

Tur operatörleri yer hizmetleri maliyetlerinde kişi başi maliyetlerin kırıklı azalan maliyet doğrusu göstermesinin nedeni olarak kara taşımacılığı maliyetlerinin etkisi

Dr. SUAVI AHİPAŞAOğLU

Gazi Üniversitesi Ticaret ve Turizm Eğitim Fakültesi
Turizm Bölümü, Beşevler - Ankara / Turkey

ABSTRACT

BREAKING EFFECT OF TRANSPORT COSTS ON MARGINALLY REDUCING TREND OF LAND OPERATION

In practice, tour operators cost calculators classify expense items as accomodation, transport, food and beverage, guiding, entrance fees, living expenses of service elements, tips and unexpected expenses.

Prices in sale brochures are given per person in double; so the costs are also calculated over the same base. For that; accomodation, F&E, entrance fees, tips and a certain percentage for the unexpected expenses are summed as the fixed costs. The variables affecting the price or the cost per person are the remainder, for which the total amount remains fix regardless of the number of participants. In normal conditions the share per capita of variable costs declines marginally. But mostly in mass tourism the vehicles can be alternated following the number of participants. These alternations cause differences of course in the total amount of variable costs, which results in raised per capita cost at vehicle transformation numbers. Empirical study shows that upgrading limit from minibus to midibus is 7 pax and from midibus to bus is 14. As the seat capacities are much more higher; it can be concluded that tour operators are renouncing to some of the profit for the quality of the tour and the comfort of the passengers

Keywords: Transport costs, tour operators, Turkey, land transport

GİRİŞ

Bilindiği gibi ister paket tur, isterse kapalı grup olsun yönelime (destinasyona) varıldıktan sonra başlayan yer operasyonu giderleri başlıca aşağıdaki kalemlerden oluşmaktadır :

- 1- Konaklama giderleri,
- 2- Ulaştırma giderleri,
- 3- Yeme - içme giderleri,
- 4- Rehberlik hizmetleri giderleri,
- 5 - Müze ve ören yerleri giriş ödemeleri,
- 6- Tur hizmet görevlileri (rehber, şoför, varsa grup başkanı vb..) iāe işate giderleri,
- 7- Bahşişler,
- 8- Genel ve görünmeyen giderler.

İster broşür satışlarında, ister tekil kapalı grup satışlarında olsun sektörde tüm satış ve sözleşmeler iki kişilik odada kişi başi olarak belirlenir. Dolayısıyla maliyetlerin de kişi başi olarak belirlenmesi gerekmektedir. Normal olarak böyle bir hesaplama yapılırken izlenmesi gereken yol öncelikle kişi başi sabit masrafların tespit edilmesidir. Daha sonra hedeflenen grup büyüklüğüne göre değişken masraflardan kişi başına düşen pay hesaplanmalıdır. Bu iki harcama tutarı biri birine eklendiğinde ortaya çıkacak olan toplam da turun kişi başına maliyetini oluşturacaktır. Son derece doğru olan bu mantığın sonucu olarak ta kişi başına tur maliyetlerinin azalan doğrusal bir eğim izlemesinin beklenmesi doğaldır.

Ancak seyahat sektörünün kendine özgü yapısı bize uygulamada bu azalan maliyet doğrusunun kesintisiz olmaması gerektiği kanısını vermiştir. Bunun temel nedeni grup boyutlarına göre kara taşımacılığında minibus, midibus, otobüs gibi farklı ulaşım araçlarının kullanılıyor yada kullanılabiliyor olmasıdır. Özellikle kitle turizminde hedeflenen ortalama grup katılım sayısına ulaşılamadığı zaman tur operatörlerinin aksine bir yüklenimleri yok ise doğal olarak daha ucuz olan, daha küçük taşıma kapasiteli araçları kullanmaları ve böylece toplam giderlerini ve dolayısıyla toplam zararlarını azaltmaya yada zararı kara dönüştürmeye çalışmaları normaldir. Bunu sınamak üzere bir alan çalışması planlanmış ve sınamaya varsayımı "Tur operatörleri farklı sayıda katılımcılar için farklı boyutta araç kiralamaktadırlar; bu da taşıma maliyetlerinin doğrusal azalış eğilimini farklılaştırmaktadır" olarak formüle edilmiştir.

YÖNTEM

Varsayımın test edilebilmesi için bir anket çalışması planlanmış ve 22 sorudan oluşan form Ankara da turizm sektörüne taşımacılık hizmeti veren 10 şirkete uygulanmıştır. Tur operatörleri yerine anketin taşıma şirketlerine uygulanmasının nedeni hemen tüm tur operatörlerinin kendi taşıma filolarının kapasitesini aşan gereksinimleri için bu taşıma firmalarına başvurmalarıdır. Böylece ana kitlenin gereksiz yere büyütülmesi önlenmiştir. Ankete yanıt veren 8 işletme arasından

Tablo 1. Taşıma firmalarının ortalama araç kapasiteleri

	MÜLKİYET	KİRA	TOPLAM
Binek	13.0	8.3	21.3
Mnibüs	30.0	37.3	67.3
Mdibüs	7.3	18.3	25.7
Otobüs	14.3	17.3	31.7

turizm taşımacılığını temel etkinlik olarak ele alan diğer bir deyişle toplam aktiflerinin % 50'nden fazlası turizm taşımacılığı gelirlerinden oluşan firmaların yanıtlarının analiz bünyesine alınmasına karar verilmiştir. Bu tanıma uyan firma sayısı yalnızca üçtür. Üç firmanın toplam Ankara çıkışlı turizm taşımacılığı içindeki payları ise yaklaşık % 80'e ulaşmaktadır. Ayrıca araç sayısı bazında da diğerlerinin kapasitelerinin sınırlı olduğu ve en önemlisi bünyelerinde tüm araç tiplerini bulundurmadıkları gözlenerek onlardan alınacak verilerin amaca hizmet etmeyecekleri yargısına varılmıştır. Bulguların değerlendirilmesinde sıklık analizi yöntemi kullanılmıştır.

BULGULAR

Bu makalenin kapsamını aşan alan çalışması sırasında elde edilen kimi bulguların burada verilmesi turizm ulaştırması sektörünün anlaşılması ve tanınması açısından yararlı olacaktır. Ankete katılan taşıma firmalarının ortalama araç filo kapasiteleri (Tablo 1) de verilmektedir.

Taşıma şirketleri kendi sürekli yani mülkiyetleri altındaki kapasitelerine ek olarak kiraladıkları araç filosu ile toplam kapasitelerini turizm sezonuna paralel olarak yükseltmektedirler. Araç sahiplerinin bu kiralık çalışma dönemleri dışında ne işle meşgul oldukları araştırmanın temel hedefleri ile ilişkili olmadığı için sorgulanmamış

Tablo 2. Taşıma firmalarının araç türlerine göre en yoğun kiralama dönemleri

	BAŞLANGIÇ AYI	BITİŞ AYI	ORANI (%)
Binek	Ocak	Aralık	90
Mnibüs	Nisan	Ekim	80
Mdibüs	Nisan	Kasım	90
Otobüs	Nisan	Kasım	85

olmakla birlikte binek kategorisi dışında kalanların genel olarak okul servisi olarak çalıştıkları bilinmektedir. Tablo 2, araç türlerine göre kiralama sezonunun başlangıç ve bitim aylarını vermektedir. Tablodan da anlaşılacağı gibi en yoğun kiralama dönemi ülkemiz turizmde yoğun sezon olarak bilinen Nisan - Ekim ayları arasındadır.

Seyahat acentelerinin taleplerinin otobüs, minibüs ve midibüs tipi kara nakil araçlarında yoğunlaşması bize tur operatörlerinin binek gibi gerek hacim ve gerekse kullanım açılarından daha kolay denetleyebilecekleri araçları kendi mülkiyetleri altında bulundururken profesyonel sürücü belgesini zorunlu kılan ve belki de kiralık araç (rent a car) olarak verilme şansı bulunmayan, özel kullanıma da pek uygun olmayan minibüs, midibüs ve özellikle otobüs gibi ağır araçları daha ziyade tur başına kiralama yoluna gittiklerini göstermektedir. Tablo 3, bize tur operatörlerinin araç tiplerine göre talep yoğunlaşmalarını vermektedir.

Tur operatörleri günlük kira bedelini tam olarak ödemelerine karşın nakil araçlarının kapasiteierinden tümüyle yararlanmamakta turlarının kısmen boş araçlarla yapılmasını tercih etmektedirler. Tablo 4, araç kapasitelerinden maksimum yararlanma oranlarını vermektedir.

Kapasitenin eksik kullanılmasının en önemli nedeni olarak tüm araç kategorileri için yolcunun rahatlığı gösterilmektedir. Minibüs, midibüs ve otobüslerde ikinci neden kalite olarak belirtilirken binek araçlarda ikinci sırayı bagaj yetersizliği almaktadır. Bagaj yetersizliği minibüs ve midibüsler için üçüncü sırayı alırken otobüsler için bu sırayı yolculuk güvenliği yani yine bir anlamda kalite almaktadır. Hiçbir grup için başka bir neden belirtilmemiştir. Tablo 5, bu sonuçları içermektedir.

Tablo 5'ten de görüldüğü gibi araç türlerine bağlı olarak birincil neden farklılık gösterse dahi hiç bir kategoride araçlar tam kapasiteleri ile kullanılmamaktadır. Bunun doğal sonucu olarak ta kişi başı

Tablo 3. Türlerine göre tur operatörlerinin araç talep yüzdeleri (%)

	TOPLAM TALEP İÇİNDEKİ YERİ
Binek	6.7
Minibüs	20.0
Midibüs	13.3
Otobüs	60.0

Tablo 4. Araç kapasiteleri ve maksimum kullanımı oranları

	MAKSİMUM KAPASİTE	EN YÜKSEK FİLLİ YOLCU SAYISI	KULLANIM ORANI (%)
Binek	4	2	50.00
Minibüs	11	6	54.55
Midibüs	24	13	54.17
Otobüs	45	37	82.22

maliyetler bir kara nakil aracı türü içerisinde doğrusal azalma eğilimi gösterirken kişi sayısının artmasına karşın araç türü değişimi ile bu eğilim sekmeler yapmaktadır. Bunun temel nedenlerinden birisinin kapasite kullanımı olması kadar bir diğeri de günlük kiralama bedellerinin araç türlerine göre oldukça önemli farklılıklar göstermesidir. Tablo 6, 1996 yılı için ortalama günlük kira bedellerini vermektedir.

ANALİZ

Kişi başına maliyeti; kişi başına sabit maliyetler ile kişi başına değişken maliyetler toplamı olarak tanımlayabiliriz. Bunu matematiksel olarak gösterecek olursak

$$KBM = KBSM + DM / P$$

şeklinde formüle edebiliriz.

Burada KBM = Kişi Başına Maliyet

KBSM = Kişi Başına Sabit Maliyet

DM = Değişken Maliyetler Toplamı

Eğici rehberlik ücretleri, tur hizmet görevlileri yeme - içme - konaklama masrafları ile ulaştırma harcamalarını

Tablo 5. Kara nakil araçlarında tam kapasite kullanılmasının nedenleri (öncelik sırasına göre)

	BİNEKLERDE	MINİBÜS	MİDİBÜS	OTOBÜS
Yolcunun rahatlığı	(1)	(1)	(1)	(1)
Toplam kalite	()	(2)	(2)	(2)
Bagaj yetersizliği	(2)	(3)	(3)	()
Yolculuk güvenliği	()	()	()	(3)

önceden belirlenmiş toplamlar olarak ele alırsak yukarıdaki formülasyona göre kişi başına maliyetin temel belirleyicisi tura katılan kişi sayısı olmaktadır.

$$MK = f (P)$$

Halbuki kişi sayısındaki değişme ile birlikte kiralanan yada acente bünyesinden kullanılan araç tipi, dolayısıyla maliyeti değiştiğinde temel belirleyiciler değişken maliyetler toplamı ile kişi sayısı olmaktadır.

$$MK = f \{ DM f (MT) , P \}$$

Burada MT = Taşımacılık Maliyetidir.

Alan çalışması bulgularından hareketle bir haftalık bir batı turunu ele alalım. Bu turda konaklama vb.. sabit maliyetler toplamının kişi başına 30 000 000 TL. ve ulaştırma dahil değişken masraflar toplamının 7 gün otobüs kullanılması durumunda 105 milyon TL. otobüs, 30 milyon TL rehber, 60 milyon TL. personel işe-ibate harcamaları ve 5 milyon TL. de genel giderler payı olmak üzere ceman 200 milyon TL. olduğunu varsayalım. 40 kişiye kadar bir grubun katılan kişi sayısına göre kişi başı maliyetleri (Tablo 7) de verildiği gibi doğrusal bir eğilim ile azalacaktır.

Bu durumda kişi başı maliyetler azalan marjinal maliyet eğrisinin eğimini göstermektedir. Konaklama ve yeme içme işletmelerinin 15 ödeyen müşteriye karşılık 1 kişiyi grubun pansiyon esasına uygun olarak bedelsiz ağırlamaları ilkesi bilinçli olarak dikkate alınmamıştır. Bunun bir nedeni çoğu zaman otellerle ve lokantalarla tur operatörleri arasında özellikle ardışık (peş peşe) tur düzenlenmesi halinde kişi sayısına bakılmaksızın rehber ve şoförün bedelsiz olarak ağırlanmaları; ayrıca bir konuk için başka bedelsiz hakkı verilmemesidir. Diğer ve daha önemli bir neden ise kuralın uygulanması halinde 16. ve 32. kişilerde bedelsiz hizmet alımlarının kişi başı maliyetler eğrisinde ikinci bir sekmeye neden olacak olması ve bu etkinin taşımacılık maliyetlerinin etkisi ile birleşerek açıklamalarda karışıklığa yol açabilecek olmasıdır. Tabloda dikkati

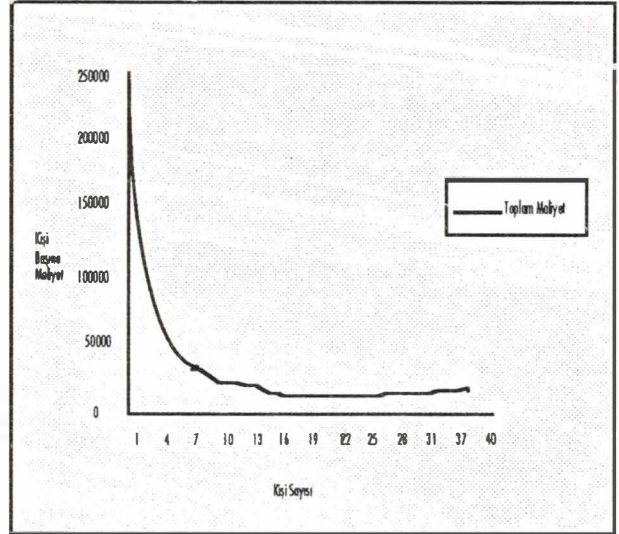
Tablo 6. Ortalama günlük araç kira bedelleri (bin TL)

Binek	BATI TURU	DOĞU TURU
Binek	6 000	9 667
Minibüs	6 167	9 667
Midibüs	8 500	12 333
Otobüs	15 000	19 000

Tablo 7. Otobüs kullanımı halinde kişi başı maliyetler (Bin TL)

KİŞİ SAYISI	SABİT MALİYET	DEĞİŞKEN MALİYET	KİŞİ BAŞI TOPLAM MALİYET	MALİYET DEĞİŞİMİ (%)
1	30 000	200 000	230 000	-
2	30 000	100 000	130 000	-43.78
3	30 000	66 667	96 667	-25.64
4	30 000	50 000	80 000	-17.24
5	30 000	40 000	70 000	-12.50
6	30 000	33 333	63 333	-9.52
7	30 000	28 571	58 571	-7.52
8	30 000	25 000	55 000	-6.10
9	30 000	22 222	52 222	-5.05
10	30 000	20 000	50 000	-4.25
11	30 000	18 182	48 182	-3.64
12	30 000	16 667	46 667	-3.14
13	30 000	15 385	45 385	-2.75
14	30 000	14 286	44 286	-2.42
15	30 000	13 333	43 333	-2.15
16	30 000	12 500	42 500	-1.92
17	30 000	11 765	41 765	-1.73
18	30 000	11 111	41 111	-1.57
19	30 000	10 526	40 526	-1.42
20	30 000	10 000	40 000	-1.30
21	30 000	9 524	39 524	-1.19
22	30 000	9 091	39 091	-1.10
23	30 000	8 696	38 696	-1.01
24	30 000	8 333	38 333	-0.94
25	30 000	8 000	38 000	-0.87
26	30 000	7 692	37 692	-0.81
27	30 000	7 407	37 407	-0.76
28	30 000	7 143	37 143	-0.71
29	30 000	6 897	36 897	-0.66
30	30 000	6 667	36 667	-0.62
31	30 000	6 452	36 452	-0.59
32	30 000	6 250	36 250	-0.55
33	30 000	6 061	36 061	-0.52
34	30 000	5 882	35 882	-0.50
35	30 000	5 714	35 714	-0.47
36	30 000	5 556	35 556	-0.44
37	30 000	5 405	35 405	-0.42
38	30 000	5 263	35 263	-0.40
39	30 000	5 128	35 128	-0.38
40	30 000	5 000	35 000	-0.36

Şekil 1. Yalnızca otobüs kullanıldığında kişi başı maliyetler eğrisi



çeken noktalardan birisi de 16. kişiden itibaren marjinal maliyet azalışlarının % 2 nin altına düşüyor olmasıdır. Konaklama işletmelerinin her 15 ödeyen konuğa 1 bedelsiz vermeleri ve genellikle grup boyutunun 16 dan başlamasının (özellikle kapalı gruplarda) belirleyici nedeni de bu olsa gerektir. Taşıma işlemlerinde yalnızca otobüs kullanılması durumunda kişi başı maliyetlerin seyri, Şekil 1'de grafik olarak gösterilmektedir.

Taşıma işlemleri grup boyutuna göre farklı araçlarla yapıldığında değişken maliyetler toplamı; rehberlik, personel işe/ibate masrafları ve genel giderler payı aynı olacağına göre :

Minibüs için : $6\ 167\ 000 \times 7 = 43\ 169\ 000 + 95\ 000\ 000 = 138\ 169\ 000.-$ TL. olacaktır.

Midibüs için : $8\ 500\ 000 \times 7 = 59\ 500\ 000 + 95\ 000\ 000 = 154\ 500\ 000.-$ TL. olacaktır.

Bu rakamlara sabit giderler toplamı olan 30 milyon TL. yi eklediğimizde 1-11 kişi için minibüs; 12-24 kişi için midibüs bedelleri esas alınarak oluşacak kişi başı maliyetler, Tablo 8'de verilmektedir. 25 kişiden itibaren otobüs taşıması ile oluşacak maliyetler daha önce Tablo 7'de hesaplanmıştır. (Tablo 8) in oluşturulmasında esas alınan varsayım tüm araç türlerinin maksimum kapasitelerine kadar kullanıldıklarıdır.

(Şekil 2) ile gösterilen sonuçlar araç tipinin değişimi ile birlikte yani 12. ve 25. kişilerde maliyetlerdeki azalma eğilimlerinin kaybolduğunu ve dolayısıyla kırılma oluştuğunu göstermektedir. Ancak her üç taşıma aracı türü için oluşan basamaklar kendi içlerinde doğrusal azalma eğilimlerini elbette korumaktadırlar. Bu analiz sırasında binek türü araçlar için sayısal irdeleme yapılmamıştır. Bunun nedeni, Tablo 6'da görüldüğü gibi

Tablo 8. Farklı taşıma araçları kullanımında kişi başı tur maliyetleri (Bin)

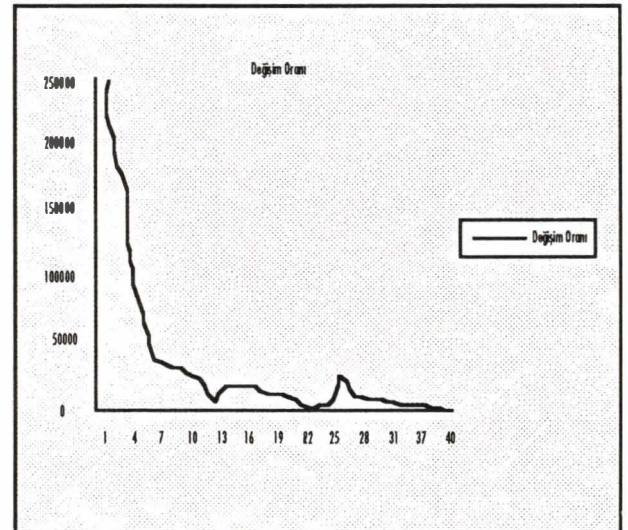
KİŞİ SAYISI	SABİT MALİYET	DEĞİŞKEN MALİYET	KİŞİ BAŞI TOPLAM MALİYET	MALİYET DEĞİŞİMİ (%)
1	30 000	138 169	168 169	-
2	30 000	69 085	99 085	-48.99
3	30 000	46 056	76 056	-23.24
4	30 000	34 252	64 252	-15.14
5	30 000	27 634	57 634	-10.70
6	30 000	23 028	53 028	-7.99
7	30 000	19 738	49 738	-6.20
8	30 000	17 271	47 271	-4.96
9	30 000	15 352	45 352	-4.06
10	30 000	13 817	43 817	-3.38
11	30 000	12 561	42 561	-2.87
12	30 000	12 875	42 875	+0.74
13	30 000	11 885	41 885	-2.31
14	30 000	11 036	41 036	-2.03
15	30 000	10 300	40 300	-1.79
16	30 000	9 6656	39 656	-1.60
17	30 000	9 088	39 088	-1.43
18	30 000	8 583	38 583	-12.29
19	30 000	8 132	38 132	-1.17
20	30 000	7 725	37 725	-1.07
21	30 000	7 357	37 357	-0.98
22	30 000	7 023	37 023	-0.89
23	30 000	6 717	36 717	-0.83
24	30 000	6 438	36 438	-0.76
25	30 000	8 000	38 000	+4.29
26	30 000	7 692	37 692	-0.81
27	30 000	7 407	37 407	-0.76
28	30 000	7 143	37 143	-0.71
29	30 000	6 897	36 897	-0.66
30	30 000	6 667	36 667	-0.62
31	30 000	6 452	36 452	-0.59
32	30 000	6 250	36 250	-0.55
33	30 000	6 061	36 061	-0.52
34	30 000	5 882	35 882	-0.50
35	30 000	5 714	35 714	-0.47
36	30 000	5 556	35 556	-0.44
37	30 000	5 405	35 405	-0.42
38	30 000	5 263	35 263	-0.40
39	30 000	5 128	35 128	-0.38
40	30 000	5 000	35 000	-0.36

biner tipi araçlar ile minibüsler arasında fiyat yönünden bir fark olmayışıdır.

Ekonomik sistemin işlevlerinden biri de hangi malların üretileceği ve satılacağına karar vermektir. Bu karar yalnızca belirli malların miktarlarını değil aynı zamanda kalitelerini de kapsar. Tur operatörleri de bu ikili arasındaki dengeyi en iyi şekilde oluşturmuş işletmelere örnek oluşturmaktadır. Uygulamada tur operatörleri, taşıma araçlarının seçiminde kişi sayısına bağlı olarak değişiklik yapmakla birlikte tam anlamıyla rasyonel davranmamakta, araçları tam kapasiteleri ile kullanmamayı tercih etmektedirler. Bunda birinci derecede önemli olan etken müşteri rahatlığı, yolculuk güvenliği ve kalite olarak belirtilmekte ise de, maliyetlerdeki marjinal değişimlerin nominal boyutlarının ihmal edilebilir olmasının da önemli payı olduğu muhakkaktır. Üstelik sektör araç türü değiştirme eşiklerini öylesine ayarlamıştır ki azalan marjinal maliyet eğrisi çok küçük dalgalanmalar göstermekle birlikte minibüsten midibüse araç değişiminde kişi başı maliyet bir önceki kişiye oranla daha yüksek olmamaktadır. Yalnızca midibüsten otobüse geçişte küçük bir kişi başı maliyet artışı söz konusu olmaktadır. Aslında midibüs için kaliteyi etkilemeksizin makul sayılabilecek bir rakam olan 16 kişiye kadar kullanıma devam edilse bu yükselişte söz konusu olmayacaktır. (Tablo 9) seyahat acentelerinin uygulamalarına göre araç değişim eşikleri baz alındığında kişi başına maliyetlerdeki değişimleri göstermektedir.

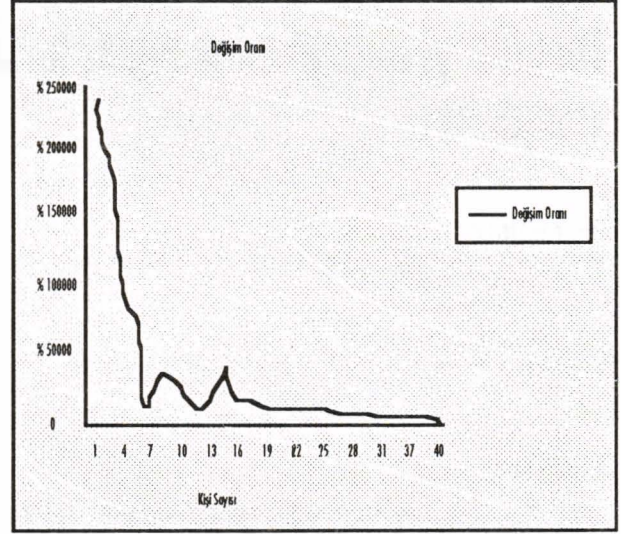
(Şekil 3) de araçların piyasadaki maksimum koltuk kullanımı alışkanlıklarına göre kişi başı maliyetlerde görülen değişimler grafik olarak gösterilmektedir. Nominal değer olarak kişi başı maliyetler azalmaya devam etmekte olsalar bile 7. ve 14. kişilerde marjinal

Şekil 2. Tam kapasite kullanılmayan halde araç tiplerine göre kişi başı tur maliyetleri eğrisi



Tablo 9. Piyasa araç farklılaştırılma eşitliklerine göre kişi başı maliyetler (Bin TL)

KİŞİ SAYISI	SABİT MALİYET	DEĞİŞKEN MALİYET	KİŞİ BAŞI TOPLAM MALİYET	MALİYET DEĞİŞİMİ (%)
1	30 000	138 169	169	-
2	30 000	69 085	99 085	-41.08
3	30 000	46 056	76 056	-23.24
4	30 000	34 542	64 542	-15.14
5	30 000	27 634	57 634	-10.70
6	30 000	23 028	53 028	-7.99
7	30 000	22 071	52 071	-1.80
8	30 000	19 313	49 313	-5.30
9	30 000	17 167	47 167	-4.35
10	30 000	15 450	45 450	-3.64
11	30 000	14 045	44 045	-3.09
12	30 000	12 875	42 875	-2.66
13	30 000	11 885	41 885	-2.31
14	30 000	14 286	44 286	+5.73
15	30 000	13 333	43 333	-2.15
16	30 000	12 500	42 500	-1.92
17	30 000	11 765	41 765	-1.73
18	30 000	11 111	41 111	-1.57
19	30 000	10 526	40 526	-1.42
20	30 000	10 000	40 000	-1.30
21	30 000	9 524	39 524	-1.19
22	30 000	9 091	39 091	-1.09
23	30 000	8 696	38 696	-1.01
24	30 000	8 333	38 333	-0.91
25	30 000	8 000	38 000	-0.87
26	30 000	7 692	37 692	-0.81
27	30 000	7 407	37 407	-0.76
28	30 000	7 143	37 143	-0.71
29	30 000	6 897	36 897	-0.66
30	30 000	6 667	36 667	-0.62
31	30 000	6 452	36 452	-0.59
32	30 000	6 250	36 250	-0.55
33	30 000	6 061	36 061	-0.52
34	30 000	5 882	35 882	-0.50
35	30 000	5 714	35 714	-0.47
36	30 000	5 556	35 556	-0.44
37	30 000	5 405	35 405	-0.42
38	30 000	5 263	35 263	-0.40
39	30 000	5 128	35 128	-0.38
40	30 000	5 000	35 000	-0.36

Şekil 3. Sektör verilerine göre maliyet değişim eğrisi

maliyet değişimindeki yükselme açıkça görülmekte ve eğri kırıklı bir seyir izlemektedir.

SONUÇ

Gerek nominal değerler ve gerekse % değişimler olarak küçük değerler olarak görülseler bile taşıma hizmetlerinde araç kapasitelerinin tam olarak kullanılmamaları maliyet değişimleri üzerinde zaman zaman arttırıcı yönde bir etkiye bulunmaktadır. Belki senede 1-2 bin turist getiren seyahat acenteleri için bu rakamlar ihmal edilebilir niceliklerdir; ancak getirdiği turist sayısı on binler ve hatta yüz binler ile ifade edilen büyük dıştan getirici tur düzenleyiciler için (incoming tour operator) fedakarlık ettikleri rakamların oldukça önemli boyutlara ulaştığı açıktır. Ancak Türk turizminin geçirdiği onca bunalıma ve dışsal olumsuzluklara karşın hala ayakta kalabilmesinin en önemli nedenlerinden birisinin de tüketici hakları kavramını iyice benimsemiş olması ve hiç bir durumda kaliteden ödün vermemesi olduğu söylenebilir.□

KAYNAKÇA

- Keane, Michael J.(1997)" Quality and Pricing in Tourism Destinations". *Annals of Tourism Research*, Vol. 24, No.1, ss. 117-130.
- Gündal, Mehmet (1990) *Turizm Ulaştırması* , Adım Yayınları 8, Ankara.
- Homer, Pauline(1996)*Travel Agency Practice*, Addison-Wesley Longman, Singapore.
- Yale, Pat(1995) *The Business of Tour Operations*, Longmann Group Ltd., Malaysia.
- Fay, Batsy(1992) *Essentials of Tour Management*, Prentice Hall Inc., New Jersey.
- Mitchell, Gerald E., *Tour Designing and Packaging*, Institute of Travel Career Development, Mt. Pleasant, May.
- Poynter, James (1991) *Travel Agency Accounting Procedures*, Delmar Publishers Inc., Albany, New York.