

Havalimanlarının Dili: 4 Havalimanı Web Sitesi Üzerinden Göstergebilimsel Bir Çözümleme

The Language of Airports: A Semiotic Analysis Through 4 Airports' Web Sites

Ceren AVCİ^a, Ali İSKENDER^b ve Aslı Özge ÖZGEN ÇİĞDEMLİ^c

- ^a Dr. Öğr. Üyesi, Şırnak Üniversitesi, Turizm ve Otel İşletmeciliği Yüksekokulu, Gastronomi ve Mutfak Sanatları Bölümü, Şırnak, Türkiye.
^b Dr. Öğr. Üyesi, Atatürk Üniversitesi, Turizm Fakültesi, Turizm Rehberliği Bölümü, Erzurum, Türkiye.
^c Dr. Öğr. Üyesi, Osmaniye Korkut Ata Üniversitesi, Kadirli Uygulamalı Bilimler Fakültesi, Rekreasyon Yönetimi Bölümü, Osmaniye, Türkiye.

Özet

Literatürde havalimanına yönelik yer aşinalığı, havalimanında yolcuların tüketim davranışları, havalimanlarına yönelik marka algısı, küreselleşme kapsamında havalimanlarının atmosferi gibi konular ele alınmıştır. Mevcut çalışma ise havalimanlarının mekânsal organizasyonları ile ilgilenmektedir. Bu doğrultuda çalışmada, Avrupa'nın En İyi Havalimanı Ödülü'nü almış havalimanları web siteleri üzerinden mekânsal göstergeleri bağlamında incelenmiştir. Çalışmanın bu şekilde kurgulanmasında, Türkiye'nin belli başlı uluslararası havalimanlarından biri olan ve 2009 yılında Havalimanı Uluslararası Komisyonu (Airport Council International Europe) tarafından kendisine verilen Avrupa En İyi Havalimanı Ödülü'nü alan Esenboğa Havalimanı'nın benzer statüdeki havalimanlarıyla göstergeleri bağlamında karşılaştırılması ve rekabet potansiyeli bağlamında gereken önerilerin sunulması amaçlanmıştır. Çalışma bulguları arasında havalimanları arasındaki en büyük gösterge farklılıklarının bir mekân olarak konumlanma ve yolcu psikolojisini etkileme yönü üzerinde olduğu ortaya çıkmıştır. Bu doğrultuda her bir havalimanı için faydalı olabilecek ve konuyla ilgili çalışmayı düşünen araştırmacılara yol gösterebilecek öneriler geliştirilmiştir.

Anahtar Kelimeler: Havalimanları, Avrupa En İyi Havalimanı Ödülü, Esenboğa Havalimanı, Web Sitesi Analizi, Gösterge Analizi

Makale Bilgisi

Geliş Tarihi 05.11.2022
Kabul Tarihi 14.12.2022

Sayı Editörü

Songül DÜZ ÖZER

Abstract

In the literature, subjects such as place familiarity with the airport, consumption behaviors of passengers at the airport, brand perception towards airports, and the atmosphere of airports within the scope of globalization have been discussed. The present study is concerned with the spatial organization of airports. In this direction, in the study, the airports that received the Best Airport Award in Europe were examined in the context of their spatial semiotics through their websites. In designing the study in this way, it has intended to be presented the comparison of airports and one of Turkey's major international airports -Esenboğa Airport- that received the European Best Airport Award given to it by the Airport Council International Europe in 2009, with airports with similar status in terms of their semiotics have compared and the suggestions required in the context of competition potential intended to be presented. Among the findings of the study, it was revealed that the biggest semiotics differences between airports are on positioning as a place and the way of influencing passenger psychology. In this direction, suggestions have been developed that can be useful for each airport and guide the researchers who are considering working on the subject.

Keywords: Airports, Best Airport in Europe, Esenboğa Airport, Website Analysis, Semiotic Analysis

Sorumlu Yazar

Ceren Avcı
ceren.avci@windowslive.com

Önerilen Atıf:

Avcı, C., İskender, A. ve Çiğdemli, A. Ö. Ö. (2022). Havalimanlarının Dili: 4 Havalimanı Web Sitesi Üzerinden Göstergebilimsel Bir Çözümleme. *Journal of Academic Tourism Studies*, 3(2): 83-99.

1. GİRİŞ

Havalimanlarına yönelik artan ilgi akademik anlamda genel olarak dört kategoride ele alınmaktadır. Bunların ilki, bu özel ve geniş tesisin doğası ve kimliğine yöneliktir. İkincisi, havalimanı sabit çevresinin mekânsal organizasyonuna yöneliktir. Üçüncüsü, yolcuların havalimanındaki hareketine odaklanan hareketliliğe yönelik çalışmalardır. Dördüncüsü ise havalimanındaki insan algı ve anlayışını kavramaya yönelik sosyal perspektiften yapılandırılmış çalışmalardır (Kellerman 2008). Mevcut çalışma, ikinci kategoride yapılandırılmış bir çalışma olarak, belirli bir kategorideki havalimanlarının web siteleri üzerinden göstergebilimsel olarak analiz edilerek karşılaştırılmasını içermektedir.

Birey, çeşitli sosyal, kültürel ve ekonomik kodlarla çevrilidir. Bu kodlar bireyin davranışlarını ve sosyo-ekonomik sistem içerisindeki konumunu etkiler. Deneyimler büyük oranda bu kodlara maruz kalır. Havalimanında verili bir kodun zaman ve yer açısından boş olması (Harvey, 2006) veya bir yer-olmayan konumuna (Auge, 1995) işaret etmesi, birer gösterge sayılır. Göstergebilimsel anlamda ise her kodun bir retoriği vardır. Böylece göstergebilimsel analiz, bir dilin analiz edilmesidir.

Günümüzde, havalimanı turisti (Elliott ve Radford 2015) olarak geçen bir kategori mevcuttur. Havalimanları, derinlikli ilişkiler geliştirmeye müsait olmayan yerler olarak düşünülebilir. Akışkan mekanlar olarak havalimanında içsel kodlar dönüşüm geçirebilir. Öte yandan havalimanlarında, geçtiğimiz yüzyıl ve günümüz yüzyılının kesişimine dair ilişkiler (Fuller, 2008) saptamak mümkündür.

Literatürdeki çalışmalarda, havalimanına yönelik yer aşinalığı (Huang ve Ark, 2018), havalimanında yolcuların tüketim davranışları (Castillo-Manzano, López-Valpuesta ve Sánchez-Braza, 2018), havalimanlarına yönelik marka algısı (Gitto ve Mancuso, 2019), küreselleşme kapsamında havalimanlarının atmosferiği (Urry, Elliott, Radford ve Pitt, 2016) gibi konular ele alınmıştır. Mevcut çalışmanın işaret etmeyi tasarladığı konuya yakın çalışmalar ise Björkvall, Van Meerbergen and Westberg (2020), Elliott and Radford (2015), Colomer (2018), Knox, O'Doherty, Strike, Westrup (2008) ve Thurlow ve Aiello (2007) tarafından gerçekleştirilmiştir. Bahsi geçen çalışmalarda mekânsal organizasyon ve havalimanı göstergeleri ele alınmıştır. Bu doğrultuda çalışmada, Avrupa'nın En İyi Havalimanı Ödülü'nü almış havalimanları web siteleri üzerinden mekânsal göstergeleri bağlamında incelenmiştir. Çalışmanın bu şekilde kurgulanmasında, Türkiye'nin belli başlı uluslararası havalimanlarından biri olan ve 2009 yılında Havalimanı Uluslararası Komisyonu (Airport Council International Europe) tarafından kendisine verilen Avrupa En İyi Havalimanı Ödülü'nü alan Esenboğa Havalimanı'nın, benzer statüdeki havalimanlarıyla göstergeleri bağlamında karşılaştırılması ve rekabet potansiyeli bağlamında gereken önerilerin sunulması amaçlanmıştır.

2. LİTERATÜR

2.1. Bir Uğrak Yer/ Konum Olarak Havalimanı

Auge (1995)'e göre havalimanı bir "yer olmayan"dır. Yer olmayan mekanlarda bireyler ve çevreleri arasındaki bağlantılar doğrudandır. Havalimanı sonsuza kadar kendi içine dönüktür ve zamanınız ve paranız varsa mekanla bağlantı kurabilirsiniz; yine de mekân hareketinize ihtiyaç duyar (Fuller, 2002). Havalimanları bir yer olmayan mekân olarak düşünüldüğünde, birey ve çevresi arasındaki bağlantının doğrudan olmadığı, bir diğer deyişle doğal süreçlerle şekillenmediği, bireyin, mekânın yönergeleri doğrultusunda harekete geçtiği ve mekânın okunmayı bekleyen içedönük bir yapı sergilediği anlaşılmaktadır. Bu anlamda yer olmayan mekanlar, homojen mimarileri, saf ve pasifize edilmiş iç tasarımları ve içinde olanı konumlandıracak herhangi bir yerel referans eksikliği gibi yönlerle karakterize edilir (Sharma, 2009).

Abranches (2013)'e göre geçiş mekanları ya da eşik mekanlar olarak da bilinen yer olmayan mekanlar hem bir kimlik eksikliğini somutlaştırmaları, hem de mekânsal kimliklerin tek bir mekanda konumlanmalarına dayanmaları nedeniyle eleştirilirler. Hem bağlantıları, hem de insanların, nesnelerin ve fikirlerin hareketini anlamaktan yoksundurlar. Havalimanlarını bir eşik yer ya da konum olarak gören düşünce, bir eşik olarak yolcuların ülke dışında ve fiziksel olarak havalimanında olmalarına; güvenlikten pasaport kontrolüne bir eşiği takip ettikleri fikrine dayanır (Huang, Xiao ve Wang, 2018). Havalimanları birer eşik mekân veya geçiş mekânı olarak düşünüldüğünde, bağlantı ve hareketi anlamamaları nedeniyle bunları kendi bünyesine yansıtmamaları bir eksiklik olarak görülebilir. Halbuki havalimanları, gözlem teknolojileri sayesinde neyin ne zaman devreye girmesi gerektiğine müdahale edebilecek ve hareketi yönlendirebilecek yapıdadır. İşleve yönelik olmaları nedeniyle tüm bunlar belirli bir önceliğe, güvenliğin sağlanmasına yöneliktir. Yolcularla bunun dışında ilişkisel bir zemin, yine havalimanının izin verdiği ölçüdedir. Dolayısıyla havalimanlarını geçiş mekânı olarak değerlendirmek de mümkündür. Öte yandan uluslararası havalimanları, eşik mekanlar olarak düşünülebilir. Bu bağlamda geçiş mekanları/eşik mekanlar veya yer olmayan mekanlar, olumlu ve bir şeyleri mümkün kılar olarak da görülebilir. Bu tür sirkülasyon mekanları, niyeti olmayan insanlara belirli konularda alan sağlayabilir (Lloyd, 2003). Pütz (2012), güvenlik noktalarında, güvenlik ve yolcuların birbirleriyle etkileşimi reddederek, yer olmayan'ın, olmayan/gerçekleşmeyen olay aracılığıyla deneyimlendiğini belirtmiştir.

Üçüncü mekân olarak da geçen havalimanlarında anlam her zaman sabit değildir ve bulunduğu sürekli değişir (Pearson, 2018). Havalimanları bir üçüncü mekân olarak da düşünülebilir. Üçüncü mekanlar, ev gibi birinci mekanların veya iş/okul gibi ikinci mekanların amaca yönelik birlikteliklerinin dışında, "kendini dışavurum için özgün olanaklar sunan saf sosyalleşme mekanları" (Littman, 2020: 5) dır. Oyun dolu olan bu mekanlar, farklı arka plan ve deneyimlere sahip bireylerin buluşma noktasıdır. Üçüncü mekanları izin verilmiş ve zaman zaman beklenen, umulan bir duygu maskeler (age).

2.2. Havalimanında Küreselleşme ve Akış

Küresel ekonomi etno-alanlar, medya alanları, tekno-alanlar, finansal alanlar ve ideolojik alanlardan oluşan kompleks bir sistemdir. Bireylerin, medya içeriklerinin, teknolojilerin, paranın ve ideolojilerin ulus-aşırı hareketi, havacılık sektöründe olduğu gibi birbirleriyle bağlantılıdır. Bu da havacılık sektörüne ulus-aşırı teknoloji, uluslararası finanstan ve küresel hareketlilikten bir pay verir. Küreselleşmenin temel alanlarından biri de sembolik ve kültürel sermayenin değişmesi ve yayılmasıdır. Böylesi durumlarda küreselleşme kendini söylem veya imgeler aracılığıyla gerçekleştirir (Thurlow ve Aiello, 2007). Söylem de akış sayesinde yayılır.

Modern toplumların insan akışı, sermaye akışı, enformasyon akışı, sosyal ve organizasyonel etkileşim akışı ve sembol ile imge akışı etrafında şekillendiği söylenebilir (Knox vd., 2008). Yürümeler, asansörler, terminal içi araçlar ve terminal dışı araçlarla olmak üzere havalimanında daimi bir yolcu akışı vardır (Kellerman 2008). Havalimanları tam olarak bölgesel ve uluslararası bağlantıların gelip gittiği, hareketin ve akışın vücut bulduğu mekanların tasviridir (Colomer, 2018). Adey ise (2007), havalimanlarındaki hareket eksikliğini gözetleme teknolojileri ve ekranların kompleks bir birleşimi sonucu oluştuğunu savunmaktadır. Öte yandan akıllı havalimanı teknolojileri tesislerin ve hizmetlerin entegrasyonunu, gerçek zamanlı enformasyonu ve hangarlar arası işbirliğini mümkün kılmaktadır. Bütün bunlar, catering hizmetlerinden satış ünitelerine ve havalimanı bekleme alanlarına kadar kişiselleştirilmiş bir yolcu deneyimi sağlamaktadır. (Elliott ve Radford, 2015).

Check-in sistemleri, güvenlik bilgileri, operasyonel yönetim sistemleri, hava trafik kontrolü, havalimanındaki havanın kontrolü dahil hepsi belirli yazılım kodlarına bağlıdır. Fakat havalimanında yalnızca görsel öğeler hareket halinde değildir. Yazılım ve elektronik kodlar aracılığıyla mekân yeniden kombinasyonlanarak sürekli olarak çalışır. Tekrarlayan operasyonlar,

sürdürme pratikleri ve yenilemelerle olan, hareketliliklerdir. Böylece havalimanı, çeşitli materyal ve biyolojik akışlara bağlanır ve onları dönüştürür (Adey, 2006).

2.3. Havalimanında Sosyal Yapılar ve Havalimanı Psikolojisi

Uçmak, uçmayla yapılan seyahatlerin münhasır faydaları yaşanmaya başladığından beri tarihin bir parçası olmuştur. Aynı zamanda farklı kulvarlarda olsa da birçok eşitsizlik barındırmaktadır. Yolculuk için havayolu kullanımı yaygınlaşsa da havalimanları hala eşitsizlik ve ayrımcılık içermektedir. İlk olarak bu ayrım uçan ve uçmayanlar kategorisinde ortaya çıkmaktadır (Abranches, 2013). Güvenlik alanındaki yenilikler ayrıcalıklı ve düşük riskli elitlerin daha hızlı hareketine müsaade ederken, yüksek riskli ekonomi yolcularını gözlemlemektedir. Dolayısıyla her iki yolcu kategorisinin deneyimleri farklı olmaktadır (Elliott ve Radford, 2015).

Öte yandan havalimanları yolcular için endişe veren alanlar olabilmektedir. Havada olma fobisi (aviophobia) gibi stres ve anksiyeteye yol açan psikolojik nedenler dışında havalimanı anksiyetesine yol açan diğer çevresel ve durumsal faktörler dört kategoriye ayrılmaktadır: uçağı kaçırma anksiyete ve korkusu, hava veya uçağın aksamalarının bozulması gibi huzursuzluk verici durumların yarattığı anksiyete, hem süreç hem de kişisel faktörlerin neden olduğu kısıtlı veya kontrol edilen durumların yarattığı endişe, uçağa olmanın yarattığı stres ve tekrar yerde olma isteği (Wattanacharoensil, Schuckert ve Graham, 2016).

400 yolcu ile gerçekleştirilen bir çalışmada tuvaletler, havalimanı girişi, güvenlik kontrol noktaları ve uçağı alım alanlarının anksiyeteyi tetiklediği ortaya çıkmıştır. Katılımcıların yarısı, özellikle havalimanı girişlerinde telaşlandığını belirtmiştir (Ceccato ve Masci, 2017). Björkvall, Meerbergen ve Westberg (2020)'ün çalışmasına göre ise yolculara göre kısıtlı ve kısıtlı olmayan alanlar arasında duygusal açıdan bir fark vardır. Öte yandan belirli bir dereceye kadar hissedilen korku, stres, anksiyete gibi duyguların yolcuların para harcama isteğini uyardığı ve satış noktalarının, güvenlik ve check-in noktalarının, bu duyguların yan etkilerinden muzdarip olunmaması için doğrudan yakınlarında konumlandırılmadığı (Adey, 2008b) belirtilmektedir.

2.4. Terminal Tasarımı

Bir havalimanı yolcu terminalinin tasarımı, havalimanına yönelik yıllık talep sayılarının oturma planlamasına dönüştürülmesini ve terminaldeki her bir alanın boyut ve işlevselliğinin detaylandırılmasını kapsar (Jones ve Pitfield, 2007). Genel olarak havalimanı mimarisinde tasarımın dört ana mimarisi uydu tasarım, doğrusal tasarım, iskele tasarım ve açık apron tasarımıdır (Mumayiz, 1989). Çalışmalar havalimanı terminal tasarımını belirleyici dört fiziksel çevresel değişken saptamıştır, bunlar tasarımın erişilebilirliği, tesis estetiği, işlevsellik ve temizliktir. Yolcu sayısı arttıkça ise alışveriş noktaları, restoranlar, kafeler ve rekreasyonel alanlar gibi havacılık dışı hizmetler sunmaya başlanmıştır (Moon, Yoon ve Han, 2017). Havalimanları ve alışveriş merkezlerinin karşılaştırılması artık yaygın bir durumdur. Havalimanları, bir mimari istisna dışında alışveriş merkezleriyle benzer yönleri paylaşır. Bu da, havalimanı pencerelerinin uçaklara ve imtiyazlara dönük olmasıdır (Fuller, 2008).

Havalimanı, yüksek teknoloji ve küresel-yerel imgelerin birleşimiyle havalimanları, sembolik bir mimari tipoloji de gösterir. Açık yapılı mekân veya devasa giriş, çatının renk tonu seçimi, sonsuz cam görüntüsü, birçok şeyi bu doğrultuda açıklar. Böyle bir tasarımın sebebi, modern havalimanları gibi devasa mimari alanların dışarıdaki doğa ve onun kentsel bağlamla ilişkisini hesaba katmaması ve ayrı bir içsel dünya yaratmasıdır (Jung ve Shin, 2016).

Bazı havalimanı tasarımcıları, belirli bir davranışı motive etmek için belirli duyu ve hislerin tasarımına yönelik teknikler kullanmıştır. Birtakım duyu ve his aralığının daraltılması, belli havalimanları için önemli bir hedef haline gelmiştir (Adey, 2008a). Terminal, yol bulma teknolojileri, göstergeler ve sembollerle meskundur. Bunlar genellikle kompleks bilişsel düşünce gerektirir. Fakat bahsi geçenler, yolcuların işlerini kolaylaştırmak için tek yöntemler değildir. Mimari ipuçları veya

uyaranlar yolcuya bir öngörü sağlayabilmektedir. Böylece mekânın etkimesi geçici bir şekilde genişletilebilmekte bu da yolcunun ileriye dönük davranışlarını yansıtabilmektedir (Adey, 2008b).

2.5. Havalimanı Söylem ve Göstergebilimi

Söylem bir pratiktir çünkü durumsal öğeleri ilişkisel bir sistemde birbirine bağlayan öznelere tarafından üretilir. Bu bağları ve ilişkisel bütünlüğü inşa etme sürecinde, öğelerin özellikleri değişir (Griggs ve Howarth, 2017).

Fuller' e göre (2002), havalimanındaki toplam alan Öklidyen değildir. Konum değil akış vardır; bu bir birimi değil, hareketi yansıtır. Yolcular, metaforik olarak doğrudan olmayan bir alanda seyahat eder. Göstergeler sadece sembolik alanları canlandırmaz, aynı zamanda yolculuğun somut ve mekanik sürecine de doğrudan müdahale eder. Bu göstergeler ölçülemez.

Cammozzo'ya göre (2014) yapısal faktörler arasındaki ilişkiyi ve çevrenin tarzını şekillendiren, binaları, işlevsel alanları ve işleri organize eden bir mimari kod veya sentaks (syntax) vardır. Bu kod, sözselsel bir koddur. Havalimanı güvenliği veya akış yönetimi etiketlerle ayrılan tamamen kodlanmış alanlardır. Her bir farklılık mimari düzenlemeleri yansıtır: kapılar, bariyerler, alanlar, farklı sıralar ve erişim alanları ve enformasyon noktaları bu kodu biçimlendirir. İkinci sırada, semantik çevreyi biçimlendiren ve sentaktik ilavelere anlam veren semantik (semantics) gelir. Bu doğrultuda mevcut araştırmanın temel soruları, belirli bir zaman aralığında Avrupa'nın En İyi Havalimanı ödülünü almış havalimanlarının web sitelerinde ne tür göstergelere yer verdikleri, göstergeler aracılığıyla nasıl bir imaj çizdikleri ve bu göstergelerin kendi aralarında benzerlik veya farklılıklara sahip olup olmadığıdır.

3. YÖNTEM

Sentaktik ve semantik kategorileri dil ve iletişim ile ilgili öğelerin sınıflandırılmasında (Ellis, 1992; Gurr, 1999; Diesendruck, Hall ve Graham, 2006) kullanılmıştır. Bu bağlamda Cammozzo (2014) konuyu havalimanları açısından mekânsal boyutta ele alan ilk araştırmacıdır. Konuyu mekanla ilişkilendirerek ele alan bir diğer araştırma ise Samuel, White, Peattie ve Thomas (2021) tarafından gerçekleştirilmiştir. Bu bağlamda alanda konuyla ilgili az sayıda çalışma olduğu söylenebilir.

Çalışma Kasım 2022 tarihinde gerçekleştirilmiştir. Çalışmada, Avrupa'nın En İyi Havalimanı Ödülü'nü almış havalimanlarının web siteleri üzerinden mekânsal göstergeleri bağlamında incelenmiştir. Türkiye'nin belli başlı uluslararası havalimanlarından biri olan ve 2009 yılında Havalimanı Uluslararası Komisyonu (Airport Council International Europe) tarafından kendisine verilen Avrupa En İyi Havalimanı Ödülü'nü alan Esenboğa Havalimanı'nın, benzer statüdeki ve kendisinden sonra bu ödülü 2020-2022 senesine kadar almaya devam eden 3 havalimanıyla göstergeler bağlamında karşılaştırılması çalışmanın analiz konusudur. Avrupa En İyi Havalimanı Ödülü her yıl farklı temalarda ödül konusu belirleyerek başvurular neticesinde havalimanlarını değerlendirerek ödül kararı vermektedir. Çalışmada 4 havalimanının birbiriyle karşılaştırılmasının sebebi, aralarındaki temel farklılıklar ve benzerlikler konusunda 4 havalimanının fikir vermeye uygun bir nicelik oluşturmastır. Sentaktik kodlar bağlamında Esenboğa, Malta International Airport, Falcone Borsellino Airport, Valencia Airport havalimanlarının web sitelerinde yer alan bütün öğeler dizimsel açıdan incelenmiştir. Bu doğrultuda ortaya havalimanının işlevsel yapısı ortaya konmuştur. Semantik kodlar bağlamındaysa havalimanlarında bulunan ve web sitesinde yer alan öğeler birbirleriyle anlam ilişkisi kurulacak şekilde çoklu boyutta analiz edilmiştir. Çalışmada web sitesi analizinin tercih edilme sebebi, araştırmacıların havalimanlarıyla farklı konumlarda bulunması ve havalimanına doğrudan erişim kısıtlıdır. Havalimanları web sitelerinin havalimanlarının ön yüzü ve havalimanları hakkında bilgi veren kaynaklar olduğu göz önüne alınarak çalışma, web sitesi analizi bağlamında şekillendirilmiştir.

4. ANALİZ VE BULGULAR

4.1. 2009 Avrupa'nın En İyi Havalimanı Ödülü – Esenboğa

4.1.1. Sentaktik ve Semantik Veriler

Havalimanı web sitesinde “Yolcu ve Ziyaretçiler” ile “Ticari Faaliyetler” olmak üzere 2 ana kısım olduğu görülmektedir.

Yolcu ve Ziyaretçiler kısmının Yolcu ve Ziyaretçi Rehberi “Terminal Servisleri” kısmında 19 fotoğraf vardır.

1. Fotoğraf: terminal içinin geniş açıdan çekilmiş, yönlendirme tabelalarına, check-in bankalarına ve yürüyen yolculara yer verilen fotoğraftır.
2. Fotoğraf: terminal içinde kaplı bir bagaj fotosudur.
3. Fotoğraf: Şut altında kargoların verildiği kısmı ve kargo bantlarını göstermektedir.
4. Fotoğraf: Uçağa alım kısmında kapı önünde engelli bir yolcuya hizmet veren 3 yer hizmetleri çalışanını göstermektedir.
5. Fotoğraf: Terminal içinde danışmanın yeri ve üzerinde iç hatlar gidiş uçak bilgilerinin olduğu dijital enformasyon tabelasını göstermektedir.
6. Fotoğraf: Etiketlenmiş küçük bir el bagajını göstermektedir.
7. Fotoğraf: Bagaj alım yerindeki Kayıp Bagaj Ofisi'ni ve bir yolcuya hizmet veren 2 yer hizmeti görevlisini göstermektedir.
8. Fotoğraf: Açılı olarak çekilmiş Sağlık Ünitesi'nin girişini göstermektedir.
9. Fotoğraf: Gişenin ardından para sayılan bir bankacılık işlemi göstermektedir.
10. Fotoğraf: Uçak yoluna montajlanmış WiFi amblemini göstermektedir.
11. Fotoğraf: Lounge oturma alanlarını göstermektedir.
12. Fotoğraf: Körükten çıkan bir CIP yolcu ve 2 yer hizmetli görevlisinin kendisini beklemesini göstermektedir.
13. Fotoğraf: 2 katı da içine alacak şekilde uçak bekleme salonlarını ve bir cafeyi göstermektedir.
14. Fotoğraf: Mescide giden koridoru göstermektedir.
15. Fotoğraf: Hareket halinde ve 2 yolcu tarafından taşınan bagaj arabalarını göstermektedir.
16. Fotoğraf: Toplantıya hazır bir toplantı salonunu göstermektedir.
17. Fotoğraf: Emanet Eşya Ofisi'nin önden çekilmiş halini göstermektedir.
18. Fotoğraf: Yön gösteren tabelaların ardında insanların bir araya geldiği ve masalarda oturulan buluşma noktalarını göstermektedir.
19. Fotoğraf: Bir ailenin bavullarını bagaj arabasıyla taşıyan ve onlara refakat eden 2 yer hizmeti görevlisini göstermektedir.

Yolcu ve Ziyaretçiler kısmının Yolcu ve Ziyaretçi Rehberi “Giden Yolcu” kısmında 5 fotoğraf vardır.

1. Fotoğraf: “Vergisiz” etiketini göstermektedir.
2. Fotoğraf: Bir yolcuya pasaportunu ve biniş kartını ileten bir yer hizmeti görevlisini göstermektedir.
3. Fotoğraf: Bagaj bandındaki bagajları göstermektedir.

4. Fotoğraf: Güvenlik kontrol noktasında geçiş yapan yolcuları ve burada görevli personeli göstermektedir.
5. Fotoğraf: Açık bagajın içerisinde bir evcil hayvan fotoğrafı göstermektedir.

Yolcu ve Ziyaretçiler kısmının Yolcu ve Ziyaretçi Rehberi “Gelen Yolcu” kısmında 1 fotoğraf vardır.

1. Fotoğraf: Gümrük işlemleri yapan görevli memuru ve bankonun önünde bekleyen bir yolcuyu göstermektedir.

Yolcu ve Ziyaretçiler kısmının Yolcu ve Ziyaretçi Rehberi “Ulaşım” kısmında 3 fotoğraf vardır.

1. Fotoğraf: TAV Taşımacılık’ın reklamına yer vermiştir.
2. Fotoğraf: Yan yana olan 2 Araç Kiralama Ofisi’ni göstermektedir.
3. Fotoğraf: Havalimanının dışarıdan alt ve üst katlarına ve katlara park edilmiş arabalara yer vermiştir.

Yolcu ve Ziyaretçiler kısmının Yolcu ve Ziyaretçi Rehberi “Seyahat Acentası” kısmında 5 fotoğraf vardır.

1. Fotoğraf: Pasaportların içinde 2 biniş kartı ve bir kahveyi göstermektedir.
2. Fotoğraf: Bir otelin dıştan çekilmiş görüntüsüne yer vermiştir.
3. Fotoğraf: Bir yola dizilmiş aynı renkte ve benzer tipte kiralanacak araçları göstermektedir.
4. Fotoğraf: Havalimanında bagajı ile birlikte yürüyen ve arkadan çekilmiş bir yolcu resmidir.
5. Fotoğraf: TAV Turizm ve Seyahat Acentası reklamıdır.

Yolcu ve Ziyaretçiler kısmının Uçuş Bilgileri kısmında 8 fotoğraf vardır.

1. Fotoğraf: Dış Hatlar 2. Kontrol noktasının girişini göstermektedir.
2. Fotoğraf: Bagaj alım noktasında bagajlarını bekleyen yolcuları göstermektedir.
3. Fotoğraf: Yolcu Bekleme Salonu pencerelerinden semaya süzüldüğü görülen bir uçağı göstermektedir.
4. Fotoğraf: Dünyanın uzaydan çekilmiş fotoğrafı ve ışıksal olarak birbirine bağlanan ağları göstermektedir.
5. Fotoğraf: Dünyanın uzaydan bir kesiti, bir uçak ve bir saat amblemi göstermektedir.
6. Fotoğraf: Bir Dünya haritası ve cep telefonu sinyaliyle birbirine bağlanan noktaları göstermektedir.
7. Fotoğraf: Uçak park yerlerini ve havaalanı gidiş kısmını dışarıdan göstermektedir.
8. Fotoğraf: Havalimanında bagajı ile birlikte yürüyen ve arkadan çekilmiş bir yolcu resmidir.

Yolcu ve Ziyaretçiler kısmının Otopark kısmında 6 fotoğraf vardır.

1. Fotoğraf: Bir hesap makinesini göstermektedir.
2. Fotoğraf: Otopark araç giriş süre belirleme cihazını göstermektedir.
3. Fotoğraf: havalimanının içinde cep telefonu aracılığıyla navigasyonda belirlenen bir konuma ulaşma yolunu göstermektedir.
4. Fotoğraf: Otopark çıkış gişelerini göstermektedir.
5. Fotoğraf: Açık otoparkı göstermektedir.
6. Fotoğraf: Katlı otoparkı göstermektedir.

Yolcu ve Ziyaretçiler kısmının Alışveriş ve Yemek kısmında 2 fotoğraf vardır.

1. Fotoğraf: Tabelaların ardında bir kafe alanını göstermektedir.
2. Fotoğraf: Duty Free satış noktasını göstermektedir.

Ticari Faaliyetler kısmı Havayolları, Kargo, Reklam, TAV Hakkında ve Emniyet Yönetim Sistemi kategorilerinden oluşmaktadır fakat bu kısım çalışmaya dahil edilmemiştir.



Resim 1 ve Resim 2. Havalimanında Görevliler ve Yolcuları Konu Edinen Fotoğraflar (www.esenbogaaairport.com)

4.1.2. Sentaktik ve Semantik Bulgular

Terminal Servisleri kapsamında temel hizmetlerden olan geliş ve gidiş hizmetleri dışında terminal binasında birbirinden ayrı ve dağınık olması olası bir biçimde sunulan bütün hizmetlere yer verilmiştir. Bu kısım, yolcuların havalimanında ihtiyaç duyabilecekleri ve özel işlem gerektirmeyen bütün hizmetlere yer vermiş ve fotoğraflardan anlaşılacağı gibi yolcunun kendini güvende hissetmesi sağlanmaya çalışılmıştır. Özel işlem gerektiren hizmetler ayrı bölümlerde ele alınmıştır. Nitekim Giden Yolcu ve Gelen Yolcu kısımlarında verilen bilgiler yolcuların daha çok yapacakları işlemleri adım adım belirtme şeklindedir. Burada, Terminal Servisleri kısmında yapılması kişisel tercihe bağlı işlemlerin aksine, yapılması zorunlu olan hizmetlere yer verilmiştir. Fotoğraflarda havaalanı personeli ve en son fotoğrafta açık bir bagaj içinde evcil hayvan fotosuna yer verilmesinin, yolculara güven telkin etmek açısından olabildiği mümkündür. Ulaşım kısmı daha teknik bilgilere yer verir şekilde tasarlanmışken, seyahat acentası kısmında, özel hizmetlere yer vermesi gerekçesiyle çok daha yumuşak hatlı fotoğraflar kullanılmıştır. Bunun bir istisnası, kiralık araç fotoğrafıdır. Burada kiralanacak olan aracın kişiselleştirme unsuru olabileceğinin göz ardı edilmemiş olduğu düşünülmektedir. Uçuş bilgileri kısmında kullanılan fotoğraflar yolcuların kendini özgür hissetmesine yönelik iken, otopark kısmı yine daha çok teknik fotoğraflara yer vermiş, alışveriş ve yemek kısmı ise fotoğraf olarak çok detaylandırılmamıştır. Bunun sebebinin, işletmelerin havalimanı yönetiminden bağımsız gelir etmeleri olduğu düşünülebilir.

Özellikle kafe mekanlarında dahi görüntüye tabelaların ardından yer verilmesi, bazı fotoğrafların yolcular hareket halindeyken çekilmesi, havalimanının yer olmayan özelliğinin ifade edildiğini göstermektedir. Fotoğraflarda havalimanının üçüncü mekân olma özelliğini ifade eden herhangi bir bulguya rastlanmamıştır. Yolcular birbirleriyle ilişkisiz, sadece görevlilerle ilişkili biçiminde sunulmuştur.

Havalimanındaki akış ve küreselleşme fotoğraflarda da vurgulanmıştır. Sürekli hareket halinde olan yolcu fotoğrafları vardır ve özellikle Uçuş Bilgileri kısmında uçuşların Dünya görselleri üzerinden sunulması küresel göstergelerin kanıtıdır. Ayrıcalık boyutunda havalimanında acenta

kullanarak otel, bilet veya araç rezervasyonu yapılabileceğini gösteren fotoğraflar daha yumuşak öğelerle ve renklerle sunulmuştur. Havalimanı psikolojisinin kontrol altında tutulabilmesi için fotoğraflarda sürekli yardımcı görevlilere yer verilmiştir. Terminal tasarımında ise düzenin vurgulandığı, fotoğraflardan görülebilmektedir. Ayrıca fotoğrafların tamamında belli bir mesafenin vurgulanmış olduğu söylenebilir.

4.2. 2020 Avrupa'nın En İyi Havalimanı Ödülü – Malta International Airport

4.2.1. Sentaktik ve Semantik Veriler

Havalimanı sitesi Anasayfa, Yolcu, Ziyaretçi, Ortaklar, Hava ve Kovid-19 kısımlarından oluşmaktadır. Yolcu kısmında Uçaklar, Havayoluna Ulaşım, Güvenlik-Pasaport Kontrolü ve Gümrük, Yolcu Hizmetleri, Gizli Yolcu Programı, Malta'yı Ziyaret, Ailelerle Seyahat ve 7 Günlük Tahmin bölümleri yer almaktadır.

Yolcu kısmında Havayoluna Ulaşım kısmı, Otobüs Hizmeti bölümünde 1 fotoğraf vardır.

1. Fotoğraf: Havalimanı önünde yakın çekim bir servis otobüsü görülmektedir.

Yolcu Hizmetleri kısmı, 13 fotoğraftan oluşmaktadır.

1. Fotoğraf: Bitkilerle yeşillendirilmiş havalimanı oturma salonunda konforlu bir koltukta oturan, notebook'uyla ilgilenen ve keyifli bir biçimde dışarıya bakışlarını yönetmiş bir yolcu gösterilmektedir.
- 2.-10. Fotoğraflar: WiFi ve şarj hizmetlerini göstermektedir. İlgili bölümde 9 fotoğraf yer almaktadır.

İlk fotoğrafta ferah ve yeşillendirilmiş bir iç mekânda oturma alanıyla birlikte şarj ünitelerine yer verilmiştir.

İkinci fotoğrafta yeme ve bekleme ünitelerine yakın şarj ünitelerine yer verilmiştir. Aydınlık bir fotoğraftır.

Üçüncü fotoğrafta mermer oturma alanlarındaki şarj ünitelerine yer verilmiştir.

Dördüncü fotoğrafta bir kafedeki şarj ünitelerine yer verilmiştir. Sıcak ışıklandırmanın olduğu bir fotoğraftır. 2 yolcu karşılıklı yemek yemektedir.

Beşinci fotoğrafta check-in bankalarının yakınındaki oturma koltuklarına monte edilmiş şarj ünitelerine yer vermiştir. Aydınlık bir fotoğraftır.

Altıncı fotoğrafta check-in bankalarının yakınındaki kafe tablalarına monte edilmiş şarj ünitelerine yer vermiştir. Aydınlık bir fotoğraftır. 2 yolcu karşılıklı bir şeyler içmektedir.

Yedinci fotoğrafta havalimanı yemek alanındaki şarj ünitelerine yer vermiştir.

Sekizinci fotoğrafta geniş bir lounge görüntüsü vardır.

Dokuzuncu fotoğrafta lounge koltuklarındaki şarj ünitelerine ve birbiriyle sohbet eden 2 yolcuya yer verilmiştir.

Malta'yı Ziyaret kısmının Yapılacaklar bölümü 7 fotoğraftan oluşmaktadır. Her bir fotoğraf Malta'da yapılabileceklerle ilgili fikir vermektedir. Fotoğraflarda tarihi, kültürel, rekreasyonel aktivitelerin gerçekleştirilebileceği mekanlara yer verilmiştir.

Ailelerle Seyahat kısmının Gözlem Masası kısmı, 2 fotoğraftan oluşmaktadır.

1. Fotoğraf: Kare şeklinde yapılandırılmış bir balkonda güneşin batma manzarası eşliğinde küçük bir çocuğun koşarak oyun oynadığı görülmektedir.
2. Fotoğraf: Balkona, bölümlü çatısına ve oturma yerlerine tam açıdan yer verildiği görülmektedir.

Ziyaretçi kısmının Alışveriş ve Yeme İçme Kısmı, Sadece Ziyaret, Alışveriş, Yeme-içme, Neler Oluyor, Özel Sunumlar olmak üzere 5 bölümden oluşmaktadır. Bu kısımda alışveriş, yeme-içme ve özel sunumların fotoğraflarında marka logolarının yer aldığı veya marka reklamlarının yapıldığı görülmektedir. Neler oluyor kısmı, havalimanına müşteri kazandırmaya yönelik çeşitli haberlerden veya sunum yazılarından oluşmuştur.

Ziyaretçi kısmının Geliş-Gidiş kısmında 1 fotoğraf yer almaktadır. Fotoğrafta bagaj alım kısmından yeni çıkan bir yolcunun annesi olduğu tahmin edilen bir kadınla sarılması yer almaktadır. Fotoğraf sıcak tonların yer aldığı bir fotoğraftır.



Resim 3 ve Resim 4. Havalimanında Yolculuk Öncesi Yolcuları Konu Edinen Fotoğraflar (www.maltaairport.com)

4.2.2. Sentaktik ve Semantik Bulgular

Havalimanının web sitesinde yer alan bütün fotoğraflarda vurgulanan olgunun konforlu bir bekleme veya ziyaret olduğu görülmektedir. Özellikle estetik öğeler göz önündedir. Yolculara aşına bir ortam yaratılmaya çalışılmış olduğu söylenebilir. Şarj konusunda bu kadar fazla fotoğrafın yer alması, ailelerin ihtiyaçlarını karşılamaya yönelik fotoğraflara yer verilmesi, yolcu beklentilerinin kendilerine aşına olacak şeyler üzerinden okunduğu ve buna göre bir yapılandırmaya gidildiği şeklinde yorumlanabilir. Web sitesinde detaylı işlem gerektiren konularda fotolara yer verilmemiş olup yazılı açıklama yapılmıştır. Fotoğrafların çoğunlukla ferah veya sıcak tonlu olmasına dikkat edilmiştir. Fotoğraflarda yer alan yolcuların her biri huzurlu ve evlerindeymiş gibi görünmektedir. Ayrıca fotoğraflarda herhangi bir görevli personele yer verilmemiştir. Yolcu ve ziyaretçi huzurunun, mekân atmosferi ve yolcuların aşına olabileceği şeyler üzerinden inşa edilmeye çalışıldığı söylenebilir.

Malta International Airport'ta havalimanına bir kimlik kazandırılmasının amaçlandığı düşünülmektedir. Havalimanı bir yer olmayan olarak inşa edilmemiş, yolcuların atmosferle huzur bulacağı bir mekân olarak inşa edilmesinin amaçlandığı göstergelerle saptanmıştır. Havalimanının daha çok rekreatif amaçlı da kullanılabileceğinden dolayı üçüncü mekân özelliklerine uyduğu düşünülmektedir. Havalimanında akış veya ayrıcalıklı hizmetlerin vurgulanmadığı, daha çok dışarıdan ziyaretçilerin de gelebileceği, atmosferi sıcak, huzurlu, boş zamanların geçirilebileceği alternatif bir mekân olanağı sunduğu görülmektedir. Bu nedenle havalimanının hangi markaları barındırdığı detaylandırılmıştır. Havalimanı tasarımının işlevsel ve estetik açıdan dengeli olduğu ileri sürülebilir.

4.3. 2021 Avrupa'nın En İyi Havalimanı Ödülü – Falcone Borsellino Airport

4.3.1. Sentaktik ve Semantik Veriler

Havalimanı sitesi Anasayfa, Geliş, Gidiş, İmkanlar, Havayolları, Taksi, Oto Kiralama, lokasyon ve harita, diğer bilgiler (hava durumu, konaklama, park hizmetleri, duty free) kısımlarından oluşmaktadır.

Web sitesi anasayfada 3 adet görsel yer almaktadır.

1. Fotoğraf: Havalimanının levhasını gösteren görselden oluşmaktadır.

2. Fotoğraf: Havalimanı terminal kısmını gösteren bir adet uçağın ve uçağa geçiş kapısının yer aldığı görselden oluşmaktadır.

3. Fotoğraf: Ferah bir ortamı bulunan havalimanı yolcu bekleme alanında oturan ve bavuluyla ilerleyen yolcuların yer aldığı görselden oluşmaktadır.

İlgili havalimanı web sitesinde fotoğrafların kullanımına izin vermemektedir. Bu nedenle görsellere makalede yer verilmemiştir.

Web sitesi anasayfası “geliş” kısmında bir harita uygulaması ve seferleri gösteren ilgili pencere bulunmaktadır. Fotoğraflı görseller bulunmamaktadır.

Web sitesi anasayfası “Gidiş” kısmında bir harita uygulaması ve seferleri gösteren ilgili pencere bulunmaktadır. Fotoğraflı görseller bulunmamaktadır.

Web sitesi anasayfası “İmkanlar/olanaklar” kısmında herhangi bir görsele yer verilmemiştir. Havalimanında bagaj, para transferi, alışveriş, kafe hizmetleri gibi konular hakkında yazılı bilgiler yer almaktadır.

Web sitesi anasayfası “Havayolları” kısmında herhangi bir görsele yer verilmemiştir. Havalimanına seferleri olan havayolu şirketlerinin adları ve uçuş yaptıkları yerler hakkında bilgiler yazılı olarak verilmiştir.

Web sitesi anasayfası “Taksi” kısmında bir adet fotoğraf ve havalimanını dışardan gösteren 3 boyutlu harita uygulaması yer almaktadır.

1. Fotoğraf: Havalimanı taksilerini gösteren ve Taksi levhası içeren bir adet görselden oluşmaktadır.

Web sitesi anasayfası “oto kiralama” kısmında bir adet fotoğraf ve araba kiralama uygulaması yer almaktadır.

1. Fotoğraf: Flu bir arka planda palmye ağaçları ve deniz manzarası ile iki adet ön plana çıkarılmış otomobilden oluşmaktadır.

Web sitesi anasayfası “Lokasyon ve harita” kısmında herhangi bir fotoğrafa yer verilmemiştir. Havalimanını uydudan gösteren, havalimanına ulaşım için yön bulmaya yarayan bir uygulama yer almaktadır.

Web sitesi anasayfası “Diğer bilgiler” kısmında hava durumu, konaklama, park hizmetleri, duty free ile ilgili bölümler yer almaktadır. Hava durumu ile ilgili kısımda görsellere yer verilmemiş, havalimanının bulunduğu bölgenin 6 günlük hava durumu raporu yayınlanmıştır. Konaklama ile ilgili kısımda herhangi bir görsele yer verilmemiştir. Havalimanına 15 dakika mesafedeki iki adet otelin ismi ve fiyatları yazılı olarak verilmiştir. Duty Free ile ilgili kısımda herhangi bir görsele yer verilmemiş olup açılış, kapanış saatleri, içerde nelerin bulunduğu ve duty free'nin havalimanı içerisindeki yeri yazılı olarak belirtilmiştir. Park hizmetleri kısmında herhangi bir görsele yer verilmemiş olup park ücretlendirme tarifeleri yazılı olarak verilmiştir.

4.3.2. Sentaktik ve Semantik Bulgular

Havalimanı web sitesi daha ziyade yazılı bilgiler ile donatılmıştır. Web sitesi sade, pratik ve kullanışlı olmakla birlikte çok az görsel içermektedir. Kafe, konaklama, alışveriş gibi olanaklar pazarlama açısından görsel, canlı fotoğraflarla sunulmamış, kısa ve yazılı açıklamalara yer verilmiştir. Web sitesinde yer alan fotoğraflar ise sadece amaca hizmet içeren ve fazla detay içermeyen görsellerdir. Havalimanı yolcu bekleme alanının gösterildiği fotoğrafta ışık yansımaları oldukça fazla kullanılmış; bu ise içerisinde ferah, geniş ve temiz olduğu algısını yaratmıştır. Bu anlamda Falcone Borsellino Havalimanı'nın işlevselliği ön plana çıkarmış olduğu ve temel hizmetler yanında yardımcı transfer hizmetlerini sunabilen ve bir yer olarak konumlandırılmış bir havalimanı olduğu söylenebilir. Havalimanında web sitesi görsellerinden herhangi bir ayrıcalık barındıran hizmetin önceliklendirildiğine rastlanmamış, havalimanı tasarımı yalın ve ferah olarak sunulmuştur. Böylelikle yolcu psikolojisinin önemsendiği söylenebilir. Havalimanında akış unsuru olabilecek öğeler yazıyla detaylandırılmıştır. Küreselleşme göstergesi ise web sitesine aktarılan konumsal haritaların ve uçuş bilgilerinin izlenebilme imkanlarının sunulması doğrultusunda okunabilir.

4.4. 2022 Avrupa'nın En İyi Havalimanı Ödülü - Valencia Airport

4.4.1. Sentaktik ve Semantik Veriler

Havalimanı sitesi Anasayfa, Uçuşlar (Gidiş ve Geliş olmak üzere 2 bölüm), Havayolları, Transfer (otobüs, taksi, metro olmak üzere 3 bölüm) Terminaller (Terminal 1 ve 2, Bölgesel terminal olmak üzere 2 bölüm), Oto kiralama, Park hizmetleri, diğer bilgiler (Hizmetler, Bölge haritası, Lounge) kısımlarından oluşmaktadır.

Havalimanı ana sayfada yazılı genel bilgiler ve 2 adet fotoğrafa yer verilmiştir.

1. Fotoğraf: Mimari yapısıyla dikkat çeken mavi kubbeli iki kilise ve tarihi ve modern yapıların uyumsuzluğunu gösteren, şehrin sıkışıklığını gösteren görselden oluşmaktadır.

2. Fotoğraf: Havalimanını dışardan gösteren, havalimanının büyüklüğünü vurgulayan ve dışarda sıra sıra park etmiş gelen misafirleri bekleyen arabaları içeren görselden oluşmaktadır.

3. Fotoğraf: Üst kattan ve geniş açıdan çekilmiş ve havalimanını içerden gösteren yolcu oturma alanları, oturan yolcular ve ayakta deri çantasıyla iş seyahatine çıkmış izlenimi veren bir erkek, bavuluyla tatile gidiyormuş gibi görünen çiftten oluşmaktadır. Fotoğraf geniş açılı olup havalimanının büyüklüğünü göstermektedir.

Web sitesi anasayfa "Uçuşlar" kısmında gidiş ve geliş olmak üzere iki bölüm yer almaktadır. Bu iki bölümde de herhangi bir görsele yer verilmemiştir. Gidiş ve geliş ile ilgili seferler, saatleri ve havayolu şirketlerinin adları yazılı olarak verilmiştir.



Resim 5 ve 6. Havalimanının Büyüklüğünü İçten ve Dıştan Gösteren Fotoğraflar (www.airport-valencia.com)



Resim 7. Havalimanının Bulunduğu Şehri Yansıtan, Mimari Zıtlıkları Gösteren Fotoğraf (www.airport-valencia.com)

Web sitesi anasayfa “Havayolları” kısmında herhangi bir görsele yer verilmemiş olup havalimanına sefer düzenleyen havayolu işletmeleri ve logoları yer almaktadır.

Web sitesi anasayfa “Transfer” kısmı 3 bölümden oluşmaktadır. Üç bölümde de herhangi bir görsel yer almamaktadır. Ulaşım ile ilgili sefer bilgileri, telefon bilgileri gibi genel bilgiler yazılı olarak verilmiştir.

Web sitesi anasayfa “Oto kiralama” kısmında herhangi bir görsele yer verilmemiştir. Oto kiralama firmalarının isimleri yazılı olarak belirtilmiştir.

Web sitesi anasayfa “Park hizmetleri” kısmında herhangi bir görsele yer verilmemiştir. Park hizmetleri ile ilgili bir uygulama yer almaktadır.

Web sitesi anasayfa “Terminaller” kısmı 2 bölümden oluşmaktadır. İki terminal binasının özellikleri farklı web bölümünde görsel kullanılmadan yazılı içeriklerle belirtilmiştir.

Web sitesi anasayfa “diğer hizmetler” kısmı 3 bölümden oluşmaktadır. Hizmetler bölümünde herhangi bir görsel unsur kullanılmamıştır. Alış veriş, yeme içme, internet kullanımı, sigara içme alanları, kayıp çalıntı birimleri gibi hizmetlerle ilgili yazılı bilgiler verilmiştir. Alan haritası bölümünde herhangi bir görsele yer verilmemiştir. Burada google harita uygulaması bulunmaktadır. Lounge bölümünde bir adet fotoğrafa yer verilmiştir.

1. Fotoğraf: Geniş bir mekânda iç içe girmiş farklı oturma düzeninde masa ve sandalyelerin yer aldığı parlak ışık açıları ile mekânın geniş ve temiz olduğu izleniminin verilmeye çalışıldığı görselden oluşmaktadır.



Resim 8. Lounge Alanını Gösteren Fotoğraf (www.airport-valencia.com)

4.4.2. Sentaktik ve Semantik Bulgular

Havalimanı web sitesinde görsel içeriklere çok az yer verilmiş, daha ziyade yazılı içerikler kullanılmıştır. Alışveriş, serbest zaman, yeme içme alanları görsel olarak sunulmamıştır. Web sitesinde tercih edilen görseller ise sıkışıklığı, kalabalıklığı simgeleyen içerikler olarak yorumlanmıştır. Fotoğraflar söz konusu olduğunda, havalimanının bir şehir havalimanı olduğu vurgusunun yapıldığı söylenebilir. Havalimanı, yolcuları “gitmek istedikleri yer”e ulaştıracak bir uğrak mekân olarak konumlandırılmıştır. Şehre has olan akışın havalimanında da mevcut olduğu, ilk görselle ilişkili olarak söylenebilir. Fotoğraflarda yer alan iş adamı veya tatile giden çift, şehir hayatına ilişkin göstergelerdir. Havalimanı, web sitesinde küreselleşmenin olanaklarından yararlanarak konumsal harita bağlantılarına ve uçuş bilgilerine yer vermiştir. Lounge gibi ayrıcalıklı bir hizmetin vurgulanma gereksinimi duyulmuştur. Tasarıma ilişkin göstergelerin ise mekânın geniş açıdan ele alındığı fotoğraflarla yorumlanabileceği, böylece mekânda ferahlık hissinin yaratılmaya çalışıldığı söylenebilir.

5. SONUÇ VE ÖNERİLER

Mevcut çalışma, 2009 yılında ve son 2 yılda (2019-2022 yılları arası) Avrupa’nın En İyi Havalimanı Ödülü’nü almış olan havalimanlarının göstergelerinin web siteleri üzerinden karşılaştırılmasını amaçlamıştır. Bu doğrultuda çalışma bulguları, web sitelerinde yer alan görseller her bir havalimanı için kendi içinde ilişkili olarak ele alındığında, Esenboğa Havalimanı’nın bir yer olmayan mekân olarak akış ve küresellik vurgusunda bulunduğunu, yolculara havalimanı görevlileri aracılığıyla güven verici bir psikolojinin telkin edilmeye çalışıldığını ve havalimanının düzenli bir havalimanı olarak öne çıktığını göstermektedir. Malta Havalimanı’nın, görsellerin bütünleşik analizinden hareketle kendisini bir 3. mekân olarak konumlandırmış ve işlevsellik ve estetiği bir arada sunmaya çalışmış olduğu görülmektedir. Falcon Borsellino Havalimanı, görsellerinde işlevselliği ön plana çıkarmış, bir yer olan mekân olarak yalın ve ferah bir imaj çizmiştir. Ayrıca küreselleşme imkanlarından da web sitesinde faydalandığı saptanmıştır. Valencia Havalimanı ise bir uğrak mekân ve akış mekânı imajı çizmiş, ayrıcalıklı hizmetleri vurgulamış ve ferah bir tasarıma sahip olduğu görülmüştür.

Havalimanları arasında bir karşılaştırma yapılacak olursa, her bir havalimanının konumunu farklı belirlediği görülecektir. Bütün havalimanları, küreselleşmenin olanaklarından faydalanırken; özellikle yolculara güven sağlamanın farklı unsurlarla temin edilmeye çalışıldığı fark edilmiştir. Esenboğa Havalimanı’nda bu unsur görevlilerin yolcuya yardımcı olması iken, Valencia Havalimanı’nda bu unsur ferah bir havalimanı, Falcon Borsellino Havalimanı’nda ise yine yalın ve ferah bir havalimanı ve bir yer olarak havalimanının belirtilmiş olmasıdır. Esenboğa Havalimanı’nda insan üzerinde vurgu yapılmışken, diğer iki havalimanında güven verilmesi mekân üzerinden amaçlanmıştır. Benzer şekilde Malta Havalimanı’nda havalimanı, alternatif bir mekân olarak sunulmuş ve havalimanı içerisinde rahat konumda bulunan diğer yolcu fotoğraflarına yer verilmiştir. Burada ise güvenin diğer yolcular ile sağlanması amaçlanmış görülmektedir.

Havalimanları arasındaki en belirgin farkın bu olduğu söylenebilir. Havalimanının bir “uğrak nokta”, bir “yer olan”, bir “yer olmayan” veya bir “3. mekân” olarak şekillenmesi ise ortaya çıkan bir diğer önemli farktır.

Havalimanları arasındaki bu farklılıkların kültürel ve coğrafi nedenlerden kaynaklandığı düşünülmektedir. Öncelikle Esenboğa Havalimanı haricinde diğer havalimanlarının hepsi AB üyesi ülkeler olan Malta, İtalya ve İspanya’da yer almaktadır. Coğrafi olarak Akdeniz’de bulunan bu ülkelerin yolcu profili daha farklı olabilmektedir. Belirli bir kültüre ve coğrafyaya ait olan bireyler “paylaşılan ayırt edici bir kimlik ve kolektif hafıza yaratılmasına ait bir deneyim” (Colomer, 2018: 10) yaşayabilmektedir. Havalimanları, bu deneyimin mekanları olabilmektedir. Böylece havalimanında olan, “özneler arası sembolik bir sistemin paylaşımı” na (Colomer, 2018: 10) uzanabilmektedir. Bölgesel gereklilikler doğrultusunda havalimanlarının bulundukları şehrin yapısına ve ziyaret eden yolcu profiline uygun bir sunuma gitmiş oldukları düşünülebilir. Havalimanları böylece, yolcuların sembolik sistem etrafında birbirlerine ve havalimanına temas ettikleri ve yollarına devam ettikleri mekanlar haline gelmektedir. Öte yandan, “küresel olan, yerelin ürünüdür” (Cidell, 2006). Bu nedenle havalimanlarının sunumlarında, yer aldıkları bölgenin gereksinimlerine göre konumlanmış oldukları ifade edilebilir. Esenboğa Havalimanı’nda yolculara yardımcı insani öğelerin kullanılmış olmasının coğrafik kültür ve yaşam tarzıyla bağlantılı olduğu düşünülmektedir. Valencia Havalimanı ve Falcon Borsellino Havalimanları birbirine yakın coğrafya ve kültürler olarak, benzer öğeleri vurgulamıştır. Her iki havalimanında da ferahlığa yönelik görseller mevcuttur. Bu durum havalimanlarında yaşanması muhtemel tedirginliğin önüne geçilmesinin mekân aracılığıyla amaçlandığını işaret etmektedir. Malta ise diğer coğrafyalardan daha ayrı bir ada coğrafyası ve kültürü olduğu için, daha esnek öğeleri öne çıkarmıştır. Diğer yolcuların görsellerde yer alması, toplumsal etkileşimin yoğun olduğunun ve bu vesileyle yolcuların birbirlerinden etkileneceklerinin beklentisinin göstergesidir.

Her bir dört havalimanı göz önüne alındığında, havalimanlarına getirilebilecek ayrı öneriler bulunmaktadır. Esenboğa Havalimanı, web sitesinde mekânsal vurgulara daha çok yer verebilir. Özellikle yolcu psikolojisi bağlamında, yolcuların bir araya gelebileceği alanlardaki sunumun daha rahatlatıcı olması sağlanabilir. Bu anlamda düzen öğesi, havalimanının bir parçası halinde, yolcuların göstergeler haricinde de hissedebileceği bir düzeyde web sitesinin sunumunda yer alabilir. Özellikle alışveriş mekanları ve kafe-restoranlara yönelik, yolcularda ziyaret etme isteği yaratacak çekici fotoğrafların sunumu yapılabilir.

Malta Havalimanı, kendisini bir alternatif mekân olarak sunduğu bulgusuna dayanarak, yolcuların farklı mekanlarda, farklı rolleri gerçekleştirirken yer verildiği görselleri sunabilir, içerisinde konforlu olunabilecek ve yolcuların kafasının rahat olabileceği bir mekân olarak sunumunu daha zengin fotoğraflarla gerçekleştirebilir. Falcon Borsellino Havalimanı, yolculara daha geniş bir alan sağladığını fotoğraflarla ifade edebilir. İşlevselliğe yaptığı vurgunun yanında havalimanından estetik öğelere de fotoğraflarda yer verebilir. Valencia Havalimanı ise ayrıcalıklı olmayan yolcular için de havalimanında yer olduğunu ve uğrak bir mekân olsa da zamanın havalimanında da eğlenceli geçebileceğini fotoğraflarla belirtebilir.

Web siteleri üzerinden gerçekleştirilen bu çalışmada, havalimanlarının web sitelerine belirli öğeleri koyup, asıl pazarlama unsuru olabilecek öğelerin yolcuların havalimanını ziyaretine bırakıldığı düşünülmüştür. Bu anlamda web sitelerine koyulan fotoğrafların sınırlı olduğu ve bu noktanın, çalışmanın da sınırlılığını oluşturduğu söylenebilir. Takip eden çalışmalar, havalimanlarını yerinden analizle benzer konulara odaklanabilir. Doğrudan havalimanı atmosferi içerisinde, havalimanında bulunan ve gruplandırılmış öğelerin yolcu psikolojisi üzerindeki etkisi veya mekânsal düzenleniş ele alınabilir. Belirli bir havalimanının derinlemesine analizle göstergeleri yorumlanabilir ve bu doğrultuda havalimanının yaratmak istediği mekânsal anlam eleştirel ve katkı sunacak bir biçimde incelenebilir. Son olarak havalimanlarının diğer mekânsal birimlerle olan ortak ve ayrı yönleri, mekân planlaması ve bu planlamanın dönük olduğu amaç üzerinden araştırılabilir.

Kaynakça

- Abranches, M. (2013). When People Stay and Things Make Their Way: Airports, Mobilities and Materialities of a Transnational Landscape. *Mobilities*, 8(4), 506–527.
- Adey, P. (2006). If Mobility is Everything Then it is Nothing: Towards a Relational Politics of (Im)mobilities. *Mobilities*, 1(1), 75–94.
- Adey, P. (2007). May I Have Your Attention: Airport Geographies of Spectatorship, Position, and (im)Mobility. *Environment and Planning D: Society and Space*, 25(3), 515–536.
- Adey, P. (2008a). *Mobilities and Modulations: The Airport as a Difference Machine*, Mark B. Salter (Ed.) Minneapolis: University of Minnesota Press (ss. 145-161).
- Adey, P. (2008b). Airports, Mobility and The Calculative Architecture of Affective Control. *Geoforum*, 39(1), 438–451.
- Auge, M. (1995). *Non-places: Introduction to an Anthropology of Supermodern*, Londra: Verso.
- Björkvall, A., Van Meerbergen, S., and Westberg, G. (2020). Feeling Safe while Being Surveilled: The Spatial Semiotics of Affect at International Airports. *Social Semiotics*, 1–23.
- Cammozzo, A. (2014). Airports as an encoding/decoding device: a semiotic analysis of a designed space, *5th STS Italia Conference A Matter of Design: Making Society through Science and Technology Milan*, 12–14 Haziran 2014.
- Castillo-Manzano, J. I., López-Valpuesta, L., ve Sánchez-Braza, A. (2018). When the Mall is in the Airport: Measuring the Effect of the Airport Mall on Passengers Consumer Behavior. *Journal of Air Transport Management*, 72, 32–38.
- Ceccato, V., ve Masci, S. (2017). Airport Environment and Passengers' Satisfaction with Safety. *Journal of Applied Security Research*, 12(3), 356–373.
- Cidell, J. (2006). Air Transportation, Airports, and the Discourses and Practices of Globalization. *Urban Geography*, 27(7), 651–663.
- Colomer, L. (2018). Feeling Like at Home in Airports: Experiences, Memories and Affects of Placeness among Third Culture Kids. *Applied Mobilities*, 1–16.
- Diesendruck, G., Hall, D. G., ve Graham, S. A. (2006). Children's Use of Syntactic and Pragmatic Knowledge in the Interpretation of Novel Adjectives. *Child Development*, 77(1), 16–30.
- Elliott, A., ve Radford, D. (2015). Terminal Experimentation: The Transformation of Experiences, Events and Escapes at Global Airports. *Environment and Planning D: Society and Space*, 33(6), 1063–1079.
- Ellis, D. G. (1992). Syntactic and Pragmatic Codes in Communication. *Communication Theory*, 2(1), 1–23.
- Fuller, G. (2002). The Arrow--Directional Semiotics: Wayfinding in Transit. *Social Semiotics*, 12(3), 231–244.
- Fuller, G. (2008). *Welcome to Windows 2.1: Motion Aesthetics at the Airport*, Mark B. Salter (Ed.) Minneapolis: University of Minnesota Press (ss. 161-175).
- Gitto, S., ve Mancuso, P. (2019). Brand Perceptions of Airports Using Social Networks. *Journal of Air Transport Management*, 75, 153–163.
- Griggs, S., ve Howarth, D. (2017). Discourse, Policy and the Environment: Hegemony, Statements and the Analysis of U.K. Airport Expansion. *Journal of Environmental Policy & Planning*, 1–15.
- Gurr, C. A. (1999). Effective Diagrammatic Communication: Syntactic, Semantic and Pragmatic Issues. *Journal of Visual Languages & Computing*, 10(4), 317–342.
- Harvey, D. (2006). *Spaces of Global Capitalism: Towards A Theory of Uneven Geographical Development*, Londra, New York: Verso.
- Huang, W.-J., Xiao, H., ve Wang, S. (2018). Airports as Liminal Space. *Annals of Tourism Research*, 70, 1–13.
- Jones, D. R., ve Pitfield, D. E. (2007). The Effectiveness of Conceptual Airport Terminal Designs. *Transportation Planning and Technology*, 30(5), 521–543.

- Jung, H.-J., ve Shin, Y.-K. (2016). Spatial Characteristics of the Infrastructure Integrated with Architectural Space Focused on International Hub Airport. *Sustainable Cities and Society*, 27, 203-209.
- Kellerman, A. (2008). International Airports: Passengers in an Environment of Authorities. *Mobilities*, 3(1), 161-178.
- Knox, H., O'Doherty, D., Vurdubakis, T., ve Westrup, C. (2008). Enacting Airports: Space, Movement and Modes of Ordering. *Organization*, 15(6), 869-888.
- Littman, D. M. (2020). Third Place Theory and Social Work: Considering Collapsed Places. *Journal of Social Work*, 146801732094944. doi:10.1177/1468017320949445
- Lloyd, J. (2003). Airport Technology, Travel, and Consumption. *Space & Culture*, 6(2), 93-109.
- Moon, H., Yoon, H. J., ve Han, H. (2016). The Effect of Airport Atmospherics on Satisfaction and Behavioral Intentions: Testing the Moderating Role of Perceived Safety. *Journal of Travel & Tourism Marketing*, 34(6), 749-763.
- Mumayiz, S. A. (1989). Development of Airport Terminal Design Concepts—A New Perspective. *Transportation Planning and Technology*, 13(4), 303-320.
- Pearson, J. S. (2018). *Choreographing the Airport: Field Notes from the Transit Spaces of Global Mobility*, UK: Palgrave Macmillan.
- Pütz, O. (2011). From Non-Places to Non-Events. *Journal of Contemporary Ethnography*, 41(2), 154-188.
- Sharma, S. (2009). Baring Life And Lifestyle in The Non-Place. *Cultural Studies*, 23(1), 129-148.
- Samuel, A. J., White, G.R.T., Peattie, K. ve Thomas, R. (2021). Social Enterprise Places: A Place-Based Initiative Facilitating Syntactic, Semantic and Pragmatic Constructions of Legitimacy. *Journal of Macromarketing*, doi: <https://doi.org/10.1177/02761467211040765>
- Thurlow, C., ve Aiello, G. (2007). National Pride, Global Capital: A Social Semiotic Analysis of Transnational Visual Branding in the Airline Industry. *Visual Communication*, 6(3), 305-344.
- Urry, J., Elliott, A., Radford, D., ve Pitt, N. (2016). Globalisations Utopia? On Airport Atmospherics. *Emotion, Space and Society*, 19, 13-20.
- www.airport-valencia.com, Erişim Adresi: <https://www.airport-valencia.com/>, Erişim Tarihi: 14.12.2022
- www.esenbogaairport.com, Erişim Adresi: <https://esenbogaairport.com/>, Erişim Tarihi: 14.12.2022
- www.maltairport.com, Erişim Adresi: <https://www.maltairport.com/>, Erişim Tarihi: 14.12.2022
- Wattanacharoensil, W., Schuckert, M., ve Graham, A. (2015). An Airport Experience Framework from a Tourism Perspective. *Transport Reviews*, 36(3), 318-340.