

Düşük Maliyetli Havayolu İşletmeciliğinin Bölgesel Turizmin Gelişimi Üzerine Etkisi: Kapadokya Destinasyonu ve Çevre Havalimanları Örneği

Hamza Ceylan¹

Özge Taş²

Özet

Havacılık sektöründe serbestleşme (deregülasyon) süreciyle birlikte ortaya çıkan düşük maliyetli havayolu (Low-Cost Carrier - LCC) işletmeciliği, havayolu ulaşımının erişilebilirliğini artırarak turizm hareketliliğinin mekânsal ve yapısal dönüşümünde önemli bir rol oynamıştır. Bu kitap bölümü, düşük maliyetli havayolu işletmeciliğinin bölgesel turizmin gelişimi üzerindeki etkisini, denize kıyısı olmayan ancak yüksek kültürel turizm potansiyeline sahip Kapadokya destinasyonu örneği üzerinden incelemeyi amaçlamaktadır.

Çalışmada, Kapadokya bölgesine ulaşımında kilit rol oynayan Kayseri Erkilet (ASR) ve Nevşehir Kapadokya (NAV) havalimanlarının 2014-2023 dönemine ait yolcu trafiği verileri ile bölgedeki müze ve ören yeri ziyaretçi istatistikleri nicel yöntemlerle analiz edilmiştir. Analiz sonuçları, düşük maliyetli havayolu uçuşlarının sağladığı sefer sıklığı artışı ve rekabetçi fiyat yapısının, destinasyonun algılanan erişilebilirliğini artırarak bölgesel turizm talebini anlamlı düzeyde desteklediğini ortaya koymaktadır.

Bulgular, özellikle Kayseri Erkilet Havalimanı'nın bölgesel bir dağıtım merkezi işlevi üstlendiğini ve Nevşehir Kapadokya Havalimanı'ndaki kapasite artışının doğrudan turizm hareketliliğine yansıdığını göstermektedir. Bu yönüyle çalışma, düşük maliyetli havayolu işletmeciliğini yalnızca bir ulaşım modeli olarak değil, bölgesel turizmi destekleyen stratejik bir kalkınma aracı olarak ele almakta ve literatüre özgün bir katkı sunmaktadır.

1 Öğr. Gör., Kapadokya Üniversitesi, Kapadokya Meslek Yüksekokulu, 50400 hamza.ceylan@kapadokya.edu.tr ORCID NO: <https://orcid.org/0000-0003-4242-0217>

2 Öğr. Gör., Kastamonu Üniversitesi, Çatalzeytin Meslek Yüksekokulu, Bilgisayar Programcılığı, 37942 otas@kastamonu.edu.tr ORCID NO: <https://orcid.org/0000-0001-7220-5054>

1. GİRİŞ

Havacılık sektörü, 20. yüzyılın son çeyreğinden itibaren küresel ölçekte yaşanan serbestleşme (deregülasyon) süreçleriyle birlikte önemli bir yapısal dönüşüm geçirmiştir. İlk olarak Amerika Birleşik Devletleri'nde başlayan ve 1990'lı yıllarda Avrupa'ya yayılan bu süreç, havayolu taşımacılığında rekabetin artmasına, maliyet yapılarının yeniden şekillenmesine ve yeni iş modellerinin ortaya çıkmasına zemin hazırlamıştır (Doganis, 2006; ICAO, 2019). Bu dönüşümün en dikkat çekici sonuçlarından biri, düşük maliyetli havayolu işletmeciliği (Low-Cost Carrier - LCC) modelinin hızla yaygınlaşması olmuştur.

Düşük maliyetli havayolları; yalın operasyon yapıları, yüksek uçak kullanım oranları, ikincil havalimanlarının tercih edilmesi ve ek hizmetlerin ücretlendirilmesi gibi stratejiler aracılığıyla birim maliyetleri düşürmekte ve bu maliyet avantajını yolcuya daha rekabetçi bilet fiyatları olarak yansıtmaktadır. Bu durum, havayolu ulaşımını daha önce bu hizmetten yararlanamayan veya sınırlı ölçüde yararlanabilen kesimler için erişilebilir hale getirmiştir (Graham & Dennis, 2010). Ulaşım maliyetlerindeki bu düşüş, seyahat talebini niceliksel olarak artırmanın yanı sıra, turizm hareketliliğinin mekânsal dağılımını da dönüştürmüştür.

Literatürde ulaşım ve turizm arasındaki ilişki, uzun süredir karşılıklı etkileşim temelinde ele alınmaktadır. Ulaşım altyapısının gelişmişliği, bir destinasyonun erişilebilirliğini belirleyen en temel unsurlardan biri olarak kabul edilmekte; erişilebilirlik düzeyindeki artışın turizm talebi üzerinde doğrudan ve pozitif etkiler yarattığı vurgulanmaktadır. Bu bağlamda havayolu taşımacılığı, özellikle uzun mesafeli ve zaman duyarlı seyahatler açısından, turizmin büyümesini destekleyen stratejik bir bileşen olarak öne çıkmaktadır (Moreno-Izquierdo vd., 2015; Halpern vd., 2019).

Düşük maliyetli havayolu işletmeciliği, bu ilişkiyi daha da güçlendiren bir unsur olarak değerlendirilmektedir. LCC'ler tarafından sunulan noktadan noktaya (point-to-point) uçuş ağları ve artan sefer sıklıkları, ana turizm merkezleri dışında kalan destinasyonların da turizm pazarına entegre olmasına olanak tanımaktadır (Vera-Rebollo & Ivars-Baidal, 2009). Bu durum, turizmin yalnızca kıyı bölgeleri veya büyük metropol alanlarla sınırlı kalmamasını sağlamakta; kültürel, tarihsel ve doğal çekiciliklere sahip iç bölgelerin de turizm açısından görünürlük kazanmasına katkıda bulunmaktadır.

Ancak mevcut literatür incelendiğinde, düşük maliyetli havayolu işletmeciliğinin turizm üzerindeki etkilerinin ağırlıklı olarak kıyı destinasyonları, kitle turizmi merkezleri ve büyük ölçekli şehirler üzerinden ele alındığı görülmektedir. Denize kıyısı olmayan, kültürel miras temelli ve turizm talebi

büyük ölçüde havayolu ulaşımına bağlı olan destinasyonlara ilişkin ampirik çalışmaların ise sınırlı kaldığı dikkat çekmektedir. Bu durum, düşük maliyetli havayollarının bölgesel turizm üzerindeki dönüştürücü ve hızlandırıcı etkilerinin yeterince ortaya konulamamasına neden olmaktadır.

Bu çalışmanın temel amacı, düşük maliyetli havayolu işletmeciliğinin bölgesel turizmin gelişimi üzerindeki etkisini, Kapadokya destinasyonu ve çevre havalimanları örneği üzerinden incelemektir. Türkiye'nin en önemli kültür turizmi merkezlerinden biri olan Kapadokya, doğal ve kültürel çekiciliklerine rağmen denize kıyısı olmayan yapısı nedeniyle ulaşım erişilebilirliği açısından havayolu taşımacılığına yüksek düzeyde bağımlıdır. Bu bağlamda, bölgeye hizmet veren Kayseri Erkilet (ASR) ve Nevşehir Kapadokya (NAV) havalimanları, Kapadokya turizmi için kritik öneme sahip ulaşım düğümleri olarak öne çıkmaktadır.

Çalışma kapsamında, söz konusu havalimanlarının son on yıla ait yolcu trafik verileri ile Kapadokya bölgesindeki müze ve ören yeri ziyaretçi istatistikleri arasındaki ilişki nicel yöntemlerle analiz edilmektedir. Böylece düşük maliyetli havayolu uçuşlarının sağladığı frekans artışının ve erişilebilirlik avantajının, bölgesel turizm talebi üzerindeki etkileri somut veriler üzerinden ortaya konulması amaçlanmaktadır. Bu yönüyle çalışma, düşük maliyetli havayolu işletmeciliğini yalnızca bir ulaşım modeli olarak değil, bölgesel turizmi destekleyen stratejik bir kalkınma aracı olarak ele almakta ve literatüre özgün bir katkı sunmayı hedeflemektedir.

2. LİTERATÜR TARAMASI

2.1. Havacılık Sektöründe Serbestleşme ve Pazarın Yapısal Dönüşümü:

Havacılık endüstrisi, yirminci yüzyılın son çeyreğine kadar devletlerin sıkı regülasyonları altında, yüksek maliyetli ve sınırlı erişimli bir yapı sergilemiştir. Ancak 1978 yılında ABD'de yürürlüğe giren Havayolu Deregülasyon Yasası (Airline Deregulation Act) ve ardından Avrupa Birliği'nde 1990'larda tamamlanan serbestleşme paketleri, sektörde köklü bir paradigma değişimini tetiklemiştir (Doganis, 2006; ICAO, 2019). Bu süreç, fiyat kontrollerinin kalkması ve pazara giriş engellerinin azalmasıyla sonuçlanmış; böylece maliyet odaklı operasyonel stratejileri benimseyen Düşük Maliyetli Havayolu (Low-Cost Carrier - LCC) iş modelinin doğuşuna zemin hazırlamıştır.

LCC modeli; filo homojenliği, ikincil havalimanlarının kullanımı, "noktadan noktaya" (point-to-point) uçuş stratejisi ve hizmetlerin ayrıştırılması (unbundling) gibi stratejilerle birim maliyetleri minimize ederek hava ulaşımını geniş kitleler için erişilebilir kılmıştır (Francis vd., 2006). Türkiye'de ise sivil havacılık sektörü, 2003 yılında hayata geçirilen "Bölgesel Havacılık Projesi"

ile benzer bir serbestleşme ivmesi kazanmıştır. İç hatların özel sektöre açılması, Pegasus ve AJet (AnadoluJet) gibi taşıyıcıların pazar paylarını artırmasını sağlamış, havayolu ulaşımını lüks bir tüketim kalemi olmaktan çıkarıp temel bir ulaşım moduna dönüştürmüştür.

2.2. Düşük Maliyetli Havayollarının Bölgesel Turizm Gelişimine Etkisi: Ulaşım ve turizm arasındaki simbiyotik ilişki, literatürde sıklıkla ele alınan bir konudur (O'Connell & Williams, 2016). LCC'lerin turizm üzerindeki etkisi genellikle "Southwest Etkisi" kavramıyla açıklanmaktadır. Buna göre, bir LCC'nin yeni bir rotaya girmesi ve fiyatları düşürmesi, sadece mevcut yolcuların tercihini değiştirmekle kalmaz, aynı zamanda fiyat duyarlılığı yüksek yeni bir kitleyi harekete geçirerek "uyarılmış talep" (induced demand) yaratır.

LCC'lerin bölgesel turizme en önemli katkısı, turist akışlarını ana merkezlerin (hub) dışına taşıyarak turizm faaliyetlerinin mekânsal dağılımını (spatial dispersion) sağlamasıdır (Zhang vd., 2020). İspanya üzerine yapılan çalışmalar, LCC uçuşlarının yoğunlaştığı ikincil havalimanlarının, turistleri doğrudan bölgeye çekerek yerel ekonomilerde istihdam ve gelir artışı yarattığını göstermektedir (Vera-Rebollo & Ivars-Baidal, 2009). Benzer şekilde Donzelli (2010), LCC trafiğinin turizm talebini yıl geneline yayarak mevsimsellik etkisini azalttığını ve bölgesel kalkınmayı desteklediğini ortaya koymuştur. Bu bağlamda LCC'lerin mekânsal ve zamansal yayılımı, turizm destinasyonlarının yaşam döngüsünü doğrudan etkileyen bir faktördür (Francis vd., 2006).

2.3. Karasal (Landlocked) ve Kültürel Destinasyonlarda Erişilebilirlik Sorunsalı: Denize kıyısı olmayan (landlocked) destinasyonlar için havayolu bağlantısı, turizm gelişiminin ön koşuludur. Karayolu ulaşımının zaman maliyetinin yüksek olduğu bu bölgelerde, havayolu "dış dünyaya açılan kapı" işlevi görmektedir. Güncel araştırmalar, havayolu erişilebilirliğinin (connectivity) artmasının, turizm gelirleri üzerinde doğrudan pozitif etkisi olduğunu doğrulamaktadır (Suau-Sanchez vd., 2020).

LCC'lerin kültürel miras odaklı destinasyonlara etkisi ise literatürde farklı boyutlarıyla tartışılmaktadır. Graham ve Dennis (2010), Malta örneğinde yaptıkları çalışmada, LCC'lerin turist sayısını artırdığını, ancak bu kitlenin kültürel motivasyonunun geleneksel turistlere kıyasla daha düşük olabileceğini ve iklim (güneş-kum) odaklı hareket edebileceğini öne sürmüştür. Buna karşın, ulaşım maliyetlerinden tasarruf eden turistlerin, bu bütçeyi destinasyondaki yerel deneyimlere aktardığına dair "ikame etkisi" (substitution effect) de literatürde turizm harcamalarını artıran bir unsur olarak değerlendirilmektedir (Moreno-Izquierdo vd., 2015).

2.4. Kapadokya Destinasyonu Özelinde Mevcut Araştırmalar:

Kapadokya özelinde yapılan akademik çalışmalar, ağırlıklı olarak bölgenin özgün turistik ürünü olan sıcak hava balonu turlarının ekonomik katkıları üzerine yoğunlaşmıştır. Atioğlu (2021), balon turları ile Türkiye'nin turizm gelirleri arasında çift yönlü bir nedensellik ilişkisi olduğunu tespit etmiştir. Çevresel sürdürülebilirlik boyutunda ise Gürçam (2023), Kapadokya Havalimanı (NAV) özelinde yaptığı çalışmada, artan uçuş trafiğinin etkilerini incelemiş ve turizm gelişimi için havacılığın vazgeçilmez bir unsur olduğunu vurgulamıştır. Bölgedeki havalimanlarının (Kayseri ve Nevşehir) LCC operasyonları ile sağladığı doğrudan erişim, Kapadokya gibi iç bölge destinasyonlarının küresel turizm pazarına entegrasyonunda stratejik bir rol oynamaktadır. Literatürdeki bu bulgular, LCC taşımacılığının Kapadokya için sadece bir ulaşım modu değil, aynı zamanda stratejik bir destinasyon yönetim aracı olarak ele alınması gerektiğini göstermektedir.

3. KAVRAMSAL ÇERÇEVE: ULAŞIM, ERİŞİLEBİLİRLİK VE BÖLGESEL TURİZM DİNAMİKLERİ

Turizm faaliyetlerinin mekânsal dağılımı ve gelişim düzeyi, büyük ölçüde ulaşım sistemlerinin etkinliği ve erişilebilirlik kapasitesi ile şekillenmektedir. Ulaşım, turizm literatüründe uzun süre yalnızca destekleyici bir unsur olarak değerlendirilmiş olsa da güncel yaklaşımlar ulaşımı destinasyon rekabetçiliğini doğrudan etkileyen stratejik bir bileşen olarak ele almaktadır. Özellikle havayolu taşımacılığı, zaman-maliyet dengesi açısından sunduğu avantajlar nedeniyle ulusal ve uluslararası turizm hareketliliğinin temel belirleyicilerinden biri haline gelmiştir (Moreno-Izquierdo vd., 2015; O'Connell & Williams, 2016).

Erişilebilirlik kavramı, bir destinasyonun potansiyel ziyaretçiler tarafından algılanan "ulaşılabilirlik düzeyini" ifade etmekte ve turistlerin destinasyon seçim süreçlerinde kritik bir rol oynamaktadır. Yüksek erişilebilirlik düzeyine sahip destinasyonlar, daha geniş pazarlara ulaşabilmekte ve turizm talebindeki dalgalanmalara karşı daha dirençli bir yapı sergilemektedir. Bu bağlamda havayolu sefer sıklığı, bilet fiyatları ve uçuş ağının çeşitliliği, erişilebilirliği belirleyen temel göstergeler arasında yer almaktadır (Graham & Dennis, 2010).

Düşük maliyetli havayolu işletmeciliği, erişilebilirlik kavramını yeniden tanımlayan önemli bir dönüşüm unsuru olarak değerlendirilmektedir. LCC modeli, sunduğu rekabetçi fiyat yapısı ve esnek uçuş ağları sayesinde havayolu ulaşımını daha geniş kitleler için erişilebilir hale getirmekte, böylece seyahat kararlarının önündeki mali engelleri önemli ölçüde azaltmaktadır. Bu durum, turizm talebinin yalnızca niceliksel olarak artmasına değil, aynı zamanda mekânsal olarak çeşitlenmesine de katkı sağlamaktadır (Francis vd., 2006).

LCC'lerin sıklıkla ikincil havalimanlarını tercih etmesi ve noktadan noktaya uçuş stratejisi benimsemesi, ana turizm merkezlerinin dışında kalan bölgelerin turizm pazarına entegrasyonunu kolaylaştırmaktadır. Bu strateji, özellikle büyük şehir merkezlerinden uzak, ancak kültürel ve doğal çekicilik potansiyeline sahip destinasyonlar için önemli fırsatlar sunmaktadır. Vera-Rebollo ve Ivars-Baidal (2009), düşük maliyetli havayollarının faaliyet gösterdiği destinasyonlarda turizm talebinin daha dengeli bir şekilde yıl geneline yayıldığını ve mevsimsellik etkisinin görece azaldığını vurgulamaktadır.

Bu bağlamda düşük maliyetli havayolu işletmeciliği, yalnızca bir ulaşım alternatifi olarak değil, bölgesel turizmi harekete geçiren bir erişilebilirlik çarpanı ve kalkınma kaldıraç olarak değerlendirilebilir (Zhang vd., 2020). Havayolu seferlerindeki frekans artışı ve fiyat rekabeti, destinasyonların algılanan uzaklığını azaltmakta; böylece daha önce ikincil veya niş olarak değerlendirilen bölgelerin turizm akışına dahil olmasını sağlamaktadır. Bu durum, bölgesel turizmin gelişiminde havayolu taşımacılığının yapısal bir rol üstlendiğini göstermektedir.

Denize kıyısı olmayan ve turizm talebi büyük ölçüde ulaşım erişilebilirliğine bağlı olan destinasyonlar açısından bu etki daha belirgin hale gelmektedir. Kıyı turizmine dayalı destinasyonlarda ulaşım çoğu zaman tamamlayıcı bir unsur niteliği taşıırken, kültürel miras temelli iç bölgelerde havayolu ulaşımı turizmin ön koşulu haline gelmektedir. Bu nedenle, düşük maliyetli havayolu işletmeciliğinin söz konusu destinasyonlardaki rolü, turizm talebini tetikleyen temel faktörlerden biri olarak ele alınmalıdır.

Sonuç olarak kavramsal çerçeve, düşük maliyetli havayolu işletmeciliğini; erişilebilirlik, frekans artışı ve fiyat rekabeti bileşenleri üzerinden bölgesel turizm dinamikleriyle ilişkilendirmekte ve bu modeli, özellikle kültürel turizm potansiyeline sahip iç bölgeler için stratejik bir kalkınma aracı olarak konumlandırmaktadır. Bu yaklaşım, çalışmanın ilerleyen bölümlerinde sunulacak ampirik bulguların teorik temelini oluşturmaktadır.

4. YÖNTEM

Bu çalışmada, düşük maliyetli havayolu işletmeciliğinin bölgesel turizmin gelişimi üzerindeki etkisini ortaya koymak amacıyla nicel araştırma yaklaşımı benimsenmiştir. Nicel yöntem, havayolu trafiği ile turizm talebi arasındaki ilişkilerin zaman serisi verileri üzerinden analiz edilmesine olanak tanınması nedeniyle tercih edilmiştir. Çalışma, açıklayıcı ve ilişkisel araştırma tasarımı çerçevesinde kurgulanmıştır.

Araştırmanın verileri, ikincil veri kaynaklarından (secondary data) elde edilmiştir. Havayolu ulaşımına ilişkin veriler, Devlet Hava Meydanları İşletmesi

(DHMİ) tarafından yayımlanan istatistiklerden derlenmiş; turizm talebini temsil eden veriler ise T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı Döner Sermaye İşletmesi Merkez Müdürlüğü (DÖSİM) tarafından yayımlanan müze ve ören yeri ziyaretçi istatistiklerinden temin edilmiştir. İkincil veri kullanımı, çalışmanın kapsamının uzun dönemli eğilimleri ortaya koymayı hedeflemesi nedeniyle uygun bir yöntem olarak değerlendirilmiştir.

Çalışmanın örneklemini, Kapadokya destinasyonuna ulaşımında kilit rol oynayan Kayseri Erkilet (ASR) ve Nevşehir Kapadokya (NAV) havalimanlarının 2014-2023 yılları arasındaki yolcu ve uçak trafiği verileri oluşturmaktadır. Turizm talebine ilişkin göstergeler ise aynı döneme ait Kapadokya bölgesindeki müze ve ören yeri ziyaretçi sayılarıdır. Bu yaklaşım, havayolu ulaşımındaki değişimlerin bölgesel turizm hareketliliği üzerindeki etkisinin karşılaştırmalı olarak incelenmesine imkân tanımaktadır.

Veri analiz sürecinde, tanımlayıcı istatistikler (descriptive statistics) kullanılarak havayolu ve turizm verilerindeki genel eğilimler ortaya konulmuştur. Çalışmada, havayolu yolcu trafiğindeki değişim ile bölgesel ziyaretçi sayılarındaki dalgalanmalar arasındaki ilişki “karşılaştırmalı trend analizi” yöntemiyle değerlendirilmiştir. Bu kapsamda, havayolu arz kapasitesindeki (koltuk/sefer sayısı) artışın turizm talebi üzerindeki yansımaları, zaman serisi grafikleri ve oransal değişim analizleri üzerinden yorumlanmıştır.

Küresel ölçekte havacılık ve turizm sektörlerini derinden etkileyen COVID-19 pandemisinin yarattığı yapısal kırılma riski nedeniyle, 2020 ve 2021 yıllarına ait veriler analiz kapsamı dışında tutularak, çalışmanın “normal dönem” dinamiklerini yansıtması hedeflenmiştir. Çalışmanın temel sınırlılığı, makro veriler üzerinden hareket edilmesi ve döviz kurları veya tanıtım faaliyetleri gibi diğer dışsal değişkenlerin analiz dışı bırakılmasıdır; ancak odak noktası ulaşım erişilebilirliği olduğundan, elde edilen bulgular destinasyon yönetimi açısından güçlü bir çerçeve sunmaktadır.

5. BULGULAR VE ANALİZ

Bu bölümde, Kayseri Erkilet (ASR) ve Nevşehir Kapadokya (NAV) havalimanlarına ait yolcu trafiği verileri ile Kapadokya bölgesindeki müze ve ören yeri ziyaretçi istatistikleri birlikte değerlendirilerek, havayolu ulaşımındaki gelişmelerin bölgesel turizm üzerindeki etkileri analiz edilmektedir. Bulgular, 2014-2023 döneminde havayolu trafiğinde gözlenen artışın, bölgesel turizm talebindeki yükselişe paralel bir seyir izlediğini ortaya koymaktadır.

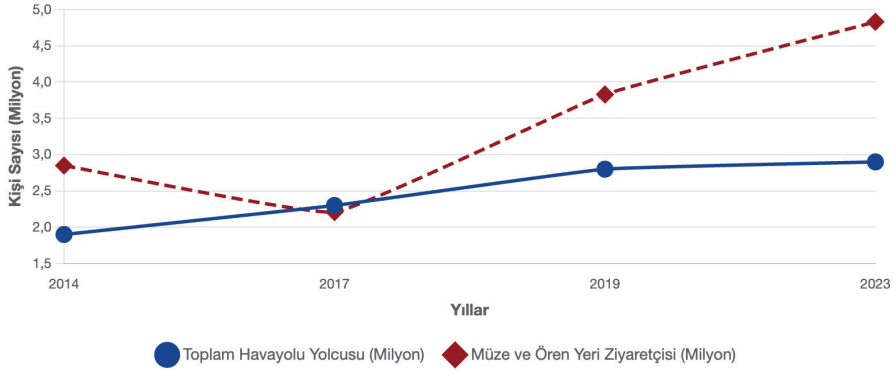
Bölge havalimanlarına ait yolcu istatistikleri incelendiğinde, toplam havayolu yolcu sayısının yaklaşık 1,9 milyon seviyesinden 3 milyon sınırına yaklaştığı görülmektedir. Bu artış, yaklaşık yüzde 50'ye varan bir büyümeye

işaret etmekte ve Kapadokya destinasyonunun turizm açısından giderek daha fazla erişilebilir hale geldiğini göstermektedir. Söz konusu eğilim, düşük maliyetli havayolu işletmeciliğinin sunduğu rekabetçi fiyat yapısı ve artan sefer sıklıkları ile değerlendirildiğinde anlam kazanmaktadır.

Tablo 1 Bölge Havalimanları Yolcu Trafikliği (2014-2023)

Yıl	Kayseri (ASR) Yolcu Sayısı	Nevşehir (NAV) Yolcu Sayısı	Bölge Toplam Havayolu Yolcusu
2014	1657000	289000	1900000
2017	2147000	127000*	2300000
2019	2326000	496000	2800000
2023	2353000	561000	2900000

** Not. Veriler Devlet Hava Meydanları İşletmesi (DHMI, 2024) istatistiklerinden derlenmiştir. 2017 yılına ait Nevşehir Kapadokya Havalimanı yolcu sayısındaki düşüş, pist bakım çalışmaları nedeniyle meydana gelen geçici kapalıktan kaynaklanmaktadır.*



Şekil 1. Bölge Havalimanları Toplam Yolcu Trafikliği ile Kapadokya Müze ve Ören Yeri Ziyaretçi Sayılarının Karşılaştırmalı Analizi (2014-2023)

Kaynak: DHMI ve T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı verileri kullanılarak yazar tarafından oluşturulmuştur.

Kayseri Havalimanı'nın "Bölgesel Hub" Rolü İncelenen dönemde bölgeye gelen havayolu yolcularının yaklaşık %80'inin Kayseri Havalimanı'nı kullanması, bu havalimanının Kapadokya turizmi için bir "dağıtım merkezi" (regional gateway) işlevi üstlendiğini kanıtlamaktadır. Özellikle Pegasus ve AJet gibi düşük maliyetli havayolu işletmelerinin (LCC) Kayseri odaklı yoğun uçuş ağları, bölgeye erişimi zaman ve maliyet açısından optimize etmiş; bu

durum turist akışının sürekliliğini destekleyen en önemli tedarik zinciri unsuru olmuştur.

Nevşehir Havalimanı ve Doğrudan Erişim Nevşehir Kapadokya Havalimanı, fiziksel kapasite kısıtlarına rağmen 2014-2023 döneminde yolcu sayısını 289 binden 561 bine çıkararak yaklaşık %100'lük bir büyüme performansı sergilemiştir. 2017 yılındaki pist bakım çalışmaları kaynaklı düşüş bir kenara bırakıldığında, LCC'lerin bu meydana yönelik direkt uçuş (point-to-point) stratejileri, turistin destinasyona ayırdığı zamanı artırmış ve geceleme sayılarına potansiyel bir katkı sunmuştur.

Havayolu ve Turizm Talebi İlişkisi Şekil 1'de görüldüğü üzere, analiz bulguları, havayolu trafiğindeki yaklaşık 1 milyonluk yolcu artışının, bölge müzelerindeki ziyaretçi rekorlarıyla eş zamanlı (konkomitan) gerçekleştiğini göstermektedir. Turizm talebini etkileyen döviz kuru veya küresel ekonomik konjonktür gibi diğer parametreler saklı kalmak kaydıyla; erişilebilirlik katsayısındaki bu iyileşmenin, Kapadokya'nın pazar payını genişleten temel itici güç olduğu söylenebilir. Bu durum, LCC modelinin, denize kıyısı olmayan (landlocked) destinasyonların dışı açılmasında kritik bir "kalkınma kaldırıcı" olduğunu doğrulamaktadır.

6. SONUÇ VE ÖNERİLER

Bu çalışma, düşük maliyetli havayolu işletmeciliğinin bölgesel turizmin gelişimi üzerindeki etkisini Kapadokya destinasyonu ve çevre havalimanları örneği üzerinden incelemiş ve havayolu ulaşımındaki erişilebilirlik artışının kültürel turizm talebi üzerinde belirleyici bir rol oynadığını ortaya koymuştur. Elde edilen bulgular, düşük maliyetli havayollarının sunduğu rekabetçi fiyat yapısı ve artan sefer sıklıklarının, destinasyonların algılanan uzaklığını azalttığını ve turizm hareketliliğini hızlandırdığını göstermektedir.

Analiz sonuçları, Kayseri Erkilet ve Nevşehir Kapadokya havalimanlarının Kapadokya turizmi açısından yalnızca ulaşım altyapısı değil, aynı zamanda bölgesel kalkınmayı destekleyen stratejik aktörler olarak işlev gördüğünü ortaya koymaktadır. Özellikle Kayseri Havalimanı'nın yüksek yolcu hacmi ve düşük maliyetli havayolu işletmeleri tarafından yoğun şekilde kullanılması, bu havalimanını bölgesel bir dağıtım merkezi konumuna taşımıştır. Nevşehir Kapadokya Havalimanı ise daha sınırlı kapasitesine rağmen, doğrudan uçuşların sağladığı erişim avantajı sayesinde destinasyon tercihleri üzerinde giderek artan bir etkiye sahip olmuştur.

Bu bulgular, düşük maliyetli havayolu işletmeciliğinin Kapadokya gibi denize kıyısı olmayan ve kültürel miras temelli destinasyonlar için tamamlayıcı bir unsur olmanın ötesinde, turizm talebini tetikleyen temel bir kaldırıcı

mekanizması olduğunu göstermektedir (Suau-Sanchez vd., 2020). Havayolu seferlerindeki frekans artışı ve fiyat rekabeti, destinasyonların turizm pazarındaki görünürlüğünü artırmakta ve ziyaretçi sayılarında sürdürülebilir bir büyüme sağlamaktadır.

Çalışmadan elde edilen sonuçlar doğrultusunda, bölgesel turizmin sürdürülebilir gelişimi açısından çeşitli politika ve planlama önerileri geliştirilebilir (Vera-Rebollo & Ivars-Baidal, 2021). Öncelikle, Nevşehir Kapadokya Havalimanı'nın altyapı ve kapasite olanaklarının geliştirilmesi, düşük maliyetli havayolu işletmelerinin bu meydana yönelik doğrudan uçuşlarını artıracaktır. Bu durum, bölgeye erişimin daha dengeli bir şekilde dağılmasına ve turizm talebinin mekânsal olarak çeşitlenmesine katkı sağlayacaktır.

Bunun yanı sıra, havalimanları ile Kapadokya'daki turistik merkezler arasındaki kara ulaşımı ve transfer ağlarının güçlendirilmesi, turist deneyimini olumlu yönde etkileyecek ve destinasyonun rekabetçiliğini artıracaktır. Havalimanı işletmecileri, yerel yönetimler ve turizm paydaşları arasında kurulacak iş birlikleri, düşük maliyetli havayolu işletmeciliğinin sunduğu erişilebilirlik avantajlarının daha etkin şekilde değerlendirilmesine olanak tanıyacaktır.

Son olarak, havayolu taşımacılığı ile turizm planlamasının bütüncül bir bakış açısıyla ele alınması, turizmin mevsimsellik etkisinden arındırılarak yıl geneline yayılmasını destekleyecektir. Düşük maliyetli havayolu işletmeciliğinin bölgesel turizm üzerindeki rolünün stratejik düzeyde değerlendirilmesi, Kapadokya örneğinde olduğu gibi benzer niteliklere sahip diğer iç bölge destinasyonları için de yol gösterici nitelikte olacaktır.

Kaynakça

- Atioğlu, E. (2021). Kapadokya’da sıcak hava balonu uçuşları: Ekonomiyi canlandırarak bir iş modeli. *Cumhuriyet Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Dergisi*, 22(2), 378-393.
- Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü. (2024). *Havalimanı istatistikleri: 2014-2023*. DHMİ Yayınları.
- Doganis, R. (2006). *The airline business* (2nd ed.). Routledge.
- Donzelli, M. (2010). The effect of low-cost air transportation on the local economy: Evidence from Southern Italy. *Journal of Air Transport Management*, 16(3), 121-126. <https://doi.org/10.1016/j.jairtraman.2009.07.003>
- Francis, G., Humphreys, I., Ison, S., & Aicken, M. (2006). Where next for low cost airlines? A spatial and temporal comparative study. *Journal of Transport Geography*, 14(2), 83-94. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2005.05.005>
- Graham, A., & Dennis, N. (2010). The impact of low cost airline operations to secondary airports. *Journal of Air Transport Management*, 16(2), 106-111. <https://doi.org/10.1016/j.jairtraman.2009.09.001>
- Gürçam, S. (2023). Determination of personal carbon footprint in aviation and tourism axis: Cappadocia Airport case. *Environmental Research and Technology*, 6(1), 60-67. <https://doi.org/10.35208/ert.1221724>
- Halpern, N., Graham, A., & Woodward, R. (2019). The airport-tourism nexus: A systematic review. *Journal of Air Transport Management*, 74, 30-42. <https://doi.org/10.1016/j.jairtraman.2018.09.004>
- International Civil Aviation Organization. (2019). *Air transport regulation and liberalization*. ICAO.
- Moreno-Izquierdo, L., Ramón-Rodríguez, A., & Perles-Ribes, J. F. (2015). The impact of low-cost airlines on tourism competitiveness. *L'Industria*, 36(2), 239-256.
- O’Connell, J. F., & Williams, G. (2016). Air transport and tourism: A review of trends. *Journal of Air Transport Management*, 54, 1-12. <https://doi.org/10.1016/j.jairtraman.2016.03.005>
- Suau-Sanchez, P., Voltes-Dorta, A., & Rodríguez-Déniz, H. (2020). The role of air transport in tourism competitiveness before and after COVID-19. *Journal of Air Transport Management*, 89, 101898. <https://doi.org/10.1016/j.jairtraman.2020.101898>
- T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı. (2024). *Müze ve ören yeri ziyaretçi istatistikleri*. Döner Sermaye İşletmesi Merkez Müdürlüğü (DÖSİM).
- Vera-Rebollo, J. F., & Ivars-Baidal, J. A. (2009). The spread of low-cost carriers: Tourist and regional policy effects in Spain. *Regional Studies*, 43(4), 559-570. <https://doi.org/10.1080/00343400701874150>

Zhang, A., Hanaoka, S., Inamura, H., & Ishikura, T. (2020). Low-cost carriers, airport competition and regional development. *Transport Reviews*, 40(4), 476-495. <https://doi.org/10.1080/01441647.2020.1712494>