklarının ulusal kalkınma programları ile ilişkisinden dolayı demiryolu ulaşımının gelişmesi ülke içerisindeki birçok endüstrinin hareketlenmesine olanak sağlamış, aynı zamanda hem ulusal hem de toplumsal yararları beraberinde getirmiştir. İlerleyen yıllarda özellikle Cumhuriyetin ilanından sonraki dönemde demiryolu ulaşımı önemli ölçüde ilerleme sağlamıştır (Arslan, 2020). Demiryolu endüstrisindeki bu ilerleme bilhassa turizm sektörü üzerinde öncü olabilecek gelişmelerin doğmasına zemin hazırlamıştır. Zaman içerisinde ulaşım endüstrisinde çeşitlilik artmaya başlamış demiryolu ulaşımının yanında havayolu ulaşımı da gelişme kaydetmiştir. Başka bir ifadeyle, demir yolu ulaşımına alternatif olarak havayolu ulaşımı ortaya çıkmıştır. Hava taşımacılığının ticari kullanımı ise 1949 yılında ilk jet uçağının havalanmasından sonra yaklaşık yetmiş kat artmış olup, bu gelişme diğer ana ulaşım sistemleri ile karşılaştırılmaz bir büyüklükte olduğu görülmüştür (Atag, 2005). Gelişen ve değişen teknolojik yeniliklerle birlikte havalimanlarının ve uçakların sayıları hızla artmaya başlamış ve bu durum insanlık adına birçok olanağı da yanında getirmiştir.

Havayolu ulaşım endüstrisi, milyonlarca insanın çalışma ve boş zamanlarında belirleyici bir rol oynamakta aynı zamanda insanlar için daha iyi bir yaşam kalitesini teşvik ederek, yaşam standartlarını iyileştirmeye yardımcı olmaktadır (Atag, 2005). Dahası, hava ulaşım endüstrisi, özellikle turizm yoluyla yaşam standartlarının iyileştirilmesine ve yoksulluğun hafifletilmesine katkı sağlamaktadır. Ayrıca dünya genelindeki tatil destinasyonlarına kolaylıkla ulaşım imkânı sağlamakta; eş-dost ziyaretlerinin de uygun fiyatlara gerçekleştirilmesine olanak tanımaktadır. Bütün bunlara ek olarak, havayolu ulaşım endüstrisi, hem sürdürülebilir kalkınmaya katkıda bulunmakta hem de turizm ve ticareti kolaylaştırarak ekonomik büyüme sağlayarak istihdamın artmasına imkân tanımaktadır (Atag, 2005). Her şeyden önce, söz konusu endüstri, içerisinde bulunduğumuz "Antroposen" (İnsan Çağı) dönemin bir sonucu olarak dünyanın herhangi bir yerine acil ve insani yardımların ulaştırılmasına olanak sağlamakta ve tıbbi malzemelerin daha hızlı ve güvenli bir şekilde ulaştırılmasını kolaylaştırmaktadır.

Havayolu ulaşım endüstrisi ile ilgili alana özgü literatürde farklı düzeylerde birçok araştırma yapılmıştır. Örneğin, Bieger & Wittmer, (2006) çalışmalarında, havayolu taşımacılığı ile turizm arasındaki ilişki irdelenmiştir. Havayolu taşımacılığı ile turizm arasında doğrudan bir ilişkinin olduğu ayrıca destinasyonların stratejik gelişimi için net bir havayolu politikası ve hava erişim stratejisi gerekli görüldüğü bu çalışmanın sonuç kısmında ortaya konulmuştur. (Çelikkol, Uçkun, Tekin & Çelikkol, 2012), “Türkiye’de İç Hatlardaki Havayolu Taşımacılığında Müşteri Tercihi ve Memnuniyetini Etkileyen Faktörlere Yönelik Bir Araştırma” isimli çalışmada havayolu taşımacılığı alanında faaliyet gören işletmelerin hava taşımacılığı pazarı içerisinde kendilerine yer bulabilmeleri yahut mevcut pazar paylarını yükseltebilmeleri adına müşterilerin hizmet satın alma tercihlerini etkileyen faktörlerin belirlenmesinin önemli olduğu vurgulanmıştır. İşaret edilen bu faktörlerin belirlenmesi için Sabiha Gökçen Havalimanı üzerinden iki bölümden meydana gelen anket çalışması uygulanmış ve müşterilerin tercihlerini etkileyen faktörler incelenmiştir. Sonuç olarak, yapılan çalışmada müşterilerin tercihlerini etkileyen faktörlerin güvenilirlik ve iyi hizmet, uzmanlık ve esneklik, avantaj ve uygunluk, güvenlik ve kalite, rahatlık ve çeşitlilik olduğu tespit edilmiştir. Dalkıran (2018), “Havalimanı Yönetimi ve Sürdürülebilirlik” isimli çalışmasında, havaalanlarının kullanım niceliğinin bir destinasyondaki ticaretin dolayısıyla da ekonominin gelişeceğini anlatan önemli bir işaret olduğu ileri sürmüştür. Bu duruma istinaden söz konusu eylemlere yönelik bütüncül bir yaklaşım benimsenmiştir. Bütüncül yaklaşım sergilenmesi ise iki ayrı konuyu ortaya çıkarmıştır. Bunlar sırasıyla, havalimanlarının planlanması, tasarımı ve yapımı ve de havalimanlarının işletilmesi olarak tespit edilmiştir. Ayrıca çalışmanın sonuç kısmında havalimanlarının, gerçekçi olarak planlanması ve çevresel etkilerini minimum düzeye indirmek için inovatif gelişmelere açık bir politika uygulaması, havalimanının sürdürülebilir olmasının ön şartı olduğu belirtilmiştir.

Çelik & Görgülü (2021), “Havalimanı Terminal Binalarında Sürdürülebilirliğin LEED Sertifikası Çerçevesinde İrdelenmesi” adlı çalışmada havacılık endüstrisinin bir taraftan ekonomik kalkınmayı ve sosyal istihdam problemini ortadan kaldırıcı etkileri olduğu fakat bunun yanı sıra büyük çevresel etkilere de sebebiyet verebileceği ileri sürülmüştür. Bu nedenden ötürü çevresel etkileri azaltmaya yönelik girişimlerden biri olan LEED sertifikası almaları gerektiği ve tasarım kılavuzlarının temellerini LEED sertifikası üzerine oluşturmalarının önemi belirtilmiştir. Yine Karaağaoğlu & Ülger (2021), tarafından “Havayolu İşletmelerinin Reklam Kampanyalarının Yolcu Satın Alma Kararına Etkisi” üzerine yapılan çalışmada, çağdaş tüketim toplum içerisinde yeni ortaya çıkan tüketici profillerinin satın alma davranışlarını etkileyen unsurların ortaya çıkarılmasının ve elde edilen unsurlara koşut olarak pazarlama stratejilerinin geliştirilmesi gerektiği vurgulanmıştır. Ayrıca mevcut çalışmada tüketiciyi özendirmek için belli sürelerde düzenlenen indirimli veya taksitli satışların yolcu satın alma davranışı üzerindeki etkili olup olmadığının irdelenmiştir. Netice itibarıyla, indirimli ve taksitli satışların tüketici tercihleri üzerinde etkili olduğu anlaşılmıştır.



**Şekil 1.** Havalimanı hizmet kalitesi beklentileri modeli için hiyerarşik yapı

**Kaynak:** Fodness & Murray; 2007, s.502

Fodness ve Morry'nin (2007) havalimanı hizmet kalitesi beklentileri modeli için önerdikleri hiyerarşik yapının işlevsellik, etkileşim ve yönlendirme olmak üzere üç temel alt boyutu bulunmaktadır. Birinci boyut olan işlevsellik; hizmet alanı ile ilgilidir. Bu boyutta hizmet alanı işlevselliğinin, hizmet kalite algısı üzerindeki etkisi ifade edilmektedir. İşlevsellik boyutu; yolcuyu uçuş yapacağı uçağın kapısına yönlendiren tabelalardan, ortam ısısına kadar olan temel hizmetlerin alınmasını kolaylaştıran ya da zorlaştıran ve hizmet sağlayıcısı tarafından kontrol edilebilen tüm nesnel faktörleri içermektedir. İkinci boyut olan etkileşim; hizmet sağlayıcılar ile ilgilidir. Havalimanı yolcularının, hizmet sağlayıcıları ile etkileşiminin de hizmet algısı üzerinde etkili olduğu ifade edilmektedir. Bu bağlamda boyut; yolcuların hizmet sağlayıcılar ile iletişim kurabilmesini, sorularına hızlı yanıt alabilmelerini ya da sorunlara çözüm üretilebilmesini, tavsiyelerde bulunulmasını ve hizmet personelinin empati yetenekleri gibi unsurları içermektedir. Üçüncü boyut olan yönlendirme ise; havalimanı yolcularının eğlenecekleri ya da oyalanacakları hizmetlerle ilgilidir. Yani bu boyut yolcuların havalimanında geçirecekleri zamanı nasıl değerlendireceklerinin hizmet algısı üzerindeki etkisini içermektedir. Burada öngörülen ya da iptaller, gecikmeler gibi öngörülemeyen sürelerde yolcuların bekleme sürelerini değerlendirmek için mevcut alternatif deneyimlerin önemi vurgulanmaktadır.

### Araştırmanın Yöntemi

Bir destinasyonda yapılan havalimanı, bölgenin farklı açılardan gelişimine katkı sunmaktadır. Ancak yapılan havalimanı çoğunlukla yerel halk tarafından kullanılacağından, yerel halkın yapılan havalimanından beklentilerinin de bilinmesi önem arz etmektedir. Buradan yola çıkılarak çalışma kapsamında Rize yerel halkının Rize-Artvin Havalimanı'ndan beklentileri nelerdir? araştırma sorusu geliştirilmiştir. Geliştirilen araştırma sorusu kapsamında alt araştırma soruları olarak da Rize-Artvin Havalimanı'ndan hangi iç hat seferlerinin olmasını beklemektensiniz?, Rize-Artvin Havalimanı'ndan hangi dış hat seferlerinin olmasını beklemektensiniz?, Rize-Artvin Havalimanı'ndan hangi bölgelere servis olmasını arzu etmektesiniz?, Rize-Artvin Havalimanı'ndan hangi hizmetlerin olmasını arzu

etmekteyiz?, Rize-Artvin Havalimanı'ndan hangi hizmetlerin olmasını arzu etmekteyiz?, Rize-Artvin Havalimanı'ndan yoğun olarak hangi gün ve zaman diliminde uçuşların olmasını arzu etmekteyiz?, Rize-Artvin Havalimanı'nın bölgeye sağlayacağı olumlu ve olumsuz etkiler neler olabilir? oluşturulmuştur.

Yapılan araştırmada nicel araştırma yaklaşımı kullanılmış olup, araştırma modeli olarak betimsel model kullanılmıştır. Araştırma türü olarak ise durum saptayıcı/betimsel araştırma tercih edilmiştir. Bu çalışma, yerel halkın Rize-Artvin Havalimanı'na ilişkin beklentilerinin neler olabileceğini belirlemek için yapıldığından, havalimanına ilişkin durumun ortaya koyulması hedeflenmiştir. Araştırma evrenini Rize'de ikamet eden yerel halk oluşturmaktadır. 2021 TÜİK verilerine göre Rize'de 345.662 kişi ikamet etmektedir. Araştırma kapsamında örnekleme yöntemi olarak kolayda örnekleme yöntemi kullanılmıştır. Araştırma için hazırlanan anket, literatürde yer alan Arslan (2020), Halpern & Brathen (2011), Li & Loo (2016), Monterrubio, Andriotis & Muñoz (2020), Turan & Turan (2008) ve Zimmermann, Felscher-Suhr & Vogt (2018) çalışmalarından derlenerek oluşturulmuştur. Çalışma verilerinin elde edilmesinde kullanılan anket üç farklı bölümden oluşmaktadır. İlk bölümde katılımcıların demografik özellikleri ve diğer bilgiler yer almaktadır. İkinci bölümde yerel halkın Rize-Artvin Havalimanı'ndan beklentilerine ilişkin sorular mevcut iken; üçüncü bölümde ise Rize-Artvin Havalimanı'nın bölge üzerinde oluşturacağı olumlu ve olumsuz etkilere ilişkin sorular yer almaktadır. Bu araştırmada kullanılan veriler için gerekli olan etik kurul izin belgesi Recep Tayyip Erdoğan Üniversitesi Etik Kurulu 08.03.2022 tarihi ve 2022/38 karar/sayı numarası ile alınmıştır. Çalışma kapsamında incelenecek olan veriler anket tekniği ile 09.03.2022 ve 30.04.2022 tarihleri arasında Covid-19 sebebiyle Google Formlar üzerinden hazırlanarak elektronik ortamda toplanmıştır. Rize-Artvin Havalimanı'na ilişkin beklentilerin belirlenmesi amacıyla yapılan çalışmaya toplamda 856 kişi katılım sağlamıştır.

### **Araştırmanın Bulguları**

Araştırmaya katılan 856 katılımcının ankete vermiş oldukları yanıtlar göz önünde bulundurularak analizler gerçekleştirilmiştir. Katılımcıların demografik özellikleri ve diğer bilgiler Tablo 1'de yer almaktadır. Tablo 1'e göre; katılımcıların % 66,6'sı erkek; % 66,7'si evli; %36'sı 31-40 yaş arasında; %41,2'si lisans eğitim seviyesine sahip; % 26,8'i özel sektörde; % 24,8'i memur olarak çalışmakta ve %23,7 'si 6001₺ - 10.000₺, %23,7'si 10.000₺ üzeri gelir durumuna sahiptirler. Katılımcıların %71,1'i 16 yıl ve üzeri Rize ve ilçelerinde ikâmet etmektedirler. Ayrıca araştırmaya dâhil olan katılımcıların %45,1'i Ardeşen'de, %24,8'i Merkez'de ve %10'u ise Çayeli ilçesinde ikamet etmektedirler.

**Tablo 1.** Katılımcıların demografik özellikleri ve diğer bilgiler

Değişkenler	Gruplar	f	%	Değişkenler	Gruplar	f	%
Cinsiyet	Kadın	286	33,4	Gelir Dağılımı	4253₺'den az	101	11,8
	Erkek	570	66,6		4254₺-6000₺	191	22,3
Medeni Durumu	Evli	571	66,7		6001-10.000₺	203	23,7
	Bekâr	285	33,3		10.000₺ +	203	23,7
Eğitim Durumu	İlköğretim	55	6,4		Gelirim Yok	144	16,8
	Lise	202	23,6	İkamet Süresi	1 yıldan az	63	7,4
	Ön lisans	117	13,7		1-5 yıl	67	7,8
	Lisans	353	41,2		6-10 yıl	57	6,7
	Lisansüstü	129	15,1		11-15 yıl	60	7
			16 yıl ve üzeri		609	71,1	
Meslek Dağılımı	Özel Sektör	229	26,8	İkamet Edilen İlçe	Ardeşen	386	45,1
	Memur	212	24,8		Çamlıhemşin	58	6,8
	Esnaf	94	11		Çayeli	86	10
	Çiftçi	14	1,6		Derepazarı	7	0,8
	Emekli	39	4,6		Fındıklı	19	2,2
	Öğrenci	105	12,3		Güneysu	30	3,5
	Ev hanımı	52	6,1		Hemşin	3	0,4
	İş İnsanı	53	6,2		İkizdere	1	0,1
	Turizmci	12	1,4		İyidere	2	0,2
	Çalışmıyorum	46	5,4		Kalkandere	3	0,4
Yaş Dağılımı	30 yaş altı	260	30,4	Merkez	212	24,8	
	31-40 yaş	308	36	Pazar	49	5,7	
	41-50 yaş	181	21,1				
	51 yaş +	107	12,5				

Katılımcıların uçak ile yurtiçine ve yurtdışına seyahat etme sıklığına ilişkin bilgiler Tablo 2'de yer almaktadır. Katılımcıların uçak ile yurtiçine seyahat etme sıklığı incelendiğinde, %50,4'ü yılda 2-3 defa seyahat ederken; katılımcıların %65,2'si uçak ile yurtdışına seyahat gerçekleştirmediğini ifade etmişlerdir.

**Tablo 2.** Katılımcıların uçak ile yurtiçine ve yurtdışına seyahat etme sıklığı

	Uçak ile yurtiçinde seyahat sıklığı		Uçak ile yurtdışına seyahat sıklığı	
	f	%	f	%
Hiç	62	7,2	558	65,2
Birkaç yılda 1 defa	150	17,5	180	21
Yılda 1 defa	103	12	53	6,2
Yılda 2-3 defa	431	50,4	55	6,4
Ayda 1 defa	71	8,3	4	0,5
Ayda 2-3 defa	39	4,6	5	0,6

Katılımcıların uçak ile seyahat etme amaçları ve seyahatin gerçekleştiği kişiye ilişkin bilgiler Tablo 3'te yer almaktadır. Katılımcıların %40,3'ü aile/akraba ziyareti için uçak ile seyahat ederken, %24,8'i ise tatil/eğlence için uçak ile seyahat etmektedirler. Katılımcılar uçak ile seyahatini gerçekleştirirken %50,2'si aile/eş ile seyahat ederken, %37,4'ü ise yalnız seyahat etmeyi tercih ettiklerini belirtmişlerdir.

**Tablo 3.** Katılımcıların uçak ile seyahat amacı ve seyahatin gerçekleştiği kişi

Uçak İle Seyahatin Amacı			Uçak Seyahatinin Yapıldığı Kişi		
	f	%		f	%
İş Amaçlı	205	23,9	Yalnız	320	37,4
Aile/Akraba ziyareti	345	40,3	Aile/Eş	430	50,2
Eğitim	60	7	Arkadaş	90	10,5
Tatil/Eğlence	212	24,8	Seyahat Etmedim	16	1,9
Sağlık	18	2,1			
Seyahat Etmedim	16	1,9			

Yerel halkın Rize-Artvin Havalimanı'ndan bekledikleri iç hat seferlerine ilişkin bilgiler Tablo 4'te yer almaktadır. Yerel halkın havalimanından bekledikleri iç hat seferlerin yoğunluğu %76,6 İstanbul Sabiha Gökçen Havalimanı, %72,4 İstanbul Yeni Havalimanı, %68,2 Ankara Esenboğa Havalimanı, % 58,2 İzmir Adnan Menderes Havalimanı ve %52,8 oranında ise Antalya Havalimanı üzerinde olmuştur.

**Tablo 4.** Yerel halkın Rize-Artvin havalimanından beklediği iç hat seferleri

Yerel Halkın Beklediği İç Hat Seferleri					
	f	%		f	%
İstanbul Yeni Havalimanı	620	72,4	Şanlıurfa GAP Havalimanı	130	15,2
Sabiha Gökçen Havalimanı	656	76,6	Adana Havalimanı	219	25,6
Esenboğa Havalimanı	584	68,2	Süleyman Demirel Havalimanı	58	6,8
Adnan Menderes Havalimanı	498	58,2	Balıkesir Koca Seyit Havalimanı	87	10,2
Amasya-Merzifon Havalimanı	53	6,2	Hatay Havalimanı	109	12,7
Kayseri Havalimanı	103	12	Tekirdağ Çorlu Havalimanı	70	8,2
Malatya Havalimanı	70	8,2	Uşak Havalimanı	47	5,5
Sivas Nuri Demirağ Havalimanı	61	7,1	Bursa Yenişehir Havalimanı	228	26,6
Kocaeli Cengiz Topel Havalimanı	108	12,6	Çanakkale Havalimanı	152	17,8
Antalya Havalimanı	452	52,8	Gaziantep Havalimanı	182	21,3
Muğla Dalaman Havalimanı	239	27,9	Kars Havalimanı	71	8,3
Muğla Milas Havalimanı	186	21,7	Van Ferit Melen Havalimanı	94	11
Nevşehir Kapadokya Havalimanı	144	16,8	Batman Havalimanı	48	5,6
Denizli Çardak Havalimanı	66	7,7	Her Yöne	19	2,2
Konya Havalimanı	137	16,8			

Yerel halkın havalimanından beklediği dış hat seferlerine ilişkin bilgiler Tablo 5'te yer almaktadır. Yerel halkın havalimanından bekledikleri dış hat seferlerin yoğunluğu ise %39,4 Almanya- Münih Havalimanı, %38,9 Almanya- Düsseldorf, %36,6 Azerbaycan-Bakü, %31,8 Almanya-Berlin ve %30,3 oranında Fransa-Paris Havalimanı üzerine olmuştur.

**Tablo 5.** Yerel halkın Rize-Artvin havalimanından beklediği dış hat seferleri

Yerel Halkın Beklediği Dış Hat Seferleri					
	f	%		f	%
Almanya-Düsseldorf	333	38,9	İran-Tahran	106	12,4
Almanya-Münih	337	39,4	İran-Tebriz	77	9
Almanya-Frankfurt	253	29,6	İsrail-Tel Aviv	83	9,7
Almanya-Stuttgart	216	25,2	Lübnan-Beyrut	88	10,3
Almanya-Köln	220	25,7	Katar-Doha	158	18,5
Almanya-Berlin	272	31,8	Kuveyt	126	14,7
Avusturya-Viyana	205	23,9	Makedonya-Üsküp	121	14,1
Azerbaycan-Bakü	313	36,6	Rusya-Moskova	213	24,9
Bahreyn	83	9,7	Rusya-St. Petersburg	119	13,9
Bulgaristan-Sofya	95	11,1	Suudi Arabistan-Medine	247	28,9
Çek Cumhuriyeti-Prag	100	11,7	Suudi Arabistan-Cidde	200	23,4
Dubai - B.A.E	216	25,2	Riyad - Suudi Arabistan	144	16,8
Fransa-Paris	259	30,3	Ukrayna-Kiev	171	20
Hollanda-Amsterdam	200	23,4	Ürdün-Amman	96	11,2
Irak- Bağdat	73	8,5	Yunanistan-Atina	141	16,5
İngiltere-Londra	245	28,6	Gürcistan-Tiflis	19	2,2

Rize-Artvin Havalimanı'ndan servis imkânlarına ilişkin görüşler Tablo 5'te yer almaktadır. Yerel halk, havalimanından gerçekleşecek olan servislerin %61,1 oranında Ardeşen'e, %56,1 oranında Merkez'e, %43,6 oranında Çayeli'ne, %41,4 oranında Çamlıhemşin'e ve % 40,2 oranında ise Fındıklı ilçelerine olması gerektiğini belirtmektedirler. Düşük bir katılım olmakla birlikte %37,7 oranında Ayder Yaylası'na ve %1,1 oranında ise Artvin ili ve ilçelerine olması gerektiğini de belirtmektedirler.



**Tablo 6.** Rize-Artvin havalimanından servis imkânı

Rize-Artvin Havalimanı'ndan Servis İmkânı					
	f	%		f	%
Ardeşen	532	61,1	İyidere	260	30,4
Çamlıhemşin	354	41,4	Kalkandere	236	27,6
Çayeli	373	43,6	Merkez	480	56,1
Derepazarı	250	29,2	Pazar	327	38,2
Fındıklı	344	40,2	Ayder Yaylası	323	37,7
Güneysu	265	31	Tüm İlçelere	37	4,2
Hemşin	247	28,9	Artvin	11	1,1
İkizdere	256	29,9			

Yerel halk, Rize-Artvin Havalimanı içerisinde yer almasını bekledikleri hizmetler Tablo 7'de yer almaktadır. Ağırlıklı olarak %69 araç kiralama, %67,5 yemek, %66,8 ibadethane, %66,5 kafe, %65,5 kablosuz bağlantı, %61,9 şarj noktaları, %61,6 bilet satış alanları, %51,1 döviz bürosu ve %50,4 oranında ise hediyelik eşya satış alanlarının olması gerektiği ifade edilmiştir.

**Tablo 7.** Rize-Artvin havalimanı bünyesinde olması beklenen hizmetler

Havalimanı Bünyesinde Olması Beklenen Hizmetler					
	f	%		f	%
Araç Bakım Hizmeti	228	26,6	Hızlı Geçiş Alanları	443	51,8
Döviz Bürosu	437	51,1	İbadethane	572	66,8
Sigara İçme Alanları	321	37,5	TV İzleme Alanları	347	40,5
Hediyelik Eşya	431	50,4	Kablosuz Bağlantı	561	65,5
Emanet Dolap	420	49,1	Kütüphane	392	45,8
Güzellik Hizmetleri&SPA	138	16,1	Kafe	569	66,5
Şarj Noktaları	530	61,9	Yemek	578	67,5
Bilet Satış Alanları	527	61,6	Hepsi	43	4,8
Araç Kiralama	598	69			

Yerel halk, Rize-Artvin Havalimanı'nın yakın bölgesinde olmasını beklediği hizmetlere ilişkin bilgiler Tablo 8'de yer almaktadır. Yerel halk, havalimanının yakın çevresinde %78,9 oranında otopark alanının olmasını, %70,3 yiyecek-içecek işletmelerinin olmasını, %69,5 banka hizmetlerinin olmasını ve %67,1 oranında ise konaklama işletmelerinin olması gerektiğini belirtmektedirler.

**Tablo 8.** Rize-Artvin havalimanının yakın bölgesinde olması beklenen hizmetler

Havalimanının Yakın Bölgesinde Olması Beklenen Hizmetler					
	f	%		f	%
Konaklama işletmeleri	574	67,1	Kongre Merkezi	194	22,7
Banka Hizmeti	595	69,5	Market	541	63,2
Yiyecek-İçecek işletmeleri	602	70,3	Alışveriş Mağazaları	439	51,3
Otopark	675	78,9	Hepsi	42	4,7

Rize-Artvin Havalimanı'ndan gerçekleşecek olan hem iç hat hem de dış hat seferlerinin gerçekleşmesinin istendiği gün ve zaman dilimine ilişkin bilgiler Tablo 9'da yer almaktadır. Yerel halk tarafından uçuşlar %80 Cuma, %79,3 Cumartesi, %78,3 Pazar ve %63,2 oranında ise Pazartesi günlerinde olması beklenmektedir. Uçuşların yoğun olarak gerçekleşmesinin beklendiği zaman dilimine bakıldığında ise %30,7 akşam, %30,6 sabah ve %29,6 oranında ise öğle saatlerinde olması beklenmektedir. Uçuşların olması istenilen saat dilimleri incelendiğinde; en çok talep edilen saat dilimi %53,7 oranında 20.00, %50,6 oranında 19.00, %48,2 oranında 18.00 iken; en az talep edilen zaman dilimi ise %14,0 oranında 03.00, %15,1 oranında 02.00 ve %15,3 oranında ise 04.00 olarak belirtilmiştir.

**Tablo 9.** Rize-Artvin havalimanından gerçekleştirilecek uçuşların yoğun olarak beklenen gün ve zaman dilimi

Uçuşların Yoğun Olarak Gerçekleşmesinin Beklendiği Gün	Uçuşların Yoğun Olarak Gerçekleşmesinin Beklendiği Zaman Dilimi	
	f	%
Pazartesi	541	63,2
Salı	335	39,1
Çarşamba	375	43,8
Perşembe	357	41,7
Cuma	685	80
Cumartesi	679	79,3
Pazar	670	78,3

Rize-Artvin Havalimanı'nın bölgeye katma değer sağlayacağı birtakım olumlu etkiler mevcuttur. Yerel halkın bakış açısıyla havalimanının bölgeye kazandıracığı olumlu etkiler; yüksek oranda %87,6 yatırımların artması, %78,4 turizm faaliyetlerinin gelişmesi, %74,3 yeni iş imkânlarının oluşması olarak belirtilmiştir. Bu etkilere ek olarak %69,5 bölgeye direkt olarak ekonomik getirisinin olması, %67,6 bölgenin çekiciliğinin artması, %66,5 bölge ulusal çapta ulaşılabilir hale gelmesi de ifade edilmiştir.

**Tablo 10.** Rize-Artvin havalimanı'nın bölgeye sağlayacağı olumlu etkileri

Havalimanının Bölgeye Olumlu Etkileri					
	f	%		f	%
Bölgeye yatırımların artmasına katkı sağlar.	750	87,6	Bölgede turizm faaliyetleri gelişir.	671	78,4
Bölgede operasyon ve işleyişi geliştirir.	416	48,2	Yolcuların farklı havalimanlarına yönelmesini önler.	458	53,5
Bölgeye direkt olarak ekonomik getiri kazandırır.	595	69,5	Alışveriş, turizm ve eğlence için fırsatlar sunar.	478	55,8
Bölgeye dolaylı olarak ekonomik getiri kazandırır.	500	58,4	Bölgenin çekiciliğini artırır.	579	67,6
Bölgede yeni iş imkânları sunar.	636	74,3	Sağlık hizmetlerine erişim daha kolay olur.	363	42,4
Bölge ulusal çapta ulaşılabilir hale gelir.	569	66,5	Aile/akraba ziyaretleri daha fazla olur.	549	64,1
Bölge uluslararası çapta ulaşılabilir hale gelir.	496	57,9	Hepsi	35	10,4

Rize-Artvin Havalimanı'nın bölgeye sağlayacağı olumlu etkilerin yanı sıra olumsuz etkilerinde oluşabileceği aşikârdır. Yerel halkın bakış açısıyla değerlendirildiğinde, havalimanının bölgede oluşturacağı olumsuz etkiler; %59,1 arazi fiyatlarında artışın olması %36,2 gürültü kirliliğinin oluşması, %33,6 trafik sıkışıklığının artması, %32,9 arazi kullanım amacında değişikliğe neden olması yer almaktadır. Düşük bir katılım olsa da yerel halk, havalimanının bölgeye herhangi bir olumsuz etki oluşturmayacağını düşünmektedir.

**Tablo 11.** Rize-Artvin havalimanının bölgeye sağlayacağı olumsuz etkileri

Havalimanının Bölgeye Olumsuz Etkileri					
	f	%		f	%
Plan, tasarım, işletme maliyetleri artar.	118	13,8	Arazi fiyatlarında artışa neden olur.	506	59,1
Hava kirliliğine sebep olur.	153	17,9	Yaşam kalitesinde düşüşe neden olur.	36	4,2
Gürültü kirliliğine sebep olur.	310	36,2	Trafik sıkışıklığına neden olur.	288	33,6
Habitat bozukluğuna yol açar.	128	15	Arazileri kullanım amacında değişikliğe neden olur.	282	32,9
İsrafa neden olur.	49	5,7	Yaşam şartlarında maddi olarak artışa neden olur.	243	28,4
Su kirliliğine neden olur.	85	9,9	Hepsi	7	0,8
Bölgede kalabalığa neden olur.	209	24,4	Olumsuz bir etki olacağını düşünmüyorum.	23	2,3

Tüm bu sonuçlara ek olarak yerel halkın havalimanından beklentilerinin ve görüşlerinin ne olduğuna ilişkin açık uçlu soru sorulmuş olup, toplamda 339 katılımcı görüşlerini bildirmiştir. Elde edilen görüşlerden en sık tekrar eden kelimelerden kelime bulutu oluşturulmuştur. Kelime bulutuna ilişkin şekil aşağıda yer almaktadır.



Yerel halkın uçak ile ulusal çapta seyahati yılda 2-3 kez olurken; yerel halkın büyük çoğunluğu yurtdışına uçak ile seyahat gerçekleştirilmemesi çalışmanın çarpıcı sonuçlarından biridir. Yerel halkın uçakla seyahat etme amacı incelendiğinde, çoğunlukla aile/akraba ziyareti amacıyla havayolu ulaşımı tercih edilmektedir. Yerel halk uçakla seyahat ederken de aile/eş ile seyahat ettiği sonucuna ulaşılmıştır. Yerel halk Rize-Artvin Havalimanı'ndan tüm yıl boyunca İstanbul Sabiha Gökçen Havalimanı, İstanbul Yeni Havalimanı, Ankara Esenboğa Havalimanı, İzmir Adnan Menderes Havalimanı ve Antalya Havalimanı'na uçuşların olmasını beklemektedir. Yerel halk bu şehirlere uçuşların olmasını isteme sebepleri arasında, şehirlerin büyük şehirler olması ve bu şehirlerin yerel halk tarafından en fazla seyahat edilen şehirler olabileceği yer almaktadır. Yerel halk Rize-Artvin Havalimanı'ndan Almanya-Münih Havalimanı, Almanya - Düsseldorf, Azerbaycan - Bakü, Almanya-Berlin ve Fransa-Paris Havalimanına uçuşların olmasını talep etmektedir. Yerel halk tarafından Almanya'nın farklı eyaletlerinde bulunan havalimanlarına uçuşların talep edilmesinde ki sebep; Almanya'da 21,85 milyon kişi göçmen iken bu göçmenlerin %19,2 Türk kökenlidir (Türkiye Cumhuriyeti Dış İşleri Bakanlığı, 2022). Bu göçmenler içerisinde Rizeli vatandaşlarında olması mümkün olabileceğinden, yerel halk tarafından bu dış hat seferlerinin yoğun şekilde olması talep edilmektedir.

Yerel halk açısından Rize-Artvin Havalimanı'nın bölgede oluşturacağı olumlu etkiler incelendiğinde, havalimanının bölgeye yatırımların artmasına katkı sağlayacağı düşünülmektedir. Bir destinasyonda yapılan havalimanı yalnızca yapılan üstyapı yatırımı ile kalmamakta, aynı zamanda havalimanının etrafında yaşamı kolaylaştıracak farklı üstyapı olanakları ve altyapı olanaklarının iyileştirilmesi için hem kamu kuruluşlarını hem özel sektör yatırımcılarını destinasyona farklı yatırımlarda bulunması için harekete geçirecektir. Havalimanın bölgeye kazandıracağı bir diğer olumlu etki ise bölgede turizm faaliyetlerinin gelişmesi olacaktır. Bir destinasyonda turizm faaliyetlerinin gelişmesi için turistler için o destinasyon ulaşılabilir ve erişilebilir olması gerekmektedir. Açılacak havalimanı ile bölge hem ulusal hem de uluslararası çapta ulaşılabilirliği ve erişilebilirliği kolaylaşacaktır. Bu sebeple de destinasyona gelecek turist sayısında, gözle görülecek şekilde artış olacağı tahmin edilmektedir. Bu olumlu etkilere ek olarak açılacak havalimanı sayesinde, havalimanı bünyesinde çalışacak kişiler için doğrudan istihdamın ve havalimanı etrafında oluşacak farklı işletmeler bünyesinde çalışacak kişiler için de dolaylı olarak istihdamın artmasına katkı sunması beklenmektedir.

Rize-Artvin Havalimanı bölgeye olumlu etkilerin sağlaması yanı sıra olumsuz etkilerde oluşturacaktır. Yerel halk açısından bu olumsuz etkiler arasında en fazla payı arazi fiyatlarında artışın olması almaktadır. Havalimanının etrafında yer alan araziler farklı üstyapı olanakları için değerlendirileceği zaman arazi sahipleri fırsattan istifade etmek isteyecek ve şu an ki değerinden daha fazla fiyata satışının gerçekleşmesini talep edecektir. Diğer olumsuzluklar ise gürültü kirliliğinin oluşması ve trafik sıkışıklığının artmasıdır. Uçakların iniş ve kalkışlarında oluşacak gürültü kirliliği hem yakın çevrede oturan yerel halkı rahatsız edecek hem de flora ve faunayı zarar verecektir. Havalimanına ulaşım sağlanırken havalimanı çevresinde oluşabilecek trafik sıkışıklığı yerel halkın gündelik yaşamını olumsuz yönde etkileyebilecektir. Bundan dolayı yerel halkın havalimanına karşı olumsuz düşüncelerinin azalması hatta yok olması için yerel halkın gündelik yaşamının olumsuz yönde etkilenmesinden ziyade yaşam kalitesinin iyileştirilmesine yönelik çalışmaların yapılması gerekmektedir. Eğer yerel halk gündelik yaşamını olumsuz yönde etkileyecek bir sorun ile karşı karşıya kalırsa havalimanına yönelik tutumunu da o yönde değiştirmesi olası olacaktır.

Bu çalışma Rize-Artvin Havalimanı inşaatı başladıktan sonra yerel halktan havalimanına ilişkin beklenti ve görüşleri alınmıştır. Bundan ziyade havalimanı inşaatına başlamadan önce paydaşlardan havalimanına ilişkin beklentileri, bölgeye ne gibi olumlu ve olumsuzlukların oluşturacağına ilişkin görüşlerin alınması olası bir durumda müdahale etme şansına sahip olunması konusunda avantajlı olacaktır. Bir destinasyona yapılan havalimanı, o destinasyonu ziyaret edecek turist sayısında da artış sağlayacaktır. Bunun için diğer turistler tarafından çokça tercih edilen bölgelerde turizmin yapılmaya devam edilmesinden ziyade, turist yoğunluğunun düşük olduğu bölgelerinde turizme kazandırılması ve turizmin çeşitlendirilmesi konusunda çalışmaların hız kesmeden devam etmesi önerilmektedir. Yapılan havalimanın sürdürülebilir olması için politika yapıcılara çevresel, ekonomik ve toplumsal maliyetten ziyade faydayı arttıracak çalışmaların yapılması önerilmektedir. Hem kamu hem de özel sektör tarafından sürdürülebilirliğin üç temel boyutunun dikkate alınması durumunda, yerel halkın havalimanına karşı tutum ve algılarının olumlu yönde olmasına katkı sunacağı düşünülmektedir.

## Beyan

Makalenin tüm yazarlarının makale sürecine verdikleri katkı eşittir. Yazarların bildirmesi gereken herhangi bir çıkar çatışması yoktur. Bu çalışmada kullanılan veriler için gerekli olan etik kurul izin belgesi Recep Tayyip Erdoğan Üniversitesi Etik Kurulu 08.03.2022 tarihi ve 2022/38 karar/sayı numarası ile alınmıştır.

## KAYNAKÇA

- Arslan, E. (2020). Yeni Tokat Havalimanı'nın bölgesel turizm hareketlerindeki rolü: Memleket ziyaretleri kapsamında bir araştırma. *Tourism and Recreation*, 2(2), 97-105.
- ATAG (Air Transport Action Group). (2005). The economic & social benefits of air transport. [https://www.icao.int/meetings/mrdss2011/documents/jointworkshop\\_2005/atag\\_socialbenefitsairtransport.Pdf](https://www.icao.int/meetings/mrdss2011/documents/jointworkshop_2005/atag_socialbenefitsairtransport.Pdf) Erişim Tarihi: 10.04.2022.
- Bieger, T., & Wittmer, A. (2006). Air transport and tourism—perspectives and challenges for destinations, airlines and governments. *Journal of Air Transport Management*, 12(1), 40-46.
- Çelik, F., & Görgülü, Ş. T. (2021). Havalimanı Terminal binalarında sürdürülebilirliğin LEED sertifikası çerçevesinde irdelenmesi. *Megaron*, 16(2).
- Çelikkol, E. S., Uçkun, C. G., Tekin, V. N., & Çelikkol, Ş. (2012). Türkiye'de iç hatlardaki havayolu taşımacılığında müşteri tercihi ve memnuniyetini etkileyen faktörlere yönelik bir araştırma. *İşletme Araştırmaları Dergisi*, 4(3), 70-81.
- Dalkıran, A. (2018). Havalimanı yönetimi ve sürdürülebilirlik. *Sürdürülebilir Havacılık Araştırmaları Dergisi*, 3(2), 88-109.
- Fodness, D., & Murray, B. (2007). Passengers' expectations of airport service quality. *Journal of Services Marketing*, 21(7), 492-506.
- Halpern, N., & Bråthen, S. (2011). Impact of airports on regional accessibility and social development. *Journal of Transport Geography*, 19(6), 1145-1154.

- Karaağaoğlu, N., & Ülger, G. (2021). Havayolu işletmelerinin reklam kampanyalarının yolcu satın alma kararına etkisi. *Uygulamalı Sosyal Bilimler Dergisi*, 5(1), 15-24.
- Li, L., & Loo, B. P. (2016). Impact analysis of airport infrastructure within a sustainability framework: Case studies on Hong Kong International Airport. *International Journal of Sustainable Transportation*, 10(9), 781-793.
- Monterrubio, C., Andriotis, K., & Rodríguez-Muñoz, G. (2020). Residents' perceptions of airport construction impacts: A negativity bias approach. *Tourism Management*, 77, 103983.
- Turan, F., & Turan, S. K. (2008). Havaalanlarının sosyal etkileri: Sabiha Gökçen Havaalanı Örneği. Ankara Üniversitesi, *Türkiye Coğrafyası Araştırma ve Uygulama Merkezi*, 5, 161-166.
- Türkiye Cumhuriyeti Dış İşleri Bakanlığı, (2022). Dış Politika, Almanya Federal Cumhuriyeti. <https://www.mfa.gov.tr/almanya%20-kunyesi.tr.mfa>. Erişim Tarihi: 03.04.2022.
- Zimmermann, V., Felscher-Suhr, U., & Vogt, J. (2018). Public perceptions of Frankfurt Airport's value-A survey approach. *Journal of Air Transport Management*, 67, 46-54.

## **Rize Local People's Expectations of the New Rize Artvin Airport**

**Elif ACUNER**

Recep Tayyip Erdoğan University, Ardeşen Tourism Faculty, Rize/Turkey

**Kübra KÜÇÜK**

Recep Tayyip Erdoğan University, Ardeşen Tourism Faculty, Rize/Turkey

**Alaattin KIZILTAN**

Recep Tayyip Erdoğan University, Faculty of Economics and Administrative Sciences, Rize/Turkey

### **Extended Summary**

Airline is one of the most important transportation systems in the world. It can be said that the reason for this is the speed, comfort and reliability provided by air transport systems and the increasing demand day by day as a result of the global spread in every region. The presence of air transport in any region provides benefits in many ways. The fact that regions are perceived as more accessible on a regional, national and international scale, thanks to the speed, comfort and trust provided by air transport is the leading benefit provided by air transport. In this way, the relevant region can be integrated into the global economy socially, commercially, and in terms of tourism. As a result, an airport can be considered as a facilitating factor in the development and growth of the region where it is located. Also, this facilitating factor will be able to provide positive effects such as increasing job opportunities, development of the tourism sector, and making the region attractive for business people and investors. The air transport industry plays a decisive role in the working and leisure time of millions of people, and also helps to improve living standards by promoting a better quality of life for people (Atag, 2005). Moreover, the air transport industry contributes to improving living standards and alleviating poverty, particularly through tourism. In addition, it provides easy access to holiday destinations around the world and allows visiting acquaintances at affordable prices. In addition to all these, the airline transportation industry both contributes to sustainable development and facilitates tourism and trade, thus enabling economic growth and increasing employment (Atag, 2005). The development of air transportation in a destination contributes to the regional, national and international improvement of that destination. However, it is an undeniable fact that air transportation can create negative effects as well as the positive effects it provides to the destination. Evaluating the positive and negative effects of the planned air transportation system on the destination from the perspective of the local people and knowing the local people's expectations of the airline is important for a more planned and effective development of the airline. This study was conducted to determine the local people's expectations of Rize-Artvin Airport, and the positive and negative effects that the airport is thought to cause in the destination. Quantitative research approach was adopted within the scope of the study, and the study sample was determined by convenience sampling method.

An airport built in a destination contributes to the development of the region from different aspects. However, since the airport will be mostly used by the local people, it is important to know the local people's expectations of the airport. Based on this, the research question "What are Rize local people's expectations of Rize-Artvin Airport?" was developed within the scope of the study. Within the scope of the research question developed, the following sub-research questions were developed: Which domestic flights do you expect from Rize-Artvin

Airport?, Which international flights do you expect from Rize-Artvin Airport?, To which regions do you want service from Rize-Artvin Airport?, What services provided by Rize-Artvin Airport do you expect?, What days and time periods do you want to have flights from Rize-Artvin Airport?, What could be the positive and negative effects of Rize-Artvin Airport on the region?

Quantitative research approach was adopted in the research, and the descriptive model was used as the research model. As the research type, case detective/descriptive research was preferred. Since this study was carried out to determine what the local people's expectations of Rize-Artvin Airport could be, it was aimed to reveal the existing situation regarding the airport. The population of the research consists of the local people residing in Rize. According to 2021 TÜİK data, 345,662 people reside in Rize. Convenience sampling method was used as the sampling method within the scope of the research. The questionnaire used for the research was prepared by reviewing the studies of Arslan (2020), Halpern & Brathen (2011), Li & Loo (2016), Monterrubio, Andriotis & Muñoz (2020), Turan & Turan (2008), and Zimmermann, Felscher-Suhr & Vogt (2018). The questionnaire used to obtain the study data consists of three different parts. In the first part, the demographic characteristics of the participants and other information are included. In the second part, there are questions about the local people's expectations of Rize-Artvin Airport. In the third part, there are questions about the positive and negative effects of Rize-Artvin Airport on the region. The data of the study were collected electronically over Google Forms, due to Covid-19, by using the questionnaire technique between 09.03.2022 and 30.04.2022. A total of 856 people participated in the study, which was conducted to determine the expectations of Rize-Artvin Airport.

Analyses were carried out by taking into account the answers given to the survey by 856 participants. 66.6% of the participants are male, 66.7% are married, 36% are between the ages of 31-40, 41.2% have undergraduate education, 26.8% work in the private sector, 24.8% work as civil servants, 23.7% have an income of 6001₺-10.000₺, and 23.7% have an income of over 10.000₺. 71.1% of the participants have been residing in Rize and its districts for 16 years or more. In addition, 45.1% of the participants reside in Ardeşen district, 24.8% reside in the central district, and 10% reside in Çayeli district. Participants expect flights from Rize-Artvin Airport to Istanbul Sabiha Gökçen Airport, Istanbul New Airport, Ankara Esenboğa Airport, Izmir Adnan Menderes Airport and Antalya Airport all year round. Besides, participants mostly expect international flights from Rize-Artvin Airport to Germany-Munich, Germany-Düsseldorf, Azerbaijan-Baku, Germany-Berlin and France-Paris Airports. When the positive effects that Rize-Artvin Airport will provide for the Region according to the local people are examined, the idea that the airport will contribute to the increase of investments in the Region comes to the fore. Another positive effect that the airport is thought to bring to the Region is the development of tourism activities in the Region. It is foreseen by the participants that Rize-Artvin Airport may cause negative effects as well as providing positive effects to the Region. According to the local people, the leading negative effect of the airport is the increase in land prices. Other potential negative effects of the airport are stated as noise pollution and increased traffic congestion.



**Ek-1: Etik Kurul İzni**



**T.C.  
RECEP TAYYİP ERDOĞAN ÜNİVERSİTESİ  
SOSYAL VE BEŞERİ BİLİMLER ETİK KURULU**

**DEĞERLENDİRME RAPORU**

**Toplantı Tarihi** : :08/03/2022  
**Toplantı K. Sayısı** : 2022/38

Recep Tayyip Erdoğan Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Prof.Dr. Alaattin KIZILTAN “Rize Yerel Halkının Yeni Havalimanından Beklentileri” isimli projesi kapsamında yürütülecek çalışmalar için izin talebi kurulumuzca değerlendirilmiş olup;

- Etik açıdan uygun bulunmuştur.
- Etik açıdan uygun bulunmamıştır.
- Etik açıdan önerilen değişikliklerin yapılmasıyla uygun bulunmuştur.

Prof. Dr. Ahmet İshak DEMİR

Başkan



Recep Tayyip Erdoğan Üniversitesi Fener Mah. Zihni Derin Yerleşkesi 53100 RİZE  
Tel: 0464 223 81 00 Faks: 0464 223 63 28  
www.erdogan.edu.tr