



T.C.  
KUZEYDOĞU ANADOLU KALKINMA AJANSI  
(KUDAKA)



## HAVAYOLU ULAŞIMI AÇISINDAN KUZEYDOĞU ANADOLU BÖLGESİ TURİZMİNE YÖNELİK KISITLAYICI FAKTÖRLERİN TESPİTİ ÇALIŞMASI ÖN RAPORU

T.C.  
KUZEYDOĞU ANADOLU KALKINMA AJANSI  
(KUDAKA)



HAVAYOLU ULAŞIMI AÇISINDAN KUZEYDOĞU ANADOLU BÖLGESİ  
TURİZMİNE YÖNELİK KISITLAYICI FAKTÖRLERİN TESPİTİ ÇALIŞMASI  
ÖN RAPORU

TRA 1

2012

Her hakkı saklıdır.

## ÖZET

Yaz ve kış turizmi konusunda Kuzeydoğu Anadolu Bölgesi'ne çalışan ya da ilgi gösteren tur operatörü firmalarının bölgede turizmin geliştirilmesi açısından yapılması gerekenler arasında saydıkları en önemli konulardan birisi de uçaklı turlarda maliyetlerin uçak ücretleri nedeniyle çok yüksek olmasıdır. Konuyla ilgili olarak hazırlanan bu ön raporun hazırlanmasında, uçuş hizmetleri ile ilgili kamu kurumu olan Devlet Hava Meydanları İşletmeleri, Türk Hava Yolları A.Ş., seyahat acenteleri ve konaklama işletmeleri gibi çeşitli kurum ve kuruluşların görüşleri alınmıştır. Sonuç olarak sorunun çözümü için;

1. Erzurum'a sefer düzenleyen firma ve sefer sayısının artırılması,
2. Tarifeli uçuşlarda yapılabilecek indirimlerin yakıt ve alan vergisi üzerinden mi yoksa ücretin kendisinden mi olması gerektiği konusunun taraflarca görüşülmesi,
3. Charter uçuşlarda DHMİ'nin ücretlendirdiği "konma konaklama" gibi başlıklar detaylı olarak incelenerek bölgeye özel yapılabilecek indirimlerin ele alınması,
4. Mısır'da uygulanan "belirli destinasyonlara giden charter uçaklarındaki boş koltukların % 65-85 arasındaki kısmını devletin sübvansetmesi (koltukları satın alması)" ve yüksek uçuş maliyeti nedeniyle charter seferlerinin sayısını azaltmak yerine konaklama tesisleri ile anlaşarak aynı fiyat üzerinden bir kampanya ile "yedi gece kal, altı gece öde" gibi yaklaşımların Türkiye'de bölge için özellikle kış turizminde kaybedilmeye başlanan Rusya ve Ukrayna ile yeni bir pazar olan Polonya için uygulanabilirliğinin araştırılması,
5. Özellikle charter uçuşları ile ilgili geniş katılımlı bir panel ya da çalıştay düzenlenerek konuyla ilgili hem farkındalık oluşturulması hem de konunun detaylı olarak Erzurum'da ele alınması,

başlıkları bu raporda öne çıkan önerilerdir.

## 1. AMAÇ ve KAPSAM

Kuzeydoğu Anadolu Kalkınma Ajansı olarak TRA1 Düzey 2 Bölgesi'ne (Erzurum, Erzincan ve Bayburt) kış ve yaz turizm faaliyetleri için yurtiçi ve yurtdışından tur düzenleyen ve düzenleme isteği olan operatör firmalar ile yapılan görüşmelerde; *bölgenin yeterli derecede bilinmemesinin sebebinin büyük merkezlere uzak ve ulaşımının zor olmasından kaynaklandığı, uçaklı turlarda maliyetlerin uçak ücretleri nedeniyle çok yüksek olduğu, uçak saatlerinin ve sefer sayılarının yeniden düzenlenmesi gerektiği, bölgeye getirilen gruplar için uçuşların ve yerel turistik tesislerin özel fiyat tarifeleri sunması gerektiği, aksi halde yüksek fiyat nedeniyle zaten az olan talebin daha da azalacağı bunun önüne geçmek açısından uçak biletlerinin düşük fiyatlı olması gerektiği, kış turizmi için Ukrayna ve Rusya gibi pazarlardan gelen turistlerin uçuş masraflarının makul seviyelere çekilmesi ve düzenlenen charter uçuşların maliyetlerinin azaltılması gerekliliği vurgulanmıştır.*

Bu raporlama çalışmasında, Erzurum dikkate alınarak Kuzeydoğu Anadolu Bölgesi'ne yapılan turistik gezilerin ve dolayısıyla ziyaretçi sayısının artırılarak bölge turizminin geliştirilmesi amacıyla havayolu ulaşımı açısından kısıtlayıcı faktörlerin tespit edilmesi ve bunların giderilmesi için yapılması gerekenler ele alınmıştır.

## 2. KURUM ZİYARETLERİ SIRASINDA ve KONUNUN TARAFLARINDAN ELDE EDİLEN GÖRÜŞLER

Yapılan kurum ziyaretlerinde havacılığın genel durumu ve Erzurum'a yapılan uçuşlarla ilgili görüşler dile getirilmiştir. Buna göre; tüm dünyada havacılık sektöründe maliyetler genelde oldukça yüksektir. Bir uçağın bir havayolu şirketi tarafından satın alınmasının ardından bakım ve belirli saatlerde değişen parça masrafları maliyetleri artıran esas nedenler arasındadır. Bunun yanında, havayolu şirketleri yüksek giderlere sahip sektör içerisinde sürdürülebilirlik açısından düşük kar marjları ile çalışmaktadırlar.

Tarifeli uçuşlar için Devlet Hava Meydanları İşletmesi tarafından işletilen havaalanlarının uyguladığı ücret tarifesi her havaalanı için aynıdır. Erzurum Havaalanı da diğer havaalanları ile aynı ücret tarifesini uygulamaktadır. Son iki yıldır Devlet Hava Meydanları İşletmesi (DHMI) tüm hizmetlerini % 50 indirimli olarak vermektedir.

Tarifeli uçuşlarda uçuş fiyatlarını havayolu şirketlerinin kendisi belirlemektedir. Bu fiyatlandırmada yolcu yoğunluğu, uçuşlara gelen talepler, bir yere sefer yapan havayolu şirketi sayısı gibi faktörlere bağlı olarak değişmektedir. Fiyatlandırmada açılış fiyatından

satılan bilet sayısı ile en yüksek fiyattan satılan bilet sayısı arasında havayolu şirketinin fiyat politikasına bağlı olan bir oran uygulanmaktadır.

Erzurum'dan Ankara uçuşlarına talep yoğun olduğu için uçak doluluk oranları yüksektir. Bu anlamda Ankara – Erzurum sefer sayısının artırımına gidilebilir ve bu sayede fiyatlar nispeten aşağılara çekilebilir. Anadolujet ile yapılan uçuşlarda Erzurum da dahil tüm Türkiye'de aynı fiyatlandırma politikası uygulanmaktadır. Ancak, THY ile yapılan uçuşlarda havaalanına göre farklı fiyatlandırma yapılabilmektedir. Bu fiyat politikası ise sefer yapılan havaalanına çalışan başka firmaların olup olmamasına ve yine yolcu talebine bağlı olmaktadır. Erzurum – İstanbul sefer sayılarının artırılması mevcut durumda söz konusu değildir. Bu duruma sebep ise var olan uçak seferlerinin yeterince dolu olarak yapılamamasıdır.

Bölgeye yakın merkezlerden biri olan Trabzon ile Erzurum uçak biletleri fiyatı konusunda kıyaslandığında, Trabzon'a sefer düzenleyen firmaların müşterilerine fiyat açısından daha avantajlı biletler sunabildiği görülmektedir. Bu konudaki en büyük etken Trabzon'a uçan havayolu şirketi ve uçuş sayısının daha fazla olmasıdır. Bununla beraber, Erzurum'a sefer düzenleyen havayolu şirketi sayısı azdır.

Uçak yakıtlarının ucuzlatılması ya da indirimli uçak yakıtı sağlanması gibi bir uygulama mümkün görülmemektedir. Uçuş başına yakıt doldurulduğu için teknik olarak da yakıtta belirli bölgeler için sübvansiyona gidilmesi mümkün görülmemektedir.

Bu nedenle tarifeli uçuşlarda yapılacak indirimler yakıt ve alan vergisinden değil ücretin kendisinden olmalıdır.

### **3. CHARTER UÇUŞLARI**

Charter uçuşlar özel yolcu ve organizasyonlar için talebe göre ayarlanmış uçuşlardır. Bu nedenle charter seferlerin maliyetleri tarifeli seferlerden daha yüksektir. Charter uçuşlar bazı büyük çaplı havayolu şirketleri tarafından yapılabildiği gibi sadece bu işte uzmanlaşmış şirketlerce de yapılabilmektedir. Charter uçuşlardaki yolcular kalabalık sevmeyen varlıklı kişilerden, tur şirketleriyle her şey dahil olarak anlaşılan turistlere veya toplu olarak seyahat eden öğrencilere kadar geniş bir yelpazede olabilmektedir. Esnek uçuş planları ve küçük havaalanlarına bile direkt uçuş imkanı sağlaması nedeniyle charter uçuşlar zaman tasarrufu ve konfor açısından avantajlıdır. Kar marjı düşük olan bu uçuşlar küçük gruplar için ayarlandığında özellikle yüksek fiyattan satılmak zorundadır.

Erzurum açısından kış turizmi konusunda en önemli pazar olan Rusya ve Ukrayna ile yeni bir pazar olan Polonya'dan tur yapan acentelerin karşılaştıkları en önemli sorunların başında kiraladıkları charter uçaklarından çeşitli adlar altında alınan ilave ücretler gelmektedir. Bunlar arasında DHMİ tarafından verilen hizmetler karşılığında 24 ayrı başlıkta alınan ücretler gelmektedir (Tablo 1; ayrıntılar için bkz. 2012 yılı DHMİ ücret tarifeleri).

**Tablo 1. 2012 yılı DHMİ ücret tarifeleri**

Hizmet Türü	Tarife Adı
Seyrüsefer Hizmetleri	AIS Yayınları Tarifesi
Terminal Hizmetleri	Uluslararası Konma ve Konaklama Tarifesi
	İç Hat Konma ve Konaklama Tarifesi
	Havaalanı Çalışma Saatinin Uzatılması Hizmeti Tarifesi
	Emniyet Tedbiri Hizmeti Tarifesi
	Uçak / Araç Yönlendirme Hizmeti Tarifesi
	Yer Hizmetleri Tarifesi
	Yer Hizmetleri Çalışma Ruhsatları Tarifesi
	Araç Özel Plakası Tarifesi
	Akaryakıt İkmali İmtiyazı Tarifesi
	Yer Tahsisleri Tarifesi (1)
	İşletme Hizmetleri
Yolcu Servis Hizmeti Tarifesi	
Yolcu Köprüsü, 400 Hz. Elektrik, Su Hizmetleri Tarifesi	
Check-in, Transit Kontuar, Kiosk ve Karşılama Bankoları Tarifesi	
Otopark Tarifesi	
İletişim Sistemleri Tarifesi	
Uçuş Bilgi Sistemi Monitör Kullanımı Tarifesi	
Uçuş Bilgi Sistemi Reklam Tarifesi	
Giriş Kartları ve PAT Sahalarında Araç Kullanma Belgesi Tarifesi	
Elektrik, Su, Arıtma, Isıtma-Soğutma Havalandırma Hizmetleri Tarifesi	
Diğer Hizmetler	Helikopter Kiralama Tarifesi
	Araç, Gereç, Malzeme ve Personel Tahsis Tarifesi
	Baz İstasyonu Tarifesi

Mısır'da devrim sonrasında turizmi yeniden canlandırmak için uygulanan "belirli destinasyonlara dünyanın neresinden gelirse gelsin charter uçaklarındaki boş koltukların % 65-85 arasındaki kısmını devletin sübvansiyon etmesi (koltukları satın alması)" gibi bir yaklaşım benimsenmiştir. Böyle bir yaklaşımın benimsenmesine Mısır'ın en önemli pazarı olan Rusya ve Avrupa ülkelerinden gelen turistlerin devrim nedeniyle oluşan güvensizlik ortamından dolayı kaybedilmesi ve Türkiye gibi yeni pazarların kazanılmak istenmesi sebep olmuştur. Bu nedenle, eski pazarını yeniden kazanmak ve yeni pazarlara açılmak için Mısır daha önce bu alanlardan gelen turistlerin en çok tercih ettikleri Sharm –el – Sheik gibi destinasyonlara olan charter uçuşlarında sübvansiyona gitmiştir.

Yine uygulanması düşünölen bir model ise yüksek uçuş maliyeti nedeniyle charter seferlerinin sayısını azaltmak yerine konaklama tesisleri ile anlaşarak aynı fiyat üzerinden bir kampanya ile “yedi gece kal, altı gece öde” gibi bir yaklaşım da benimsenmiştir.

Bu iki yaklaşım, kış turizmi konusunda Erzurum’un kaybetmeye başladığı Rusya ve Ukrayna pazarı ile yeni bir pazar olan Polonya’yı kazanmak açısından uygulanabilir.

#### 4. ÖNERİLER

1. Erzurum’a sefer düzenleyen havayolu şirketleri sayısı azdır. Bu anlamda sefer sayısı ve uçuş yapan firma sayısının artırılması ile ilgili çalışma yapılabilir.
2. Tarifeli uçuşlarda yapılabilecek indirimlerin yakıt ve alan vergisi üzerinden mi yoksa ücretin kendisinden mi olması gerektiği konusunun taraflarca görüşölmesi gerekmektedir.
3. Charter uçuşlarda DHMİ’nin ücretlendirdiği “konma konaklama” gibi başlıklar detaylı olarak incelenerek bölgeye özel yapılabilecek indirimler ele alınmalıdır.
4. Mısır’da uygulanan “belirli destinasyonlara dünyanın neresinden gelirse gelsin charter uçaklarındaki boş koltukların % 65-85 arasındaki kısmını devletin sübvanses etmesi (koltukları satın alması)” ve yüksek uçuş maliyeti nedeniyle charter seferlerinin sayısını azaltmak yerine konaklama tesisleri ile anlaşarak aynı fiyat üzerinden bir kampanya ile “yedi gece kal, altı gece öde” gibi yaklaşımların Türkiye’de bölge için özellikle kış turizminde kaybedilmeye başlanan Rusya ve Ukrayna ile yeni bir pazar olan Polonya için uygulanabilirliği araştırılmalıdır.
5. Özellikle charter uçuşları ile ilgili geniş katılımlı bir panel ya da çalıştay düzenlenerek konuyla ilgili hem farkındalık oluşturulmalı hem de konu detaylı olarak Erzurum’da ele alınmalıdır.